



**ÖPNV-Entwicklungsplan /  
kommunaler Nahverkehrsplan  
für die  
Stadt Geldern**

**01.08.2019 - 31.07.2029**

**Beschlussfassung vom 22.02.2018**



# ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunaler Nahverkehrsplan für die Stadt Geldern

**01.08.2019 - 31.07.2029**

Auftraggeber:	Stadt Geldern in Zusammenarbeit mit Stadt Goch und Stadt Straelen
Auftragnehmer:	Planungsgesellschaft Verkehr Köln Hoppe & Co. GmbH
Bearbeitung:	Dipl.-Soz.Wiss. Rolf Hoppe Dipl.-Ing. Dirk Schulz Cand. B.Sc. Inga Kalinke B.Sc. Alisa Meyer B.Sc. Melanie Göldner
Mitwirkung:	RA/StB Franz Vochsen Dr. Heilmaier & Kollegen Rechtsanwaltsgesellschaft mbH für die Punkte 2.1 bis 2.3
Datum:	22.02.2018 beschlossen durch den Rat der Stadt Geldern

Inhalt

Vorwort.....	7
1 Einleitung.....	8
2 Rahmenbedingungen .....	10
2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen .....	10
2.1.1 ÖPNV-Aufgabenträgerschaft und Nahverkehrsplanung .....	10
2.2 Wettbewerb und Vergabe.....	12
2.3 Rechtslage für die Stadt Geldern .....	17
2.3.1 Eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge der SDG-V .....	18
2.3.2 Gemeinwirtschaftliche Genehmigungsanträge der SDG-V.....	19
2.4 Inklusive Mobilität / Barrierefreiheit.....	20
2.5 Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz.....	22
2.6 Landesplanung und Raumordnung .....	27
2.6.1 Landesentwicklungsplan .....	27
2.6.2 Regionalplan .....	28
2.6.3 Integrierter Gesamtverkehrsplan / Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan .....	30
2.6.4 ÖPNV-Bedarfsplan NRW .....	30
2.7 Nahverkehrspläne .....	30
2.7.1 Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Ruhr .....	30
2.7.2 Nahverkehrsplan-Fortschreibung des Kreises Kleve.....	32
2.7.3 Nahverkehrsplanungen der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger Kreis Wesel und Kreis Viersen .....	33
2.7.4 Nahverkehrsplanungen der benachbarten Niederländischen Provinzen ..	34
2.8 Finanzielle Rahmenbedingungen .....	34
2.9 Strukturen und Strukturentwicklungen.....	36
2.10 Demografische Entwicklung .....	44
2.11 Mobilität und Verkehrsmittelwahl.....	45
2.12 Bedarf zur Aufstellung .....	49
2.12.1 Methodisches Vorgehen / Aufstellungsverfahren .....	50

3	Bestandsaufnahme.....	51
3.1	Aufgabenträger-, Beauftragungs- und Durchführungsstrukturen.....	51
3.2	Beschreibung des SPNV-Angebotes.....	51
3.3	Beschreibung des ÖPNV-Angebotes .....	52
3.3.1	Regionaler Busverkehr .....	52
3.3.2	Kommunaler ÖPNV .....	55
3.3.3	Räumliche Erschließung.....	61
3.4	Eingesetzte Fahrzeuge.....	62
3.4.1	StadtLinien-Verkehr.....	62
3.4.2	Nachbarorts-Verkehr .....	64
3.5	Haltestellen.....	65
3.6	Tarif und Vertrieb.....	66
3.7	Information / akzeptanzförderndes Marketing .....	68
3.8	Anmeldungs-, Dispositions- und Beschwerdemanagement .....	70
4	Entwicklungsprognosen.....	71
4.1	Verkehrs- und ÖPNV-Nachfrageentwicklung .....	71
4.2	Prognosen zur Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Schul(standort)entwicklung in der Stadt Geldern .....	72
5	Schwachstellenanalyse .....	73
6	Nahverkehrskonzept für den kommunalen ÖPNV .....	78
6.1	ÖPNV-Ziele der Stadt Geldern .....	79
6.2	Erschließungs- und Verbindungsstrukturen.....	80
6.3	ÖPNV-Betriebsformen.....	81
6.3.1	Fahrzeugqualitäten der Betriebsform Bus .....	81
6.3.2	Fahrzeugqualitäten der Betriebsformen TaxiBus und AST.....	87
6.3.3	Fahrzeuginstandhaltung /-reinigung .....	87
6.4	Betriebliche Voraussetzungen .....	87
6.4.1	Anforderungen an das Fahrpersonal.....	87
6.4.2	Betriebssteuerung / Fahrzeug-Management .....	88
6.4.3	Disposition nachfragegesteuerter ÖPNV-Betriebsformen .....	88

6.4.4	Tarif und Vertrieb.....	89
6.4.5	Beschwerde-Management.....	90
6.4.6	Schulisches Mobilitäts-Management .....	90
6.4.7	Information / Akzeptanzförderndes Marketing .....	90
6.4.8	Kontrollen / Berichtspflicht .....	91
6.5	Haltestellen.....	92
6.5.1	Barrierefreier Ausbau .....	93
6.5.2	Haltestellen-Unterhaltung /-Wartung .....	95
6.6	Zu widerhandeln / Nichterfüllung .....	96
6.7	Investitionsplanung / voraussichtlicher Finanzbedarf .....	96
7	Prüfaufträge.....	97
7.1	Betriebliche Anschluss-Sicherung .....	97
7.2	Angewandtes und erweitertes Ticket-Sortiment .....	97
7.3	Vertriebs-Optimierung .....	97
7.4	Beschwerde-Management.....	98
8	Eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge .....	98
9	Nahverkehrskonzept für den Nachbarortsverkehr Geldern - Straelen .....	99
9.1	Gemeinsame ÖPNV-Ziele der für den Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Geldern und Stadt Straelen .....	99
9.2	Erschließungs- und Verbindungsstrukturen.....	100
9.3	ÖPNV-Betriebsformen.....	102
9.3.1	Fahrzeugqualitäten der Betriebsform Bus .....	102
9.3.2	Fahrzeugqualitäten der Betriebsformen TaxiBus und AST.....	106
9.3.3	Fahrzeuginstandhaltung /-reinigung .....	107
9.4	Betriebliche Voraussetzungen .....	107
9.4.1	Anforderungen an das Fahrpersonal.....	107
9.4.2	Betriebssteuerung / Fahrzeug-Management .....	108
9.4.3	Disposition nachfragegesteuerter ÖPNV-Betriebsformen .....	108
9.4.4	Tarif und Vertrieb.....	108

---

9.4.5	Beschwerde-Management.....	109
9.4.6	Schulisches Mobilitäts-Management .....	109
9.4.7	Information / Akzeptanzförderndes Marketing .....	109
9.4.8	Kontrollen / Berichtspflicht .....	110
9.5	Haltestellen.....	111
9.5.1	Haltestellen-Unterhaltung /-Wartung .....	111
9.6	Zuwiderhandeln / Nichterfüllung .....	111
9.7	Investitionsplanung / voraussichtlicher Finanzbedarf .....	112
10	Weiteres Vorgehen.....	112
	Abbildungsverzeichnis .....	114
	Tabellenverzeichnis .....	115
	Abkürzungen .....	115
	Literatur.....	119
	Anlagen.....	124

## Vorwort

Zur Sicherung attraktiver und wirtschaftlicher öffentlicher Mobilitätsangebote hat die Stadt Geldern bereits in 1998 ein eigenes kommunales Verkehrsunternehmen, die Städtische Dienste Geldern – Verkehrsbetrieb, gegründet, das mittels beauftragter Nachunternehmen öffentliche Personennahverkehrs-Angebote im Stadtgebiet unterhält. Damit erlangte die Stadt Geldern zugleich den Status eines ÖPNV-Aufgabenträgers.

Auf gemeinsamen Antrag der Städte Geldern und Straelen hat der Kreis Kleve zudem per Schreiben vom 13.11.2007 beiden Kommunen die gemeinsame ÖPNV-Aufgabenträgerschaft für den Nachbarortsverkehr gem. § 4 Abs. 1 ÖPNVG NRW übertragen.

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungsbereich zuständige Behörde für die Festlegung von Umfang und Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs.

Daraus leitet sich keine formale Verpflichtung zur Aufstellung kommunaler Nahverkehrspläne ab. Andererseits bedarf es jedoch der Definition von Umfang und Qualität zukünftiger kommunaler Angebote im öffentlichen Personennahverkehr, zumal damit ggf. entsprechende Finanzierungsverpflichtungen einhergehen. Auch sind die kommunalen Aufgabenträger gefordert, auf der Grundlage ihrer Vorstellungen über den öffentlichen Personennahverkehr ihre Rechte bei der Aufstellung des kreisweiten Nahverkehrsplans einzubringen.

In den bisherigen Abstimmungsterminen zum Stand der Nahverkehrsplanungen des Kreises Kleve am 14.07.2017 in Kleve sowie am 26.07.2017 in Wachtendonk verwies der Kreis Kleve auf eine vorgesehene Formulierung, nach der es den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern im Kreis Kleve vorbehalten ist, eigene, von denen des Kreises abweichende Kriterien für die kommunalen ÖPNV-Angebote zu definieren. Entsprechende Formulierungen finden sich an mehreren Stellen im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans Kreis Kleve.<sup>1</sup> Dem soll mit dem vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunalen Nahverkehrsplan entsprochen werden, der den formalen Kriterien konventioneller Nahverkehrsplanungen entspricht und insbesondere drei Funktionen erfüllt:

1. Fortschreibung kommunaler ÖPNV-Kompetenz,
2. Schaffung „einvernehmlicher“ Bestandteile für den kreisweiten Nahverkehrsplan,
3. rechtskonforme Grundlage fortgeschriebener kommunaler ÖPNV-Angebote.

---

<sup>1</sup> Eine seitens der Städte Geldern, Goch und Straelen erbetene rechtsverbindliche Formulierung des Kreises Kleve liegt mittlerweile vor.

## 1 Einleitung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) unterliegt einem tiefgreifenden Wandel. Zum einen erfordern vielfältige Novellierungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf europäischer, Bundes- und Landesebene eine Anpassung der Auftrags- und Durchführungs- sowie fortgeschriebener barrierefreier Infrastrukturen. Zum zweiten bedingen die mittlerweile bis auf die kommunale Ebene heruntergebrochenen Klimaschutz-Verpflichtungen entsprechende Neuorientierungen sowohl die Aufgabenverteilung der verschiedenen Verkehrsträger als auch die Etablierung ökologischer Antriebstechnologien im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr betreffend. Und zum dritten gebietet der mit einer schrumpfenden und immer älter werdenden Bevölkerung sowie sinkenden Schülerzahlen einhergehende demografische Wandel die Fortschreibung nachfragestrukturell und wirtschaftlich optimierter Angebotsstrukturen.

Als Vorreiter am Niederrhein haben sich die Städte Geldern, Goch und Straelen bereits in den 1990er Jahren mit den Möglichkeiten einer attraktiven und ökonomischen Ausgestaltung örtlicher Angebote im öffentlichen Personennahverkehr befasst, in der Folge eigene kommunale Verkehrsunternehmen etabliert und sukzessive funktionaladäquate und finanzierbare Angebots- und Infrastrukturen umgesetzt. Sie erlangten dadurch zugleich den Aufgabenträgerstatus für den jeweiligen kommunalen öffentlichen Personennahverkehr (in Geldern und Straelen auch für den entsprechenden Nachbarortsverkehr). Seither ist Einvernehmen (nicht mehr nur Benehmen) erforderlich, wenn der für den Nahverkehrsplan zuständige Aufgabenträger Kreis Kleve diesen aufstellt oder ändert und die Kommunen davon betroffen sind.

Mit dem Statusvorteil geht die Verpflichtung einher, die kommunalen ÖPNV-Strukturen (Beauftragung, Durchführung, Angebote und Infrastrukturen) rechtskonform fortzuschreiben. Um dem zu entsprechen, haben die drei Kommunen gemeinsam die Aufstellung von ÖPNV-Entwicklungsplänen sowie die Beauftragung einer Begutachtung zur vergaberechtskonformen Beauftragung beschlossen. Aufwandsökonomisch wurden die übereinstimmenden Ausführungen für alle drei Kommunen gleich erstellt und die ortsspezifischen Besonderheiten mit hohen Eigenleistungsanteilen separat erarbeitet.

Angesichts relativ ungenauer Implikationen der entsprechenden Formulierungen im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) sollen die drei ÖPNV-Entwicklungspläne inhaltlich und formal Nahverkehrsplänen entsprechen, so dass - unbesehen der Planungen des Kreises Kleve - alle Voraussetzungen für die weitere Entwicklung der kommunalen ÖPNV-Strukturen geschaffen werden.

Der gesamte Bearbeitungsprozess ist Ergebnis einer konstruktiven Zusammenarbeit aller Beteiligten.



Sachlogisch werden im Folgenden zunächst die rechtlichen und strukturellen Rahmenbedingungen für den ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunalen Nahverkehrsplan dargestellt und daraus der Bedarf zur Aufstellung abgeleitet.

Anschließend erfolgt eine Bestandsaufnahme zu den relevanten Gegenständen der kommunalen ÖPNV-Angebote sowie zu deren Management.

Das Kapitel 4 befasst sich mit den einschlägigen Entwicklungsprognosen, soweit daraus besondere Anforderungen für die kommunale ÖPNV-Entwicklung resultieren.

Die beschriebenen Management und Angebotsstrukturen werden im Weiteren einer Schwachstellenanalyse unterzogen, die wiederum Grundlage ist für das Nahverkehrskonzept, auf dessen Grundlage die wettbewerbs- und vergaberechtskonforme Weiterführung kommunaler ÖPNV-Angebote ab 2019 durchgeführt werden soll.

Da die beiden Nachbarstädte Geldern und Straelen auch die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft für den Nachbarortsverkehr innehaben, werden ergänzend gleichlautende Ausführungen für die Weiterführung just des Nachbarortsverkehrs formuliert.

Der folgende Textteil beinhaltet Grafiken und Tabellen, die jeweils nach Kapitel und fortlaufender Nummerierung gekennzeichnet sind. In der Anlage finden sich zudem ein Linien- sowie ein Haltestellenkataster, das alle wesentlichen Merkmale enthält.

Zur weiterhin lesbaren, geschlechtsneutralen Formulierung wird die Form der durch das Sonderzeichen „\*“ markierten Endung „innen“ gewählt.

## **2 Rahmenbedingungen**

Die bisherige und zukünftige Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs ist eingebunden in ein vielfältiges Geflecht rechtlicher und struktureller Rahmenbedingungen, die bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen (NVP) zu beachten sind. Gemäß § 8 Abs. 1 und 2 ÖPNVG NRW zählen dazu die Ziele von Raumordnung und Landesplanung, die Belange des Umweltschutzes, die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans, die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, vor allem für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie des Städtebaus. Gleichermäßen sind die vorhandene Verkehrsstrukturen, sowie das SPNV-Netz zu beachten.

In Anlehnung an die rechtlichen und strukturellen Rahmenbedingungen für die Erstellung und Umsetzung von Nahverkehrsplänen werden diese für den vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunalen Nahverkehrsplan der Stadt Geldern dargestellt. Die Gliederung folgt der Struktur vom übergeordneten Allgemeinen zum planungsraumspezifischen Besonderen.

### **2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen**

Hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen sind für die anstehenden kommunalen Nahverkehrsplanungen insbesondere vier Themenbereiche relevant, erstens die Aufgaben der für den öffentlichen Nahverkehr zuständigen Aufgabenträger, zweitens den Wettbewerb bzw. die Vergabe öffentlicher Verkehrsleistungen, drittens die barrierefreie Nutzung öffentlicher Infrastrukturen und Mobilitätsangebote sowie viertens den Klima- bzw. Umweltschutz betreffend. Zu diesen Themenfeldern wird nachfolgend eine zusammenfassende Übersicht referiert.

#### **2.1.1 ÖPNV-Aufgabenträgerschaft und Nahverkehrsplanung**

Zur Sicherung wirtschaftlicher öffentlicher Mobilitätsangebote hat die Stadt Geldern ein eigenes kommunales Verkehrsunternehmen, die Städtische Dienste Geldern-Verkehrsbetrieb (SDG-V) gegründet, das mittels beauftragter Nachunternehmen im Stadtgebiet öffentliche Verkehrsangebote offeriert.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW sind mittlere kreisangehörige Städte mit einem eigenen ÖPNV-Unternehmen auch ÖPNV-Aufgabenträger. Dies gilt gleichermäßen, wenn sie an einem solchen wesentlich beteiligt sind. Für die Anerkennung einer Stadt als mittlere kreisangehörige Stadt bedarf es mindestens 20.000 Einwohner (sowie der förmlichen Anerkennung), § 4 Abs. 2 GO NRW. Geldern hat ca. 33.800. Die entsprechende förmliche Anerkennung als mittlere kreisangehörige Stadt unterstellt, ist sie aufgrund des eigenen Verkehrsunternehmens Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW.

Gemäß § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger nach §§ 3 Abs. 1, 4 ÖPNVG NRW in ihrem Wirkungsbereich zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

In § 8 Abs. 3 Satz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 21.03.1961 (aktuelle Fassung vom 29.08.2016) wird bestimmt, dass die „von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger)“ für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig sind. Nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG definieren diese Aufgabenträger – im vorliegenden Fall der Kreis Kleve – dazu „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal Split) benennen. In ihm sollen die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen werden, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Konkretisierend werden in § 8 ÖPNVG NRW ausgeführt die

- Ziele und Inhalte der Nahverkehrspläne (Sicherung / Verbesserung des ÖPNV, Konkretisierung der öffentlichen Verkehrsinteressen,
- Berücksichtigung von vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen, Raumordnung und Landesplanung, Umweltschutz, Barrierefreiheit, Städtebau, ÖPNV-Bedarfsplan, ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan,
- Festlegung von Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen, und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten,
- Angemessenheit der Verkehrsbedienung,
- Qualitätsstandards für Personal und Fahrzeuge,
- Investitionsbedarf- und -planung sowie die
- Entwicklung von Beförderungsbedingungen und Tarifen).

Gemäß § 9 Abs. 1 ÖPNVG NRW ist der Kreis Kleve bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans verpflichtet, mit den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern „Einvernehmen“ - und nicht nur „Benehmen“ - herzustellen.

Während „Einvernehmen“ bedeutet, dass vor der Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan das Einverständnis der betreffenden Kommune vorliegen muss, bedarf es für die Herstellung des „Benehmens“ keines Einverständnisses. Vielmehr kann von der Äußerung der betreffenden Kommune aus sachlichen Gründen abgewichen werden.

Gleichwohl handelt es sich bei dem „sich ins Benehmen setzen“ um eine stärkere Beteiligungsform als eine bloße Anhörung, bei der die betreffende Kommune lediglich die Gelegenheit erhält, ihre Vorstellungen in das Verfahren einzubringen. Insoweit ist von einer gesteigerten materiellen Rücksichtnahme des Kreises als der zur Aufstellung des Nahverkehrsplans verpflichteten Körperschaft auszugehen, die sich in einer ernsthaften Bemühung um die Herstellung des Einvernehmens äußert.

Unklar bleibt jedoch, ob und inwieweit der kreisweite Nahverkehrsplan en detail und zeitgerecht die kommunalen ÖPNV-Zielsetzungen und -Interessen der Stadt Geldern berücksichtigt und dieser als vergabe- und genehmigungsrechtliche Grundlage hinreichend sein wird, zumal die spätestens Ende 2019 greifende EU-VO 1370/2007 erhebliche Vorlaufzeiten impliziert.

In ersten Präsentationen am 14.07.2017 in Kleve und am 26.07.2017 in Wachten-donk ist diesbezüglich auf den Präsentationsfolien ausgewiesen, dass es den kommunalen Aufgabenträgern freigestellt ist, eigene, von denen des Kreises abweichende Standards festzulegen.

## 2.2 Wettbewerb und Vergabe

Mit der am 03.12.2009 in Kraft getretenen Verordnung Nr. 1370 / 2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden EU-VO 1370 / 2007) wurden die Rahmenbedingungen zur Vergabe öffentlicher Personen(-nah-)verkehrsdienste auf europäischer Ebene grundlegend novelliert. Die Verordnung beinhaltet sowohl beihilfe- als auch vergaberechtliche Regelungen.

Intendiert war es, den Besonderheiten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch adäquate wettbewerbliche Regelungen zu entsprechen. Zwar wurde das Postulat des fairen, transparenten und diskriminierungsfreien Wettbewerbs auch für den ÖPNV-Markt unterstrichen, zugleich aber den zuständigen Behörden Interventionsmöglichkeiten für die Fälle angestrebter Daseinsvorsorge, aber mangelnder äquivalenter Leistungsangebote eingeräumt.<sup>2</sup>

Grundsätzlich werden eigenwirtschaftliche (kostendeckende oder Gewinn erwirtschaftende) von gemeinwirtschaftlichen (nicht-kostendeckenden) Verkehrsleistungen unterschieden<sup>3</sup>; letztere beinhalten den Ausgleich entsprechender Kostendeckungsfehlbeträge.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Siehe Art 1 Abs. 1 EU VO Nr. 1370/2007

<sup>3</sup> Eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung ist „... eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte“. (Art. 2 Buchst. E) EU-VO 1370 / 2007)

<sup>4</sup> Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind "... jeder Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des Zeitraums der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird“. (Art. 2 Buchst. G) EU-VO 1370 / 2007) Überkompensationen sind untersagt.

Die Vergabeverfahren unterliegen entweder den vergaberechtlichen Richtlinien 2004/17/EG bzw. 2004/18/EG oder Art. 5 EU-VO 1370 / 2007. Dienstleistungsaufträge, die einen öffentlichen Auftrag im Sinne des Vergaberechts darstellen, sind nach den vergaberechtlichen Regelungen der Vergabeverordnung und der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL) zu vergeben. Hingegen unterliegen Dienstleistungskonzessionen, Inhouse-Vergaben und Aufträge unterhalb des EU-rechtlichen Schwellenwerts von zurzeit 209.000 EUR ohne Umsatzsteuer den Regelungen der EU-VO 1370 / 2007.<sup>5</sup> Dies gilt auch, wenn sich der Auftraggeber entscheidet, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen.

Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann jede zuständige örtliche Behörde beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht (interner Betreiber).<sup>6</sup> § 8a Abs. 3 PBefG enthält diesbezüglich eine ausdrückliche Gestattung. Dabei sind eine maximal zehnjährige Laufzeit sowie die Explikation von Qualitätsstandards zu beachten (Art. 4 Abs. 3, 4, 5 und 6 EU-VO 1370 / 2007). Nach Art. 5 Abs. 2 Buchst. e) EU-VO 1370 / 2007 ist der interne Betreiber, d.h. die von der zuständigen Behörde rechtlich getrennte aber von ihr kontrollierte Einheit,<sup>7</sup> im Falle einer Unterauftragsvergabe verpflichtet, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen. Dies gilt nach dem Wortlaut der Norm aber nur für den internen Betreiber, nicht für den Fall, dass die zuständige Behörde die Verkehrsleistung selbst erbringen will.<sup>8</sup>

Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge, die entweder einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 1.000.000 EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 km aufweisen, direkt zu vergeben. Im Falle von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die direkt an kleine oder mittlere Unternehmen, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben, vergeben werden, können diese Schwellen entweder auf einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 2.000.000 EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 600.000 km erhöht werden.<sup>9</sup>

---

<sup>5</sup> Art. 5 Abs. 1 EU VO 1370/2007.

<sup>6</sup> Art. 5 Abs. 2 EU-VO 1370 / 2007.

<sup>7</sup> Art. 2 Buchst. j) EU VO 1370/2007.

<sup>8</sup> OLG Rostock Beschluss vom 04.07.2012 - 17 Verg 3/12 -, Tz 71.

<sup>9</sup> Art. 5 Abs. 4 EU-VO 1370 / 2007.

Dem Transparenzgebot entsprechend muss jede beabsichtigte Vergabe spätestens ein Jahr vor Einleitung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe, wozu auch die Erbringung der Verkehrsleistung durch die zuständige Behörde selbst gehört, im EU-Amtsblatt angekündigt werden<sup>10</sup>, um so jedem europäischen Wettbewerber die Möglichkeit zu bieten, die anstehenden Leistungen kostengünstiger oder - in Konkurrenz zu gemeinwirtschaftlichen Beteiligungen - gar eigenwirtschaftlich anzubieten (und zu erbringen!). Diese Bekanntmachung löst eine Ausschlussfrist von drei Monaten nach der Vorabkennzeichnung für einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr aus.<sup>11</sup>

Ist die Eigenwirtschaftlichkeit nachgewiesen, ist dem konkurrierenden Unternehmen die Linienverkehrsgenehmigung von der Bezirksregierung zwingend zu erteilen. Für eine Selbsterbringung der Leistung oder einen Dienstleistungsauftrag an einen Dritten bleibt dann kein Raum mehr.

Die EU-VO 1370 / 2007 ist spätestens ab dem 3. Dezember 2019 in Gänze anzuwenden. Die bis dahin geltenden Übergangsregelungen sind in der Stadt Geldern rechtskonform ausgeschöpft.

Auf nationaler Ebene mündeten die wettbewerblichen Bestrebungen der EU u.a. in entsprechende Novellierungen des Vergaberechts. So wurde das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) bzw. die darin verankerten Vergaberegulungen in den vergangenen Jahren (zuletzt in Form der Verankerung der europäischen Rechtsmittelrichtlinie, erhöhter Mittelstandsschutz und schärfere Rückpflichten im Vergabeverfahren) mehrfach novelliert. Erweiterte Transparenzpflichten bei der Vergabe von Dienstleistungskonzessionen sowie reduzierte Möglichkeiten bei der sog. Inhouse-Vergabe (insbesondere bei gemischtwirtschaftlichen Unternehmen und / oder nicht vollständig beherrschten Aktiengesellschaften) sind die Folge.<sup>12</sup>

Auch die Rechtsgrundlage für die geschäftsmäßige Personenbeförderung - das deutsche Personenbeförderungsgesetz - musste den EU-rechtlichen Vorgaben entsprechend angepasst werden. So sind in den §§ 8, 8a u. 8b PBefG die Grundstruktur von Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit sowie das Postulat der Eigenwirtschaftlichkeit unterstrichen, institutionelle Verfahrensbeteiligte sowie Inhalte, Formen (u.a. auch Dokumentations- und Begründungspflichten) und Fristen der Vergabeverfahren detailliert geregelt und die Handlungsspielräume der Aufgabenträger zur Sicherstellung eines ausreichenden Verkehrsangebotes ausgeführt.

---

<sup>10</sup> Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370 / 2007.

<sup>11</sup> § 12 Abs. 6 PBefG.

<sup>12</sup> Vgl. auch die Novellierungen der Vergabeverordnung – VgV sowie der Vergabe- und Vertragsordnung – VOL .

Maßgebend für die rechtliche Beurteilung einer Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist die Frage, ob die betreffende Verkehrsleistung eigenwirtschaftlich erbracht werden kann. Nach § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG sind Verkehrsleistungen grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen. Ist dies nicht der Fall, handelt es sich um einen gemeinwirtschaftlichen Verkehr.

Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach der EU-VO 1370 / 2007 und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit letztere keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach der EU-VO darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.<sup>13</sup> Die Definition der sonstigen Unternehmenserträge soll möglichst viele Einnahmen der Verkehrsunternehmen, wie z.B. Fahrzeugförderung, Werbeeinnahmen oder Finanzierungsbeiträge von (privaten) Firmen für die Anbindung durch eine Linie, erfassen.<sup>14</sup> Für die Beurteilung, ob ein eigenwirtschaftlicher Verkehr vorliegt, sind somit die Beförderungserlöse (inkl. Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG), Ausgleichsleistungen nach allgemeinen Vorschriften und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne zu berücksichtigen.<sup>15</sup> Auf der Einnahmenseite nicht zu berücksichtigen sind Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Auch die Gewährung eines Ausschließlichkeitsrechts durch die zuständige Behörde würde der Eigenwirtschaftlichkeit einer Verkehrsleistung entgegenstehen.<sup>16</sup> Ob das Tatbestandsmerkmal der Eigenwirtschaftlichkeit über den gesamten Genehmigungszeitraum im Einzelfall vorliegt, unterliegt im Streitfall gerichtlicher Überprüfung.

Ob Verlustausgleiche durch Einlagen oder Zahlungen des Unternehmenseigners auf sonstiger vertraglicher Grundlage oder innerhalb eines steuerlichen Querverbundes die Eigenwirtschaftlichkeit einer Verkehrsleistung begründen können, ist in § 8 Abs. 4 PBefG nicht geregelt. Auch Gerichtsentscheidungen sind hierzu - soweit ersichtlich - bislang nicht ergangen.

Eines der zentralen Anliegen der Novellierung des PBefG im Jahr 2012 ist aber die Anpassung der Definition der Eigenwirtschaftlichkeit an die EU-VO 1370 / 2007, um die uneingeschränkte Anwendung der Verordnung sicherzustellen.

---

<sup>13</sup> § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG.

<sup>14</sup> Fromm/Sellmann/Zuck, Personenbeförderungsrecht, 4. Aufl. 2013, § 8 PBefG Tz10a.

<sup>15</sup> Da der Inhaber einer Linienverkehrsgenehmigung einer Betriebspflicht unterliegt, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr für ihn mit Risiken verbunden. Nur wenn ihm die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich oder dies ihm wirtschaftlich nicht mehr zumutbar ist, kann ihn die Genehmigungsbehörde ganz oder teilweise von der Betriebspflicht befreien, § 21 Abs. 4 PBefG.

<sup>16</sup> Vgl. § 8 Abs. 4 PBefG.

In der Gesetzesbegründung wird darauf hingewiesen, dass das Erfordernis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags wegen des weiten Begriffs der „Ausgleichsleistung“ in der EU-VO 1370 / 2007 regelmäßig dann greife, wenn ein Unternehmen Zahlungen oder andere finanzielle Vorteile für die Durchführung eines defizitären Verkehrs erhalte. Die neue und wesentlich enger gefasste Definition der Eigenwirtschaftlichkeit in § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG schließt daher alle Ausgleichsleistungen aus dem Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit aus, für die nach Art. 3 Abs. 1 EU-VO 1370 / 2007 ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag erforderlich ist. Solche Finanzierungsquellen, wie Verlustausgleichszahlungen, Einlage oder Betriebskostenzuschüsse, können nicht mehr als „sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne“ zu den eigenwirtschaftlichen Einnahmen gezählt werden.

Die ÖPNV-Finanzierung im steuerlichen Querverbund bei kommunalen Verkehrsunternehmen führt nach diesem Verständnis ebenfalls zur Gemeinwirtschaftlichkeit. Einiges spricht dafür, dass der Verlustausgleich im Querverbund den Tatbestand der Beihilfe im Sinne des Art. 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) erfüllt und als Ausgleichsleistung im Sinne des Art. 2 Buchst. g) EU-VO 1370 / 2007 anzusehen ist. Damit bedarf es eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Eine Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsleistung kann hierauf nicht begründet werden.

EU- und bundesrechtliche Änderungen bedingten entsprechend novellierte Gesetze und Verordnungen in den Bundesländern. So trat in Nordrhein-Westfalen 1995 das inzwischen mehrfach novellierte „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (ÖPNVG NRW) in Kraft. Darin sind u.a. festgeschrieben:

- der Vorrang des schienengebundenen Verkehrs (SPNV) gegenüber dem Straßenverkehr sowie der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau,<sup>17</sup>
- der Erhalt des Eisenbahnnetzes,<sup>18</sup>
- die Gewährleistung einer angemessenen ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung, wobei „angemessen“ definiert ist als „... eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemen Zugängen zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und geeigneten Verknüpfungen von ÖPNV und motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehr Rechnung trägt),<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> ... unter Berücksichtigung von Umweltschutzsozialverträglicher Stadtentwicklung, Barrierefreiheit, Sicherheit und absehbarem Verkehrsbedarf (vgl. § 2 Abs. 1 ÖPNVG-NRW)

<sup>18</sup> Vgl. § 2 Abs. 2 ÖPNVG-NRW

<sup>19</sup> Vgl. § 2 Abs. 3 ÖPNVG-NRW



- die besondere Berücksichtigung der Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind,<sup>20</sup>
- die Zuständigkeiten der ÖPNV-Aufgabenträger,<sup>21</sup>
- die Ziele und Inhalte der Nahverkehrspläne (Sicherung / Verbesserung des ÖPNV, Konkretisierung der öffentlichen Verkehrsinteressen, Berücksichtigung von vorhandener Verkehrsinfrastrukturen, Raumordnung und Landesplanung, Umweltschutz, Barrierefreiheit, Städtebau, ÖPNV-Bedarfsplan, ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan; Festlegung von Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen, und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, Angemessenheit der Verkehrsbedienung, Qualitätsstandards für Personal und Fahrzeuge, Investitionsbedarfs- und -planung, Entwicklung von Beförderungsbedingungen und Tarifen),<sup>22</sup>
- das Aufstellungsverfahren (Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften, Einvernehmen mit Aufgabenträgern, Mitwirkung der Verkehrsunternehmen, Abstimmung mit benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten, Fortschreibung bei Bedarf),<sup>23</sup> sowie
- die Finanzierung und Förderung von Investitionen und Betriebskosten sowie Ausgleichsleistungen für Mindererlöse aus der Beförderung von Schüler\*innen / Auszubildenden.<sup>24</sup>

Die aktuell in Beratung befindliche Novellierung des ÖPNVG NRW zielt auf die Konkretisierung von Formulierungen und Verfahrensstrukturen sowie auf die Anpassung von Finanzierungs-/ Fördervolumina.

Mit unterschiedlichem Erfolg haben verschiedene private Verkehrsunternehmen in Konkurrenz zu Direktvergaben kommunaler Aufgabenträger an ihre Verkehrsunternehmen (interne Betreiber) eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge für unterschiedlich große Linienbündel gestellt.<sup>25</sup> Andere haben ihre Absicht erklärt, dies vielerorts tun zu wollen.

---

<sup>20</sup> Vgl. § 2 Abs. 8 ÖPNVG NRW

<sup>21</sup> Vgl. §§ 3, 4 ÖPNVG NRW

<sup>22</sup> Vgl. § 8 ÖPNVG NRW

<sup>23</sup> Vgl. § 9 ÖPNVG NRW

<sup>24</sup> Vgl. §§ 10, 11, 11a, 12, 13, 14 ÖPNVG NRW

<sup>25</sup> Vgl. u.a. die Verfahren in Esslingen, Gießen, Gotha, Hamm, Leverkusen, Oldenburg und Pforzheim.

## 2.3 Rechtslage für die Stadt Geldern

Mit Beginn der selbstständigen ÖPNV-Gestaltung in der Stadt Geldern hat die Stadt einen kommunalen Eigenbetrieb, die Städtische Dienste Geldern - SDG-V -, gegründet. Es handelt sich um ein reines, „schlank“ besetztes Regie-Unternehmen, in dessen Auftrag zwei im Wettbewerb ermittelte Omnibus-Unternehmen die Fahrten durchführen. Die Linienverkehrsgenehmigungen enden - wie auch die Verträge mit den Subunternehmern - am 31.07.2019.

**Für die Stadt Geldern bestehen** in Abhängigkeit von der Frage, ob die betreffenden Linienverkehre eigen- oder gemeinwirtschaftlich sind, **folgende Handlungsmöglichkeiten:**

### 2.3.1 Eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge der SDG-V

Sollten die Linienverkehre, für die die Städtischen Dienste Geldern die Linienverkehrsgenehmigung bislang innehaben, über den gesamten folgenden Genehmigungszeitraum eigenwirtschaftlich im Sinne des § 8 Abs. 4 PBefG betrieben werden können, kann der Eigenbetrieb die erneute Erteilung der Genehmigungen beantragen. Es bedarf weder der Durchführung eines Vergabeverfahrens nach der VOL noch der Erteilung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach der EU-VO 1370 / 2007.

Sollten auch andere Verkehrsunternehmen einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr stellen, hat die Bezirksregierung als zuständige Behörde eine Auswahl zu treffen. Die Auswahlentscheidung hat sich daran zu orientieren, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet, § 13 Abs. 2b Satz 1 PBefG. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG zu berücksichtigen, § 13 Abs. 2b Satz 2 PBefG. Allerdings ist nach § 13 Abs. 3 PBefG die langjährige beanstandungsfreie Bedienung einer Linie durch einen Bewerber angemessen zu berücksichtigen.<sup>26</sup>

Das Kriterium der jahrelangen erfolgreichen Verkehrsbedienung im Sinne des § 13 Abs. 3 PBefG verweist auf den im Gewerberecht bekannten Grundsatz „bekannt und bewährt“. Das entspricht einem berechtigten Verkehrsinteresse, bei der Erteilung einer neuen Genehmigung denjenigen zu bevorzugen, der in Jahren bewiesen hat, dass er den fraglichen Verkehr ordnungsgemäß betreibt. Darüber hinaus liegt der Regelung auch der Gedanke des Besitzstandschutzes zugrunde. Die für die Durchführung eines rechtmäßigen Linienverkehrs getätigten Investitionen sollen nicht ohne Not entwertet werden. Das Altunternehmerprivileg des § 13 Abs. 3 PBefG kommt dabei nicht nur dann zum Tragen, wenn die konkurrierenden Verkehrsangebote annähernd gleichwertig sind.

<sup>26</sup> OVG NRW Beschluss vom 18.01.2017 - 13 A 30/16 -, Tz 15

Die angemessene Berücksichtigung einer jahrelangen den öffentlichen Verkehrsinteressen entsprechenden Verkehrsbedienung durch den Altunternehmer im Sinne dieser Regelung kann nach Maßgabe der Umstände des Einzelfalles auch dazu führen, dass ein gewisser Rückstand seines Verkehrsangebotes gegenüber dem konkurrierenden Anbieter ausgeglichen werden kann.<sup>27</sup>

Sollte der Altunternehmer aber noch keine zwei Jahre über die Genehmigung verfügen und die Linie auch nicht selbst gefahren haben, kann er nach der Auffassung des OVG NRW aus § 13 Abs. 3 PBefG nichts zu seinen Gunsten herleiten.<sup>28</sup>

### **2.3.2 Gemeinwirtschaftliche Genehmigungsanträge der SDG-V**

Sollte die Stadt Geldern zu der Einschätzung gelangen, dass der betreffende Linienverkehr eigenwirtschaftlich nicht erbracht werden kann, ist sie nach Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370 / 2007 verpflichtet, spätestens 1 Jahr vor der beabsichtigten Erteilung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die Städtischen Dienste Geldern, d.h. vor der Entscheidung, die Verkehrsleistungen selbst zu erbringen, im Amtsblatt der Europäischen Union über diese Absicht zu informieren. Sie kann jedoch beschließen, diese Informationen nicht zu veröffentlichen, wenn der öffentliche Dienstleistungsauftrag eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 50.000 km aufweist, Art. 7 Abs. 2 Satz 2 EU-VO 1370 / 2007.

Sollte innerhalb von drei Monaten nach der Vorabbekanntmachung (Ausschlussfrist) kein Konkurrenz-Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr bei der Bezirksregierung als der nach dem PBefG zuständigen Genehmigungsbehörde eingegangen sein, kann die Stadt dem Eigenbetrieb den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilen. Bei fristgerechtem Eingang eines solchen Antrags wird die Bezirksregierung nach Überprüfung der Eigenwirtschaftlichkeit und Vorliegen der sonstigen nach dem PBefG erforderlichen Voraussetzungen die beantragten Linienverkehrsgenehmigungen erteilen.

Innerhalb der Dreimonatsfrist ist auch ein Antrag der Städtischen Dienste Geldern grundsätzlich nicht ausgeschlossen, um sich als Altunternehmer gegen den konkurrierenden Antragsteller durchzusetzen.

Im Falle der Erteilung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags seitens der Stadt an den Eigenbetrieb hat dieser die Anträge auf Erteilung der Linienverkehrsgenehmigungen spätestens sechs Monate vor Beginn der beantragten Geltungsdauer zu stellen, § 12 Abs. 7 PBefG. Des Weiteren hat der Eigendienst die Subunternehmerleistungen zu vergeben.

---

<sup>27</sup> OVG NRW Beschluss vom 18.01.2017 - 13 A 30/16 -, Tz 58

<sup>28</sup> OVG NRW Beschluss vom 18.01.2017 - 13 A 30/16 -, Tz 60

Für die Verpflichtung zur Beachtung dieser Regelwerke ist die Frage entscheidend, ob es sich um eigenwirtschaftliche oder gemeinwirtschaftliche Verkehre handelt.

## 2.4 Inklusive Mobilität / Barrierefreiheit

Auf Grundlage der Allgemeinen Menschenrechtskonvention der Vereinten Nationen (1948), des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland (1949) sowie der Grundrechte-Charta der Europäischen Union (2000) trat 2002 das (Bundes-) Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen / Behindertengleichstellungsgesetz – BGG – in Kraft<sup>29</sup>; 2003 folgte das BGG NRW. Zielsetzung war und ist die Beseitigung der Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sowie die diskriminierungsfreie gleichberechtigte Teilnahme am öffentlichen Leben und selbstbestimmte Lebensführung.<sup>30</sup>

Wesentliche Inhalte befassen sich mit der Verpflichtung zur Herstellung barrierefreier Strukturen im Allgemeinen<sup>31</sup> sowie in besonderen Bereichen u.a. in Bauen und Verkehr.<sup>32</sup> Nach § 4 BGG und § 4 BGG NRW „...sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.“

Diese Gesetzgrundlagen haben schließlich 2013 Eingang gefunden in das novellierte PBefG. Nach § 8 Abs. 3 PBefG ist es gesetzliches Ziel, "...für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erlangen". Wohl ob der damit einhergehenden enormen finanziellen Aufwendungen wird im Nachsatz formuliert, dass die genannte Frist nicht gilt, "...sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden".<sup>33</sup>

---

<sup>29</sup> Dem vorausgegangen war die Richtlinie 2000/78/EG des Rates vom 27. November 2000, die den allgemeinen Rahmen für die Verwirklichung der Gleichbehandlung in Beschäftigung und Beruf formulierte.

<sup>30</sup> Internationale Bestätigung erfuhr das BGG durch die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-RBK vom 13.12.2006), mit der die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen unterstrichen wird. Dies impliziert auch die Feststellung und die Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren, z. B. bei Transportmitteln (Art. 9a UN-RBK).

<sup>31</sup> Vgl. §§ 4 BGG / BGG NRW

<sup>32</sup> Vgl. § 8 BGG sowie § 7 BGG NRW

<sup>33</sup> Andererseits sollen Genehmigungsanträge nach § 12 Abs. 1 PBefG u.a. Aussagen zur Erreichung der möglichst weitreichenden Barrierefreiheit enthalten. Bei diesbezüglich fehlenden Aussagen können Genehmigungen gemäß § 13 Abs. 2a PBefG versagt werden.

Konkretisierend haben das Deutsche Institut für Normung (DIN), die Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen (FGSV), der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB-AG) mittlerweile eine Vielzahl an Regelwerken zur barrierefreien Mobilität herausgegeben.

Norm	Jahr	Gegenstand
DIN 18040-3	2013	Barrierefreies Bauen - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
DIN 18024-1	1998	Barrierefreies Bauen - Straßen, Plätze, Wege
DIN 32981	2015	Taktile und akustische Signalgeber
DIN 32984	2011	Bodenindikatoren
DIN 32975	2009	Gestaltung visueller Informationen ...
DIN 13205-1	2005	Straßenbeleuchtung
FGSV: EFA	2002	Fußgängeranlagen
FGSV: RIN	2008	Integrierte Netzgestaltung
FGSV: RASt	2006	Anlage von Stadtstraßen
FGSV: R-FGÜ	2001	Anlage von Fußgängerüberwegen
FGSV: EAR5	2005	Anlagen des ruhenden Verkehrs
FGSV: RiLSA	2015	Anlage von Lichtsignalanlagen
FGSV: H VÖ	2009	ÖPNV-Verknüpfungsanlagen
FGSV: EAÖ	2013	Anlage ÖPNV-Anlagen
FGSV: ERA	2010	Radverkehrsanlagen
VDV 7006	2012	Behindertenfreundlicher ÖPNV - BOKraft
VDV 7502	2012	Behindertenfreundlicher ÖPNV- EBO
VDV 7511	2012	Behindertenfreundlicher ÖPNV- BOStrab
DB AG: RiL 813	2016	3. Programm zur Barrierefreiheit

Tab. 2.4-1: Wesentliche nationale Regelwerke zur barrierefreien Mobilität

Weiterhin forcieren geltende Richtlinien auf europäischer Ebene die inklusive Mobilität:

- Die Europäische Busrichtlinie vom 20.11.2001 (!), die die Zugänglichkeit der Busse für Menschen mit Behinderungen zum Ziel setzt. Neue Stadtbuslinien – so die Forderung – müssen barrierefrei sein (inklusive fahrzeuggebundener Einstiegshilfen). Avisiert wird hier eine vollständige Barrierefreiheit im Stadtverkehr bis 2022,
- die „European Disability Strategie“ 2010-2020, die ein erneuertes Engagement für ein barrierefreies Europa zum Ausdruck bringt, sowie

- die Richtlinie über die Rechte beim Transport von (behinderten) Bus-Fahrgästen (21.10.2011), die z. B. deren Recht auf Transport und Information, den Ersatz von Rollstühlen und anderen Hilfsmitteln, die Personalschulung von Busfahrern im Umgang mit behinderten Menschen beinhaltet.

## 2.5 Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz

Angesichts des zunehmend sicht- und spürbaren Klimawandels nehmen die jahrzehntelang von widerstreitenden nationalstaatlichen Präferenzen ausgebremsten internationalen Klimaschutz-Bestrebungen aktuell Fahrt auf. Das in 2015 beschlossene bis Ende 2016 von der überwiegenden Zahl maßgeblicher schadstoffemittierender Nationen ratifizierte Pariser Abkommen<sup>34</sup> beinhaltet die völkerrechtliche Verpflichtung zu nationalstaatlichen Klimaschutzbeiträgen und –Maßnahmen. Gegenüber dem vorindustriellen Niveau soll die globale Erderwärmung auf (deutlich) unter 2 Grad Celsius gemindert werden, und zwar durch die drastische Minderung bei der Verbrennung fossiler Energieträger (Stichwort „Dekarbonisierung“) sowie die Neutralisierung der Treibhausgase durch deren Entzug aus der Atmosphäre u.a. durch die Wälder.

Parallel mündeten die bereits in den 1980er Jahren initiierten Bestrebungen der Europäischen Union zur Begrenzung gesundheits- und umweltschädlicher Schadstoffbelastungen 2008 in die sog. „Luftreinhaltungsrichtlinie“<sup>35</sup>, verbunden mit verbindlichen Grenzwerten für Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>), Schwefeldioxid, Benzol, Kohlenmonoxid und Blei, deren Messmethoden sowie Fristen (nebst Ausnahmen) zur nationalstaatlichen Umsetzung.

2011 konkretisierte die EU-Kommission ihre Überlegungen zur Umsetzung des minus-2-Grad-Zieles für den Verkehrssektor (60% Treibhausgas-Minderung), u.a. durch folgende Maßnahmen in urbanen Räumen:

- Reduzierung des Gesamtverkehrsaufkommens (kurzfristig durch Nachfragesteuerung, mittel- und langfristig durch nachhaltige Flächennutzungsplanung),
- Verkehrsleistungsminderungen konventionell angetriebener Fahrzeuge (bis 2030 um 50%, bis 2050 um 100%),
- Förderung der ökologischen Nahmobilität (zu-Fuß-gehen, Fahrradfahren, ÖPNV).

<sup>34</sup> 21. UN-Klimakonferenz, Paris 2015

<sup>35</sup> Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa

In der BRD wurden 2010 (zuletzt geändert 2016) die 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (39. BImSchV)<sup>36</sup> erlassen und 2013 das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)<sup>37</sup> novelliert. Gemäß § 27 BImSchV sind bei Überschreitungen der Schadstoffgrenzwerte Luftreinhaltepläne zu erstellen, aus denen Art und Fristigkeit geeigneter Kompensationsmaßnahmen zu ersehen sind.

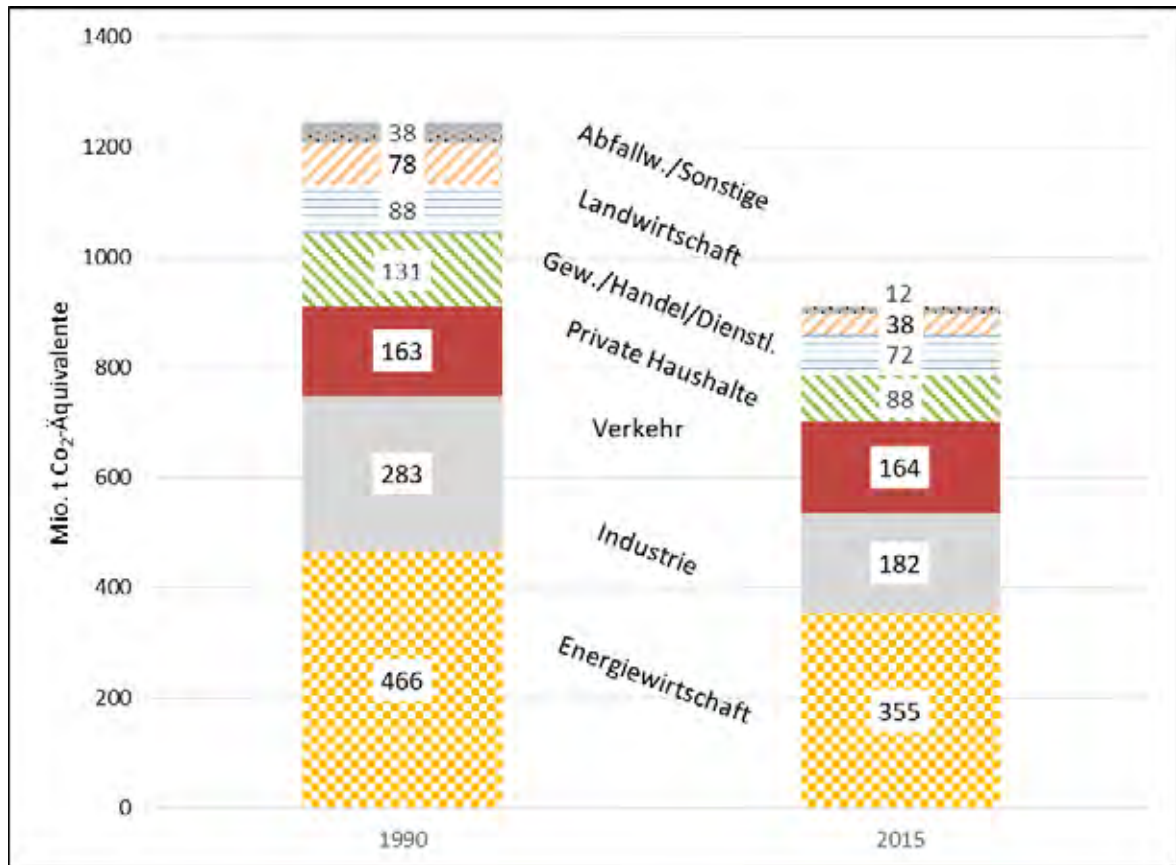


Abb. 2.5-1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen nach Sektoren (eigene Darstellung nach UBA 2016)

Darüber hinaus hat die Bundesregierung im November 2016 den Klimaschutzplan 2050 beschlossen.<sup>38</sup> Er beinhaltet übergeordnete Leitbilder / Ziele sowie konkretisierte Maßnahmen nach Handlungsfeldern, u.a. auch zu dem der Mobilität. Zur Ausgangslage (S. 47 ff) wird festgestellt, dass seit 1995 ein deutlicher Rückgang der Treibhausgasemissionen zu verzeichnen ist. Allein im Sektor Verkehr wurden die Emissionsminderungen jedoch mehr als kompensiert durch die nach wie steigenden Verkehrsleistungen (vgl. Abb. 2.5-1).

<sup>36</sup> Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen

<sup>37</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge; zuletzt geändert 2016

<sup>38</sup> Dem waren u.a. bereits vorausgegangen: Die „Nationale Nachhaltigkeitsstrategie 2002“, das „Integrierte Energie- und Klimaprogramm 2007“, das „Energiekonzept 2010“, die Gründung der „Nationalen Plattform Elektromobilität“ 2010 sowie das „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ aus 2014.

So betrug deren Anteil am Gesamt 1995 = 13,1% und 2015 = 18,1% (vgl. UBA 2016, S. 42). Insgesamt 95% der Treibhausgasemissionen werden durch den Straßenverkehr verursacht, davon wiederum 61% allein durch den Pkw-Verkehr. Folgerichtig sollen lt. Klimaschutzplan 2050 explizit im Straßenverkehr Maßnahmen zur Minderung der Schadstoffemissionen sowie zur Förderung Treibhausgasfreier Energieversorgung und Elektromobilität initiiert bzw. umgesetzt werden.<sup>39</sup>

Zur Umsetzung der euro- und bundesrechtlichen Vorgaben verabschiedete das Land Nordrhein-Westfalen 2013 das „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes“. Danach sollen die Treibhausgasemissionen bis 2020 (Referenz 1990) um 25% und bis 2050 um mindestens 80% gesenkt werden.

Als diesbezügliche Road-Map fungiert der in einem breit angelegten Beteiligungsprozess entstandene und 2015 verabschiedete Klimaschutzplan – NRW. In dessen Sektor Personenverkehr ist als Teilziel die Forcierung des Umstiegs vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf die Formen ökologischer Mobilität formuliert. Entsprechende Handlungsstrategien (s.S. 130 f) zielen auf

- die Schaffung kurzwegiger Raum-/ Siedlungsstrukturen,
- die Ertüchtigung und den Ausbau ökologischer Mobilitätsinfrastrukturen sowie
- die Ausschöpfung informationstechnologischer Optimierungs-Möglichkeiten.

Explizit wird auf S. 132 ff. auf die Förderung des ÖPNV verwiesen, und zwar mittels

- Finanzierungssicherung (im Rahmen des Bundesregionalisierungs- sowie des Entflechtungsgesetzes; LR-KS4-M66),
- Angebotsoptimierungen auf nachfrageschwachen Relationen (LR-KS4-M6/),
- Einrichtung von Mobil(itätsverknüpfungs)punkten (LR-KS4-M68),
- qualitativ und quantitativ verbesserten Ausbau (LR-KS4-M69)
- JobTickets (LR-KS4-M70),
- Modellprojekten zum kommunalen Verkehrsmanagement (LR-KS4-M71),
- die Ausschöpfung informationstechnologischer Möglichkeiten.

Trotz regelmäßigem Ersatz abgeschriebener durch neue Fahrzeuge besteht im ÖPNV, konkret in den Bus-Flotten der ÖPNV-Unternehmen weiterhin Handlungsbedarf hinsichtlich umweltverträglicher Antriebstechnologien. So ist aus Abb. 2.5-2 zu ersehen, dass in 2014 71% der Busse im VRR Abgase ≤ EURO III emittierten. In der Tat: Obwohl Dieselbusse im Vergleich zum Pkw- und LKW-Verkehr insgesamt geringere Jahresfahrleistungen erbringen, emittieren sie überproportional hohe Luftschadstoff-Anteile, im wesentlichen deshalb, weil die

<sup>39</sup> Interessanter- bzw. beschämenderweise taucht der Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen in der dort veröffentlichten Liste „... Klimaschutzaktivitäten von gesellschaftlichen Akteuren“ nicht auf.



Effizienz der SCR-Systeme aufgrund zu geringer Abgastemperaturen nicht ausgeschöpft wird (vgl. VCD 2015, S. 4 ff).

Darüber hinaus resultiert Handlungsbedarf aus den Unwägbarkeiten der Öl- bzw. Kraftstoffpreisentwicklung. Angesichts der in den letzten Jahren zu beobachtenden enormen Volatilität liegen aktuell zwar keine übereinstimmenden Prognosen vor. Gleichwohl unterstellt das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) in seinem Energiereport IV, dass das Erdöl unter allen fossilen Primärenergieträgern die geringsten bekannten und prognostizierten Reserven ausweist (vgl. BMWA 2005, S. 19). Dabei geht es weniger um die Feststellung, wann der Öl-Förderungs-Peak erreicht wurde bzw. wird, sondern eher um die Feststellung, dass die Zeit billigen Öls aufgrund zunehmend aufwendigerer Explorations- und Förderverfahren vorbei ist bzw. zu Ende geht (vgl. BBSR 2012, S. 9; FGSV 2016, S. 13 ff.). Diesbezüglich geht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in einer Vorlaufuntersuchung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 davon aus, dass die Kraftstoffpreise in den Jahren 2010 – 2030 jährlich um durchschnittlich 2% steigen werden (vgl. BMVI 2014, S. 185 ff).

Substanziell aber wird der ökologische Beitrag des ÖPNV erst durch (weitere) Verkehrsverlagerungen im Personenverkehr vom MIV auf den ÖPNV bzw. die ökologischen Verkehrsarten wirksam.

Bis auf die Ozon-Belastungen werden Schadstoffgrenzwert-Überschreitungen nahezu ausschließlich in den Ballungsräumen und -randzonen gemessen (vgl. UBA 2017).

Unbesehen dessen hat die Stadt Geldern 2013 ein „Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept“ (IKKK) beschlossen. Eigene Zielsetzung daraus ist, dass bis zum Jahr 2050 das Stadtgebiet bezogen auf das Treibhausgas CO<sub>2</sub> energieneutral sein soll, und damit noch über den gesetzten landesgesetzlichen Zielen liegt. Diese Entwicklung soll in drei Teilschritten erreicht werden:

- 30% CO<sub>2</sub> Einsparung bis zum Jahr 2020,
- 60% CO<sub>2</sub> Einsparung bis zum Jahr 2035,
- energieautarke Strukturen bis zum Jahr 2050.

Dieses Leitbild wird noch durch den Beschluss des Rates vom Dezember 2015 bekräftigt, dem Klimabündnis beizutreten. Die Klimaschutzaktivitäten zur Erreichung des Leitbildes basieren auf fünf Säulen. Eine davon ist die Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität.

Zudem ist die Stadt Geldern Modellkommune im Landeswettbewerb Kraft-Wärme-Kopplung und nimmt seit dem 1.06.2012 am Qualitätsmanagementsystem des European Energy Award (EEA) teil.

In diesem Kontext wurde u.a. auch ein Konzept zum Mobilitätsmarketing erstellt, das für unterschiedliche Mobilitätsarten /-bereiche allgemeine und konkrete Infrastruktur-, Kommunikations-, und Anreizmaßnahmen (u.a. auch die Einführung eines JobTickets bei der Stadtverwaltung zur Förderung der ÖPNV-Nutzung) ausweist.

Hinsichtlich der Schadstoffemissionen im StadtLinien-Verkehr (siehe Abb. 2.5-2) wird ersichtlich, dass den grundlegenden Klimaschutzorientierungen an dieser Stelle (noch) nicht entsprochen wird. Das Hauptkontingent liegt im Bereich  $\leq$  Schadstoffklasse E III.<sup>40 41</sup>

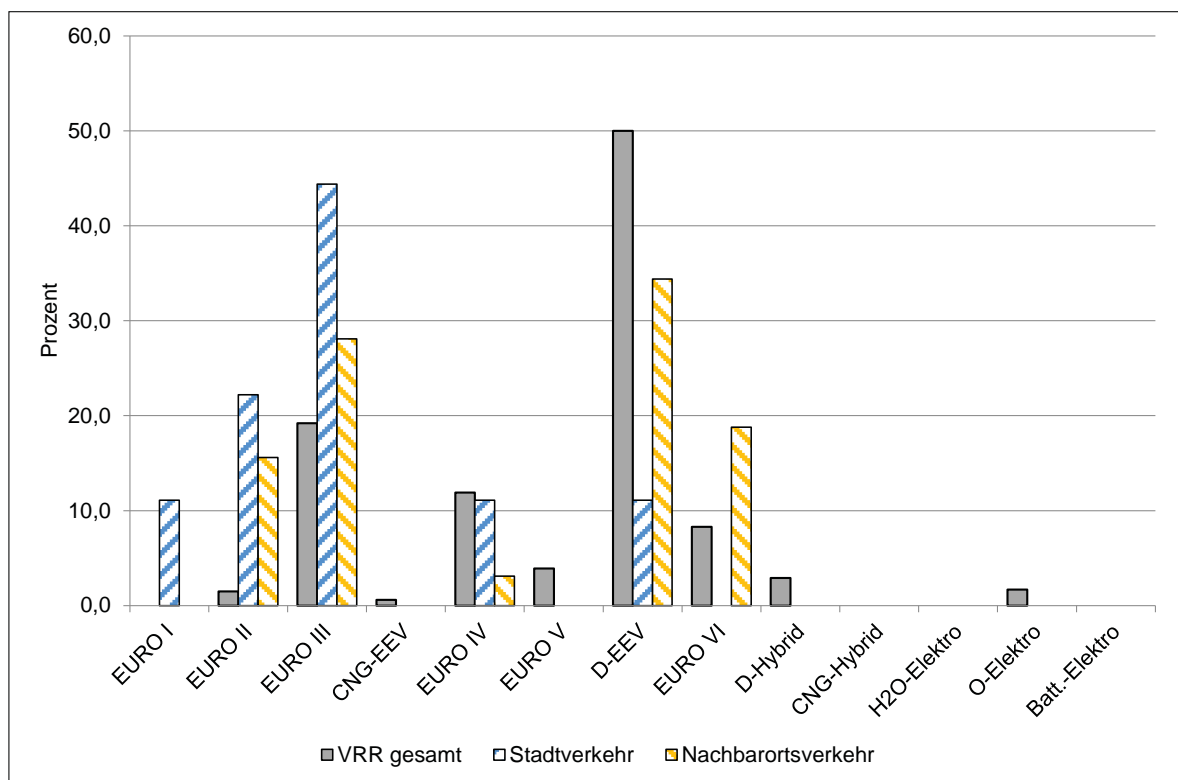


Abb. 2.5-2: Bus-Antriebe im VRR, in der Stadt Geldern sowie im Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen nach Abgasnormen (eig. Darstellung nach VRR-NVP 2017, S. 26 und eig. Erhebungen)

Wenngleich sich die Situation im Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen grundsätzlich besser darstellt, so sind auch hier noch vergleichsweise hohe Fahrzeugkontingente in Sachen Schadstoffemissionen veraltet.

Schließlich ist die Stadt Geldern gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie sowie der Vorschriften aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet, eine Planungsstrategie zur Lärminderung zu erarbeiten. Dieser sogenannte Lärmaktionsplan

<sup>40</sup> Bedauerlicherweise liegen zu diesem Sachverhalt in den aktuellen Nahverkehrsplanungen des Kreises Kleve keine Angaben vor.

<sup>41</sup> Eine Verbesserung resultiert stets daraus, dass das vertraglich vorgegebene Fahrzeughöchstalter der regelmäßigen Fahrzeugersatz bedingt und neuere Fahrzeuge gleichermaßen neuere / geringere Schadstoffemissionen implizieren.

wurde in der Ratssitzung am 18.06.2015 beschlossen und steht als Download auf der städtischen Homepage bereit. Dieser wird entsprechend der gesetzlichen Vorgaben alle sechs Jahre fortgeschrieben. Der Umgebungslärm in der Stadt Geldern besteht fast ausschließlich in der Betrachtung des Verkehrslärms und mündet in verschiedenste Maßnahmen. Viele dieser Maßnahmen obliegen in der Umsetzung den jeweils zuständigen Straßenbaulastträgern.

## 2.6 Landesplanung und Raumordnung

Gemäß § 8 Abs. 1 u. 2 ÖPNVG NRW sind bei der Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen vorhandene Verkehrsstrukturen, Ziele von Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz, die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans einzubeziehen. Gleichmaßen sind die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, vor allem für den Schienenpersonen-nahverkehr, zu beachten. Die diesbezüglich zentralen Rahmenbedingungen werden im Folgenden dargestellt. Soweit als möglich und notwendig werden darüber hinaus kommunale (Verkehrs-)Entwicklungs- und Nahverkehrsplanungen benachbarter Gebietskörperschaften in Bezug auf verkehrsbedeutsame Zielvorgaben für die Stadt Geldern ausgewertet und eingearbeitet.

### 2.6.1 Landesentwicklungsplan

Nach dem Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG)<sup>42</sup>, konkret dessen § 8, sind die Länder verpflichtet, landesweite Raumordnungspläne sowie Teilraum-bezogene Regionalpläne aufzustellen, in denen die Grundzüge zur Siedlungs-, Freiraum- und Infrastrukturentwicklung festgeschrieben sind.<sup>43</sup>

Das entsprechende Landesplanungsgesetz (LPIG) NRW<sup>44</sup> definiert den Landesentwicklungsplan (LEP), die Regionalpläne, die Braunkohlenpläne und den Regionalen Flächennutzungsplan als Raumordnungspläne des Landes NRW und regelt im Wesentlichen die Zuständigkeiten, Aufstellungsverfahren und Bindungswirkungen.

Die Novellierungen der zuvor genannten, übergeordneten rechtlichen Rahmenbedingungen, aber auch die demografische Entwicklung, der Klimawandel sowie die wirtschaftliche Globalisierung veranlassten die Nordrhein-Westfälische Landesregierung, den 1995 erstmalig in Kraft getretenen LEP, den LEP IV („Schutz vor Fluglärm“) sowie das bereits 2011 ausgelaufene Landesentwicklungsprogramms durch einen neuen, im Februar 2017 in Kraft getretenen LEP zu ersetzen.

---

<sup>42</sup> ...vom 22.12. 2008, zuletzt geändert am 31.08.2015

<sup>43</sup> § 9 ROG regelt die Notwendigkeit entsprechender Umweltprüfungen, § 10 ROG das Beteiligungsverfahren

<sup>44</sup> ... aus 2001, zuletzt novelliert 2016

Darin sind die mittel- und langfristigen strategischen Ziele zur räumlichen Entwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen festgelegt, die für die nachgeordneten Regional-, Bauleit- und Fachplanungen bindende Wirkung entfalten.

Wesentliche Aussagen zum Personenverkehr besagen, dass in dem fortzuschreibenden System der zentralörtlichen Gliederung u.a. zu gewährleisten bzw. zu entwickeln sind:

- Mobilität und Erreichbarkeit durch einen für alle Menschen erreichbaren ÖPNV (Einleitung, S. 3), konkretisierend durch die bedarfsgerechte Anbindung der Mittel- und Oberzentren an den ÖPNV sowie die Schiene als Grundnetz ÖPNV (Pkt. 8.1.-11; S. 85),
- Nutzung des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs: Im Sinne einer umweltgerechten und klimaschützenden Siedlungsentwicklung sollen möglichst große Teile des Personenverkehrs auf die Schiene gelenkt werden. Hierzu sollen Wohnsiedlungsflächen nach Möglichkeit im Nahbereich von Haltepunkten des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs entwickelt werden. In Gebieten ohne eine Anbindung an den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr sollte sich die Siedlungsentwicklung am übrigen ÖPNV ausrichten. (Pkt. 6.2-2, S. 38),
- Grundsatz Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung: Siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen sollen aufeinander abgestimmt werden. (Pkt. 8.1-1; S. 84),
- Ziel Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum: Für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Davon ausgenommen sind die Infrastruktur für nichtmotorisierte Mobilität sowie neue Schieneninfrastruktur, die der Verlagerung von Güterverkehren aus Siedlungsbereichen dient. (Pkt. 8.1-2, S.84)
- Grundsatz Grenzüberschreitender Verkehr: Im Grenzraum zu den Nachbarländern und -staaten sollen die Verkehrsverbindungen grenzüberschreitend entwickelt werden. (Pkt. 8.1-5; S. 84).

Schließlich lautet Pkt. 8.1-12: „In allen Teilräumen des Landes ist von den Kommunen und den Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem Öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten“ (S. 86).

## 2.6.2 Regionalplan

Nachgeordnete Regionalpläne legen gemäß § 18 Abs. 1 LPIG die regionalen Ziele der Raumordnung für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen fest. Für den vorliegenden Planungsraum<sup>45</sup> ist die Bezirksregierung Düsseldorf zuständig. Aktuell gültig ist der Gebietsentwicklungsplan aus 1999 (GEP 99). Die für 2017 erwartbare Beschlussfassung über den im Abstimmungsverfahren befindlichen Regionalplan der Bezirksregierung Düsseldorf (RPD) begründet es, den folgenden Ausführungen dessen 2. Entwurf aus Juni 2016 bzw. die beschlossenen Änderungen aus der Erörterung zur zweiten Offenlage aus Juli 2017 zugrunde zu legen.

Darin werden die LEP-Zielsetzungen in variierten Formulierungen wiederholt, die Verkehrsentwicklung betreffend jedoch präzisiert, dass u.a. „...Verkehrsvermeidung (z.B. durch eine integrierte Siedlungsentwicklung), Verkehrsverlagerung (zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel sowie des kombinierten Güterverkehrs unter Einbindung mehrerer Verkehrsträger) und Verkehrsoptimierung zur Zielerreichung...“ beitragen können. (RPD 2016, S. 145)

Zudem „...sollen die Aufgabenträger nach ÖPNVG NRW dafür Sorge tragen, dass mindestens die größeren Siedlungsräume - und hier sowohl die durch Wohnnutzungen geprägten Allgemeinen Siedlungsbereiche als Quellen von Verkehrsströmen als auch die Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen, die als Arbeitsstandorte Ziele von Verkehrsströmen im Personenverkehr sind - in angemessener Form mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden. Das hierfür erforderliche Angebot kann dabei in verdichteten Siedlungsräumen mit intensivem Ziel- und Quellverkehr von einem Schienenanschluss mit hoher Taktfrequenz bis hin zu in geringer verdichteten Siedlungsräumen einer Andienung mit Bussen in ausreichender Taktfrequenz reichen. Hierbei ist der im ÖPNVG NRW grundsätzlich enthaltene Vorgabe, dass die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen soll, welches durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, Rechnung zu tragen. (RPD 2016, S. 145f)

Und „an Haltepunkten des Öffentlichen Personennahverkehrs, die sich aufgrund ihres Einzugsbereiches, der Qualität ihrer Andienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und ihrer Anbindung an das Straßennetz für den Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln besonders eignen, sollen Parkeinrichtungen, Fahrradstationen und Umsteigeanlagen vorgesehen werden. (RPD 2016, S. 148)

<sup>45</sup> Der räumliche Geltungsbereich umfasst das Gebiet der Kommunen in den Kreisen Kleve, Mettmann, Viersen und dem Rhein-Kreis Neuss sowie das Gebiet der kreisfreien Städte Düsseldorf, Krefeld, Mönchengladbach, Remscheid, Solingen und Wuppertal (Planungsgebiet Düsseldorf).

### **2.6.3 Integrierter Gesamtverkehrsplan / Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan**

Entgegen der durchaus erfolgreichen Zusammenführung ursprünglich sektoraler Bedarfspläne (Landesstraßenplanung, Schienenvorhaben des SPNV sowie der Stadt- und Straßenbahnen zu einem Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan nebst einheitlichem Bewertungs- und Handlungskonzept in einem Integrierten Gesamtverkehrsplan (IGVP) wurde in Art 160 des 4. Gesetzes zur Befristung des Landesrechts Nordrhein-Westfalen vom 29.04.2005 festgelegt, das sog. IGVP-Gesetz vom 9. Mai 2000 Ende 2009 außer Kraft zu setzen.

Statt der regelmäßigen Fortschreibung im 5-Jahres-Turnus werden hier einzelfallbezogene Nach- bzw. Neubewertungen und Fortschreibungen u.a. im Rahmen des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanes vorgenommen, die sich allerdings an den IGVP-Kriterien orientieren. Über die Maßnahmen bzw. deren Realisierung entscheidet der Bau- und Verkehrsausschuss des Landtags NRW, sie werden dann in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan eingebracht und begründen so die Jahresförderprogramme.

### **2.6.4 ÖPNV-Bedarfsplan NRW**

Der ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW beinhaltet langfristige Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit Investitionsvolumina > 3 Mio. EUR. Den Planungsraum betreffend sind darin angemeldet:

- die Kapazitätsausweitung auf dem Schienenstrecken-Abschnitt Düsseldorf – Kleve,
- Zusatz-Leistungen auf der RE 10 zwischen Geldern – Krefeld – Neuss
- die Elektrifizierung des Schienenstrecken-Abschnitts Krefeld – Kleve sowie
- die Reaktivierung der Schienenstrecke Kleve – Nijmegen (ÖPNV-Bedarfsplan NRW 2017, S. 141).

## **2.7 Nahverkehrspläne**

### **2.7.1 Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Ruhr**

Die Aufstellung der Nahverkehrspläne für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist lt. ÖPNVG NRW Sache der Zweckverbände, den Planungsraum betreffend folglich Aufgabe des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR). Zum 01.01.2008 übertrug der zuvor zuständige NahverkehrsZweckverband Niederrhein seine SPNV-Aufgabenträgerschaft auf die VRR-AöR, seit dem 01.01.2012 zählt die Niederrhein-Region zum erweiterten VRR-Tarifraum.

Mit dem VRR-NVP 2017 werden erstmalig die Zuständigkeiten für den SPNV (vgl. § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW), die integrierte ÖPNV-Gestaltung (vgl. § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW sowie die Bewilligung von ÖPNV-Investitionen (vgl. §§ 12, 13 ÖPNVG NRW) in einem Planwerk zusammengeführt.

Hervorgehoben werden die soziale, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Bedeutung des ÖPNV (VRR-NVP 2017, S. 16 f) und jeweils nach Bestand und vorgesehenen Maßnahmen dargestellt

- die rechtlichen, finanziellen, umweltpolitischen und mobilitätsrelevanten Rahmenbedingungen,
- das SPNV-Angebot nach Leistungen, Fahrzeugen, Infrastrukturen (Netz und Stationen), Vertriebsrichtungen, Qualitäten, Service und Sicherheit),
- die ÖPNV-Koordination nach Tarifentwicklungen, integrierten Verkehrsangeboten, einheitlichen Beförderungsbedingungen, produkt- und Qualitäts-, und Informationsstandards, übergeordnetem Marketing, ausgestalteten Kundenrechten, innovativen Antriebstechnologien und Barrierefreiheit.

Wesentliche Bestandteile der Infrastruktur- und Angebots-Entwicklung beziehen sich auf die Realisierung des Rhein-Ruhr-Express – RRX. Davon ist die Region Niederrhein weder unmittelbar noch mittelbar betroffen. Unabhängig davon soll allerdings geprüft werden, das Angebot der RE 10 (mit Verlängerung nach Neuss) temporär zu verdichten, um so – über den Anschluss an die RE 6 - eine zweite Verbindung im 60-Min.-Takt zu schaffen. Zudem sind zur RE 10 aufgeführt

- Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik,  
Durchgehende Wiederherstellung des 2. Streckengleises,  
Elektrifizierung (VRR-NVP 2017, S. 92);
- ggf. Einsatz von Brennstoffzellen auf den Fahrzeugen, statt Elektrifizierung der Strecke (ebd. S. 101).

Die SPNV-Fahrzeuge sollen vor allem in Zuge von Ausschreibungen nach hierarchischer Gliederung aufgewertet werden (RE: 60 Min.-Grundtakt, räumlich / zeitlich verdichtet, klimatisiert, behindertengerechte Zustiege, > 75 km/h, Zug-/ Servicebegleiter, WLAN, umfassende, z.T. Echtzeit-Fahrgastinfo, Barrierefreiheit (ebd. S. 114 f). Konflikte aus der Fahrradmitnahme sollen durch Flächen-Trennung in den Fahrzeugen und mehr B&R-Anlagen gemindert werden.

Der Ausbau-Status stationärer Infrastrukturen ist den Stationsberichten für Geldern und Goch zu entnehmen. Für Geldern ist die Erhöhung von Bahnsteig 2 als Maßnahme 14 in der „Stationsoffensive der DB Station&Service AG im VRR“ ausgewiesen (ebd. S. 130).

Der noch in Händen der DB-AG befindliche SPNV-Vertrieb wurde aktuell neu ausgeschrieben. Vorgesehen ist eine generelle Neustrukturierung (ohne Detailangaben) mit weniger personengebundenen Vertriebsstellen (ebd. S. 142 ff); auch die an den Bf Geldern und Goch sollen aufgrund geringer Verkaufszahlen entfallen.

### **2.7.2 Nahverkehrsplan-Fortschreibung des Kreises Kleve**

Der erste NVP des Kreises Kleve datiert aus 1997. Er war so allgemein gehalten, dass alle zwischenzeitlich verwirklichten Maßnahmen sowohl auf Kreis- als auch auf den kommunalen Ebenen ohne explizite NVP-Fortschreibungen widerspruchsfrei realisiert werden konnten. Maßgebliche, seinerzeit bereits in Planung befindliche Maßnahmen der Stadt Geldern zur nachfrageadäquaten Angebotsgestaltung montags bis sonntags im 60-Min.-Takt mit Bussen, TaxiBussen und AnrufSammeltaxis avancierten zum Bestandteil des NVP Kreis Kleve.

Aufgrund der deutlich veralteten Aussagen aus 1997 legt der Kreis Kleve aktuell die erste NVP-Fortschreibung auf.

In einer ersten Präsentation am 14.07.2017 beschreibt der Kreis die Notwendigkeit zur Fortschreibung, den vorgesehenen Terminplan sowie das Verfahren (darin u.a. die „Herstellung des Einvernehmens mit den kreisangehörigen Kommunen als Aufgabenträger für Ortsverkehre nach § 4 ÖPNVG (§ 9 Abs. 1 S. 2 ÖPNVG); Kreis Kleve Präsentationsfolie 4 und weist ausdrücklich auf den derzeitigen Zwischenstand der Planungen hin (ebd. Präsentationsfolie 5). „Im Interesse der kreisangehörigen Kommunen wird ein kostenbewusster, wirtschaftlicher ÖPNV“ postuliert (ebd. Präsentationsfolie 2).

Im Weiteren analysiert das vom Kreis Kleve beauftragte Planungsbüro das bestehende Regionalverkehrsangebot und hebt u.a. als Stärken hervor, dass

- das „Busnetz ... in seiner Grundstruktur auf die heutigen und künftigen Verflechtungen ausgelegt“ ist,
- eine „bedarfsgerechte Bedienung in Abstimmung mit den Anforderungen der Kommunen“ existiert und
- eine hohe Flexibilität zu Anpassungswünschen, insbesondere der Schulträger“ existiert (ebd. Präsentationsfolie 8).



Als Schwächen werden u.a. benannt, dass

- eine „... klare Produktdefinition (fehlt),
- (die Nord-Süd-Verbindungen) ... zum MIV nicht konkurrenzfähig und z.T. nicht umsteigefrei möglich (sind),
- teilweise einheitliche Linienwege und Taktstrukturen (fehlen),
- (das Angebot) nach 19.00 Uhr und an den Wochenenden (schwach ist und)
- die Fahrpläne ... teilweise schwer lesbar (sind; ebd. Präsentationsfolie 9).

Konsequenterweise konzentrieren sich die Maßnahmen auf die Kompensation dieser Schwächen (ebd. Präsentationsfolie 12). Die Stadt Geldern wäre unmittelbar von dem Maßnahmenvorschlag 6 betroffen, der besagt, dass die Haltestellen der SB 30 in Hartefeld und Vernum aufgehoben bzw. auf die Duisburger Str. / L 478 verlegt werden soll (ebd. Präsentationsfolie 20).<sup>46</sup>

Darüber hinaus sollen Mindest-Qualitätsstandards für Beförderungs- und Angebotsqualität festgelegt werden, von denen die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger jedoch abweichen können (ebd. Präsentationsfolie 11).

### **2.7.3 Nahverkehrsplanungen der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger Kreis Wesel und Kreis Viersen**

Der Nahverkehrsplan des Kreises Wesel aus 2012 wurde aktuell fortgeschrieben und beschlossen. Die Stadt Geldern tangierenden Linien 32, 36, 67 und SB 30 betreffend wird im Wesentlichen der Status quo fortgeschrieben (siehe Anlage 2). Allerdings wird auf S. 142 ff. des NVP Kreis Wesel die Konzeption eines die Linie SB30 überlagernden Express-Busses (Arbeitstitel) ausgeführt, der an Normalwerktagen in den Normalverkehrszeiten (NVZ) vormittags und nachmittags eingesetzt werden soll, im Stadtgebiet Geldern jedoch ohne die Erschließung von Hartefeld und Vernum.

Daraus sind Mehrkosten zu erwarten, die über die Kreisumlage auch aus dem Kommunalhaushalt der Stadt Geldern mitfinanziert werden müssten. Dabei ist zum einen der Sinn einer den Schnellbus überlagernden Schnellbus-Linie anzuzweifeln, die nicht die Hauptverkehrszeiten bedient. Und zum anderen wäre es nicht im Sinne der Stadt Geldern, wenn diese Linie an Hartefeld und Vernum vorbeifahren würde. Beide Aspekte sind in der Stellungnahme des ÖPNV-Aufgabenträgers gegenüber dem Kreis Kleve zu betonen und ggf. zu widersprechen.

---

<sup>46</sup> Der in dem ersten Abstimmungstermin vorgetragene Hinweis, dass die Erreichbarkeit der Haltestellen an der relativ schnell befahrenen L 478 nicht ungefährlich ist, wurde bereits als Prüfauftrag aufgenommen und in dem zweiten Abstimmungstermin mit dem Kreis Kleve am 26.07.2017 in der Gemeinde Wachten-donk als Prüfauftrag ausgewiesen (vgl. die dortige Präsentationsfolie 18)

Auch der Nahverkehrsplan des Kreises Viersen wird aktuell neu aufgelegt. Allerdings kann hier derzeit „nur“ das Planungsstadium konstatiert werden.

#### **2.7.4 Nahverkehrsplanungen der benachbarten Niederländischen Provinzen**

Vergleichbare Planungen aus den angrenzenden Niederländischen Provinzen sind nicht bekannt.

Aktuelle Leistungsausschreibungen / Vergabe-Vorbereitungen sehen vor, dass drei West-Ost-Verbindungen zwischen Niederrhein und Aachen geschaffen werden sollen. Auch diesbezüglich sind keine Aussagen zu erwarten, die den ÖPNV in Geldern tangieren.

### **2.8 Finanzielle Rahmenbedingungen**

Nach dem ÖPNVG NRW speist sich die öffentliche Personenbeförderung auf Schiene und Straße – neben den Fahrgeldeinnahmen – aus

- pauschalierten Bundesmitteln an die Zweckverbände nach dem Regionalisierungsgesetz für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV); 2016 rd. 971 Mio. €, von denen auf den VRR rd. 450 Mio. € entfielen)<sup>47</sup>,
- pauschalierten Landesmitteln an die Zweckverbände nach dem Regionalisierungsgesetz für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV; 2016 = 110 Mio. €), die sich zu 90% nach Leistungsanteilen, zu 9 % nach Einwohneranteilen und zu 1 % nach Flächenanteilen richten, von denen 80% direkt an die ÖPNV-Unternehmen durchzuleiten und 20% zweckgebunden an Gebietskörperschaften, juristische Personen usw. weiterzuleiten sind,
- pauschalierten Landesmitteln an die Zweckverbände zum Ausgleich der Mindererlöse aus der Auszubildenden-Beförderung im ÖSPV(2016 = 130 Mio. €), von denen 87,5% dem unmittelbaren Kostendeckungsbeitrag und 12,5% zur Angebots- und Qualitätsverbesserung im Ausbildungsverkehr dienen,
- pauschalierten (oder nachgewiesene) Bundesmitteln an die Verkehrsunternehmen zum Ausgleich der Mindererlöse aus der ermäßigten / kostenlosen Beförderung schwerbehinderter Menschen (SGB IX-Mittel),
- pauschalierten Landesmitteln zur Investitionsförderung, mit denen bis zu 90% der ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen von Gebietskörperschaften oder Verkehrsunternehmen finanziert werde, sowie
- aus Mitteln zur Finanzierung von Maßnahmen in besonderem Landesinteresse.

<sup>47</sup> Allein für die Nutzung der Schienentrassen und -stationen werden 50% dieser Mittel direkt an die DB-Netz durchgeleitet (vgl. VRR-NVP, S. 22)

Dem VRR fließen zudem Mittel aus der kommunalen SPNV-Umlage zu, die sich nach dem Schlüssel „Haltestellenabfahrten der Kreise und kreisfreien Städte im VRR“ bemessen.

Darüber hinaus werden die Fahrgeldeinnahmen aller Verkehrsunternehmen im VRR gemäß der „Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR“ jeweils den Verkehrsunternehmen zugeschrieben, die die (anteiligen) tatsächlichen Beförderungsleistungen erbracht haben. Wesentliche Grundlagen sind die kassentechnischen Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen, alle zwei Jahre stattfindende repräsentative Erhebungen sowie Ausgleichs- und Härtefallregelungen.

In NRW werden – unbesehen der erheblichen Unterschiede nach Raumstruktur und Betriebsformen – durchschnittlich rd. 50% der ÖPNV-Kosten durch die Fahrgeldeinnahmen gedeckt, im SPNV liegt der Anteil bei rd. 35% (vgl. VRR 2016, S. 60 f).

Für die Stadt Geldern stellt sich die derzeitige Finanzierung ihrer ÖPNV-Angebote wie folgt dar: Aus dem Kommunalhaushalt fließen dem kommunaleigenen Verkehrsunternehmen SDG-V jährliche Kostendeckungsbeiträge zu. Das Minus resultiert im Wesentlichen aus Leistungen, die nicht unmittelbar mit der Verkehrsleistungserbringung zu tun haben (z.B. Haltestellenbau /-abschreibung und Unterhaltung). Aufgrund aktualisierter höherer Anteile aus der VRR-Einnahmenaufteilung kann das Delta aus Aufwendungen und Erlösen allein aus der Fahrgastbeförderung auf „Null“ zurückgeführt werden.

Daneben wendet die Stadt Geldern aktuell rd. 385.000 € / anno für die ÖPNV-Kreis-Umlage auf. Die Kosten resultieren aus den leistungsbezogenen Regionalverkehrs-Anteilen, die im Stadtgebiet Geldern erbracht werden. Insbesondere die relativ starke Steigerung bei den Night-Mover-Kosten begründet es, beim Kreis Kleve eine Evaluierung und ggf. Angebotsrevision anzuregen.

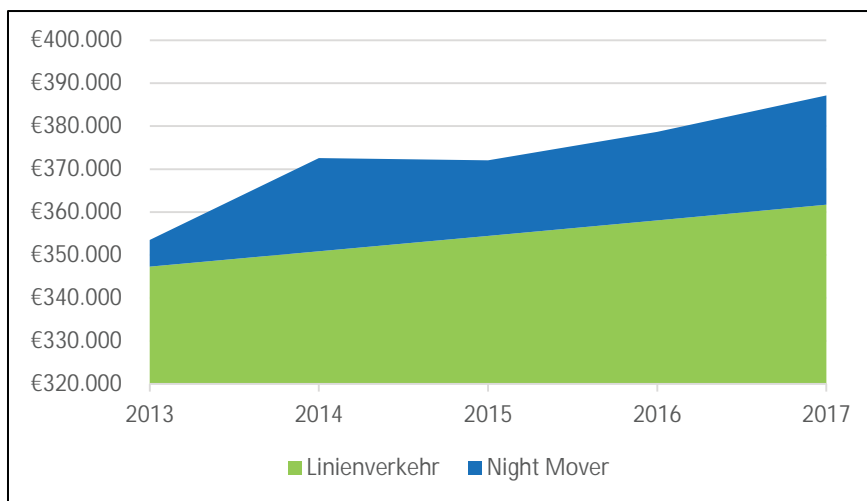


Abb. 2.8-1: ÖPNV-Kreis-Umlage-Anteil der Stadt Geldern 2013 – 2017 (Stadt Geldern 2017)

## 2.9 Strukturen und Strukturentwicklungen

Die Stadt Geldern liegt im südlichen Teil des Kreises Kleve und besteht aus insgesamt acht Ortschaften auf einer Grundfläche von 96,97 km<sup>2</sup>. 34.954 Einwohner haben ihren Haupt- und 803 Einwohner ihren Nebenwohnsitz im Stadtgebiet (Stadt Geldern, Stand: 30.06.2017). Nach der funktionalräumlichen Gliederung hat Geldern den Status eines Mittelzentrums (LEP NRW 2017).

Die Stadt grenzt an die Gemeinden Kerken, Issum und Sonsbeck, an die Städte Kevelaer und Straelen, an den Kreis Wesel sowie an Arcen und Wellerlooi auf niederländischer Seite. Regionalplanerisch ist sie dem Regierungsbezirk Düsseldorf zuzuordnen.

Etwa 2.114 Quadratkilometer (22%) des Betrachtungsgebietes sind Siedlungs- und Verkehrsfläche, davon entfallen 567 Quadratkilometer (5,8% der Gesamtfläche) auf die Verkehrsfläche. Rund zwei Drittel des Stadtgebietes sind land- und forstwirtschaftliche Fläche und charakterisieren Geldern als ländlich geprägten Raum (IT.NRW, Kommunalprofil Geldern Stadt, 2016. S. 3)

Die Bevölkerungsdichte in der Stadt Geldern beträgt 349 Einwohner je Quadratkilometer. Damit ist die Stadt Geldern eine der am dichtesten besiedelten Kommunen im Kreis Kleve (Ø 251,7 E / km<sup>2</sup>).

Seit dem Jahr 2000 ist die Bevölkerungsentwicklung in Geldern relativ konstant (die Kurve unterliegt nur leichten Schwankungen), zuletzt mit leichtem Anstieg. Dieser Anstieg ist jedoch nicht der natürlichen Bevölkerungsbewegung (Geburten- / Sterberate, 2009 – 2015 Ø -37), sondern dem positiven Wanderungssaldo seit etwa 2011 zuzuschreiben (IT.NRW, Kommunalprofil Geldern Stadt, 2016. S. 5f.).

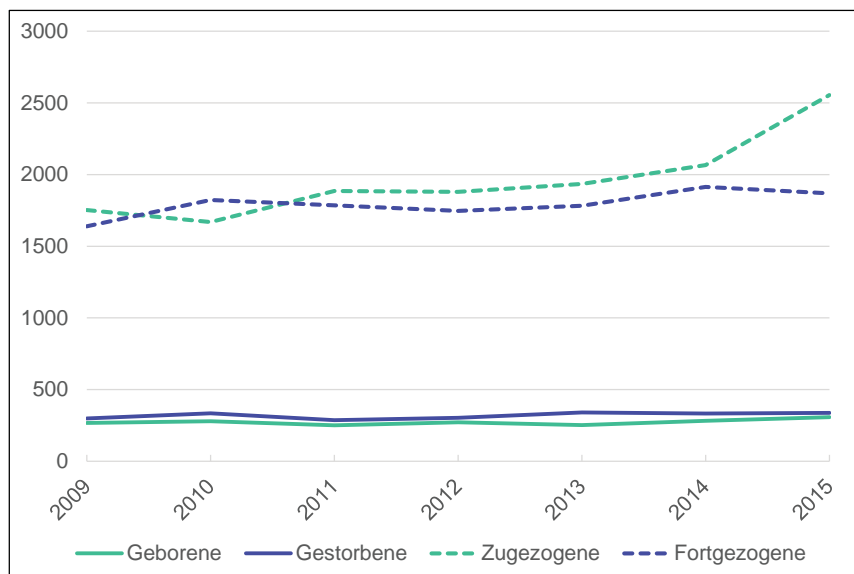


Abb. 2.9-1: Saldi der Bevölkerungsentwicklung (eig. Darstellung n. IT.NRW 2016 S. 6)

Zuzüge nach Geldern sind in fast allen Altersklassen zu verzeichnen, lediglich die Altersklasse 18 bis 25-Jährige weist im Zeitraum 2011 bis 2015 einen negativen Wanderungssaldo auf. Die Zuzüge konzentrieren sich vor allem auf die Altersklasse der 30 bis 50-Jährigen und erfolgen hauptsächlich aus den umliegenden Gemeinden und Städten. Umgekehrt sind auch Fortzüge in die Nachbarstädte und -gemeinden zu verzeichnen (IT.NRW, Kommunalprofil Geldern Stadt, 2016, S.10ff.). Dennoch ist auch in Geldern der demographische Wandel spürbar. Die Altersgruppe der über 50-Jährigen macht einen Anteil von 43,5% der Gesamtbevölkerung aus. Seit 1979 steigt dieser Anteil stetig an (IT.NRW, Kommunalprofil Geldern Stadt, 2016, S. 8).

Geldern ist eine Schulstadt. Schülerinnen und Schüler stellen einen großen Teil der ÖPNV-Nutzer\*innen dar, weswegen es diesen insbesondere zu fördern gilt. Insgesamt gibt es im Stadtgebiet ein breites Spektrum an Schulformen mit 16 Schulen (Stand: Dezember 2016, Schulentwicklungsplan - SEP - Stadt Geldern). Davon sind sieben Grundschulen, eine Hauptschule (auslaufend), eine Realschule (an zwei Standorten), eine Sekundarschule (im Aufbau), zwei Gymnasien, eine Förderschule (mit zwei Standorten) und zwei Berufskollege in unterschiedlichen Trägerschaften. Die Schülerzahlen in Geldern sind seit 2011 rückläufig. Am stärksten ist der Rückgang im Sekundarbereich der Hauptschulen und Realschulen zu spüren; hier waren

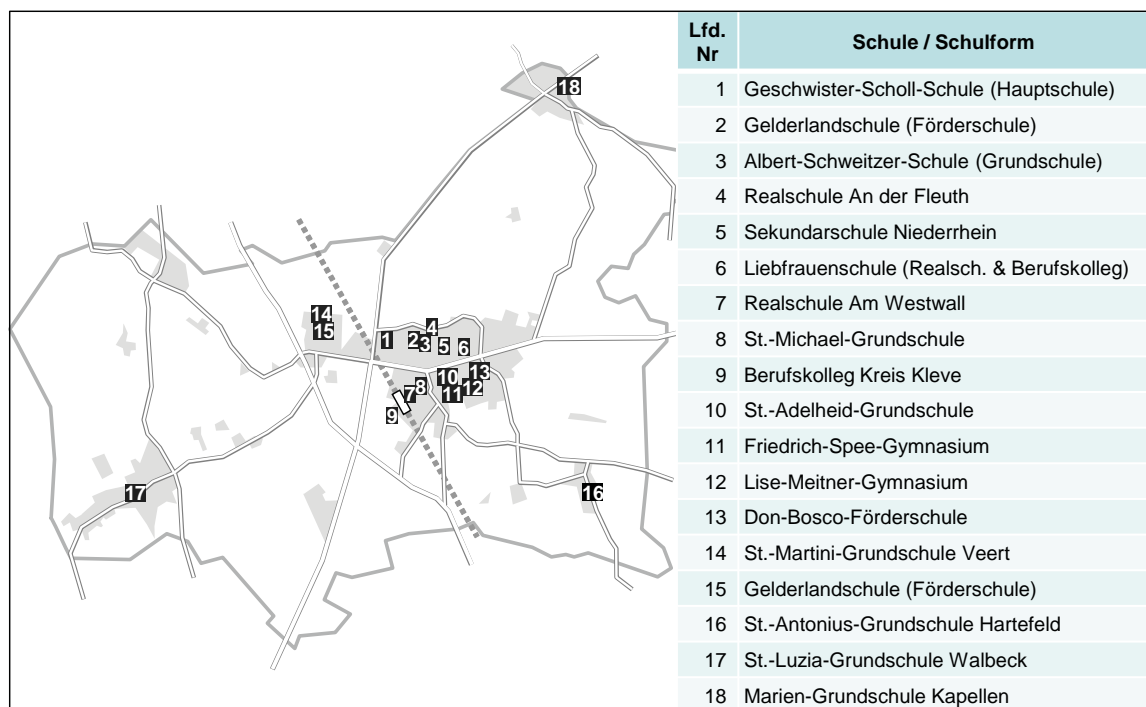


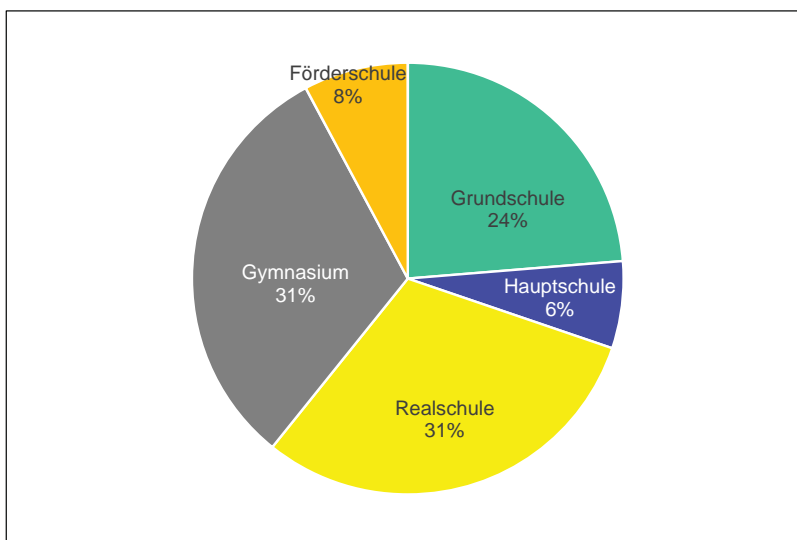
Abb. 2.9-2: Schulstandorte in Geldern (eig. Darstellung)

im Jahr 2016 / 2017 rund 26% weniger Schüler als sieben Jahre zuvor. Aufgrund der Geburtenentwicklung im Zeitraum 2011 bis 2016 wird in den kommenden Jahren eine steigende Zahl bei den Grundschulen und eine relativ stabile Schülerzahl an den Gymnasien erwartet (SEP Stadt Geldern, 2016, S. 6).

Aus der Lage der Schulstandorte ist eine starke Konzentration auf das Stadtzentrum zu erkennen. Grundschulen gibt es in allen Ortschaften, bis auf Lüllingen und Pont.

Alle Schüler\*innen mit längeren Schulwegen sind auf funktionale Beförderungsstrukturen angewiesen. Diesbezüglich stellt die Stadt Geldern für rd. 45 % der Schüler\*innen das Schoko-Ticket zur Verfügung; in den Grundschulen bzw. den Klassen fünf und sechs wird vorbehaltlich der Bereitstellung der Haushaltsmittel auch der Eigenanteil der Eltern übernommen.

Am 31.12.2015 gingen insgesamt 5.071 Schüler\*innen in Geldern zur Schule. Zu



etwa 2/3 besuchten sie Realschulen und Gymnasien.

Abb. 2.9-3: Schüler\*innen nach Schularten  
(eig. Darstellung n. IT.NRW 2016, Stand 31.12.2015)

Die weitere Entwicklung der Schülerzahlen wird in den nächsten Jahren recht unterschiedlich verlaufen. Während im Bereich der Grundschulen die Schülerzahlen leicht steigen werden, ist im Bereich der Sekundarstufe die aktuelle Schulstruktur-Diskussion zu berücksichtigen.

Im Laufe des Herbstes 2017 wird darüber zu entscheiden sein, ob der Status Quo der Schullandschaft verändert wird oder nicht, die Sekundarschule in eine Gesamtschule umgewandelt wird oder eine Gesamtschule neu gegründet und damit die Sekundarschule auslaufend gestellt wird. In diesem Zusammenhang wird auch darüber zu entscheiden sein, ob die Realschule An der Fleuth vorläufig zweizügig und die Gymnasien dreizügig gestellt werden. Diese Entscheidungen werden erheblichen Einfluss auf die Summe der Schülerzahlen und damit auch auf die Abnahme der Schoko-Tickets für den ÖPNV-Nahverkehr haben.

Der Wirtschaftsstandort Geldern weist eine heterogene Struktur zumeist kleiner und mittelständischer Unternehmen aus. Über 50 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind in Unternehmen des Dienstleistungsgewerbes, immerhin rd. acht Prozent in Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft tätig.

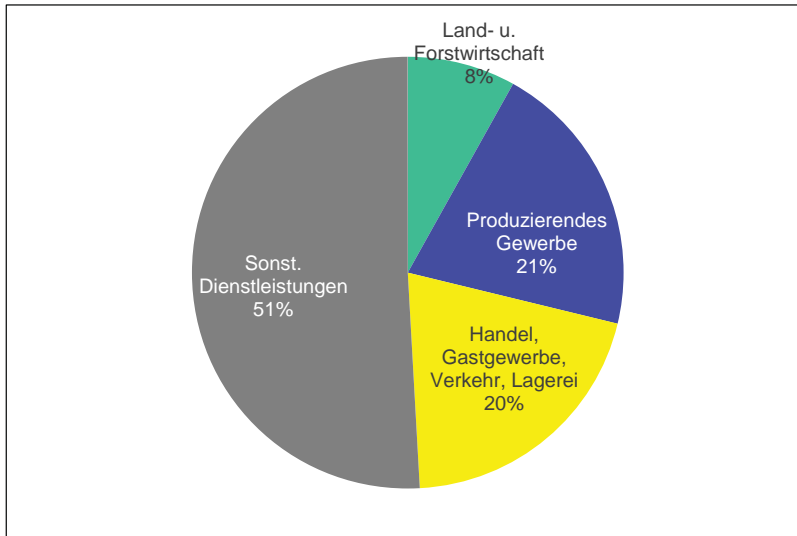


Abb. 2.9-4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen (eig. Darstellung n. IT.NRW 2016, Stand 31.12.2015)

Im Weiteren verfügt die Stadt Geldern über ein attraktives Freizeitangebot, welches sich aus Sportplätzen, Sporthallen, Freizeitsportanlagen, Tennisanlagen, Reithallen, Schwimmbädern und sonstige Sportanlagen zusammensetzt und so für viele Bewohner\*innen passende Angebote offeriert. Dieses Angebot spiegelt sich in dem regen Vereinsleben und bürgerschaftlichen Engagement der Stadt wider<sup>48</sup>. Außerdem bietet Geldern ein attraktives naturräumliches Umfeld mit ausgeprägten und ausgewiesenen Rundwanderwegen, Radwanderwegen und Reitwegen.

Die Struktur des Kernstadtgebietes schafft gute Voraussetzungen für intakte Mobilitäts- und Nahversorgungsstrukturen. Der räumliche und funktionale Kernbereich liegt im Stadtzentrum, erstreckt sich über fußläufig erreichbare Distanzen und begründet es, von einer „Stadt der kurzen Wege“ zu sprechen. Hier wohnen rund zwei Drittel der Bevölkerung. Die anderen Ortschaften liegen konzentrisch in 5 – 8 km Entfernung vom Zentrum entfernt.

Der Innenstadtbereich stellt den Zentralort des Stadtgebietes mit attraktiven Plätzen hoher Aufenthaltsqualität dar und erfüllt die räumliche und funktionale Hauptversorgung der Stadt. Hier findet eine Konzentration jeglicher Einrichtungen statt. Eine besondere und große Bedeutung kommt hier dem innenstadtnahen und einzigen Gesundheitszentrum der Stadt zu.

<sup>48</sup> U.a. Teilnahme an dem projekt STADTRADELN (Bundesweiter Wettbewerb für Einzelpersonen und Teams bei dem Fahrradkilometer gesammelt und via Internet in den *Radelkalender* eingegeben werden

Die umliegenden Ortschaften erfüllen lediglich partielle Grundversorgungsaufgaben für den täglichen Bedarf; darüber hinaus ist die dortige Bevölkerung auf die erweiterte Versorgung im Stadtzentrum angewiesen. Dezentrale Versorgungseinrichtungen finden sich außerhalb des Innenstadtbereichs nur noch in Walbeck und Veert. Sport- und Freizeiteinrichtungen befinden sich im gesamten Stadtgebiet verteilt.

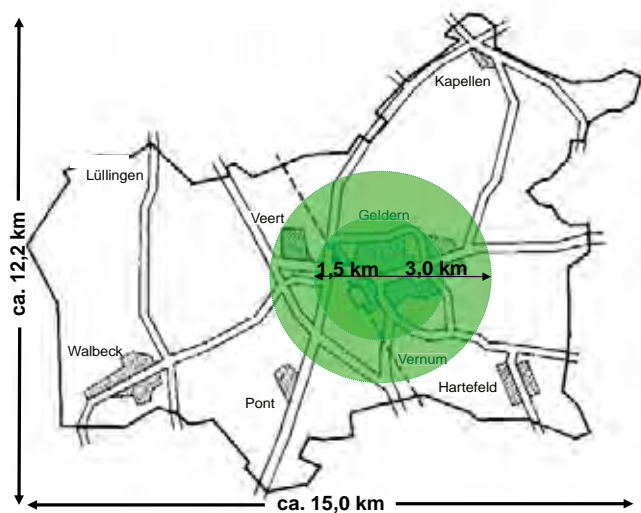


Abb. 2.9-5: Geldern, Stadt der kurzen Wege (MoMag Präsentation 2016)

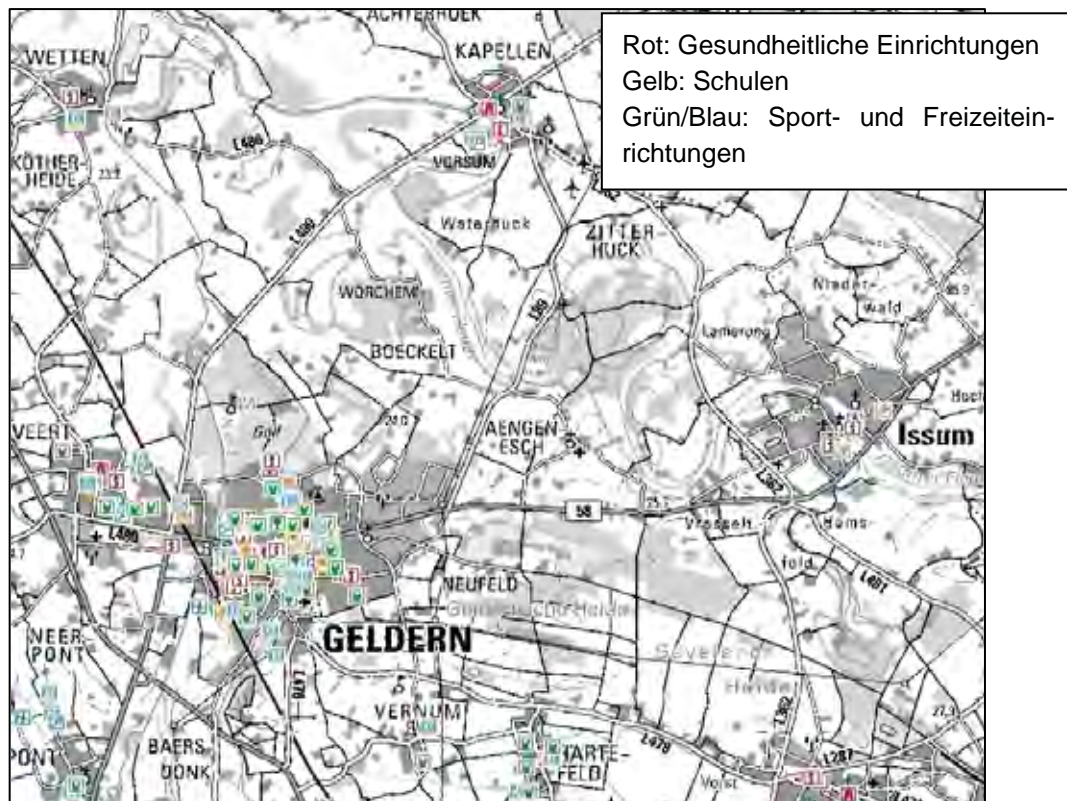


Abb. 2.9-6: Geldern-Innenstadt und östliches Stadtgebiet, Versorgungseinrichtungen (GeoPortal Niederrhein 2017)



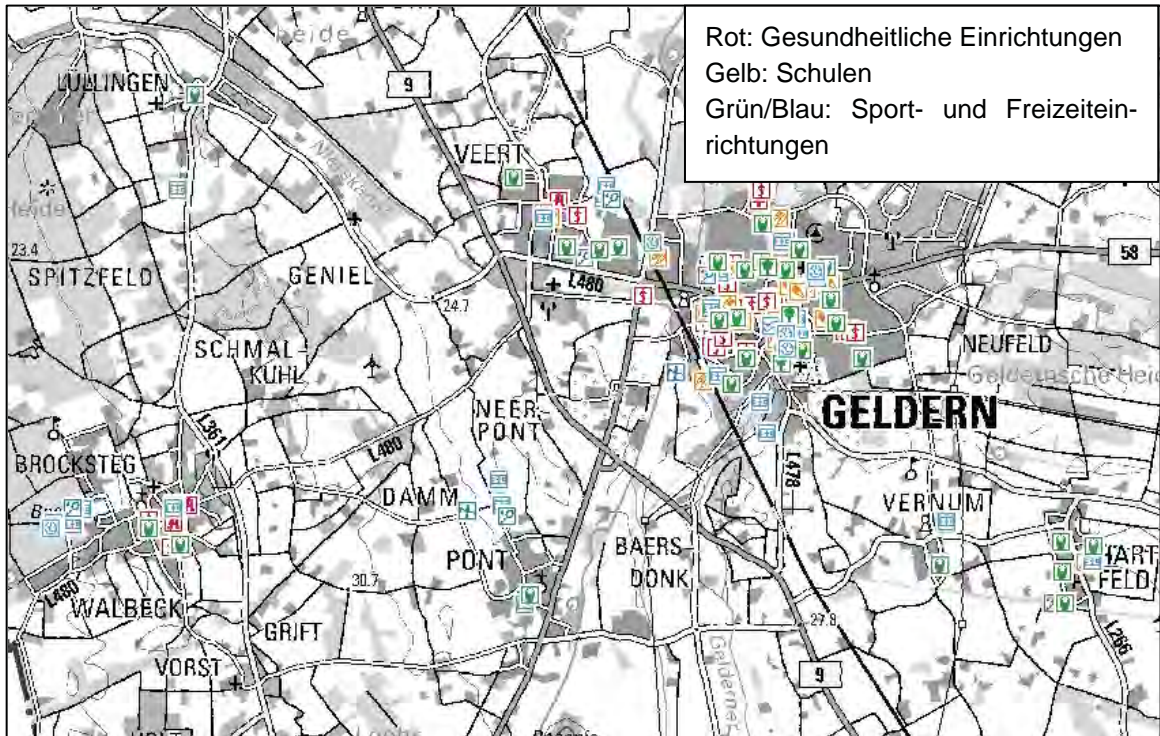
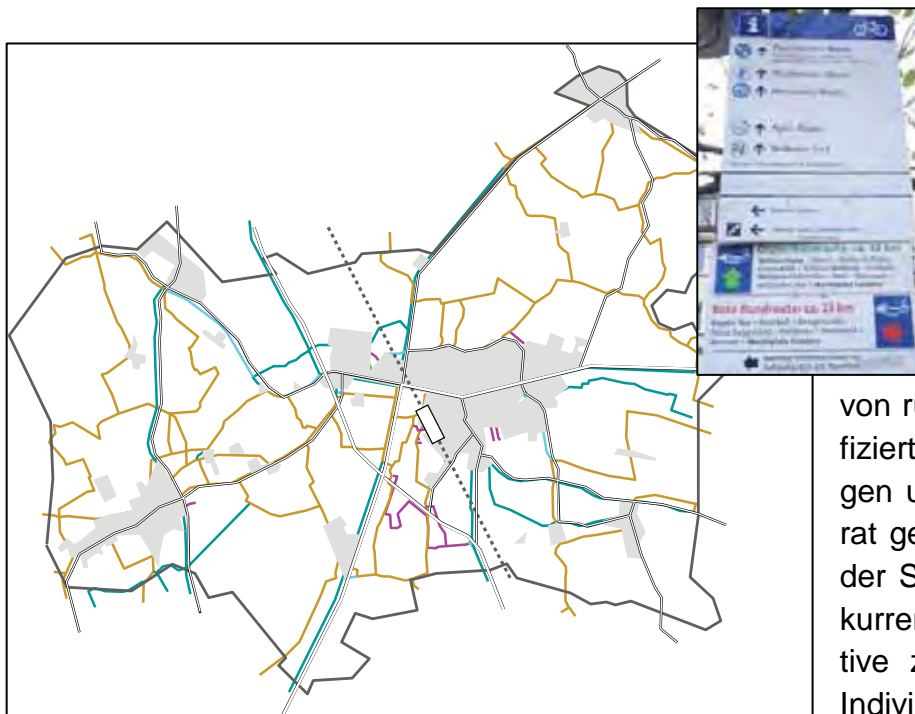


Abb. 2.9-7: Geldern- Innenstadt und westliches Stadtgebiet, Versorgungseinrichtungen (GeoPortal Niederrhein 2017)



Der Radverkehr stellt aufgrund des quantitativ und qualitativ sehr gut ausgebauten Radwegenetzes (mit einer Länge von rund 80 km), qualifizierten Beschilderungen und zumeist separat geführten Wegen in der Stadt Geldern konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar.<sup>49</sup>

Abb. 2.9-8: Radwegenetz Stadt Geldern & Wegweisung 2016 (eig. Darstellung)

<sup>49</sup> Ein umfassendes Rad- und Fußwegekonzept ist in Bearbeitung.

Komplettiert wird das benutzerfreundliche Angebot durch zahlreiche Fahrradabstellanlagen und mittlerweile insgesamt 18 E-Bike-Ladestationen an zentralen Verknüpfungspunkten (in Verbindung mit der ÖPNV-Infrastruktur) sowie an dezentralen Orten im gesamten Stadtgebiet. Aktuell wurde die



vorherige Fahrradabstellanlage am Bahnhof Geldern zu einer vollwertigen Fahrradstation ausgebaut.



Abb. 2.9-9: Fahrradstation am Bahnhof Geldern (Bilder & Grafik Stadt Geldern 2017)

Das Beispiel der Klima-Schutz-Siedlung Nierspark in Geldern zeigt, dass in Geldern eine zukunftsfähige und verkehrsarme Stadtentwicklung Einzug gefunden hat. Am Nierspark entsteht westlich entlang der Bahntrasse ein integrierter „Ort zum Wohnen, Leben und Arbeiten“ (Stadt Geldern). In direkter Nähe zur Innenstadt befinden bzw. entstehen ein Zentrum aus Verwaltungs- und



Behördeneinheiten sowie ein familienfreundliches Wohngebiet mit kurzen Wegen zu zentralen Versorgungseinrichtungen, die dennoch in die Landschaft eingebettet sind.

Abb. 2.9-10: Der Nierspark (Bild: Stadt Geldern 2017)

Über ein differenziertes Netz klassifizierter Straßen ist Geldern sehr gut mit den umliegenden Städten und Gemeinden sowie mit überregionalen, nationalen und internationalen Zielen verbunden. Der Flughafen Weeze ist etwa 20 km, der Flughafen Düsseldorf etwa 60 km entfernt.

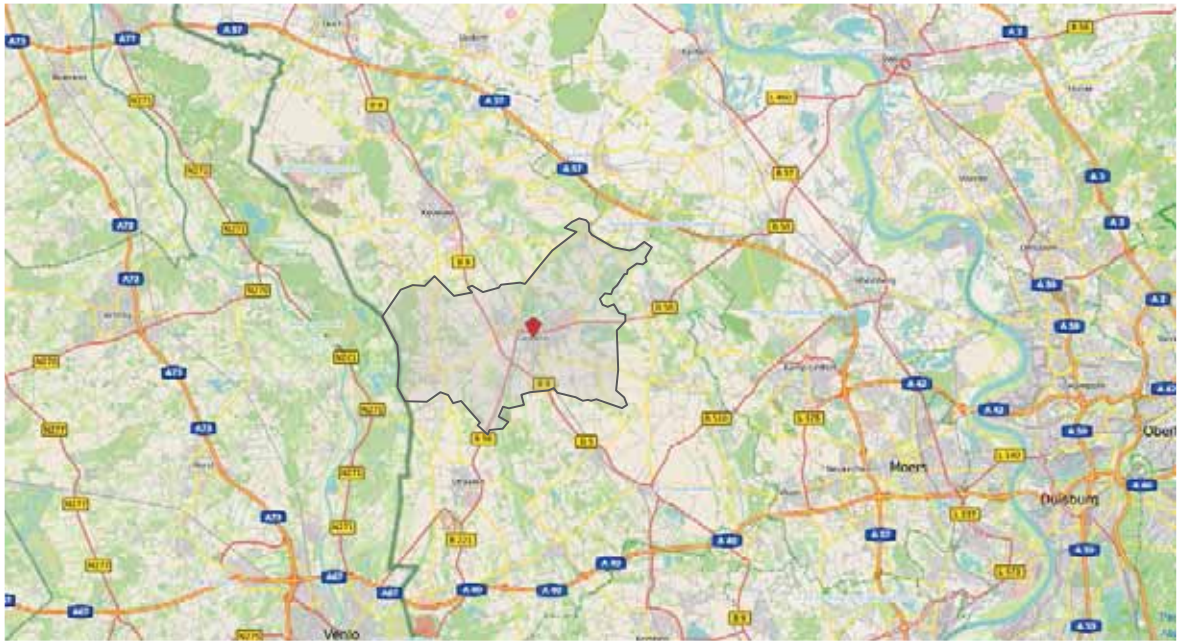


Abb. 2.9.11: Einbindung der Stadt Geldern in das übergeordnete Straßennetz  
(© openstreetmap-Mitwirkende 2017, eig. Hervorhebung)

Der attraktive Ausbildungs- und Wirtschaftsstandort sowie die gute verkehrliche Anbindung bedingen einen positiven Pendlersaldo. Den normalwerktätig insgesamt 9.131 Auspendlern stehen 10.251 Einpendler gegenüber.<sup>50</sup> Die Pendlerströme verteilen sich vorrangig auf die angrenzenden Kommunen (sowie die Stadt Goch), die Auspendlerströme in erster Linie auf die Städte Düsseldorf, Duisburg und Krefeld (Pendlerrechnung IT.NRW 2015).

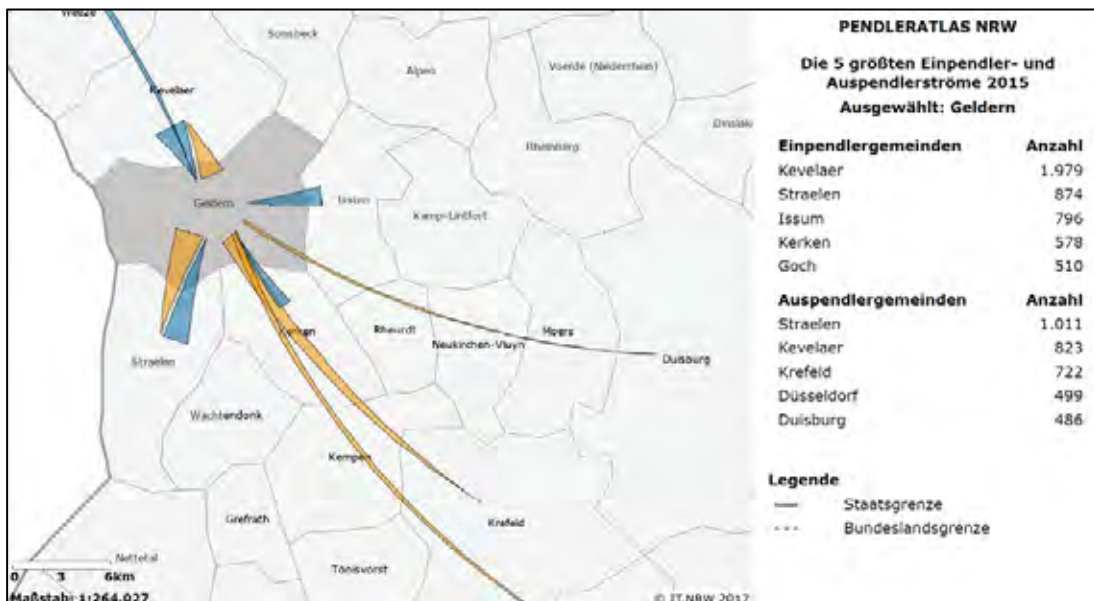


Abb. 2.9-12: Pendlerströme Geldern (© IT.NRW, Grafik 2017, Daten 2015)

<sup>50</sup> Die Zahl innergemeindlicher Pendler (Binnenpendler) betrug in 2015 = 8.707.

## 2.10 Demografische Entwicklung

Während die Weltbevölkerung weiter zunimmt, geht das Statistische Bundesamt in seiner „13. Koordinierten Bevölkerungsprognose“ (Variante 2: Stärkere Zuwanderung) bis 2030 sowohl für die Bundesrepublik Deutschland als auch das Land Nordrhein-Westfalen von einer relativen Konstanz der Einwohnerzahlen aus. Ab 2025 wird deutlich, dass die Bevölkerung immer älter wird; der Anteil der über 65-Jährigen nimmt zu.

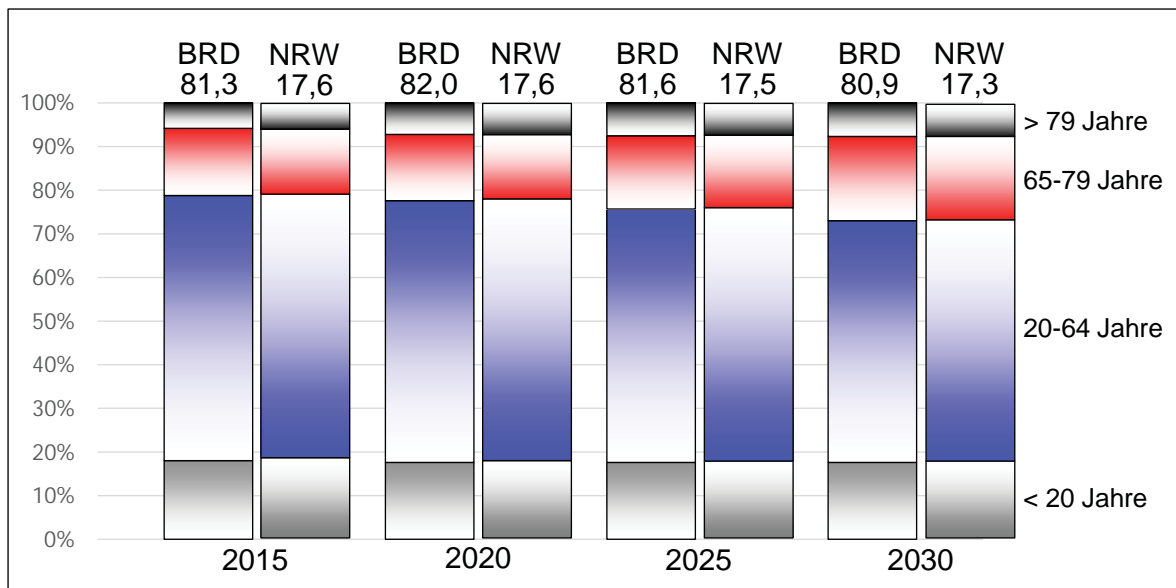


Abb. 2.10-1: DESTATIS, 13. Koordinierte Bevölkerungsprognose, Variante 2: Stärkere Zuwanderung (eigene Darstellung)

Die Stadt Geldern hat eine Bevölkerungsdichte von 349 EW / km<sup>2</sup> und ist damit im Kreisdurchschnitt zwar deutlich dichter besiedelt, im Vergleich zu Gebieten gleichen Typs liegt die Zahl jedoch niedriger.

Die Spannweite der Bevölkerungszahlen der einzelnen Ortschaften in Geldern variiert stark von 902 Einwohnern in Lüllingen im nordwestlichen Stadtgebiet bis 15.804 Einwohnern im Hauptort Geldern. Die nächstgrößeren Orte sind Veert, in direkter Nähe zu Geldern, und Walbeck im westlichen Stadtgebiet.

Die Bevölkerung ist im Vergleich zum Jahr 2000 um 2% gestiegen. Nach einem leichten Rückgang der Bevölkerungszahl im Jahr 2010 konnte zuletzt wieder ein leichter Anstieg auf 33.841 Einwohner verzeichnet werden (IT.NRW, Kommunalprofil Geldern 2016, S. 5). Insgesamt ist die Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Geldern bis auf leichte Schwankungen relativ stabil.

Die Altersstruktur entspricht weitgehend der des Landes NRW und der von vergleichbaren kleinen Mittelstädten. Sowohl die Altersgruppe der unter 18-Jährigen liegt mit 16,4% etwa im Kreis- und Landesdurchschnitt von 16,9% und 16,6%, als auch die Altersgruppe der Berufstätigen 18-65-Jährigen (63,8%, Kreis: 63,3%, Land: 62,8%). In der Altersgruppe der 50-65-Jährigen liegt der Anteil in Geldern etwas höher als der Landesdurchschnitt. Die Entwicklung der Altersstruktur zeigt, dass bereits seit 1997 eine Alterung der Bevölkerung stattfindet. Insbesondere die Altersklassen der über 50-Jährigen wachsen zum Teil stark an.

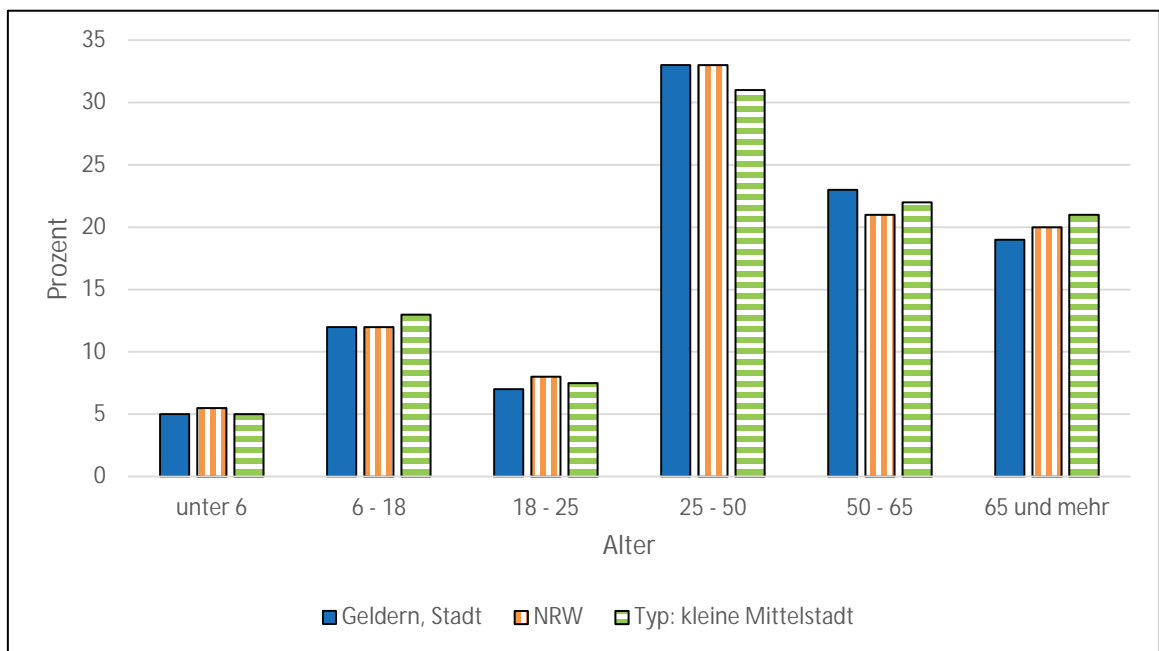


Abb. 2.10-2: Stadtgebiet Geldern, Bevölkerung nach Altersklassen am 31.12.2015 (eigene Darstellung nach IT.NRW, Kommunalprofil Geldern, 2016)

Auch die Gemeindemodellrechnung geht von einem weiterführenden Trend aus. Bis zum Jahr 2040 soll der Anteil der über 70-Jährigen auf 36% steigen. Der Anteil der unter 18-Jährigen sinkt auf etwa 16%, der Anteil der 18-30-Jährigen sogar auf etwa 10% (IT.NRW, Kommunalprofil Geldern Stadt 2016, S. 7).

## 2.11 Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Zur mit den vorgenannten Strukturdaten einhergehenden Mobilität und Verkehrsmittelwahl liegen für die Klein- und Mittelstädte der Region kaum belastbare Zahlen vor. So sprechen die großen bundesweiten Verkehrserhebungen Kontinuierlich Befragung zum Verkehrsverhalten – KONTIV, Mobilität in Deutschland - MID sowie das MobilitätsPanel zusammenfassend von ländlich strukturierten Räumen bzw. ländlichen Kreisen.

Zuletzt in 2008<sup>51</sup> weist die MID insbesondere für die ländlichen Kreise einen nach wie vor immens hohen MIV-Anteil (Fahr und Mitfahrer zusammen fast 2/3) sowie den nur sehr geringen Anteil des ÖPNV am Verkehrsmarkt aus. Zwar sind die Anteile des Radverkehrs in topografisch ebenen Regionen naturgemäß höher; das geht zumeist aber zulasten noch geringerer ÖPNV- und Fußverkehrs-Anteile.

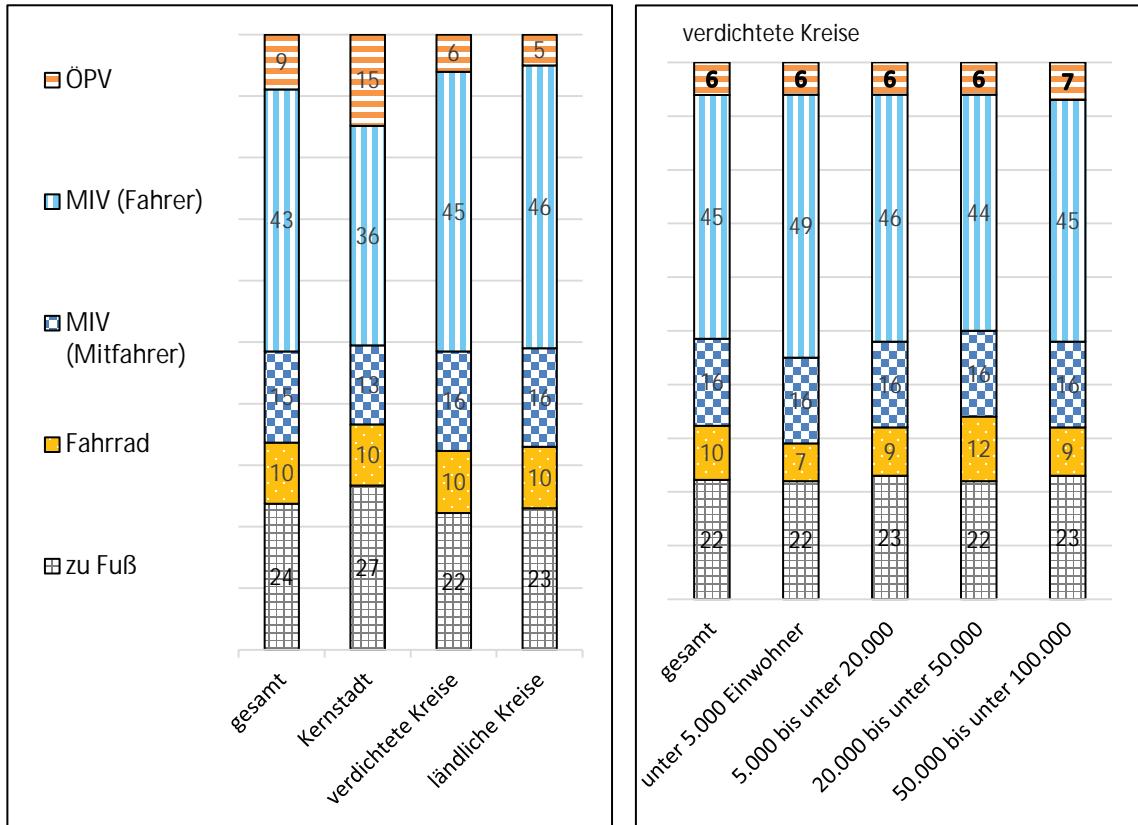
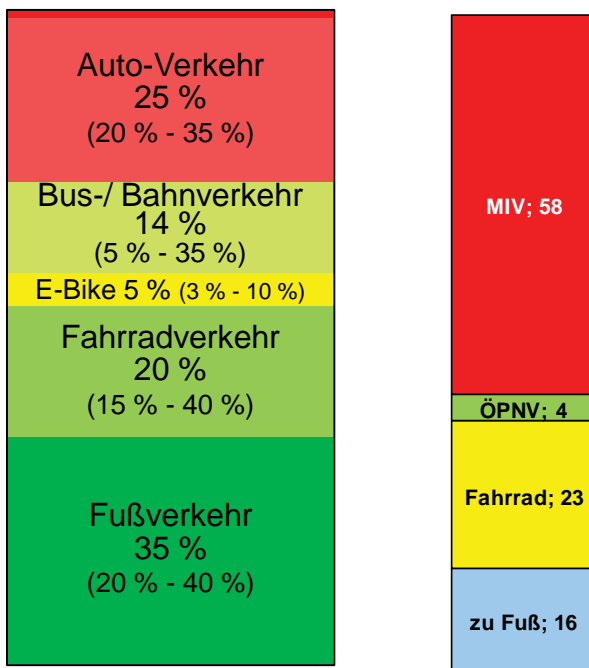


Abb. 2.11-1: Modalsplit-Anteile nach MID 2008 (eigene Darstellung nach DLR, infas)

Von dem „idealen Modalsplit“ (= Anteil der Verkehrsarten am Verkehrsmarkt), wie ihn das Ministerium für Bauen, Wohnen und Verkehr NRW 2012 postulierte, sind (nicht nur) die Stadt Geldern, sondern die ländlich strukturierten Räume generell noch weit entfernt.

<sup>51</sup> Die aktuelle Folgeuntersuchung befindet sich in der Auswertung.



Konkreter auf die Verhältnisse in der Stadt Geldern bezogen wurden seit Beginn der Planungen zu den kommunaleigenen ÖPNV-Angeboten bereits mehrere repräsentative Verkehrsbefragungen durchgeführt, die letzte in 2012.<sup>52</sup> Die Ergebnisse können den heutigen Stand nicht widerspiegeln, auszugsweise jedoch zum Verständnis der Sachlage herangezogen werden.

So betrug der ÖPNV-Anteil in der Stadt Geldern in 2012 nur mehr rd. 4%; er liegt damit noch unter dem Wert für die ländlichen Kreise der MID 2008.

Abb. 2.11-2: „Idealer Modalsplit“ (MBWV-NRW 2012)  
Modalsplit Geldern (Verkehrsbefr. 2012)

Die Gründe sind aus den Bewertungen des damaligen Status quo abzuleiten. So wurde in 2012 allein das Kriterium der Haltestellen-Erreichbarkeit mit einer Schulnote von durchschnittlich < 2,5 bewertet. Alle anderen Bewertungen (siehe Abb. 2.10-3) lagen bei befriedigend bis ausreichend.

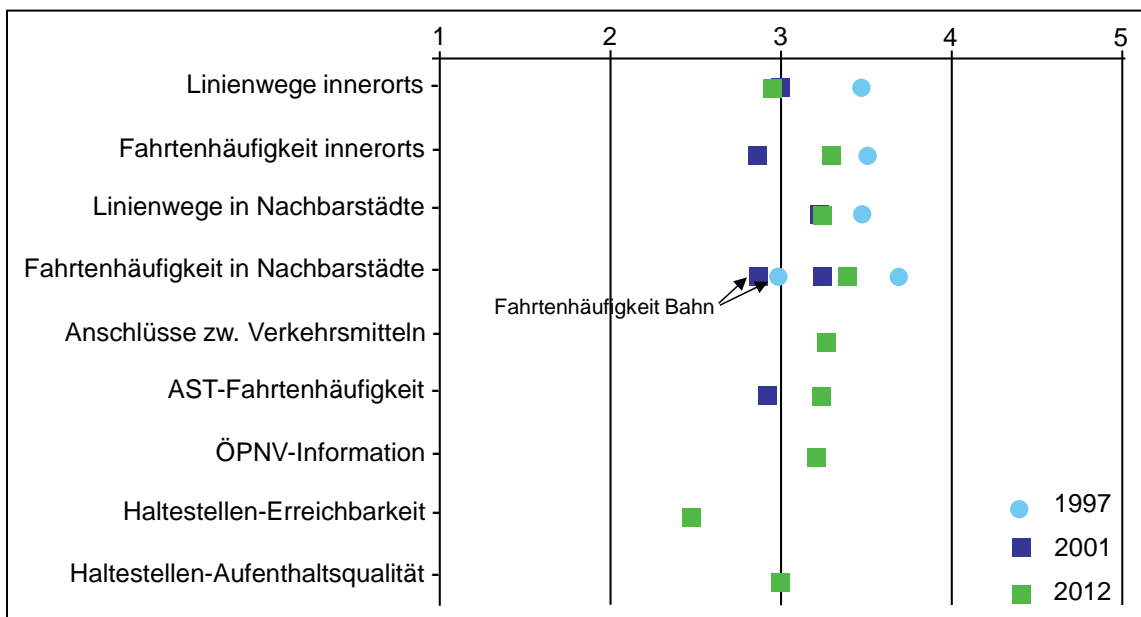


Abb. 2.11-3: ÖPNV-Bewertungen aus den Verkehrsbefragungen Geldern 1997, 2001 und 2012 (eig. Darstellung)

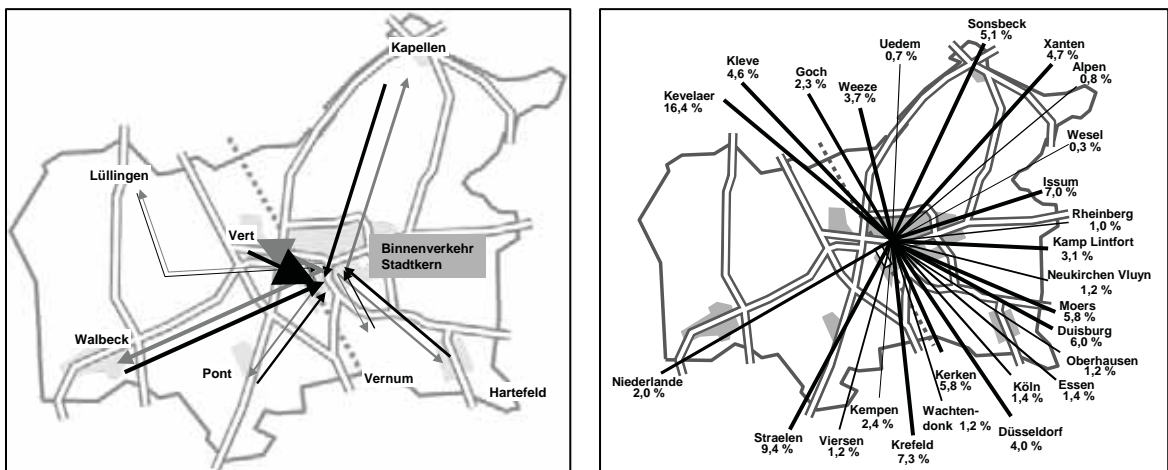
<sup>52</sup> Der Rücklauf lag bei 1.242 verwertbaren Fragebögen = 24,8% der versandten Fragebögen.

Interessanterweise handelt es sich durchweg um Verbesserungen gegenüber den entsprechenden Erhebungsergebnissen aus 1997, nicht aber im Vergleich zu denen aus 2001.

Zum einen - so die plausible Interpretation - waren die gegenüber dem vorherigen ÖPNV-Angebot herbeigeführten Verbesserungseffekte in 2001 geradezu spürbar. Die nachfolgenden Bewertungen orientieren sich naturgemäß nicht mehr an dem Zustand vor 1997, sondern an dem danach deutlich verbesserten Niveau.

Substanziell relevant werden auch heute noch die örtlichen Mobilitätsstrukturen sein. Sie zeigen, dass sich die kommunale Mobilität im Wesentlichen auf die radialen Beziehungen zwischen Innenstadt und Außenorten konzentrieren.

Und die regionale Mobilität ist vorwiegend auf die umliegenden Kommunen sowie die weiter entfernt gelegenen Städte Krefeld, Duisburg, Moers und Düsseldorf ge-



richtet.

Abb. 2.11-4: Kommunale und regionale Gesamtmobilität (Stadt Geldern 2012)

Den Mobilitätsstrukturen wird kommunal weitgehend durch die innerstädtischen ÖPNV-Angebote sowie regional durch den RE10 und relative gute Fahrtenangebote im regionalen Bus-Verkehr entsprochen.

Im Hinblick auf die qua besserer ÖPNV-Angebote noch nicht ausgeschöpften Potenziale bedarf es wieder des Rückgriffs auf die MID 2008.

Ersichtlich ist, dass generell am ehesten gelegentliche ÖV-Kunden sowie Menschen, deren Ziele sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind, zu mehr ÖPNV-Nutzung motiviert werden können.

Gleichwohl ist davon auszugehen, dass der Prozess geänderten Mobilitätsverhaltens – wenn überhaupt – nur langfristig Wirkung zeigt.



Auch in der Stadt Geldern wird es auf absehbare Zeit weiterhin darum gehen, vorrangig Schüler\*innen zu befördern, aber auch - dies belegt der Erfolg des „Gelderschen“ - zur Mobilitätssicherung weiterer nichtmotorisierter (älterer) Menschen beizutragen.

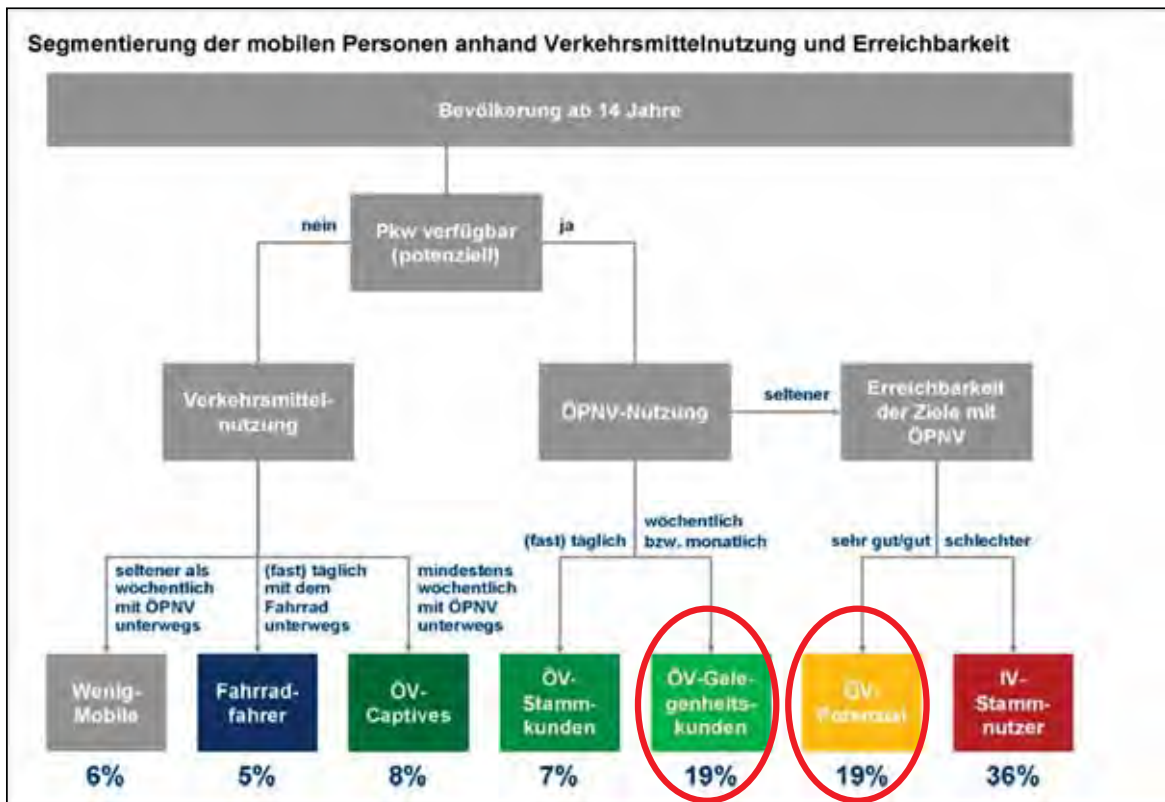


Abb. 2.11-5: Potenziale der ÖV-Mobilität (MID 2008, eig. Hervorhebung)

## 2.12 Bedarf zur Aufstellung

Wie eingangs beschrieben stellt es der Kreis Kleve den kreisangehörigen Kommunen mit dem Status kommunaler ÖPNV-Aufgabenträgerschaft frei, eigene Kriterien zu Umfang und Qualität fortgeschriebener kommunaler (und nachbarörtlicher) ÖPNV-Angebote festzuschreiben. Insbesondere wenn die Fortführung ab 2019 wettbewerbs- und vergaberechtskonform durchgeführt werden soll, bedarf es eindeutiger Beschreibungen der dann zugrunde gelegten Standards zu den Strukturen und Qualitäten der ÖPNV-Angebote. Allein um dem zu entsprechen, bedarf es der Erarbeitung entsprechender Grundlagen, hier in Form eines ersten ÖPNV-Entwicklungsplanes / kommunalen Nahverkehrsplanes, der den formalen Kriterien eines Nahverkehrsplans entspricht.

### 2.12.1 Methodisches Vorgehen / Aufstellungsverfahren

1997 beschloss der Rat der Stadt Geldern einstimmig die Verbesserung des kommunalen ÖPNV als qualifizierten Beitrag zur Mobilitätssicherung und zur sicheren Mobilität Nichtmotorisierter. Dies beinhaltete zum einen die Überführung des s.g. freigestellten Schülerverkehrs in einen jedermann zugänglichen Linienverkehr mit Bussen und zum anderen die zeitliche und räumliche Ergänzung dieser Angebote mit nachfragegesteuerten TaxiBussen (Bussen auf Anruf) und AnrufSammelTaxis (AST).

In Regie des zu diesem Zweck herbeigeführten kommunalen Eigenbetriebes „Städtische Dienste Geldern – Verkehrsbetrieb“ (SDG-V) wurden daraus die kommunalen ÖPNV-Angebote konzipiert und ab 1997 schrittweise in Betrieb genommen. Die Betriebsleistungen werden im Unterauftrag durch örtliche Bus- sowie Taxi-/ Mietwagenunternehmen erbracht. Mittlerweile existieren neun eigene Stadtverkehrslinien, die mit konventionellen Bussen und TaxiBussen (Bussen auf Anruf) befahren werden, sowie der zeitlich und räumlich ergänzende AST-Verkehr. Mit diesem Angebot werden insgesamt jährlich rd. 260.000 Fahrgäste (Statistischer Wert 2016) befördert.<sup>53</sup>

Novellierte vergaberechtliche Bestimmungen auf EU- und nationaler Ebene begründeten in 2009 eine formale Betrauung der SDG-V durch die Stadt Geldern bis Ende November 2019.

Auf Antrag sind die beiden Nachbarstädte Geldern und Straelen zudem Aufgabenträger für den Nachbarortsverkehr. Mit entsprechendem Vorlauf bedarf es nunmehr einer Folgeregelung für die Zeit ab August 2019. Dazu legt die Stadt Geldern den vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunalen Nahverkehrsplan 2018 auf, der formal den Anforderungen eines Nahverkehrsplans für die Stadt Geldern entspricht. Angestrebt wird die Beschlussfassung über den fertiggestellten Plan bis Anfang 2018, so dass genügend Vorlaufzeit zur rechtskonformen Vergabe der Verkehrsleistungen bis zum Ablauf der Übergangsfrist der EU-VO 1370/2007 bis Ende 2019 verbleibt.

Am 23.02.2016 wurden der Kreis Kleve sowie alle ÖPNV-Unternehmen, die in der Stadt Geldern Verkehrsleistungen erbringen, in einem gemeinsamen Termin in der Stadt Geldern über die Bestrebungen und Beschlüsse der Städte Geldern, Goch und Straelen hinsichtlich der Erstellung eigener ÖPNV-Entwicklungspläne / kommunaler Nahverkehrspläne in Kenntnis gesetzt, wechselseitig die Fortsetzung der bisherigen Zusammenarbeit sowie die Einbringung der Ergebnisse in den Nahverkehrsplan des Kreises Kleve vereinbart.

---

<sup>53</sup> Zwischenzeitlich (und zunächst zur Erprobung zeitlich befristet) wurde bei der Genehmigungsbehörde eine zehnte StadtLinie beantragt, um zuvor noch bestehende Erschließungsdefizite zu beseitigen.

Analog § 9 ÖPNVG NRW wurden Abstimmungen mit dem Kreis Kleve, den involvierten Verkehrsunternehmen, Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten, Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbänden herbeigeführt. Deren Stellungnahmen sind in Anlage 7 wiedergegeben.

### **3 Bestandsaufnahme**

#### **3.1 Aufgabenträger-, Beauftragungs- und Durchführungsstrukturen**

Gem. § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW ist die Stadt Geldern qua eigenem kommunalen Verkehrsunternehmen Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV. Sie hat die SDG-V damit betraut, den kommunalen ÖPNV zu managen.

Die Verkehrsdienstleistungen werden von den SDG-V ohne eigenes Personal und ohne eigene Fahrzeuge durchgeführt. Das Aufgabengebiet konzentriert sich im Wesentlichen auf Regie und Management des Betriebs sowie Marketing, Vertrieb, Kundenbetreuung, Beschwerdemanagement und Abrechnung, aber auch die Vertretung der Interessen gegenüber dem VRR sowie anderen Verkehrsunternehmen.

Die konventionellen Verkehrsleistungen mit Bussen werden durch die im Wettbewerb ermittelten Firmen Reisebüro Dix Omnibus GmbH, Marktweg 41, 47608 Geldern, und Omnibusbetrieb Jean Schartorjé GmbH & Co. KG, Gewerbering 19, 47623 Kevelaer, die nachfragegesteuerten Verkehrsleistungen mit TaxiBussen (≤ achtsitzige Busse / Pkw auf Anruf zu Linienverkehrsfahrpreisen) und AnrufSammelTaxi (AST = vier- bis achtsitzige Pkw von Haltestellen bis vor die Haustür gegen Zuschlag zum Linienverkehrstarif) durch das Taxi-/ Mietwagenunternehmen Hexenland-Taxi GmbH & Co. KG, Hellenthalstr. 10, 47661 Issum, erbracht. Das Gros der anfallenden Ausgaben verbleibt im Gewerbesteuerbereich der Stadt Geldern. Zum Einsatz kommen zeitgleich bis zu neun Busse, bis zu acht Taxibusse und bis zu zwei AST.

#### **3.2 Beschreibung des SPNV-Angebotes**

Das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs im Kreis Kleve bildet der Regionalexpress RE 10 („NiersExpress“), der die Kreisstadt und auch die Stadt Geldern montags bis freitags zwischen ca. 4.00 Uhr und 20.00 Uhr im 30-Min-Takt, danach bis ca. 0.30 Uhr sowie samstags ab ca. 5.30 Uhr und sonn-/ feiertags ab ca. 6.30 Uhr, dann jeweils bis ca. 0.30 Uhr im 60-Min-Takt mit der Landeshauptstadt verbindet. In Krefeld bestehen Anschlussverbindungen an den RE 7 Richtung Köln-Wuppertal-Hamm, an den RE 11 Richtung Mönchengladbach-Essen-Bochum und an die RB 33 Richtung Aachen-Duisburg-Oberhausen.



Abb. 3.2-1: Der Niers-Express am Bf Geldern (Bild: SDG-V)

Die Fahrzeiten von Geldern nach Krefeld (= 26 Min.) bzw. ins Zentrum der Landeshauptstadt (= 54 Min) sind gegenüber dem Pkw, der (selbst unter der Voraussetzung geringen Verkehrsaufkommens) 39 Min. bzw. 48 Min. benötigt, günstiger bzw. etwa vergleichbar; in den Hauptverkehrszeiten ist der NiersExpress deutlich überlegen. Dasselbe gilt für die Anbindungen in den nördlichen Kreis Kleve.<sup>54</sup>

### 3.3 Beschreibung des ÖPNV-Angebotes

#### 3.3.1 Regionaler Busverkehr

Insgesamt zehn RegionalBus-Linien stellen die Verbindungen zwischen Geldern und den benachbarten Gebietskörperschaften her. Die Bus-Schiene- und Bus-Bus-Verknüpfungen finden am kombinierten ZOB - Bf Geldern statt.

<sup>54</sup> Zwar wird bei den Fahrzeitvergleichen stets reklamiert, dass die Fahrgäste ja auch noch Fuß- oder Fahrwegzeiten zu / von den Ein-/ Ausstiegshaltestellen einrechnen müssten, andererseits aber auch nicht berücksichtigt, dass insbesondere an den Pkw-Fahrtzielen auch Stellplätze gesucht, erreicht und bezahlt werden müssen.

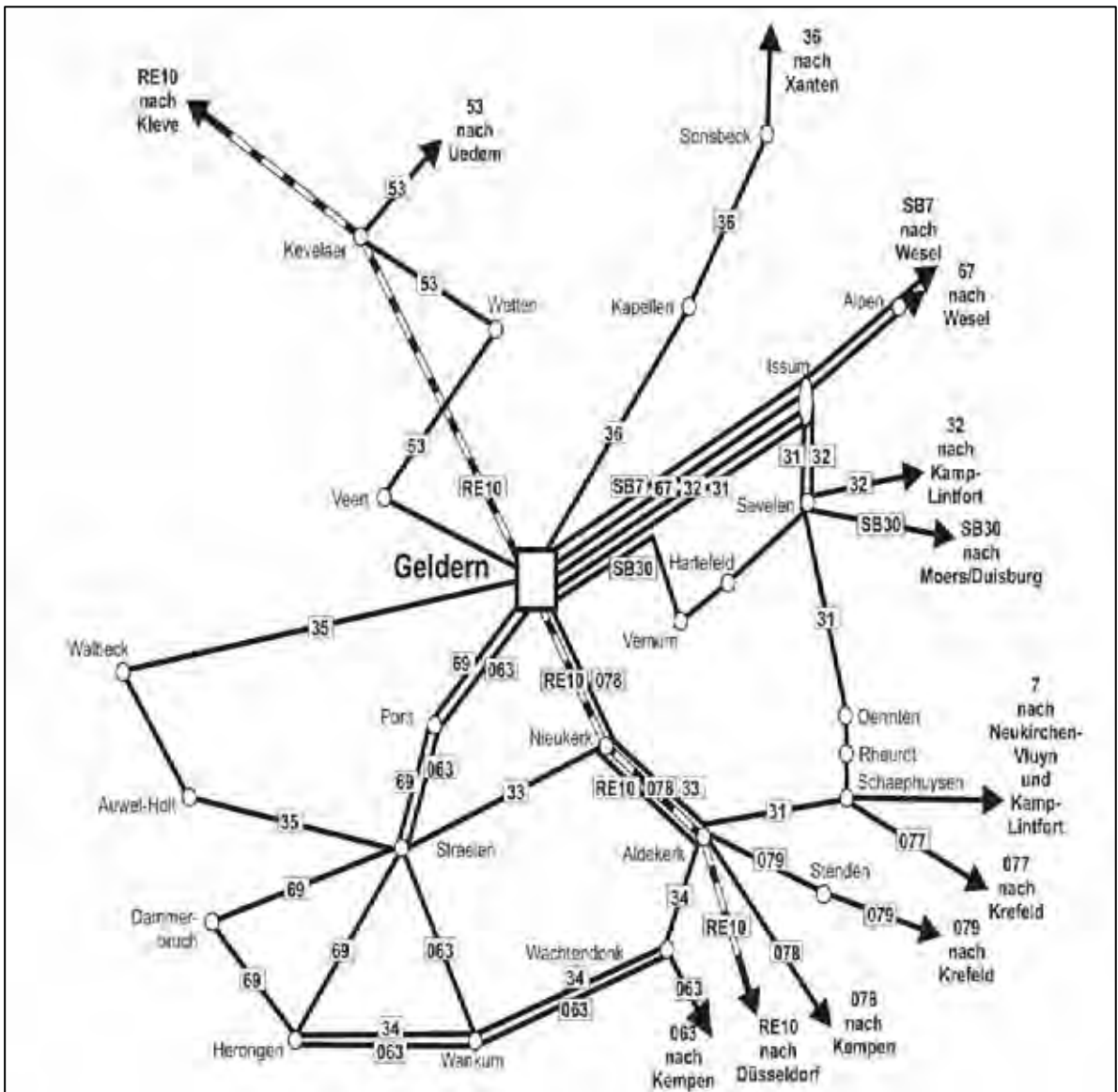


Abb. 3.3-1: Regionale Busverbindungen (VRR-Fahrplanbuch Kreis Kleve)

Linie	Relation	Bedienungszeiten / Grundtaktfolgen		
		mo-fr	sa	so/fe
SB30	Geldern - Moers - Duisburg	5.30 - 21.00 / 60 Min.	5.30 - 17.30 / 60 Min.	
31	Geldern - Rheurdt - Issum - Aldekerk	6.00 - 19.00 / 120 Min.	7.00 - 19.00 / 120 Min.	
32	Geldern - Issum - Kamp-L. - Moers	5.00 - 22.00 / 120 Min.	6.00 - 24.00 / 120 Min.	4.00 - 24.00 / 60 Min.
36	Geldern - Sonsbeck - Xanten	6.00 - 22.00 / 60 Min.	7.00 - 22.00 / 60 Min.	12.00 - 21.00 / 120 Min.
53	Geldern - Kevelaar - Uedem	7.30 - 20.00 / 120 Min.		
063	Geldern - Straelen - Wacht. - Kempen	5.30 - 24.00 / 60 Min.	7.00 - 24.00 / 60 Min.	10.00 - 23.00 / 60 Min.
67/SB7	Geldern - Alpen - Wesel	6.00 - 19.30 / 60 Min.	7.30 - 15.30 / 120 Min.	
078	Geldern - Kerken - Kempen	6.00 - 17.00 / o.T.	7.00 - 15.00 / 120 Min.	10.00 - 23.00 / 60 Min.

Tab. 3.3-1: Regionale Busbetriebszeiten (ohne temporäre Verdichter-Fahrten; eig. Darstellung)

Ergänzend verkehren die Linien 35 und 69 im sog. Nachbarortsverkehr zwischen Geldern und Straelen (siehe Anlage 3); diesbezüglich gemeinsame Aufgabenträger sind die beiden Städte.

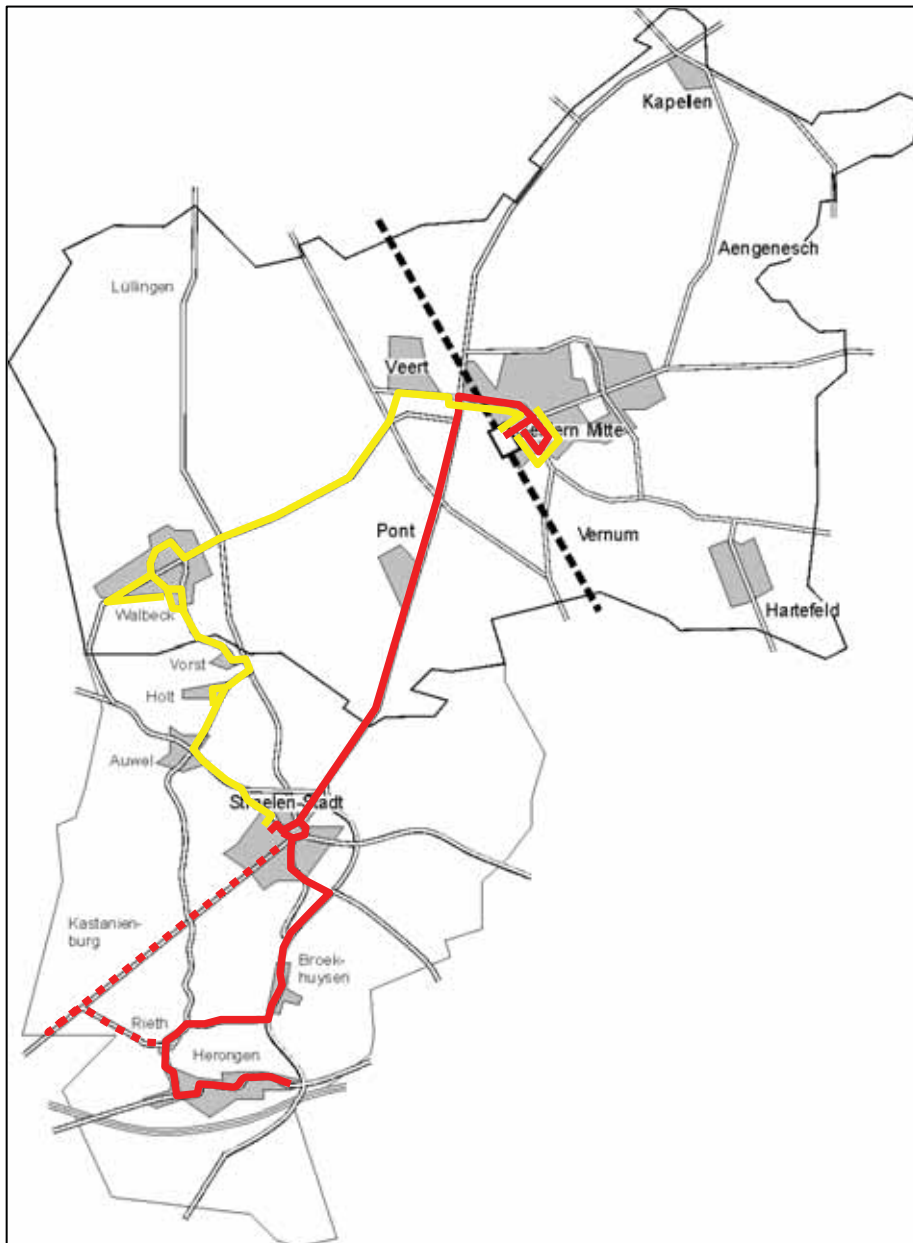


Abb. 3.3-2: Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen (eig. Darstellung; gelb = 35, rot = 69)

Tab. 3.3-2: Busbetriebszeiten im Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen

Linie	Relation	Bedienungszeiten / Grundtaktfolgen		
		mo-fr	sa	so/fe
35	Geldern - Walbeck - Straelen	6.00 - 20.00 / 60 Min.	7.00 - 16.00 / 60 Min.	
69	Geldern - Straelen - Herongen	7.38 / 13.37		

(ohne temporäre Verdichter-Fahrten; eig. Darstellung)

### 3.3.2 Kommunalen ÖPNV

Innerstädtisch verfügt Geldern über eine gute zeitliche und räumliche ÖPNV-Erschließung der Ortschaften (vgl. Anlage 1). Die örtliche Angebotsstruktur umfasst derzeit zehn Stadtverkehrslinien, von denen neun die z.T. hintereinanderliegenden Ortsteile radial dem Stadtzentrum verbinden. Die Linienwege entsprechen den weiter oben dargestellten Binnenmobilitätsstrukturen. Betriebszeiten, eingesetzte Betriebsformen (Busse zur Schülerbeförderung, TaxiBusse in den Zwischenzeiten geringer Verkehrsnachfrage) und Taktfolgen orientieren sich vorrangig an den Notwendigkeiten der Schülerbeförderung, können gleichwohl von allen (potenziellen) Fahrgästen genutzt werden.

Die konsequente Struktur des vorherigen Anruf-Erfordernisses bei den TaxiBusen (Schulfahrten werden ohne Anruf per se mit Bussen durchgeführt) entspricht jedoch der - außer Schüler\*innen - geringen Nachfrage. Gleichwohl wird dadurch die stringente 60-Min.-Taktfolge gewährleistet. Über den zeitlich ergänzenden AST-Verkehr wird das Fahrtenangebot bis ca. 0.30 Uhr im 60-Min.-Takt vervollständigt, und zwar von Haltestellen bis zu jedem beliebigen Fahrtziel innerhalb des Stadtgebietes.

Im Einzelnen konstituiert sich das kommunale ÖPNV-Angebot wie folgt:

#### **Stadtlinie SL 1** (Geldern Bf – Lüllingen)

Die SL 1 verbindet den Ortsteil Lüllingen mit der Gelderner Innenstadt. In Lüllingen besteht direkter Anschluss an die umlauftechnisch verbundene Linie SL 3 (Weiterfahrt desselben Bussen) von / nach Walbeck.

Lt. Fahrplan kann das Angebot montags bis freitags zwischen ca. 6.30 Uhr und ca. 19.00 Uhr sowie samstags zwischen ca. 6.00 Uhr und 16.00 Uhr im 60-Min.-Takt genutzt werden. Zur Schülerbeförderung notwendige Fahrten werden per se mit Bussen, alle anderen Fahrten nachfrageadäquat mit TaxiBussen durchgeführt. In den Schulferien werden Busfahrten durch TaxiBus-Fahrten ersetzt.

#### **Stadtlinie SL 2** (Geldern Bf – JVA - Pont)

Die SL 2 verbindet den Ortsteil Pont mit der Gelderner Innenstadt und erschließt dabei zugleich mit einer unmittelbaren Anbindung die Justizvollzugsanstalt Geldern-Pont (JVA) Die Fahrtenangebote orientieren sich im Wesentlichen an der Schülerbeförderung, zumal in der Ortschaft Pont keine eigene Grundschule existiert. Lt. Fahrplan kann das Angebot montags bis freitags zwischen ca. 6.00 Uhr und ca. 16.30 Uhr genutzt werden. Samstags werden, insbesondere für die Anbindung der JVA, drei Fahrtenpaare als TaxiBus angeboten. An Schultagen werden montags bis freitags die zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten mit dem Bus durchgeführt; in den Schulferien werden diese durch TaxiBus-Fahrten ersetzt. Weitere Fahrtenangebote zwischen Pont und Geldern werden seit August 2017 ergänzend durch die Stadtlinie SL 10 offeriert.

**Stadtlinie SL 3** (Lüllingen - Walbeck)

Die SL 3 verbindet den Ortsteil Lüllingen mit dem Ortsteil Walbeck und ist umlauf-technisch mit der SL 1 verbunden. Vorrangig dienen die Fahrtenangebote der Schülerbeförderung, insbesondere der Anbindung von Lüllingen an die Grundschule in Walbeck. Lt. Fahrplan kann das Angebot (analog zur SL 1) montags bis freitags zwischen ca. 6.00 Uhr und 19.30 Uhr sowie samstags zwischen ca. 6.00 Uhr und 16.00 Uhr im 60-Min.-Takt genutzt werden. Einige Fahrten werden zur Vermeidung von Parallelverkehren nur bis bzw. von der Haltestelle „Spitzfeld“ angeboten. Auch hier werden die zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten mit Bussen, alle anderen Fahrten nachfrageadäquat mit TaxiBussen durchgeführt. In den Schulferien werden Busfahrten durch TaxiBus-Fahrten ersetzt.

**Stadtlinie SL 4** (Geldern Bf – Aengenesch - Kapellen)

Die SL 1 verbindet den Ortsteil Kapellen und die Bauernschaft Aengenesch mit der Gelderner Innenstadt. Auch bei dieser StadtLinie orientiert sich das Fahrtenangebot an den Bedürfnissen der Schülerbeförderung. Lt. Fahrplan kann das Angebot an Schultagen montags bis freitags zwischen ca. 6.30 Uhr und 16.00 Uhr genutzt werden. Die Fahrten werden mit Bussen durchgeführt.

**Stadtlinie SL 5** (Geldern Bf – Aengenesch - Boeckelt)

Die SL 5 verbindet die Bauernschaft Aengenesch und Boeckelt mit der Gelderner Innenstadt. Orientiert an die Bedürfnisse der Schülerbeförderung werden die Fahrten montags bis freitags an Schultagen in der Zeit von ca. 6.30 Uhr bis 14.00 Uhr überwiegend mit Bussen angeboten. Lediglich zwei Fahrten sehen eine Taxi-Bus-Beförderung vor.

**Stadtlinie SL 6** (Geldern Bf – Venum - Hartefeld)

Die SL 6 verbindet die Ortsteile Venum und Hartefeld mit der Gelderner Innenstadt und ist wie andere o.g. Linien schwerpunktmäßig auf die Schülerbeförderung ausgerichtet. Die Fahrten werden an Schultagen montags bis freitags von ca. 6.30 Uhr bis 14.00 Uhr überwiegend mit Bussen angeboten. Lediglich drei Fahrten werden nachfrageorientiert mit TaxiBussen gefahren. Weitere Fahrtenangebote zwischen Geldern, Venum und Hartefeld werden seit August 2017 durch die Stadtlinie SL 10 offeriert.

**Stadtlinie SL 7** (Geldern - Veert)

Die SL 7 erschließt die Außenbereiche der Ortsteile Veert und tlw. Pont insbesondere für die Zwecke der Schülerbeförderung zur / von der St. Martini-Grundschule Geldern-Veert. Die Fahrten werden an Schultagen von ca. 7.30 Uhr bis 13.30 Uhr mit Bussen bzw. TaxiBussen angeboten.



**Stadtlinie SL 8** (Geldern Bf – Walbeck)

Die SL 8 verbindet den Ortsteil Walbeck mit der Gelderner Innenstadt. Die Fahrten werden montags bis freitags an Schultagen, orientiert an den Bedürfnissen der Schülerbeförderung von ca. 6.30 Uhr bis 16.00 Uhr mit Bussen angeboten. Im Rahmen einer Erprobung wurden 2016 und 2017 in der „Spargelzeit“ an Sonn- und Feiertagen zusätzliche Fahrten angeboten (siehe weiteren Hinweis unten).

**Stadtlinie SL 9** (Geldern Bf – Veert – Krankenhaus – Barbaragebiet – Geldern Bf)

Untersuchungen zum demografischen Wandel motivierten die Stadt Geldern in 2014 im Bereich der Kernstadt eine Zusatzlinie, den s.g. Gelderschen einzurichten. Zwei hintereinander, im 60 Min.-Takt befahrene Schleifen verbinden mehrere (zuvor nur tangential erschlossene Wohngebiete sowohl mit dem Gesundheitszentrum / Krankenhaus als auch mit dem Bf. Am Bf Geldern bestehen weitgehende Anschlüsse zur RE 10 sowie zu den regionalen und kommunalen Buslinien. Das Fahrtenangebot wird montags bis freitags ca. 9.00 Uhr und ca. 20.00 Uhr sowie samstags zwischen ca. 9.00 Uhr und ca. 16.00 Uhr offeriert.

An insgesamt 15 Wochenendtagen, an denen in Geldern besondere Veranstaltungen stattfinden (z.B. Drachen- und Feuerfest / Verkaufsoffener Sonntag,

Pfingstkirmes, Straßenparty, Musik- und Malwettbewerb) werden Zusatzfahrten mit dem Gelderschen durchgeführt.



Eingesetzt wird ein besonders folierter 14-sitziger Kleinbus mit doppelbreiter Sondernutzungsfläche für Rollstühle, Rollatoren, Einkaufsgut usw. und Klapprampe zum barrierefreien Ein-/ Ausstieg.

Abb. 3.3-3: De Geldersche (Bild: SDG-V)

**Stadtlinie SL 10** (Geldern Bf – Haus Golten – Pont – JVA – Venum – Hartefeld)

Eine in 2016 abgeschlossene Machbarkeitsstudie zur Beseitigung noch bestehender Erschließungs- bzw. Verbindungsdefizite führte zu dem Ergebnis, dass

- nur noch wenige Räume im Stadtgebiet nicht oder nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen sind (u.a. nördliche Wohnlagen in Kapellen, westliche Wohnlagen in Walbeck, das Gewerbegebiet Max-Planck-Str.),
- insbesondere der südliche Teil Hartefelds, die JVA Geldern sowie das Seniorenwohnheim Haus Golten an Normalwerktagen tagsüber sowie an Samstagen bis in den Nachmittag (das sind die Zeiten, die ansonsten im Stadtgebiet mit Bussen und TaxiBussen bedient werden) nicht bzw. nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen sind und

- etwaige Kompensationsangebote ob der erwartbar geringen Nachfragepotenziale allein mit der nachfragegesteuerten ÖPNV-Betriebsform TaxiBus wirtschaftlich darstellbar wären.

Im Ergebnis wurde im Sommer 2017 der zunächst auf zwei Jahre befristete Probebetrieb der SL 10 aufgenommen. Betriebstage, Betriebszeitfenster und Taktfolgen orientieren sich an denen der SL 9. Bei den Fahrzeugen handelt es sich vier- bis achtsitzige Pkw des beauftragten örtlichen Taxi-/ Mietwagenunternehmens.

**AnrufSammelTaxi** (flächenerschließend im gesamten Stadtgebiet)

Um den Nichtmotorisierten auch zu den Zeiten sehr geringer Verkehrsnachfrage noch Möglichkeiten eigenständiger Mobilität zu gewährleisten, wird das Linienverkehrsangebot montags – freitags abends, samstags nachmittags und abends sowie sonn-/ feiertags ganztägig durch den AST-Verkehr ergänzt. Die Fahrten werden im 60 –Min.-Takt angeboten, und zwar von Haltestellen bis zu den individuellen Zielen der Fahrgäste (zu-Haus-Bedienung). Ob des Zusatzangebotes und der Zu-Haus-Bedienung liegt der Fahrpreis über dem Linienverkehrstarif.

Gefahren wird nur auf vorherige telefonische Bestellung und nur auf den Teilstrecken, die tatsächlich nachgefragt werden. Im Weiteren wird die Wirtschaftlichkeit des Fahrtenangebotes gefördert durch die Disposition mehrerer Anmeldungen zu gemeinsamen Fahraufträgen.

**Spargellinie** (Geldern Bf – Walbeck)

Aufgrund der besonderen überregionalen Bedeutung des „Spargeldorfes Walbeck“ wurde in 2016 während der Spargelsaison sonn-/ feiertags im 60-Min.-Takt erstmalig eine Busverbindung zwischen Geldern Bf und Walbeck geschaffen und gleichermaßen überregional beworben. Die Menschen sollen so zur ökologischen Freizeitmobilität motiviert werden. Die auch in der Saison 2017 nur sehr geringe Inanspruchnahme begründet es, das Angebot wieder einzustellen.

### Bus-Bus und Bus-Schiene-Anschluss

Am Bahnhof Geldern bestehen weitgehend anschlussssichere Übergänge sowohl zur Bahn als auch zu den regionalen Buslinien.

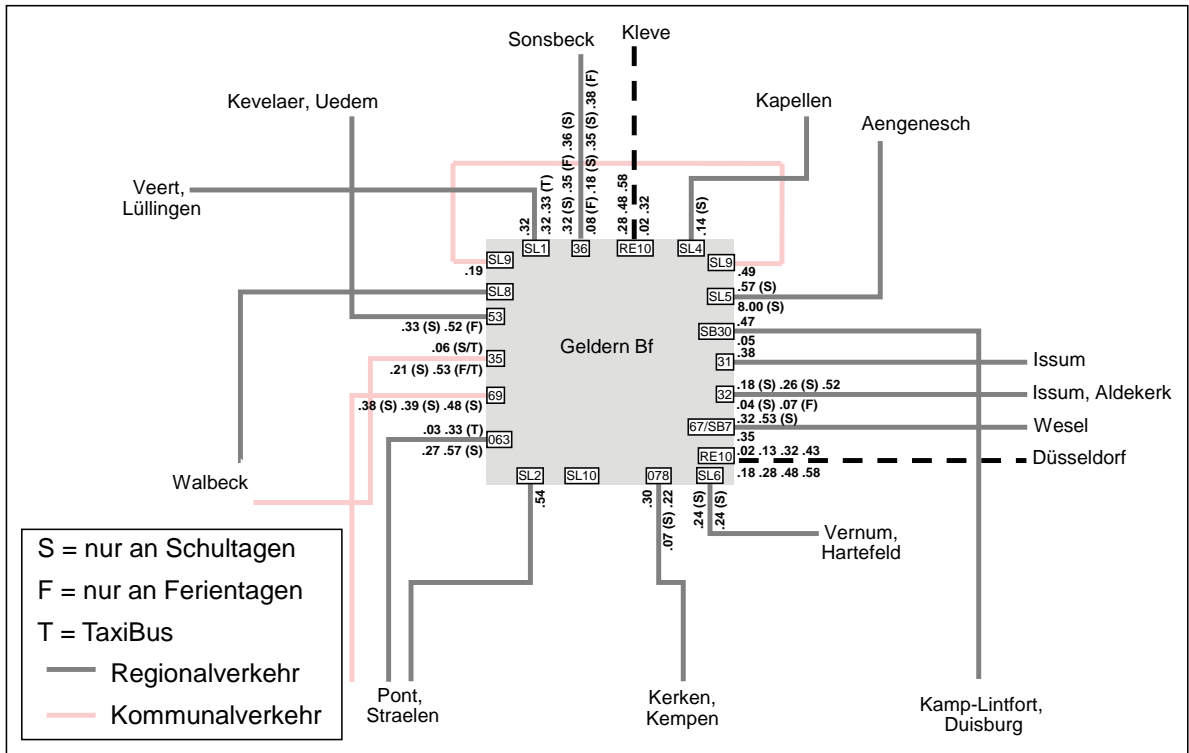


Abb. 3.3-4: Anschluss-Verknüpfung Bus-Bus-Schiene am Bf Geldern (eig. Darstellung)

### Bus-Linienführung in der Kernstadt

In der Kernstadt wurde die Linienführung so konzipiert, dass die Busse tangential über die Wälle zum Bf Geldern und von dort diagonal über den Markt in Gegenrichtung geführt werden. Das hat für die ankommenden Fahrgäste den Vorteil, dass sie an den Wällen jeweils rechtsseitig aussteigen in direkter Orientierung ins Stadtzentrum geführt werden. Gleichermäßen zur direkten Orientierung können sie zum anderen an einer Zentralhaltestelle einsteigen, um in alle Richtungen den für sie richtigen Bus zu erreichen.

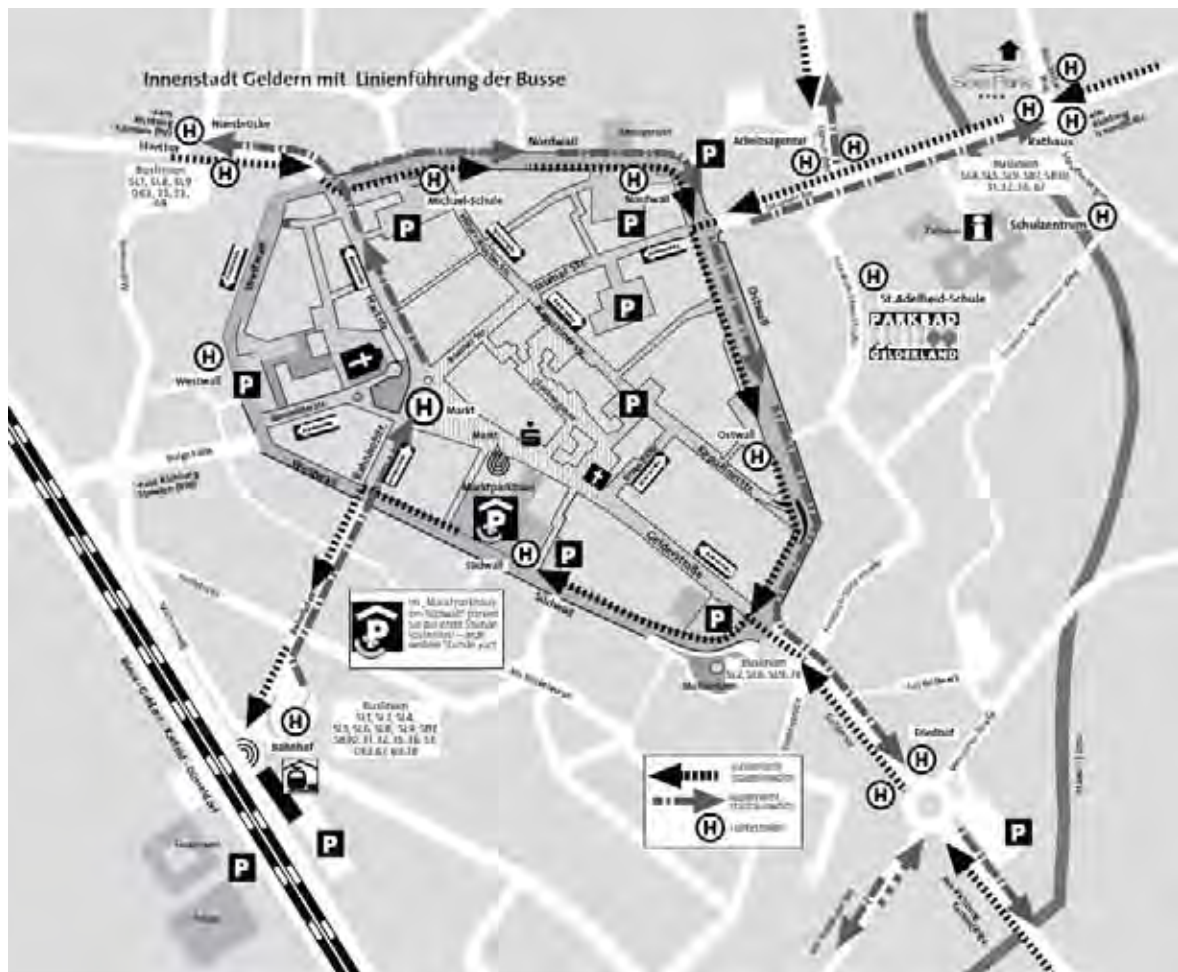


Abb. 3.3-5: Bus-Linienführung in der Kernstadt (Grafik: SDG-V)

### 3.3.3 Räumliche Erschließung

Die nachfrageadäquat gute zeitliche Erschließung des Stadtgebietes wird vervollständigt durch eine gleichermaßen gute räumliche Erschließung.

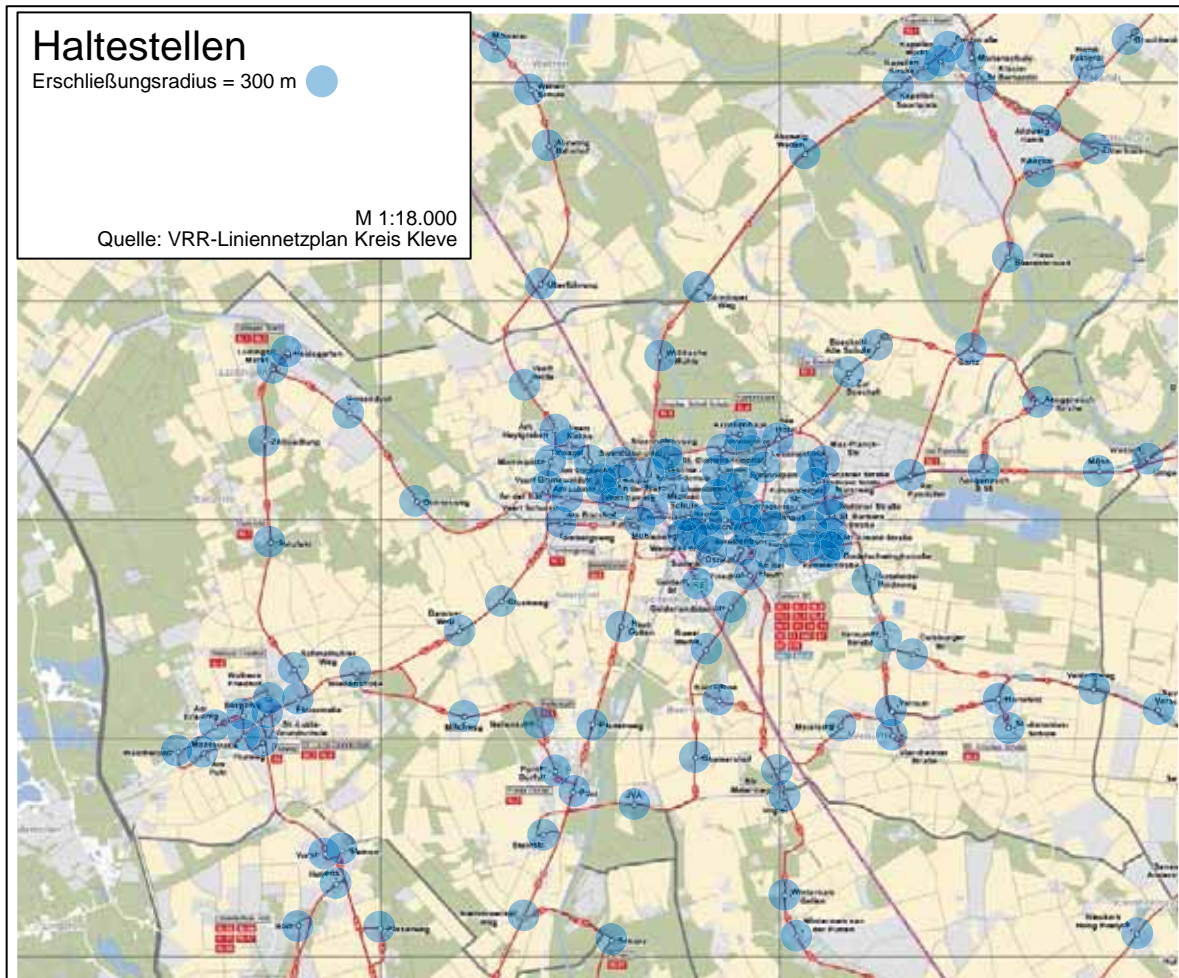


Abb. 3.3-6: Liniennetz, Haltestellen und Erschließungsradien ( $r = 300\text{m}$ )

Versieht man die Haltestellen mit einem Erschließungsradius von rd. 300 Metern (unter Berücksichtigung realer Umwege entspricht dies Fußwegen von max. 450 Metern), dann wird eine gleichermaßen gute räumliche Erschließung des Stadtgebietes sichtbar (siehe Abb. 3.3-3).

Auf der Schiene wird das Fahrtenangebot von der Nord-West-Bahn erstellt, die Genehmigungen für die Regionalverkehrslinien werden von der DB-RegionalBus GmbH (DB-RegioBus) sowie (einschließlich der Nachbarortslinien 35 und 69) von der Niederrheinische Verkehrsbetriebe (NIAG) gehalten. Die kommunalen ÖPNV-Angebote sind genehmigungsrechtlich im Besitz des kommunalen Eigenbetriebs Städtische Dienste Geldern – Verkehrsbetrieb (SDG-V).

## 3.4 Eingesetzte Fahrzeuge

### 3.4.1 StadtLinien-Verkehr

Auf den neun Stadtlinien werden sechs Standard-Linien-Busse (12 m-Solowagen,  $\leq 94$  Sitz- und Stehplätze), ein Midi-Bus (9 m-Solowagen, 64 Sitz- und Stehplätze), ein Standard-Gelenk-Bus (19 m, 157 Sitz- und Stehplätze), ein KleinBus (8 m, 22 Sitz- und Stehplätze) sowie - in den nachfrageschwachen Normalverkehrszeiten – TaxiBusse (bis zu achtsitzige Pkw / Kleinbusse) eingesetzt.

Die konventionellen Linienbusse sind im Durchschnitt 13 Jahre alt, in Niederflur- und Kneeling-Technik gebaut und (bis auf den MidiBus) mit manuell bedienbaren Klapprampen ausgestattet, so dass – barrierefreie Ein-/ Ausstiege möglich sind. Sondernutzungsflächen und niveaugleich erreichbare Sitze gewährleisten die gleichermaßen barrierefreie Erreichbarkeit der Sitze sowie die Mitnahme verschiedenster Mobilitäts(hilfs)mittel. Alle Busse sind mit rutschhemmenden Bodenbelägen, kontrastierenden Haltegriffen und Trittkanten sowie Haltewunsch Tastern ausgestattet.



Abb. 3.4-1: StadtLinienBus an der Haltestelle Geldern Markt (Bild: SDG-V)

Front-, rechts- und rückseitig sind an den konventionellen Linienbussen standardisierte, dynamische Linien- und Zielbeschilderungen angebracht.<sup>55</sup>



Die Fahrzeuge sind fremdwerbungsfrei. Die freien Fahrzeugflächen werden mit wechselnder Folierung vielmehr genutzt, um für die Stadt Geldern bzw. deren Einrichtungen und besondere Ereignisse zu werben.

Abb. 3.4-2: StadtLinienBusse werben für die Stadt (Bilder: SDG-V)

Mit ausgeprägter Folierung wirbt der Geldersche noch deutlicher für sich und die Stadt Geldern. Desgleichen ist allein der Geldersche innenseitig mit einem TFT-Monitor nebst dynamischer visueller und akustischer Fahrgastinformation ausgestattet. Aufgrund des nahezu ausschließlichen Einsatzes zur Schülerbeförderung wurde in den anderen Bussen bislang auf solche Informationsinfrastrukturen verzichtet. „Stopp“-Anzeigen sind in allen Bussen montiert.

Keines der Fahrzeuge ist mit Klimaanlage oder W-LAN-Hotspots ausgestattet. Ob der relativ kurzen Mitfahrzeiten und dichten Haltestellenfolge wäre der Nutzwert von Klimaanlage gering. Und hinsichtlich der W-LAN-Hotspots sind die Netzabdeckung nach wie vor ungenügend und die Zugriffszeiten bei zeitgleicher Nutzung durch viele Fahrgäste unattraktiv langsam.

Gleichermaßen sind in den Bussen keine Kameras zur Video-Überwachung installiert.

Allein im Gelderschen ist ein TFT-Monitor zur dynamischen Fahrgastinformation verbaut. Ansonsten erfolgt die Fahrgastinformation (nächste Haltestelle und Stopp-Anzeige) über Matrix-Barken.

<sup>55</sup> Allein der Kleinbus ist aus Platzgründen lediglich mit einer frontseitige Linien- und Zielinformation ausgestattet; die TaxiBus- und AST-Fahrzeuge sind allein durch Wechselschilder an der Frontscheibe gekennzeichnet.

Zur Förderung der Verkehrssicherheit wurden – bis auf den Gelderschen – alle Busse rechts- und linksseitig mit weißen, heckseitig mit roten retroreflektierenden Rahmen / Streifen versehen.

Fahrkarten können beim Fahrpersonal erworben werden. Statt rechnergesteuerter Betriebsleittechnik (ITCS = Intermodal Transport Control System) sind die Fahrzeuge dem vorrangigen Einsatzzweck entsprechend mit mobilen Fahrscheindruck- und Prüfgeräten ausgestattet.

In allen Bussen ist die Technik zur Ansteuerung der Lichtsignalanlagen im Kernstadtgebiet sowie in Veert verbaut.

Bis auf den Gelderschen repräsentieren die im Stadtverkehr eingesetzten Busse in Sachen Schadstoffemissionen nicht mehr dem Stand der Dinge (siehe Abb. 2.5-2).

### **3.4.2 Nachbarorts-Verkehr**

Auf den beiden Nachbarortslinien werden insgesamt 32 Linienbusse eingesetzt<sup>56</sup>, davon ein MidiBus (= 44 Sitz- und Stehplätze), 23 Standard-Linien-Busse (Solowagen, ≤ 99 Sitz- und Stehplätze) sowie acht Standard-Gelenk-Busse (≤ 159 Sitz- und Stehplätze); in den nachfrageschwachen Normalverkehrszeiten werden zudem TaxiBusse (bis zu achtsitzige Pkw / Kleinbusse) eingesetzt.

Die konventionellen Linienbusse sind im Durchschnitt neun Jahre alt, in Niederflur- und Kneeling-Technik gebaut und mit manuell bedienbaren Klapprampen ausgestattet, so dass – barrierefreie Ein-/ Ausstiege möglich sind. Sondernutzungsflächen und niveaugleich erreichbare Sitze gewährleisten die gleichermaßen barrierefreie Erreichbarkeit der Sitze sowie die Mitnahme verschiedenster Mobilitäts(hilfs)mittel. Alle Busse sind mit rutschhemmenden Bodenbelägen, kontrastierenden Haltegriffen und Trittkanten sowie Haltewunschastern ausgestattet.

Front-, rechts- und rückseitig sind an den konventionellen Linienbussen standardisierte, dynamische Linien- und Zielbeschilderungen angebracht. Die Fahrzeuge sind farblich unterschiedlich gestaltet und vorwiegend mit Signets und Schriftzügen der (Auftrags-)Unternehmen versehen.

Keines der Fahrzeuge ist mit Klimaanlage oder W-LAN-Hotspots ausgestattet.

In vier Bussen sind TFT-Monitore zur dynamischen Fahrgastinformation verbaut. Ansonsten erfolgt die Fahrgastinformation (nächste Haltestelle und Stopp-Anzeige) über Matrix-Barken.

Fahrkarten können beim Fahrpersonal erworben werden. Zudem sind alle Busse mit Fahrscheinautomaten, -entwertern und -prüfgeräten ausgestattet.

---

<sup>56</sup> Die große Zahl resultiert aus dem Linien-übergreifenden Einsatz der Busse auf allen Regionallinien im Südkreis Kleve.



### 3.5 Haltestellen

Im Stadtgebiet Geldern sind insgesamt 230 Haltestellen eingerichtet. Genauer handelt es sich um 230 Richtungshaltestellen, die namentlich zu Gesamthaltestellen zusammengefasst sind.<sup>57</sup> Seit 2002 wurden davon 177 in fünf Haltestellenbauprogrammen auf einen Stand gebracht, die nicht nur den Fahrgästen zum qualitativ hochwertigen Aufenthalt nützen und Fußgänger\*innen als Ausruhmöglichkeit dienen, sondern auch das Stadtbild bereichern.



Abb. 3.5-1: Bushaltestellen für wartende Fahrgäste und zur Aufwertung des Stadtbildes (Bild: SDG-V)

Bestandteile sind das einheitliche Layout sowohl der Witterungsschutzeinrichtungen, als auch der Haltestellenbeschilderung.

Bereits bei den Haltestellenbauprogrammen wurde in abgestuften Standards festgelegt, dass nur diejenigen Haltestellen hochwertig ausgebaut werden, die relativ stark frequentiert werden und vorwiegend für wartende Einsteiger bedeutsam sind. Reine Ausstiegshaltestellen mit geringer Frequentierung sowie Haltestellen, die lediglich von TaxiBussen und AST bedient werden, weisen regelhaft geringere Ausbaustandards aus.



Dies begründet die Differenz zwischen der Gesamtzahl und den mittlerweile ausgebauten Haltestellen.

Abb. 3.5-2: Haltestellen-Beschilderung (Bild: SDG-V)

<sup>57</sup> Dabei sind die Zentralhaltestelle am Bf Geldern mit insgesamt zehn Bussteigen sowie die Haltestelle Geschwister-Scholl-Schule mit vier Bussteigen als eine Haltestelle erfasst.

Bei den frühen Haltestellenbauprogrammen waren die Anforderungen an barrierefreie öffentliche Infrastrukturen kaum präsent, geschweige denn Gegenstand verbindlicher planerischer bzw. förderrelevanter Vorgaben. Im Zuge der letzten Novellierung des PBefG aber wurde festgelegt, dass bis 2022 alle Haltestellen (nebst der Zu-/ Abgangswege) barrierefrei ausgebaut sein oder begründete Aussagen darüber vorliegen müssen, wann welche Haltestellen später umgebaut werden sollen. Auch dazu dient der vorliegende ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunale Nahverkehrsplan. Insofern wurden aktuell alle ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet systematisch erfasst und Festlegungen zum weiteren Vorgehen fixiert (siehe Anlage 4).

### 3.6 Tarif und Vertrieb

Seit dem 01.01.2012 zählt die Niederrhein-Region zum erweiterten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Seither gilt auch hier der Wabentarif des VRR.



Abb. 3.6-1: Tarif-Waben im VRR-Verbundraum (VRR-Homepage 2017)

Er gliedert sich nach der Zahl durchfahrener Waben. Demnach gilt für Fahrten innerhalb einer Wabe die Preisstufe A, je nach Angebotsdichte noch einmal untergliedert in A1 – A3. Die Preisstufe B gilt für Fahrten von einer Wabe in die benachbarte nächste. Preisstufe C gilt für Relationen zwischen zwei sog. Zentraltarifgebieten.

Für alle räumlich weiteren Fahrten im VRR gelten die Tickets der Preisstufe D. Vorgeschaltet ist ein Kurzstreckentarif für Fahrten bis zu ca. 1,5 km Länge. Hinzu kommen Übergangstarife für Fahrten in die benachbarten Verbünde sowie die s.g. NRW-Tickets für die ÖPNV-Nutzung im gesamten Land NRW.

Unterschieden werden Tickets für „Ab-und-zu-Fahrer“ (EinzelTickets, 4erTickets, 10erTickets und TagesTickets)<sup>58</sup> von denen für „Vielfahrer“ (7-TageTickets, Ticket1000, Ticket 2000, SchokoTickets für Schüler\*innen, YoungTickets für sonstige Lernende, BärenTickets für ab 60jähriges sowie SozialTickets für besondere Anspruchsberechtigte). Alle Vielfahrer-Tickets können durch ZusatzTickets in zeitlicher und räumlicher Gültigkeit aufgewertet werden. Hinzu kommen das HappyHourTicket (für beliebig viele Nachtfahrten) sowie das EinfachWeiterTicket (für Anschlussfahrten in VRS und AVV).<sup>59</sup>

Bei einem Großteil der VielfahrerTickets ermäßigt sich der Preis, wenn sie im Abo bezogen werden und / oder die Nutzungszeit erst ab 9.00 Uhr beginnt. Zudem können Kinder den ÖPNV zu ermäßigten Fahrpreisen und Schwerbehinderte ihn kostenlos nutzen.

Die meisten Zeitfahrausweise schließen gestaffelte Privilegien (Mitnahme Dritter, erhöhte Mobilitätsgarantie usw.) ein.

Die Fahrradmitnahme ist grundsätzlich erlaubt, führt zu bestimmten Zeiten und /

Ticket	A1	A2	A3	B	C	D
Ticket2000	76,40	80,40	83,00	117,15	151,25	194,50
Ticket2000 Abo	67,17	70,69	72,97	103,00	132,98	171,00
Ticket2000 9 Uhr	56,85	59,55	61,40	88,70	113,25	146,70
Ticket2000 9 Uhr Abo	49,98	52,36	53,98	77,99	99,57	128,98

oder auf bestimmten Relationen aber vermehrt zu Problemen (bei voll ausgelasteten Bussen / Bahnen bzw. in Konkurrenz zu Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren).

Abb. 3.6-2: Beispiel: Ticket2000-Fahrpreise ab 01.01.2017 (VRR-Homepage 2017)

Einer- und ViererTickets können bei den Busfahrern, alle anderen Tickets an den beiden Fahrkartenautomaten am Bf Geldern sowie in gesonderten, personenbesetzten Vertriebsstellen erworben werden. Kundennah unterhalten die SDG-V eine solche Vertriebsstelle im Rathaus der Stadt Geldern.

<sup>58</sup> Im ehemaligen VGN-Raum wird zudem noch die SchnäppchenKarte (ab 9.00 Uhr bis max. 4 Std. Nutzungszeit) angeboten.

<sup>59</sup> Selbstverständlich gelten im VRR auch die SemesterTickets für Studierende.

### 3.7 Information / akzeptanzförderndes Marketing

Für die gem. BOKraft erforderlichen Aushanginformationen an den Haltestellen hat die SDG-V ein einfach verständliches und lesbares Layout erarbeitet.



Abb. 3.7-1: Aushanginformationen an Masten und in Vitrinen (Bilder: SDG-V)

Zudem wurden in 2016 an den beiden Zentralhaltestellen Geldern Bf und Geldern Markt Anzeiger zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI-Anzeiger) montiert. Die wartenden Fahrgäste werden so stets aktuell und fortlaufend darüber informiert, welche Buslinien wann und in welcher Reihenfolge an den Haltestellen eintreffen bzw. abfahren. In einer Fußzeile werden seitens der SDG-V online Fließtexte initiiert, die zur Information der wartenden Fahrgäste über Verspätungsbegründungen, veranstaltungsbezogene ÖPNV-Zusatzangebote usw. dienen.

An dem zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt Geldern Bf fungiert der DFI-Anzeiger zudem als Orientierungshilfe, um den jeweils richtigen Bussteig zu finden. Per Taster können sehbehinderte Menschen die angezeigten Informationen auch akustisch abrufen (siehe Abb. 3.6-4, nächste Seite).



Abb. 3.7-2: DFI-Anzeiger am Bf Geldern (Bild: SDG-V)

Darüber hinaus sind alle Fahrplan- und Tarif-Informationen jederzeit online und per App beim VRR abrufbar.<sup>60</sup> Zudem gibt der VRR nach Bedarf ein Fahrplanbuch für den Kreis Kleve heraus, dem alle ÖPNV-Informationen zu entnehmen sind.

Mehr und mehr greifen auch Apps von Drittanbietern Platz, mit denen bei entsprechender GPS-Einstellung eigeninitiv oder automatisiert alle Fahrplaninformationen zur nächstgelegenen Haltestelle übermittelt werden.

Im Weiteren können über die landesweite „schlaue Nummer“ alle ÖPNV-Informationen telefonisch abgerufen werden.

In der Selbstverpflichtung zur angestrebten Kundennähe offerieren die SDG-V eigene persönliche, telefonische und gedruckte Fahrgastinformationen.

Zur Akzeptanzförderung hat die SDG-V vom Betriebsbeginn an Wert darauf gelegt, die Busse des Auftragsunternehmens in einheitlichem Layout als StadtLinien

kenntlich zu machen. De Geldersche wirbt gar für sich selbst sowie für die Stadt Geldern.



Abb. 3.7-3: De Geldersche im Karneval (Bild SDG-V)

Und das Bestreben, den kommunalen ÖPNV als identitätsstiftendes Stadtmarketing-Merkmal zu etablieren ist offensichtlich gelungen: Zumindest war de Geldersche im Straßenkarneval 2015 präsent.

<sup>60</sup> Neben der Deutschen Bahn bieten mittlerweile auch zahlreiche kommerzielle und nicht-kommerzielle Anbieter Apps zur ÖPNV-Information an.

### 3.8 Anmeldungs-, Dispositions- und Beschwerdemanagement

Im Kreis Kleve besteht nach wie vor eine Vielzahl von Anmeldungs-, Dispositions- und Beschwerdemanagement-Strukturen. Jedes Verkehrsunternehmen unterhält eigene Telefonnummern zur Anmeldung von TaxiBus- und AST-Fahrten, jedes disponiert die Fahrten selbst bzw. lässt separat von ihren Auftragsunternehmen disponieren, jedes beauftragt eigene Auftragsunternehmen mit der Durchführung der Fahrten. Eine wirtschaftlichere Zusammenführung aus gemeinsamer Disposition, Durchführung (kombinierter Hin- und Rückfahrten) und Abrechnung bleibt bislang ungenutzt, ganz zu schweigen von den Fahrgastvorteilen aus einer gemeinsamen Telefonnummer (und ggf. auch online-Anmeldeplattform). Gleichwohl werden diese Nachteile mittlerweile weitgehend kompensiert durch gut gestaltete elektronische Medien.

Auch hinsichtlich des Beschwerdemanagements wäre es auf Kreisebene ein Leichtes, einheitliche elektronische Erfassungs- und Dokumentationsstrukturen zu schaffen, das umso mehr, als die Dokumentation sowohl der Beschwerden als auch der veranlassten Abhilfe-Maßnahmen ein geeignetes Controlling-Instrument für die Aufgabenträger darstellen würde.

Ob der schlanken Managementstruktur stellt sich das Problem bei der SDG-V nicht, weil Entgegennahme, Dokumentation und Abhilfe zwar nicht elektronisch dokumentiert werden, in direkter Kommunikation mit dem Auftragsunternehmen, partiell sogar unmittelbar mit dem Fahrpersonal Sachverhaltsaufklärungen stattfinden, ggf. auch direkt Abhilfe herbeigeführt wird und mit nur geringem Zeitverzug Rückmeldungen an die Beschwerdeführer erfolgen. Über gravierende Fällen wird zudem der Betriebsausschuss informiert. Das stringente Prozedere hat dazu geführt, dass die Zahl der Beschwerden insgesamt erfreulich gering ist und insofern auf eine elektronische Dokumentation verzichtet werden kann.

Kurioserweise laufen nach wie vor Beschwerden auf, die andere Verkehrsunternehmen betreffen. Kümmerte man sich in der Vergangenheit im Kundeninteresse auch um deren Weiterleitung, so muss sich die Reaktion bei relativer Zunahme allein auf den Verweis an die Service-Hotlines der zuständigen Verkehrsunternehmen.<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> Positiv ist daraus andererseits zu folgern, dass der ÖPNV in der Stadt Geldern in erster Linie mit der Stadt Geldern bzw. ihren kommunalen Verkehrsunternehmen SDG-V assoziiert ist, vielleicht auch, weil man sich zuvor dort gut beraten gefühlt hat.

## 4 Entwicklungsprognosen

### 4.1 Verkehrs- und ÖPNV-Nachfrageentwicklung

Die Verkehrsentwicklung wird sich wohl noch einige Jahre an der Dominanz des MIV orientieren. So geht u.a. die Shell-Prognose zu den „Pkw-Szenarien bis 2030“ davon aus, dass Pkw-Bestand und entsprechende Verkehrsleistungen noch bis 2030 ansteigen bzw. auf hohem Niveau stagnieren und sich erst danach leicht rückläufig entwickeln.

Nach wie vor steigende Motorisierungsgrade (auch der Frauen), Mehrfachausstattung der Haushalte mit Pkw, die zunehmende Zahl an Single-Haushalten, zunehmende Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsstätten usw. begründen die Prognosen.

Prinzipiell ändern daran offensichtlich auch die viel beschworenen Steigerungen der Carsharing- und Elektroauto-Anteile nichts: Im Ergebnis ist und bleibt es MIV.

Die Annahme steht auch nicht im Widerspruch zu den seit Jahren steigenden Fahrgastzahlen und Verkehrsleistungen im ÖPNV. Denn insgesamt nehmen sowohl die zurückgelegten Distanzen als auch die additive Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (Intermodalität) zu.

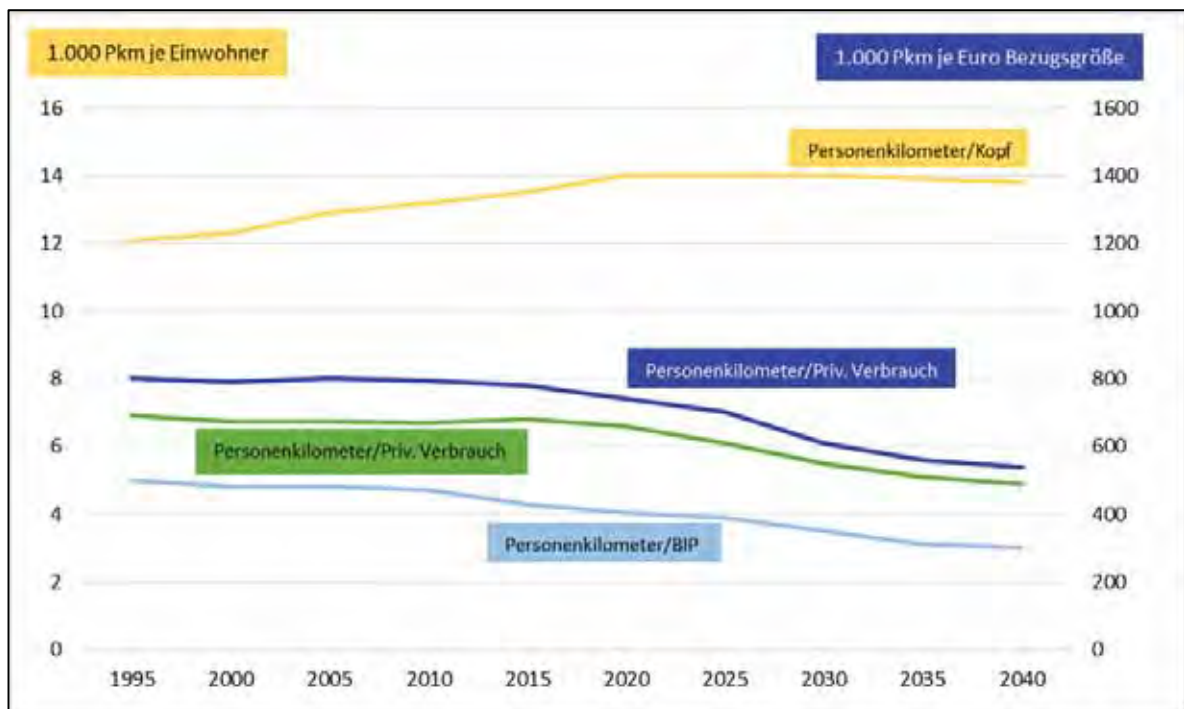


Abb. 4.1-1: Prognose der Pkw-Verkehrsleistungen bis 2040 (eigene Darstellung nach Shell 2009)<sup>62</sup>

<sup>62</sup> Aktuellere Untersuchungen (u.a. Shell 2014) gehen davon aus, dass der Rückgang nach 2030 deutlicher sein wird.

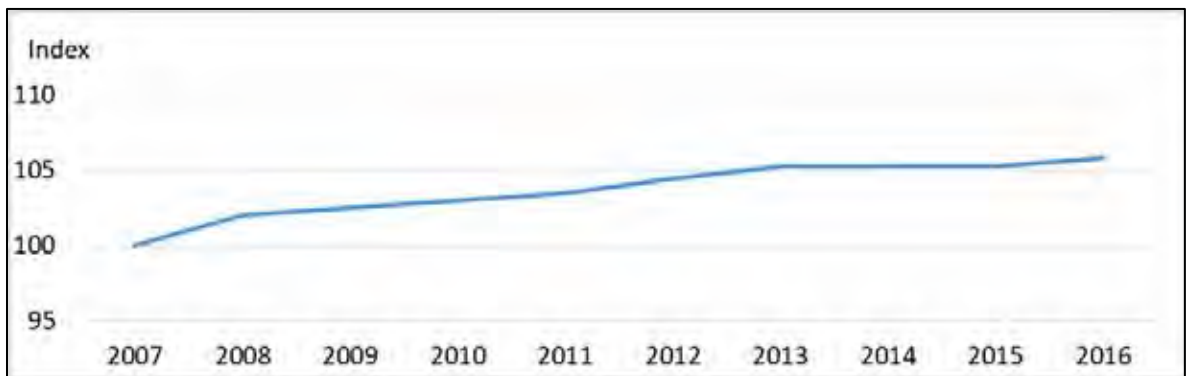


Abb. 4.1-2: Bisherige Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsleistungen  
(eigene Darstellung, nach VDV-Homepage 2017)

Insbesondere in den eher ländlich strukturierten Räumen wird es insofern auf absehbare Zeit schwierig bleiben, mehr Menschen vom MIV auf den ÖPNV zu „locken“. Hinzu kommen sinkende Schüler\*innen-Zahlen (bzw. entsprechend sinkende Fahrgeldeinnahmen), die zu einer nicht proportional sinkenden Angebotsleistung ermöglichen<sup>63</sup>, und zum anderen nicht durch mehr ältere Fahrgäste kompensiert werden können.

Dabei können die immer wieder reklamierten Angebotsverbesserungen bestenfalls weit unterproportionale Steigerungen der Fahrgastzahlen generieren; sie stehen in keinem Verhältnis zu dem erforderlichen Mehraufwand.

Die Stadt Geldern - so ist bereits an dieser Stelle zu folgern – wird sich darauf konzentrieren müssen, im Sinne der Daseinsvorsorge die Mobilität der Nichtmotorisierten mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand zu sichern. Darüber hinaus bedarf es (gleichermaßen wirtschaftlicher) innovativer Angebote, mit denen weitere potenzielle Fahrgäste „spielerisch“ zur ÖPNV-Nutzung motiviert werden können.

## 4.2 Prognosen zur Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Schul(standort)entwicklung in der Stadt Geldern

Zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in der Stadt Geldern liegen derzeit keine belastbaren Prognosen vor. Gravierende Änderungen gegenüber dem Status quo werden in den nächsten 10 Jahren nicht erwartet.

Wie weiter oben bereits festgestellt, werden sich Schülerzahlen in den nächsten Jahren unterschiedlich entwickeln. Während im Bereich der Grundschulen die Schülerzahlen leicht steigen werden, ist im Bereich der Sekundarstufe die aktuelle Schulstruktur-Diskussion zu berücksichtigen.

<sup>63</sup> Ein Bus muss eingesetzt werden, auch wenn statt zuvor 70 nur mehr 50 Schüler\*innen damit befördert werden.



Es geht zum einen um die mögliche Gründung einer Gesamtschule und zum anderen um die zukünftigen Strukturen der Realschule An der Fleuth sowie der Gymnasien. In allen Fällen sind Änderungen bei der Zahl zu befördernder Schüler\*innen, der Beförderungsstrukturen sowie der entsprechenden SchokoTicket-Kontingente zu erwarten.

## 5 Schwachstellenanalyse

Die Anfänge der kommunalen ÖPNV-Aktivitäten Mitte der 1990er Jahre zielten darauf, die identifizierten räumlichen und zeitlichen Erschließungsdefizite im Stadtgebiet durch modifizierte Linienwege der bis dahin „vorbeifahrenden“ Regionalverkehrslinien zu beseitigen. Erst die Ablehnung dieses Ansinnens durch die etablierten Regionalverkehrsunternehmen führte dazu, kommunaleigene ÖPNV-Strategien zu entwickeln. Aus Kostengründen wurde von vornherein auf ein vollumfängliches StadtBus-Konzept verzichtet. Stattdessen mündeten die Überlegungen in die

- Überführung des bis dato freigestellten Schülerverkehrs in ÖPNV-Angebote, die sich zwar an den Notwendigkeiten der Schülerbeförderung orientierten, zugleich aber allen Bürger\*innen zugänglich sein würden,
- zeitliche Ergänzung der kapazitätsmäßig notwendigen Linienbus-Fahrten durch TaxiBusse, um so zu den typischen Haupt- und Normalverkehrszeiten auf allen Linien, aber auch in den Schulferien mindestens einmal stündlich ÖPNV-Angebote offerieren zu können<sup>64</sup>, sowie in die
- zeitliche und räumliche Ergänzung montags bis freitags abends, samstags nachmittags und abends sowie an Sonn- und Feiertagen mit AST-Fahrtenangeboten – ebenfalls einmal stündlich -, so dass man in Geldern auch zu den typischen Schwachverkehrszeiten mit ÖPNV-Angeboten einmal stündlich unterwegs sein kann.

Was bis dato in der Fachdiskussion unter der Überschrift „Differenzierte Bedienung“ diskutiert und andernorts in der Form punktueller, nachfrageorientierter Ergänzungsangebote realisiert wurde, fand in Geldern bereits zum damaligen Zeitpunkt in Gänze statt (siehe Abb. 5-1).

---

<sup>64</sup> In den Schulferien wurden die dann nicht stattfindenden Busfahrten zudem auch durch TaxiBusse ersetzt, so dass nunmehr ganzjährig kommunale ÖPNV-Fahrten angeboten wurden.

Alle Ortsteile waren das ganze Jahr über von morgens bis nachts mindestens einmal pro Stunde mit der Innenstadt verbunden.

Mit dem Gelderschen wurde in 2013 zudem den Notwendigkeiten des demografischen Wandels entsprochen, d.h. insbesondere älteren Menschen in Innenstadt und Veert

Montag – Freitag	Samstag	Sonn- u. Feiertag
☞ 6.29	☞ 6.29	
7.29	7.29	
8.29	8.29	
☞ 9.29	☞ 9.29	☞ 9.29
10.29	10.29	☞ 10.29
☞ 11.29	☞ 11.29	☞ 11.29
12.29	12.29	☞ 12.29
☞ 13.29	☞ 13.29	☞ 13.29
14.29	14.29	☞ 14.29
☞ 15.29	☞ 15.29	☞ 15.29
16.29	☞ 16.29	☞ 16.29
☞ 17.29	☞ 17.29	☞ 17.29
18.29	☞ 18.29	☞ 18.29
☞ 19.29	☞ 19.29	☞ 19.29
☞ 20.29	☞ 20.29	☞ 20.29
☞ 21.29	☞ 21.29	☞ 21.29
☞ 22.29	☞ 22.29	☞ 22.29
☞ 23.29	☞ 23.29	☞ 23.29
☞ 0.29	☞ 0.29	☞ 0.29

wohnstandortnahe und barrierefreie Verbindungen in die Stadt sowie zum medizinischen Versorgungszentrum zu offerieren. Und mit der SL 10 wurden aktuell die letzten räumlichen Erschließungsdefizite in Hartefeld, Vernum, Pont (JVA) sowie an Haus Golten beseitigt.

Abb. 5-1: Strukturfahrplan aus Bus-, Taxi-

Bus(☞)- und AST(☞)-Fahrtenangeboten (eig. Darstellung)

All das wurde und wird nachfrageadäquat und wirtschaftlich verwirklicht. Es entspricht zudem den besonderen Anforderungen von Frauen, Menschen mit Behinderungen.

Auch wurde und wird stets der Verpflichtung entsprochen, den Kommunalhaushalt nicht bzw. nur gering zusätzlich zu belasten. Als diesbezüglich geeignetes Instrument wurde 1997 der kommunale Eigenbetrieb SDG-V gegründet.<sup>65</sup>

Unmittelbar wurde ein Beitrag zur Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität Nichtmotorisierter geleistet – mittelbar zum identitätsstiftenden Bild der LandLebenStadt beigetragen. Dazu zählte schließlich auch erste Haltestellenbauprogramm, das sowohl die Stadt als auch den kommunalen ÖPNV in einem bis dato nicht gekannten „neuen Licht“ erscheinen lassen.

<sup>65</sup> Im Übrigen gelang es seinerzeit tatsächlich, mit dem neuen Instrument und trotz verbessertem Angebot unter den Haushaltsbelastungen aus dem vorherigen (mit unterstellt moderaten Kostensteigerungen) freigestellten Schülerverkehr zu verbleiben.

Die in der öffentlichen Diskussion immer wieder reklamierte Änderung der Linienführung in der Innenstadt (weniger / keine Busse über die Hartstr.) ist aus Sicht des ÖPNV dysfunktional. Die Linienführung wurde seinerzeit gewählt, um den Marktplatz MIV- und ÖPNV-frei gestalten zu können, den Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, aber den kurzwegigen rechtsseitigen Ausstieg an den Wall-Haltestellen (in Richtung Innenstadt) sowie den einfach und kurzwegig erreichbaren Einstieg an einer für die Stadt repräsentativen Zentralhaltestelle am Markt zu ermöglichen.

Insgesamt sind substanzielle Schwachstellen im derzeitigen kommunalen ÖPNV-Angebot der Stadt kaum auszumachen. Zwar könnte man theoretisch die Betriebszeiten des Linienverkehrs oder des Gesamtangebotes ausweiten, das Angebot verdichten, mehr konventionelle Busse, statt TaxiBusse einsetzen usw., aber stets in Verbindung mit deutlichen Mehrkosten, weil aus steigendem Aufwand nur unterproportionale Fahrgastzuwächse zu erzielen sind. Stattdessen soll die bisherige bewährte „Politik der kleinen Schritte“ fortgeschrieben werden.

Gleichwohl sind folgende Unzulänglichkeiten zu konstatieren:

- Die eingesetzten großen Linienbusse sind zwar technisch in Ordnung und entsprechen den einschlägigen Anforderungen (BoKraft, Barrierefreiheit usw.) sowie den Notwendigkeiten der Schülerbeförderung, sie stehen aber nicht mehr im Einklang mit den Klimaschutzorientierungen der Stadt Geldern. Zur betrieblichen Weiterführung bedarf es des Einsatzes neuerer, abgas- und lärmtechnisch höherwertigerer Fahrzeuge.
- Die Geldersche ist so erfolgreich, dass die zulässige Zahl beförderter Personen mittlerweile wiederholt erreicht wurde; es bedarf zur Weiterführung schlicht eines größeren Fahrzeugs, das jedoch weiterhin die Erschließungslinienwege befahren kann.<sup>66</sup>
- Die überbetriebliche Anschluss-Sicherung von einer Linie auf eine andere funktioniert nach wie vor allein nach Fahrplan. Bei Verspätungen kommen Anschlüsse nach dem Zufallsprinzip bzw. nach dem individuellen Engagement des Fahrpersonals zustande. Eine Verkehrsträger-übergreifende Information zwischen den Fahrzeugen fehlt.

---

<sup>66</sup> Das größere Fahrzeug ist einer Taktverdichtung vorzuziehen, weil dazu ein zweites Fahrzeug nebst Fahrpersonal notwendig und dies mit erheblichen Sprungkosten verbunden wäre.

- Die Haltestellen, die im ersten Haltestellenbauprogramm 2003 eingerichtet wurden, sind – mit Ausnahme der Städte Goch und Straelen - im Vergleich zu anderen Kommunen im Kreis Kleve vorbildlich ausgebaut; gleichwohl entsprechen sie nicht vollständig den heutigen Anforderungen an barrierefreie öffentlichen Infrastrukturen, sie müssen sukzessive auf denselben Stand gebracht werden, wie die des aktuellen Haltestellenbauprogramms.



Abb. 5-2: Barrierefreier Haltestellenausbau im Bauprogramm 2016 / 17 (Bild: SDG-V)

- Haltestellen, die nur von TaxiBussen oder AST bedient werden, benötigen die barrierefreien Ausbaustandards nicht, weil bei den vier- bis achtsitzigen Pkw die korrespondierenden Infrastrukturen fehlen. Hier geht es vorrangig um vor Verkehrsunfallgefahren und Übergriffen sichere Aufenthalte sowie um Ein-/ Ausstiegshilfen durch die Fahrer\*innen.
- Dennoch bleibt festzustellen, dass bei den nachfragegesteuerten ÖPNV-Betriebsformen – fahrzeugbedingt – die Mitnahme von Mobilitätshilfsmitteln nur bedingt möglich ist. Über entsprechende Nachfragen bei den Anmeldungen und die Bereitstellung geeigneter Fahrzeuge kann jedoch nahezu allen Fahrgästen entsprochen werden.
- Auch die meisten Haltestellen des Gelderschen entsprechen nicht den Kriterien vollständiger Barrierefreiheit. Hier werden die Defizite in der Alltagspraxis kompensiert durch die Ein-/ Ausstiegshilfen des Fahrpersonals. Je nach Frequentierung werden aber sukzessive Aufrüstungen sowohl zur barrierefreien Erreichbarkeit als auch zum barrierefreien Aufenthalt erforderlich sein.
- Die unterschiedlichen Anmeldestrukturen (Vorlaufzeiten und Telefonnummern) für die nachfragegesteuerten TaxiBus-Verkehre im Regional- und Stadtverkehr sind grundsätzlich dysfunktional, verlieren aber durch die zunehmend besser werdenden elektronischen Informationsmedien und -strukturen mehr und mehr an Bedeutung. Ggf. ist jedoch zu erwägen, im Weiteren auch die Anmeldung via App zu ermöglichen, auch das jedoch im Verhältnis zum tatsächlichen Nutzwert.

- Der Tarif ist Sache des VRR. Allerdings wies das MobilitätsMarketing-Konzept für die Stadt Geldern u.a. die Ideen aus, ein Job-Ticket für die Bediensteten der Stadt und / oder (in einem VRR-Pilotprojekt?!) für soziale Gemeinschaften (Vereine, Dorfgemeinschaften, WirsinG etc.) zu untersuchen.
- In Sachen Vertrieb besteht derzeit kein Korrekturbedarf. Auch die Mandantenstruktur der SDG-V mit der WSW mobil GmbH funktioniert gut. Zur wirtschaftlichen Optimierung ist jedoch zu erwägen, die entsprechenden Aktivitäten in Zusammenarbeit mit der Stadt Straelen bzw. deren kommunaleigenem Verkehrsunternehmen VVS zu bündeln.
- Eine solche Bündelung kommt bei den Beschwerdemanagement-Strukturen nicht in Betracht. Die bewährte Form der kundennahen und direkten Reaktion ist besser nicht zu lösen.
- Bis auf die anachronistisch anmutenden Fahrplanbücher hat die Fahrgastinformation VRR-weit mittlerweile ein ausgereiftes Niveau erreicht. Bei den statischen Informationen an den Haltestellen fehlen lediglich Umgebungspläne. Sie sind an den Unterwegs-Haltestellen offenkundig verzichtbar, sollten aber zumindest an den Zentralhaltestellen in allen Ortsteilen verfügbar sein.  
Die dynamische Fahrgastinformationen an den zentralen Bushaltestellen Geldern Bf und Geldern Markt zeigen (bis auf eine Linien) zwar „nur“ die Sollzeiten an; die zur Istzeiten-Information notwendige technische Aufrüstung der StadtLinienBusse steht jedoch in keinem Verhältnis zur möglichen Nutzwertsteigerung.<sup>67</sup>
- Auch die vielfältigen ereignis- sowie stadtbezogenen Marketing-Aktivitäten sind dem Gegenstand angemessen. Es ist allerdings zu erwägen, zukünftig alle Busse eindeutiger mit den identitätsstiftenden Gestaltungsmerkmalen der Stadt zu versehen. Das gilt prinzipiell auch für die TaxiBusse und AST, die im Straßenverkehr nicht hinreichend als ÖPNV-Angebote zu erkennen sind.
- Die latent unwägbaren Schulentwicklungsstrukturen bedingen es, weiterhin wechselseitige Abstimmungen auf kurzen, verwaltungswirtschaftlichen Dienstwegen fortzusetzen und verträgliche Angebotskorrekturen vorzunehmen.
- Die letzte Verkehrsbefragung datiert aus 2012. Es ist angezeigt, von Zeit zu Zeit die Mobilitätsstrukturen neu zu eruiieren, nicht zuletzt, um die Angebote zu evaluieren sowie ggf. begründete Korrekturen vornehmen zu können.

<sup>67</sup> Im Übrigen ist die Notwendigkeit der Ist-Zeiten-Anzeige an den beiden Haltestellen Geldern Bf und Geldern Markt weniger bedeutsam, weil es sich um Starthaltestellen handelt, an denen die Busse unter Normalbedingungen pünktlich losfahren.

- Zu dem in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft mit der Stadt Straelen befindlichen Nachbarortsverkehr besteht aktuell kein Handlungsbedarf: Die Linien 35 und 69 werden seitens der NIAG eigenwirtschaftlich betrieben.

## **6 Nahverkehrskonzept für den kommunalen ÖPNV**

Das bisher Erreichte und die vergleichsweise wenigen Schwachstellen begründen es, die kommunalen ÖPNV-Kompetenzen – zumindest in der Form der weiter bestehenden ÖPNV-Aufgabenträgerschaft – über den 31.07.2019 hinaus fortzuschreiben. Aus dieser Grundorientierung leiten sich die im Folgenden aufgeführten übergeordneten ÖPNV-Ziele der Stadt Geldern sowie die operationalisierten Fortschreibungsstrategien ab.

Wichtig ist es, dass die festzuschreibenden Standards für die spätestens zum 03.12. 2019 greifenden Wettbewerbs-/ Vergabeverfahren rechtlich bindende Wirkung entfalten. Vor diesem Hintergrund werden

- transparente Mindeststandards für Umfang und Qualität bezüglich Angebot, Fahrzeuge, Fahrpersonal, Fahrgastinformation, Marketing und Vertrieb sowie weitere Leistungsmerkmale formuliert, die ab 2019 in jedem Fall erfüllt sein müssen und zugleich ein vergütungsfreies Mehr ermöglichen,
- die Mindeststandards so genau formuliert, dass ihre spätere Erfüllung durch Befugte nachprüfbar ist,
- zur erwartbaren geringfügigen Anpassung an derzeit nicht antizipierbare Angebotsänderungen (z.B. infolge geänderter Schulanfangs-/schlusszeiten) zugleich Schwankungsbereiche festgeschrieben, innerhalb derer von den Mindeststandards abgewichen werden kann, ohne dass es geänderter Vergütungssätze und / oder erneuter politischer Beschlüsse bedarf,
- zeitlich gleitende Übergänge formuliert, die es allen dann in Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern fahrenden Verkehrsunternehmen ermöglichen, gegenüber dem Status quo überproportional hohe Kostensteigerungen zu vermeiden.

Im Hinblick auf kongruente Betrauungs-, Vergabe- und Vertragslaufzeiten wird die Laufzeit des vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplans / kommunaler Nahverkehrsplans auf den Zeitraum vom 01.08.2019 bis zum 31.07.2029 zehn Jahre festgelegt; zwischenzeitlich notwendige Änderungen bleiben vorbehalten.

## 6.1 ÖPNV-Ziele der Stadt Geldern

Der Aufstellung des vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplans / kommunalen Nahverkehrsplans der Stadt Geldern liegen folgende Zielsetzungen zugrunde:

- Markt-, nachfrage- und systemgerechte Angebotsgestaltung, orientiert an dem mehrstufig differenzierten Bedienungsmodell aus konventionellen Bussen, TaxiBussen und AST (je nach den örtlichen Möglichkeiten zur Einbindung ehrenamtlicher Fahrer auch von BürgerBussen),
- barrierefreie Mobilitätssicherung und sichere Mobilität für alle Bürger\*innen, insbesondere diejenigen, die nicht oder nur unzureichend über MIV-Fahrzeuge verfügen,
- Änderung (pragmatisch: Sicherung) des Modal Split zugunsten ökologischer Mobilitätsformen,
- Sicherung der Finanzierbarkeit durch angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Optimierung der bestehenden ÖPNV-Angebote (u.a. stete Anpassung der Angebote an die tatsächlichen Mobilitäts- und Nachfragestrukturen),
- Sicherung / weitere Verbesserung der ÖPNV-Angebotsqualität,
- Vereinfachung der kommunikativen ÖPNV-Zugänge,
- weitgehende Sicherung der Bus-Bus und Bus-Schiene-Verknüpfungen am Bf Geldern,
- Minderung der Abgasemissionen im ÖPNV,
- Fortschreibung barrierefreier Haltestellen-Infrastrukturen,
- Initiierung / Förderung multimodaler Verknüpfungen,
- Fortführung / Sicherung der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgerschaft,
- Fortführung / Sicherung der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft für den Nachbarrortsverkehr Geldern – Straelen,
- Fortführung / Sicherung der geringen Belastung des Kommunalhaushaltes aus den kommunalen und nachbarörtlichen ÖPNV-Angeboten,
- weitere Positionierung kommunaler ÖPNV-Angebote zu identitätsförderlichen Stadt-Marketing-Attributen.

## 6.2 Erschließungs- und Verbindungsstrukturen

Die im Vergleich zu anderen, ähnlich strukturierten Kommunen gute räumliche und zeitliche Erschließung wird im Status quo fortgeschrieben. D.h.:

- Die radiale Linienführung der StadtLinien SL 1 – SL 8 sowie SL 10 von den Außenorten ins Zentrum entspricht den Mobilitätsstrukturen, eine Änderung ist nicht erforderlich (siehe Anlage 5). Ebenso wird die schleifenförmige Erschließung der SL 9 wie gehabt aufrechterhalten. Bei Einsatz eines größeren Busses und zunehmend mehr Fahrgästen, also auch längeren Fahrgastwechselzeiten wird die Fahrzeit auf Dauer nicht mehr ausreichen, um mit einem Fahrzeug einen wirtschaftlichen Umlauf verwirklichen zu können. Statt eines zweiten Fahrzeugs sind zur Lösung eher Fahrwegschleifen mit gering- bzw. nicht frequentierten Haltestellen zu streichen oder durch andere Linien zu erschließen.
- Ansonsten bedürfen die Haltestellenlagen keiner Korrektur, das Stadtgebiet ist nahezu vollständig räumlich erschlossen; bis auf die zuvor genannte Option auf den Linienweg des Gelderschen wird der Status quo fortgeschrieben.
- Einschließlich der ergänzenden AST-Fahrtenangebote werden die Betriebszeitfenster auf den StadtLinien SL 1 – SL 8 und SL 10 von montags bis samstags ca. 6.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr sowie sonn-/ feiertags von ca. 9.30 Uhr bis ca. 0.30 Uhr sowie auf der StadtLinie SL 9 von montags bis freitags ca. 8.00 Uhr bis ca. 0.30 Uhr und samstags von ca. 9.00 Uhr bis ca. 0.30 Uhr wie in Anlage 5 dokumentiert fortgeschrieben.
- Die Bus-Bus- sowie Bus-Schiene-Verknüpfung am Bf Geldern wird in der bestehenden Form aufrechterhalten; Modifizierungen bleiben vorbehalten.
- Abgesehen von temporären Notwendigkeiten (z.B. durch Baustellen, Kirmesverursacht) können Änderungen der Fahrplanangebote nur durch den ÖPNV-Aufgabenträger veranlasst werden.
- Unabhängig vom Eigen- oder Gemeinwirtschaftlichkeitsstatus können aus Änderungen der Fahrplanangebote resultierende Mehr- oder Minderkosten sowohl durch die konzessionsinnehabenden Verkehrsunternehmen als auch durch den ÖPNV-Aufgabenträger erst dann geltend gemacht werden, wenn das Gesamtvolumen der resultierenden Kosten je Betriebsform Bus, TaxiBus, AST und Jahr um mehr als fünf Prozent über- oder unterschritten wird. Bemessungsgrundlagen sind



- für alle Betriebsformen das Fahrplanangebot zum 01. August 2019,
  - für die Betriebsform Bus die Jahresgesamtsumme aus den Mehr- bzw. Minderkosten (netto)
    - je tatsächlichen Fahrzeugeinsatzstunden nach Standard- und Gelenkbussen sowie
    - je tatsächlichen Betriebskosten je km Laufleistungen nach Standard- und Gelenkbussen,
  - für die Betriebsformen TaxiBus oder AST die Jahresgesamtsumme aus den durch die Maßnahmen resultierenden tatsächlichen, den Auftragsunternehmen vergüteten Mehr- bzw. Minderkosten (netto).
  - Mehr- oder Minderkosten können frühestens ein Jahr und spätestens bis zum Folgejahr des die Mehr- oder Minderkosten begründenden Ereignisses geltend gemacht werden. Einredefreie Forderungen werden nachschüssig beglichen, Abschlagszahlungen können vereinbart werden.
  - Bei Eigenwirtschaftlichkeit begründen Tarif- oder Betriebsmittelkosten-Änderungen keine Ausgleichszahlungen durch den ÖPNV-Aufgabenträger.
- Zur Vermeidung der s.g. „Rosinenpickerei“ (eigenwirtschaftliche Anträge für ertragsstarke Linien und dann verbleibender überteuerter gemeinwirtschaftlicher Angebote) wird das Gesamtangebot der Linien SL 1 – SL 9 einschließlich des TaxiBus- und AST-Verkehrs als **Liniennetz** bzw. **Linienbündel** definiert.
- Die StadtLinie SL 10 fährt bis zum 31.07.2019 im Probebetrieb. Über eine Weiterführung ab dem 01.08.2019 wird der ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Geldern zu gegebener Zeit beschließen.

### 6.3 ÖPNV-Betriebsformen

Der nach Linien zeitlich variierende Einsatz von konventionellen Bussen, nachfragegesteuerten TaxiBussen und AST auf den StadtLinien SL 1 – SL 9 wird gem. Status quo fortgeschrieben.

#### 6.3.1 Fahrzeugqualitäten der Betriebsform Bus

Eingesetzt werden fünf Standard-Linienbusse sowie ein Standard-Gelenkbus (für den Einsatz auf den StadtLinien SL 1 – SL 8), ein Midibus (für den Einsatz auf der StadtLinie SL 9 – de Geldersche) sowie Fahrzeuge des örtlichen Taxi-/ Mietwagen-gewerbes (für den TaxiBus- / AST-Betrieb). Die folgenden Ausführungen definieren Mindeststandards, die ab dem 01. August 2019 erfüllt sein müssen.

Zur Orientierung sei vorab darauf hingewiesen, dass der vorliegende NVP-Entwurf **Kreis Kleve** (in Anlehnung an den in 2017 beschlossenen NVP Kreis Wesel) folgende Fahrzeugstandards festgelegt hat:<sup>68</sup>:

„Das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte darf neun Jahre nicht überschreiten. Für Einsätze außerhalb der Verkehrsspitze darf das Höchstalter der Fahrzeuge auf den Linien in Verantwortung des Kreises Kleve maximal 15 Jahre betragen. Für Einsätze während der Verkehrsspitze sind abweichend dazu 18 Jahre als Höchstalter und 14 Jahre im Durchschnitt der Fahrzeugflotte zulässig“ (ebd. S. 87).

Unter Vorrang aller für die Personenbeförderung geltenden rechtlichen Vorgaben und Richtlinien definiert der ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Geldern für alle Busse, die in seiner Aufgabenträgerschaft eingesetzt werden, folgende **Mindeststandards**:

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen den einschlägigen Vorschriften zur gewerblichen Personenbeförderung sowie den besonderen Anforderungen der EU-Busrichtlinie 2001/85/EG entsprechen.

- **Fahrzeugalter:** Vom Tag der Erstzulassung maximal 15 Jahre; spätestens zum 31.12. des Jahres, in dem dieses Fahrzeughöchstalter erreicht wird, muss das Fahrzeug durch eines ersetzt werden, das den vorgegebenen Kriterien entspricht.
- **Abgasnorm:** Mit Ausnahme des auf der SL 9 eingesetzten MidiBusses (der zur Betriebsaufnahme am 01.08.2019 die Abgasnorm EURO VI erfüllen muss) müssen alle für den Aufgabenträger Stadt Geldern eingesetzten Busse zur Betriebsaufnahme mindestens die Abgasnorm EURO IV erfüllen. Spätestens zum 31.12.2022 muss mindestens ein Fahrzeug zum Erreichen der Abgasnorm EURO VI nachgerüstet bzw. durch eines ersetzt werden, das der Abgasnorm EURO VI entspricht. In jedem Folgejahr muss jeweils spätestens zum 31.12. mindestens ein weiteres Fahrzeug zum Erreichen der Abgasnorm EURO VI nachgerüstet bzw. durch eines ersetzt werden, das der Abgasnorm EURO VI entspricht. Unbesehen dieser Anforderungen müssen die jeweiligen gesetzlichen Abgasvorschriften stets eingehalten werden.
- **Motor / Antrieb:** Die Motor-/ Antriebstechnik wird nicht vorgegeben; empfohlen wird jedoch, auch den Einsatz von (Bio)Gas-, H-, batterieelektrische Antriebe usw. in Erwägung zu ziehen.

<sup>68</sup> NVP-Entwurf Kreis Kleve vom 18.10.2017

- Kapazität:** StandardlinienBusse (12m-Solowagen) müssen zur Beförderung von mindestens 90 Fahrgästen geeignet sein; GelenkBusse (18m-Gelenkwagen) müssen zur Beförderung von mindestens 145 Fahrgästen geeignet sein; MidiBusse müssen zur Beförderung von mindestens 30 Fahrgästen geeignet sein; mindestens 35% der jeweiligen Beförderungskapazitäten müssen Sitzplätze sein.
- Außenausstattung:** Alle Busse müssen einfarbig silbergrau oder weiß sein. Nach Vorgabe des ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Geldern sind beide Fahrzeugseiten mit weißen und die Fahrzeugheckseite mit roten retroreflektierenden Streifen zu versehen.
- Die Kennzeichnung etwaiger Auftragsunternehmers ist auf ein DIN A4-großes Feld neben der Fahrgasteinstiegstür zu begrenzen. Ansonsten sind die Frontseite sowie beide Fahrzeugseiten einschließlich der Fensterflächen von jeglichen Aufdrucken freizuhalten. Allein die Fahrzeugheckseite kann seitens des Verkehrsunternehmens mit Eigen- oder Fremdwerbung versehen werden. Die Werbeinhalte bedürfen der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Aufgabenträgers. Politische und religiöse Werbung usw. sind ausgeschlossen. So der ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Geldern die Front- und Seitenflächen zu Stadtmarketingzwecken nutzen will, veranlasst er auf seine Rechnung die Folierung mit wiederentfernbaren Folien.
- Fahrzeugtüren:** Zum Fahrgastein-/ausstieg müssen die Fahrzeuge jeweils auf der in Fahrtrichtung rechten Seite mit mindestens zwei (bei den Solowagen) bzw. drei (bei den Gelenkwagen) Ein-/Ausstiegstür(en) ausgestattet sein, von denen eine mindestens 1.200 mm breit ist.
- Die erste Tür muss so ausgeführt sein, dass sie vom Fahrerplatz unmittelbar eingesehen werden kann und direkt beim Einstieg Fahrkartenkontrollen und Barverkäufe durchgeführt werden können.
- Die Ausführung der Türen muss
- den barrierefreien Halt (geringe Spaltmaße zwischen Bus-Ein-/ Ausstieg und Bordkante) an Hochbord-Haltestellen sowie
  - den Einbau und den Betrieb von Einstiegshilfen für die Beförderung von Rollstuhlfahrern ermöglichen.

Die konstruktive Ausführung der Türen muss die zum Zeitpunkt der Zulassung geltenden Rechtsvorschriften erfüllen. Ferner müssen die VDV-Schriften 110 (VÖV 8.23.1) "Empfehlungen für automatisch arbeitende, fremdkraftbetätigte Türen in Linienbussen und Straßenbahnfahrzeugen" bezüglich der Betätigung und Nr. 111 (VÖV 6.22.1) „Anforderungen an Überwachungen von fremdkraftbetätigten Türen und Trittstufen in Linienbussen und Straßenbahnfahrzeugen" bezüglich der Sicherheitseinrichtungen beachtet werden. Die Wirkungsbereiche der Sicherheitseinrichtungen müssen für den Fahrgast augenfällig gekennzeichnet sein.

Die Ein-/ Ausstiegsbereiche müssen beleuchtet sein, bei geöffneten Türen müssen auch die Ein-/ Ausstiegsbereiche auf den Warteflächen ausgeleuchtet sein.

Die Außeninformation am Fahrzeug muss an der Frontseite Liniennummer und Fahrtziel, an der in Fahrtrichtung rechten Fahrzeugseite Liniennummer und Fahrtziel sowie an der Heckseite die Liniennummer anzeigen.

Die optischen Einrichtungen zur Präsentation der Außeninformation müssen folgende Kriterien erfüllen: Es sind freiprogrammierbare, alphanumerische Anzeigen vorzusehen. Die Darstellung der Liniennummer erfolgt max. 4-stellig. Eine zweizeilige Anzeige sollte möglich sein.

In der Stadt Geldern wurde ein Bus-Beschleunigungsprogramm zur Ansteuerung von Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet umgesetzt. Zur Nutzung müssen alle Busse mit der entsprechenden Hard- und Software ausgestattet sein. Alle Busse müssen mit Niederflur- und Kneelingtechnik ausgestattet und mindestens 40% der Sitzplätze niveaugleich erreichbar sein.

- Innenausstattung:** Zur Überbrückung des Höhenunterschiedes zwischen Gehweg bzw. Haltestelle und Fahrzeugfußboden und zur Überwindung des horizontalen Abstandes zwischen Bordsteinkante und Fahrzeug müssen die Busse mit je einer manuell zu betätigenden Rampe ausgestattet sein, die mit mindestens 300 kg belastet werden kann. Die Mindestmaße der Rampe betragen in der Breite 1.000 mm und in der Tiefe 800 mm.

Bei einer angenommenen Bordsteinhöhe von 150 mm darf die Steigung der Rampe maximal 12 % betragen. Beim Einbau der Rampe sind die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen, zu beachten. Die Rampe soll möglichst mittig zum Türausschnitt eingebaut sein.

Zur behindertengerechten Ausrüstung der Busse wird auf die VDV-Mitteilung "Anforderungen an einen behindertenfreundlichen ÖPNV, Teil 1: Betrieb nach BOKraft" verwiesen.

Im Einstiegsbereich an der ersten oder der zweiten Tür müssen die Busse eine niveaugleiche Sondernutzungsfläche ausweisen, auf der mindestens ein Rollstuhl bzw. der darin sitzende Mensch verkehrssicher befördert werden kann.

Für den Gelderschen (Bus auf der Stadtlinie 9) müssen die eingesetzten Busse eine mindestens doppelbreite Sondernutzungsfläche ausweisen, so dass mindestens zwei Rollstühle bzw. die darin sitzenden Menschen verkehrssicher befördert werden können.

Zur Erreichung der geforderten Sitzplatzkapazitäten müssen an den angrenzenden Seitenflächen ggf. Klappsitze montiert sein, die je nach Belegung mit Rollstühlen, Kinderwagen, Rollatoren etc. genutzt werden können. Die Sondernutzungsflächen müssen mittels Piktogramm kenntlich gemacht sein.

Die Sitze (ausgenommen Klappsitze) müssen eine mindestens 420 mm breite und 430 mm tiefe Sitzfläche ausweisen.

Alle Busse müssen in ausreichender Zahl und an geeigneten Stellen, idealerweise bodenfrei, mit Haltestangen ausgerüstet sein. Die Beschläge müssen durchgehend verschraubt ausgeführt sein.

Eine durchgängige Festhaltungsmöglichkeit und „Leitfunktion“ für alle Fahrgastgruppen müssen beim Durchgang durch die Busse sichergestellt sein. Halteschlaufen können verwendet werden. Die Haltestangen und die Beschläge im Hauptsichtfeld müssen bzgl. ihrer Farbgestaltung so ausgebildet sein, dass ein hinreichender Kontrast für Fahrgäste mit Sehschwäche vorhanden ist (DIN 32975:2008 – 06 (D)).

Die waagerechten Haltestangen vor den Sitzen sind mit einem auswechselbaren Kinnschutzpolster zu versehen. Es sind ausreichende Haltemöglichkeiten darzustellen.

Haltewunschtaster sind benutzerfreundlich und gut zugänglich an allen senkrechten Haltestangen (ca. 1200 bis 1400 mm über Fahrzeugboden), im Bereich der Sondernutzungsfläche und am ersten Sitz links hinter dem Fahrer anzubringen. Am Rollstuhlplatz muss ein Betätigungsschalter mit Rollstuhlfahrer-Piktogramm (15 cm<sup>2</sup> Fläche) installiert sein. Alle Taster müssen sich farblich von ihrer Umgebung absetzen und deutlich erkennbar sein.

Die Inneninformationen im Fahrzeug muss dynamisch den Linienverlauf und die nächsten Haltestellen sowie den bestätigten Haltewunsch „Stopp“ bzw. „Wagen hält“ anzeigen

Ergänzend müssen alle Busse mit einer zur Fahrgastinformation geeigneten Audioanlage ausgestattet sein.

Für den Fahrkartenverkauf im Fahrzeug müssen entsprechende Verkaufseinrichtungen (Zahl Tisch, Fahrkartendrucker, Kontrollgeräte usw.) installiert sein.

- **Haltestellen:** Die Beschilderung der Haltestellen ist (einschließlich der retroreflektierenden Ausführung außerorts) in Form, Inhalt und Layout in der heutigen Form beizubehalten.
- **Aushangfahrpläne:** Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen sind in Form, Inhalt und Layout in der heutigen Form beizubehalten. Bei Orientierung an den Layout-Vorgaben des VRR sind ortsspezifische Merkmale (mindestens das Signet der „Land-lebenstadt“) mit aufzudrucken. Erweiterungen (z.B. in Form von Umgebungsplänen) können ergänzt werden.
- **Sonstiges:** Der MidiBus muss nach Länge, Überhängen und Breite den Linienweg der SL 9 straßenräumlich und zeitgerecht befahren können; straßenbauliche /-nutzungs-Änderungen sind nicht vorgesehen.  
Bei der Fahrzeug(ersatz)beschaffung sind etwaige Fördermöglichkeiten auszuschöpfen, so dass ggf. vorzeitig und ohne Mehrkosten nach Alter, Ausstattung und Abgasnormen höherwertige Busse eingesetzt werden können.



Abb. 6.3-1: Aktuelle und zukünftige Haltestellen-Schilder und Aushangpläne (Bilder: SDG-V)

### 6.3.2 Fahrzeugqualitäten der Betriebsformen TaxiBus und AST

Bei den TaxiBussen und AnrufSammeltaxen (AST) gibt es über die einschlägigen rechtlichen Vorschriften hinaus allein die Festschreibung, dass weiterhin vier- bis achtsitzige Taxis / Mietwagen eingesetzt werden. Eine besser erkennbare und betriebspraktisch händelbare Fahrzeugkennzeichnung ist vorzusehen.

### 6.3.3 Fahrzeuginstandhaltung /-reinigung

Verschmutzungen und Beschädigungen, die eine ordnungsgemäße und sichere Personenbeförderung beeinträchtigen, sind unverzüglich zu beseitigen; ggf. ist ein Ersatzfahrzeug einzusetzen.

Am Ende jedes Umlaufs, spätestens jedoch zur Pause haben die Fahrer\*innen grobe Verschmutzungen oder Abfälle zu beseitigen.

## 6.4 Betriebliche Voraussetzungen

Alle Verkehrsunternehmen (nebst deren Unterauftragnehmer), die in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern Verkehrsleistungen erbringen, müssen jederzeit alle dazu notwendigen rechtlichen Voraussetzungen erfüllen.

Dazu zählen auch die rechtlichen Vorgaben zur Einhaltung der tariflichen Entlohnung, Gleichstellung etc. sowie die allgemeinen und besonderen Vertragsbedingungen der Stadt Geldern.

### **6.4.1 Anforderungen an das Fahrpersonal**

Für die Fahrer\*innen gilt neben den formalrechtlichen Voraussetzungen zur gewerblichen Personenbeförderung sowie den Vorgaben der Fahrpersonalverordnung (FeV) folgendes Anforderungsprofil:

- Deutschkenntnisse in Wort und Schrift,
- tarifkundig,
- zuverlässig,
- ordentlich gekleidet,
- mit typischen Fahrgastkonflikten und Deeskalationsstrategien vertraut,
- sensibilisiert für besondere Fahrgastbelange (sehr junge Schüler\*innen, Mobilitätsbeeinträchtigte etc.),
- geübt in fahrdynamisch verträglicher Fahrweise (u.a. Vermeidung ruckartiger Beschleunigungs-/ Bremsvorgänge),
- freundlich und hilfsbereit (insbes. bei Ein-/ Ausstiegen),
- geschult und mind. einmal jährlich zu den genannten Kriterien fortgebildet.

### **6.4.2 Betriebssteuerung / Fahrzeug-Management**

Für alle Verkehrsunternehmen, die in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern Verkehrsleistungen erbringen, wird eine qualifizierte Betriebssteuerung vorausgesetzt. Dazu zählen die funktechnische oder telefonische Erreichbarkeit der Fahrer bzw. Fahrzeuge, insbesondere in den Fällen betrieblicher Störungen, einzuhaltender Anschlusssicherung usw.

Bei Fahrzeugausfällen sind binnen 30 Min. vor Ort gleichwertige Fahrzeuge einzusetzen.

Über die Betriebsstörungen und deren Ursachen ist Buch zu führen. Ggf. ist der ÖPNV-Aufgabenträger unverzüglich zu informieren und die Beseitigung der Ursachen zu initiieren.

Ein rechnergestütztes Leitsystem ITCS (Intermodal Transport Control System) wird nicht gefordert! So es seitens der Verkehrsunternehmen eingesetzt wird, sind die technische Mindestvoraussetzung der VDV-Spezifikationen für die betriebsübergreifende Informationsübermittlung (VDV-Richtlinien 453 und 454) zu erfüllen.



### **6.4.3 Disposition nachfragegesteuerter ÖPNV-Betriebsformen**

TaxiBus- und AST-Verkehre bedürfen der vorherigen (telefonischen) Anmeldung. Die diesbezüglich betriebsführenden Verkehrsunternehmen haben dafür Sorge zu tragen, dass

- eine geeignete Festnetz-Rufnummer unterhalten wird,
- unter dieser Rufnummer mindestens 30 Minuten vor der je Betriebstag ersten und letzten Fahrplanfahrt Fahrten angemeldet werden können,
- die Anmeldungen zu wirtschaftlich sinnvollen Fahraufträgen disponiert werden,
- die ordnungsgemäße und prüffähige Durchführung, Dokumentation und Abrechnung der durchgeführten Fahrten sichergestellt ist; eine Software-Unterstützung ist sinnvoll, wird jedoch nicht verlangt.

Zu diesem Zweck sind sowohl für das Dispositions- als auch für das Fahrpersonal Schulungsunterlagen zu erstellen und anhand dieser nach Bedarf Schulungen durchzuführen.

### **6.4.4 Tarif und Vertrieb**

Alle Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern erbringen, sind zur Anwendung des VRR-Tarifs einschließlich aller Implikationen (Mobilitätsgarantie etc.) verpflichtet. Desgleichen müssen sie am Einnahmen-Aufteilungsverfahren des VRR teilnehmen.

Im Innenstadtbereich der Stadt Geldern müssen diese Verkehrsunternehmen, mindestens eine personalbesetzte und barrierefrei erreichbare Vertriebsstelle unterhalten, die mindestens montags bis donnerstags zwischen ca. 8.00 Uhr und 16.00 Uhr sowie freitags zwischen ca. 8.00 Uhr und ca. 12.30 Uhr geöffnet ist.

Dort muss das gesamte, im VRR angebotene Ticket-Sortiment käuflich erwerbbar sein. Dazu zählt auch das Management zur Abwicklung von Abo-Anträgen sowie des Ticket-Ersatzes. Ebenfalls sind dort alle das Bedienungsgebiet betreffenden gedruckten VRR-Fahrgastinformationen zur Fahrgastmitnahme vorzuhalten.

Die Vertriebsstelle fungiert auch als Fundbüro, in dem Fahrgäste ihre aufgefundenen Gegenstände abholen können.

Darüber hinaus müssen Einzel- und Mehrfahrten-Fahrkarten bei den Fahrer\*innen erworben werden können.

### **6.4.5 Beschwerde-Management**

Für den ÖPNV-Aufgabenträger ist es wichtig zu wissen, worüber sich die Kund\*innen wie häufig beschweren und in welcher Zeit wie Abhilfe geschaffen wurde. Alle Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen in Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern erbringen, müssen

- montags bis donnerstags zwischen 8.00 Uhr und 17.00 Uhr sowie freitags zwischen 8.00 Uhr 12.30 Uhr in der (barrierefrei erreichbaren) Vertriebsstelle Geldern persönlich, telefonisch ggf. auch an einem anderen Ort sowie (ohne zeitliche Befristung) via Internet erreichbar sein und
- eine qualifizierte (nach Vorgaben des ÖPNV-Aufgabenträgers anzulegende) Dokumentation vornehmen und darüber Nachweis zu führen (siehe Pkt. 6.4.8).

### **6.4.6 Schulisches Mobilitäts-Management**

Weiterhin wird der ÖPNV in der Stadt Geldern maßgeblich von der Schülerbeförderung bestimmt sein. Die kurzwegigen Abstimmungsstrukturen mit Schulträgern und Schulen müssen weiterhin zur angebotsstrukturellen und wirtschaftlichen Optimierung der Beförderungsstrukturen beitragen. Die insofern bewährten Abstimmungsprozedere zwischen Schulträgern / Schulen und Verkehrsunternehmen sollen unbedingt fortgeführt werden. Das gilt umso mehr als die dynamischen Schulstrukturentwicklungen allerorten nur durch wechselseitige Abstimmungen zu funktionalen und wirtschaftlichen Ergebnissen führen.

### **6.4.7 Information / Akzeptanzförderndes Marketing**

Die jederzeitige Verfügbarkeit aller Fahrplan- und Tarif-Informationen online und per App beim VRR (Elektronische Fahrplanauskunft – EFA) wird fortgeschrieben. Dazu müssen alle Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern erbringen, alle notwendigen Informationen zeitgerecht übermitteln. Zudem werden die entsprechenden Informationen auch auf der Homepage der Stadt Geldern bereitgestellt bzw. dort verlinkt. Eine weitere Verpflichtung richtet sich auf die zeitgerechte Übermittlung der Inhalte / Vorlagen zur Herausgabe des VRR-Fahrplanbuches. Die Veröffentlichung weiterer Fahrgastinformationen ist unbenommen.

Darüber hinaus müssen die Verkehrsunternehmen in der (barrierefrei erreichbaren) Vertriebsstelle Geldern zu den vorgenannten Geschäftszeiten persönlich und telefonisch erreichbar sein. Das Personal muss mit dem Gegenstand fachlich vertraut und in Sachen Kundenkontakte geschult sein.

Die Aushanginformationen an den Haltestellen werden in der heutigen Form und Qualität fortgeführt. Bei fehlenden oder nicht lesbaren Aushang-Informationen ist binnen Wochenfrist für den korrekten Zustand Sorge zu tragen. Hinsichtlich der Barrierefreiheit sind die Fahrplankästen ggf. in geringerer Höhe zu montieren.

Auch in Sachen Fahrgastinformation ist den besonderen Belangen der Menschen mit Behinderungen Rechnung zu tragen. Solange nicht alle Nutzungsstrukturen barrierefrei sind, muss in allen Informationsmedien auf bestehende Einschränkungen hingewiesen werden.

Zur Akzeptanzförderung werden auch zukünftig alle Busse, mit denen in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern Verkehrsleistungen erbracht werden, mit den von der Stadt vorgegebenen und beigegebenen Folierungen versehen. Für die TaxiBusse und AST sollen beleuchtete Kennzeichen beschafft werden, anhand derer sie - eindeutiger als bisher - als ÖPNV-Angebote der Stadt Geldern erkennbar sind.

Marketing erzeugt Aufmerksamkeit und trägt zur Kundenakquisition /-bindung, folglich auch zur Einnahmensicherung / Kostenentlastung bei. Dafür sind seitens der in Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern tätigen Verkehrsunternehmen jährlich mindestens 5.000 € aufzuwenden. Formen und Inhalte sind vorab mit der Stadt Geldern abzustimmen, die entsprechenden Ausgaben auf Verlangen nachzuweisen.

#### **6.4.8 Kontrollen / Berichtspflicht**

Alle Verkehrsunternehmen, die in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern Verkehrsleistungen nach dem PBefG erbringen, sind verpflichtet, die Einhaltung der in Kap. 6 festgelegten Kriterien selbst zu kontrollieren sowie dem ÖPNV-Aufgabenträger einmal jährlich jeweils zum Ende des ersten Quartals schriftlich über Durchführung und Ergebnisse zu berichten. Mit Vergleich zum jeweiligen Vorjahr sind Mindest-Inhalte:

- Angebot (Modifizierungen bei Betriebszeiten, Betriebsformen, Fahrtenhäufigkeiten etc.),
- Nachfrage nach Linien und Betriebsformen,
- ggf. eingesetzte Unterauftragnehmer (Änderungen, Begründungen),
- eingesetzte Fahrzeuge (Zahl, Alter, Emissionsklassen, technische Änderungen etc.),
- Mitarbeiter-Schulungen (Termine, Inhalte),
- Betriebsablauf-Störungen und deren Beseitigung,
- Pünktlichkeit / Anschluss-Verluste,
- Verkehrsunfälle,

- Technische Fahrzeug-Schäden /-Ausfälle (Gründe, Ersatz, Reaktionszeiten),
- Vandalismus-Schäden an / in Fahrzeugen und deren Behebung (nebst Reaktionszeiten),
- Fahrzeugreinigung (Intervalle),
- Fahrkartenkontrolle (Zeiten, Ergebnisse),
- Beschwerden (Art, Häufigkeiten, Reaktionen, Reaktionszeiten).

Soweit als möglich, sind quantitative (ausnahmsweise oder ergänzend auch deskriptive) Nachweise zu führen.

Darüber hinaus kann der ÖPNV-Aufgabenträger jederzeit eigene Kontrollen veranlassen. Dazu ist den beauftragten Personen während der Betriebszeiten zu allen für die Verkehrsdurchführung relevanten Bereichen (insbes. Betriebshöfe und Fahrzeuge) Zugang / Mitfahrt und Einsicht zu allen für die verkehrliche Durchführung notwendigen Unterlagen zu gewähren.

## **6.5 Haltestellen**

Wie bereits festgestellt, sind die Haltestellen in der Stadt Geldern sehr gut ausgebaut. Sie wurden im Zuge der Haltestellenbauprogramme kategorisiert in

- Zentrale Umsteige-Haltestellen mit hoher Frequentierung,
- Haltestellen mit hoher (Einstiegs-)Frequentierung sowie
- Unterwegshaltestellen mit geringer / sporadischer (Ausstiegs-)Frequentierung,
- Haltestellen im Verlauf der SL 9, an denen bei Bedarf stets die Fahrer\*innen Ein-/ Ausstiegshilfe leisten, sowie
- Haltestellen, die allein von TaxiBussen / AST angefahren werden (und bei denen insofern auch das Fahrpersonal für Ein-/ Ausstiegshilfen zur Verfügung steht).

Für die folgenden Ausführungen zum barrierefreien Ausbau ist zu beachten, dass die Verkehrsunternehmen allein für die Kennzeichnung der Haltestellen (StVO-Zeichen 224) und die Fahrgastinformation zuständig sind. Alle anderen baulichen Anlagen sind Sache der Straßenbaulastträger, hier zumeist der Stadt Geldern.

Zwar hat der Haltestellenbau nicht unmittelbar mit dem betrieblichen Angebot zu tun (insofern ist er für Umfang und Qualität des Leistungsangebotes nicht relevant), gesetzliche Vorgabe ist es jedoch, dass in Nahverkehrsplänen – hier äquivalent: dem ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunalen Nahverkehrsplan – Aussagen darüber zu formulieren sind,

- wie bis 2022 Barrierefreiheit hergestellt werden soll,
- welche Haltestellen mit welchen Begründungen und wann nach 2022 ausgebaut werden sollen und
- welche Haltestellen mit welchen Begründungen vom barrierefreien Ausbau bis auf Weiteres ausgenommen bleiben sollen.

### **6.5.1 Barrierefreier Ausbau**

Die in Kap. 6.5 genannte Kategorisierung wird auch dem vorgeschriebenen barrierefreien Ausbau zugrunde gelegt. Demgemäß sollen sowohl die zentralen Umsteige-Haltestellen als auch die Haltestellen mit hoher Frequentierung in Gänze barrierefrei ausgebaut werden.

Bei den Unterwegs-Haltestellen mit geringer / sporadischer Frequentierung ist von Fall zu Fall zu entscheiden: Sind im Umfeld Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs-, Versorgungs-, Einkaufs- und / oder Freizeitstätten, insbesondere von Mobilitätsbeeinträchtigten identifiziert, bedarf es des barrierefreien Ausbaus, ist dies nicht der Fall, kann darauf bis auf Weiteres verzichtet werden. Zu beachten ist, dass in jedem Fall verkehrssichere (ggf. auch barrierefreie) Zu- und Abgangswegen sowie (möglicherweise auch witterungsgeschützte) Haltestellenaufenthalte gewährleistet sein müssen.

Aufgrund der unmittelbaren und verpflichtenden Ein-/ Ausstiegshilfen auf der SL 9 sowie im TaxiBus- und AST-Betrieb kann auf den barrierefreien Ausbau der diesbezüglichen Haltestellen verzichtet werden. Bei geänderten Rahmenbedingungen wird schnellstmöglich Abhilfe geschaffen.

Grundsätzlich sind die Maßnahmen unter den Vorbehalt einer hinreichenden finanziellen Co-Finanzierung / Förderung durch den Bund, das Land oder Dritte gestellt.

Tabelle 6.5-1 (siehe nächste Seite) zeigt eine Zusammenfassung; Details sind der Auflistung in Anlage 4 zu entnehmen.

Sieben der insgesamt 231 Haltestellen im Stadtgebiet Geldern sind bereits in Gänze barrierefrei ausgebaut, bei einer weiteren fehlt lediglich der quer zur Bordsteinkante einzubauende taktile Auffindestreifen. Insgesamt 44 Haltestellen weisen allein Hochborde aus (taktile Längs- und Querstreifen fehlen). Bei der weitaus überwiegenden Zahl der Haltestellen (179 von 231) fehlen jegliche Merkmale barrierefreier Gestaltung.

Hochbord	Taktile Leitstreifen	Takt. Quer-/ Auffindestreifen, Aufmerksamkeitsfeld	Anzahl
ja	ja	ja	7
ja	ja	nein	1
ja	nein / vorbereitet	nein / vorbereitet	44
nein	vorbereitet	nein	10
nein	nein	nein	169
<b>Summe</b>			<b>231</b>

Tab. 6.5-1: Übersicht zum Stand barrierefrei ausgebauter Haltestellen

Nach den in Kap. 6.5 genannten Kriterien sollen bis 2022 nicht alle, sondern zunächst „nur“ Haltestellen nach ihrer besonderen Bedeutung im Netz und / oder hoher Frequentierung barrierefrei ausgebaut werden. Dazu zählen partiell auch Unterwegs-Haltestellen im Umfeld von Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs-, Versorgungs-, Einkaufs und / oder Freizeitstätten sowie solche Haltestellen, in deren Umfeld mobilitätsbeeinträchtigte Menschen identifiziert sind.

Wie in Anlage 4 dokumentiert handelt es sich in der Summe um 80 Haltestellen, die bis 2022 barrierefrei nachgerüstet bzw. ausgebaut werden sollen.

Über die Priorisierung der Maßnahmen (ggf. im Zusammenhang mit kombinierbaren Straßenbaumaßnahmen) ist im Zuge der Einplanung zu entscheiden.

Bei den verbleibenden 144 Haltestellen, die auch nach 2022 bis auf Weiteres nicht barrierefrei ausgebaut werden sollen, handelt es sich um die bereits beschriebenen Haltestellen

- mit geringer / sporadischer (Ausstiegs-)Frequentierung,
- auf der StadtLinie 9, weil das Fahrpersonal (ggf. mit betätigter Klapprampe) zur aktiven Ein-/ Ausstiegshilfe verpflichtet ist, sowie um Haltestellen,
- die allein von TaxiBus-/ AST-Pkw angefahren werden (und bei denen insofern auch das Fahrpersonal Ein-/ Ausstiegshilfen leistet).

Sofern sich für einzelne dieser Haltestellen barrierefreier Umbaubedarf herausstellt (z.B. weil um Haltestellenumfeld mobilitätsbeeinträchtigte und auf die ÖPNV-Nutzung angewiesene Menschen zugezogen sind), werden sobald als möglich entsprechende Umbauten herbeigeführt; übergangsweise kommen spezielle Fahrdienste oder gesonderte TaxiBus-/ AST-Fahrtenangebote in Betracht.<sup>69</sup>

### **6.5.2 Haltestellen-Unterhaltung /-Wartung**

Die Stadt Geldern unterhält die Flächen sowie die sonstigen Aufbauten (Witterungsschutz, Abfallbehälter) und sorgt für deren Reinigung, Entleerung und etwaig notwendiger Ersatzgestellung.

Für die Haltestellenbeschilderung sowie die Fahrgastinformation an den Haltestellen (Mast, Schild, Fahrplankasten, Aushanginformation) nebst der damit einhergehenden Verkehrssicherungspflicht sind die Verkehrsunternehmen zuständig, die in Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern öffentliche Verkehrsleistungen erbringen. Dazu zählen auch die unverzügliche Ersatzgestellung bei Diebstahl, Vandalismus usw. sowie die Einbringung abhanden gekommener, unleserlicher oder aktualisierter Fahrgastinformation. Nach Layout, Inhalten und Bauart sind die Vorgaben des ÖPNV-Aufgabenträgers zu beachten, wie sie im Status quo existieren bzw. beschrieben sind.

Die funktionstüchtige Unterhaltung der DFI-Anzeiger an den Haltestellen Geldern Bf und Geldern Markt zählt zu den Aufgaben der Verkehrsunternehmen, die in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern ÖPNV-Verkehrsleistungen erbringen. Bestandteile sind die Sicherung

- der Stromversorgung,
- der Hard- und Softwarefunktionen nebst erforderlicher Updates,
- die regelmäßige Wartung sowie
- die zeitnahe Eingabe z.B. von Verspätungsbegründungen oder anderen, für die Fahrgäste wichtigen Ergänzungsinformationen.

Temporäre betriebliche Änderungen (insbes. baustellenbedingt geänderte Linienwege und / oder Fahrzeiten) sind stationär (Abdeckung der vorübergehend nicht mehr angefahrenen Haltestellen, Errichtung von Behelfshaltestellen) und in Sachen Kundeninformation fachgerecht umzusetzen. Bestandteile sind auch die notwendigen Abstimmungen mit Ordnungsbehörden und Baulastträgern sowie die temporär geänderten Fahrgastinformationen in allen Kommunikationsmedien.

---

<sup>69</sup> Bei temporären Ersatzhaltestellen (z.B. infolge von Baumaßnahmen oder Veranstaltungen) muss den Kriterien der Barrierefreiheit ebenfalls nicht entsprochen werden.

## **6.6 Zuwiderhandeln / Nichterfüllung**

Alle Verkehrsunternehmen, die in Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern öffentliche Verkehrsleistungen erbringen, müssen den in Kap. 6 formulierten Kriterien / Anforderungen entsprechen. Wiederholt abgemahnte Nichterfüllungen auch nur einzelner Kriterien / Anforderungen begründen entsprechende Mitteilungen an die Genehmigungsbehörde mit dem Ziel, die Genehmigungserteilung zu widerrufen und ein anderes Verkehrsunternehmen, das mit dem bestehenden Verkehrsunternehmen in keinerlei Beziehung steht, zu beauftragen.

## **6.7 Investitionsplanung / voraussichtlicher Finanzbedarf**

Hinsichtlich des Betriebs ist davon auszugehen, dass die heutigen Kosten mit Preisanpassungen fortgeschrieben werden können. Zwar sind Kostensteigerungen insbesondere aus der Beschaffung höherwertiger Busse zu unterstellen, weshalb hier eine moderate Anpassung vorgesehen ist. Andererseits kann gegenüber dem Status quo bis auf Weiteres auf den Einsatz eines Busses verzichtet werden, so dass von diesbezüglich entsprechenden Kostenminderungen auszugehen ist.

Kostensteigerungen gegenüber den aktuellen Vergütungssätzen für die Auftragsunternehmen sind aus der allgemeinen Kostenentwicklung zu erwarten. Diese werden wiederum kompensiert durch allgemeine jährliche Fahrpreissteigerungen. Relativ unwägbare bleiben allerdings die Schwankungen aus der seitens des VRR berechneten Einnahmenaufteilung.

Unbesehen dessen sind trotz öffentlicher Förderung weiterhin auch die Kosten aus dem laufenden Haltestellenbauprogramm sowie aus Nachrüstungen zum barrierefreien Ausbau bestehender Haltestellen zu kalkulieren.

Unter Zugrundelegung mittlerer Längen- und Flächenmaße je Haltestelle sowie bis 2022 fortgeschriebener Baukosten errechnet sich für die bis 2022 vor- und nachrangig auszubauenden Haltestellen ein Kostenvolumen von rd. 860.000 €. Darin nicht enthalten sind Umbaukosten für den barrierefreien Ausbau von Zu-/ und Abgangswegen (u.a. Herstellung befestigter Oberflächen, Versetzen von Aufbauten, Errichtung von Querungshilfen), über deren Notwendigkeit und Umfang im Zuge der Einplanungsanträge zu entscheiden sein wird. Unterstellt man diesbezüglich sowie an Planungskosten in der Summe noch einmal 300.000 €, so wird selbst bei der Kostenverteilung auf die Jahre 2019, 2020 und 2021 ersichtlich, dass die Maßnahmen-Realisierung grundsätzlich unter den Vorbehalt einer hinreichenden finanziellen Co-Finanzierung / Förderung durch den Bund, das Land oder Dritte zu stellen ist. Bei Annahme der bislang üblichen Förderquote von rd. 85 % beträgt das Investitionsvolumen für die Stadt Straelen über drei Jahre im Mittel jährlich rd. 60.000 €.



## **7 Prüfaufträge**

Die Prüfaufträge sind für Umfang und Qualität des Leistungsangebotes nicht relevant. Gleichwohl soll untersucht werden, ob und inwieweit mit den nachfolgend aufgeführten Maßnahmen mehr Menschen zur ökologischen Nahmobilität motiviert werden können und so eine weitere Förderung des Klimaschutzes erzielt werden kann. Einige der genannten Maßnahmen haben Referenzpotenzial über die Stadtgrenzen Geldern hinaus. Insofern sind im Vorfeld stets Fördermöglichkeiten sowohl für die Untersuchungen als auch für die praktische Erprobung zu prüfen.

### **7.1 Betriebliche Anschluss-Sicherung**

Aufgrund der zahlreichen verschiedenen Verkehrsunternehmen, die in Geldern ÖPNV-Leistungen erbringen, ist die Anschluss-Sicherung von einer Linie auf eine andere nach wie vor unzureichend: Eine überbetriebliche Erreichbarkeit der Fahrzeuge zur Anschluss-Sicherung fehlt. Abhilfe ist nicht in Sicht. Je geringer die Fahrtenhäufigkeit, desto wichtiger sind jedoch sichere Anschlüsse. Die DFI am Bahnhof bietet zumindest Orientierungen auch für das Fahrpersonal. Mehr ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen derzeit nicht leistbar.

Der entsprechende Prüfauftrag lautet: In Zusammenarbeit mit dem Kreis Kleve sollen wirtschaftliche technische Lösungen eruiert und ggf. herbeigeführt werden.

### **7.2 Angewandtes und erweitertes Ticket-Sortiment**

Als Prüfauftrag wird formuliert, die Möglichkeiten einer JobTicket-Einführung sowohl für die Verwaltung als auch für soziale Gemeinschaften (Dorfgemeinschaften, Vereine etc.) zu untersuchen. Auch solche Konzepte können zur MIV-Minderungen, folglich auch zum Klimaschutz beitragen.

Da es Tickets für soziale Gemeinschaften noch nicht gibt, würde ein solches Projekt nicht nur unmittelbaren Nutzwert entfalten, sondern NRW-weit Aufmerksamkeit für die Stadt Geldern erzeugen. Mit einer Projektskizze sollten zunächst entsprechende Fördermöglichkeiten eruiert werden.

### **7.3 Vertriebs-Optimierung**

Hinsichtlich der einredefreien, funktionalen Vertriebsstrukturen wird als weiterer Prüfauftrag formuliert, die Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Bündelung der Vertriebsstrukturen mit anderen (kommunalen) Verkehrsunternehmen zu untersuchen.

## 7.4 Beschwerde-Management

Es ist zu prüfen, ob und inwieweit hinsichtlich des Beschwerdemanagements eine synergetische Lösung mit der Stadt Straelen herbeigeführt werden kann. Darüber hinaus sind mit dem Kreis Kleve kreisweit-einheitliche Lösungen zu eruieren.

## 8 Eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge

Alle in Kap. 6 genannten Kriterien / Anforderungen müssen auch dann erfüllt werden, wenn Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge für die in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern zu erbringenden / erbrachten Verkehrsleistungen stellen.

Eigenwirtschaftlichkeit muss

- für das Gesamtangebot (Liniennetz /-bündel) und
- zu Beginn der Betriebsaufnahme bestehen,
- für zehn Jahre zugesichert werden und
- gegenüber der Genehmigungsbehörde nachgewiesen sein.

Wenn einem Verkehrsunternehmen Linienverkehrsgenehmigungen auf der Grundlage eines eigenwirtschaftlichen Betriebs der Linien und damit ohne einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt wurden, steht diesem im Falle dennoch eintretender Verluste beim Betrieb dieser Linien kein Anspruch auf eine Verlustabdeckung oder einen Zuschuss durch den Aufgabenträger zu. Dieser darf auch keine Zahlungen an das Verkehrsunternehmen leisten, da es hierfür mangels eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages keine Rechtsgrundlage gibt.<sup>70</sup>

Daher können auch Dritte, denen die Betriebsführung für den genehmigten Verkehr mit Genehmigung der Bezirksregierung übertragen wurde, keine Ansprüche gegen den Aufgabenträger geltend machen.<sup>71</sup>

---

<sup>70</sup> Eine solche Zahlung würde eine unzulässige Beihilfe darstellen.

<sup>71</sup> Im Übrigen bedarf es für die Übertragung der Betriebsführung nur der Genehmigung der Bezirksregierung, § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG. Der Aufgabenträger ist hierbei nicht zu beteiligen. Dem Genehmigungsinhaber bliebe nur die Möglichkeit, einen Antrag auf die Entbindung von der Betriebspflicht zu stellen, § 21 Abs. 4 PBefG.

## **9 Nahverkehrskonzept für den Nachbarortsverkehr Geldern - Straelen**

Die in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen befindlichen und von der NIAG eigenwirtschaftlich betriebenen Linien 35 und 69 werden in der bestehenden Angebotsstruktur (Betriebszeiten, Betriebsformen, Fahrtenhäufigkeiten) fortgeschrieben (siehe Anlage 6), gemeinwirtschaftliche Auflagen nicht erteilt.

Angebotsänderungen, insbesondere wenn dadurch der Eigenwirtschaftlichkeitsstatus aufgehoben wird, bedürfen vorheriger gemeinsamer bzw. gleichlautender politischer Beschlüsse der gemeinsamen ÖPNV-Aufgabenträger Geldern und Straelen.

Für den Fall, dass die NIAG auf eine Wiedererteilung / Verlängerung der bis zum 31.12.2019 bestehenden eigenwirtschaftlichen Genehmigungen für die Linien 35 und 69 verzichtet, werden die Verkehrsleistungen auf den Linien 35 und 69 in Abstimmung mit der Stadt Straelen EU- und vergaberechtskonform neu ausgeschrieben.

In jedem Fall müssen zur Weiterführung des Nachbarortsverkehrs Geldern – Straelen folgende Mindeststandards erfüllt sein:

Im Hinblick auf kongruente Betrauungs-, Vergabe- und Vertragslaufzeiten wird die Laufzeit des vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplans / kommunalen Nahverkehrsplans für den Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen auf den Zeitraum vom 01.08.2019 bis zum 31.07.2029 festgelegt; zwischenzeitlich notwendige Änderungen bleiben vorbehalten.

### **9.1 Gemeinsame ÖPNV-Ziele der für den Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Geldern und Stadt Straelen**

Der Aufstellung des vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplans / kommunalen Nahverkehrsplans für den Nachbarortsverkehr Geldern - Straelen liegen folgende Zielsetzungen zugrunde:

- Markt-, nachfrage- und systemgerechte Angebotsgestaltung, orientiert an dem mehrstufig differenzierten Bedienungsmodell aus konventionellen Bussen TaxiBussen und AST (je nach den örtlichen Möglichkeiten zur Einbindung ehrenamtlicher Fahrer auch BürgerBussen),
- barrierefreie Mobilitätssicherung und sichere Mobilität für alle Bürger\*innen, insbesondere diejenigen, die nicht oder nur unzureichend über MIV-Fahrzeuge verfügen,
- Änderung (pragmatisch: Sicherung) des Modal Split zugunsten ökologischer Mobilitätsformen,

- Sicherung der Finanzierbarkeit durch angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Optimierung der bestehenden ÖPNV-Angebote (u.a. stete Anpassung der Angebote an die tatsächlichen Mobilitäts- und Nachfragestrukturen),
- Sicherung / weitere Verbesserung der ÖPNV-Angebotsqualität,
- Vereinfachung der kommunikativen ÖPNV-Zugänge,
- weitgehende Sicherung der Bus-Bus und Bus-Schiene-Verknüpfungen am Bf Geldern,
- Minderung der Abgasemissionen im ÖPNV,
- Fortschreibung barrierefreier Haltestellen-Infrastrukturen,
- Initiierung / Förderung multimodaler Verknüpfungen,
- Fortführung / Sicherung der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgerschaft,
- Fortführung / Sicherung der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft für den Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen,
- Fortführung / Sicherung der geringen Belastung des Kommunalhaushaltes aus den kommunalen und nachbarörtlichen ÖPNV-Angeboten,
- weitere Positionierung kommunaler ÖPNV-Angebote zu identitätsförderlichen Stadt-Marketing-Attributen.

## **9.2 Erschließungs- und Verbindungsstrukturen**

Die gute räumliche und zeitliche Erschließung der Nachbarortslinien 35 und 69 wird gemäß Status quo fortgeschrieben.

Abgesehen von temporären Notwendigkeiten (z.B. durch Baustellen, Kirmes verursacht) können Änderungen der Fahrplanangebote im Nachbarortsverkehr Geldern-Straelen nur gemeinsam durch die beiden ÖPNV-Aufgabenträger veranlasst werden.

Unabhängig vom Eigen- oder Gemeinwirtschaftlichkeitsstatus können aus Änderungen der Fahrplanangebote resultierende Mehr- oder Minderkosten sowohl durch die konzessionsinnehabenden Verkehrsunternehmen als auch durch die beiden ÖPNV-Aufgabenträger erst dann geltend gemacht werden, wenn das Gesamtvolumen der resultierenden Kosten je Betriebsform Bus, TaxiBus, AST und Jahr um mehr als fünf Prozent über- oder unterschritten wird.

Bemessungsgrundlagen sind

- für alle Betriebsformen das Fahrplanangebot zum 01. August 2019,
- für die Betriebsform Bus die Jahresgesamtsumme aus den Mehr-Kosten
  - je tatsächlichen Fahrzeugeinsatzstunden nach Fahrzeugart (Klein- bzw. Midi-Bus, Standard- und Gelenkbus)
  - sowie
  - je tatsächlichen Betriebskosten je km Laufleistungen nach Fahrzeugart (Klein- bzw. MidiBus, Standard- und Gelenkbus),
- für die Betriebsform TaxiBus die Jahresgesamtsumme aus den durch die Maßnahmen resultierenden tatsächlichen, den Auftragsunternehmen vergüteten Mehrkosten (netto).
- Mehr- oder Minderkosten können frühestens ein Jahr und spätestens bis zum Folgejahr des die Mehr- oder Minderkosten begründenden Ereignisses geltend gemacht werden. Einredefreie Forderungen werden anteilig durch beide ÖPNV-Aufgabenträger nachschüssig beglichen, Abschlagszahlungen können vereinbart werden.
- Bei Eigenwirtschaftlichkeit begründen Tarif- oder Betriebsmittelkosten-Änderungen keine Ausgleichszahlungen durch die beiden ÖPNV-Aufgabenträger.

Zur Vermeidung der s.g. „Rosinenpickerei“ (eigenwirtschaftliche Anträge für ertragsstarke Linien und dann verbleibender überteuerter gemeinwirtschaftlicher Angebote) wird das Gesamtangebot der Linien 35 und 69 einschließlich des Taxi-Bus-Verkehrs als **Liniennetz** bzw. **Linienbündel** definiert.

Wenn einem Verkehrsunternehmen Linienverkehrsgenehmigungen auf der Grundlage eines eigenwirtschaftlichen Betriebs der Linien und damit ohne einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt wurden, steht diesem im Falle dennoch eintretender Verluste beim Betrieb dieser Linien kein Anspruch auf eine Verlustabdeckung oder einen Zuschuss durch den Aufgabenträger zu. Dieser darf auch keine Zahlungen an das Verkehrsunternehmen leisten, da es hierfür mangels eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages keine Rechtsgrundlage gibt.<sup>72</sup>

Auch Dritte, denen die Betriebsführung für den genehmigten Verkehr mit Genehmigung der Bezirksregierung übertragen wurde, können diesbezüglich keine Ansprüche gegen den Aufgabenträger geltend machen.<sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> Eine solche Zahlung würde eine unzulässige Beihilfe darstellen.

<sup>73</sup> Im Übrigen bedarf es für die Übertragung der Betriebsführung nur der Genehmigung der Bezirksregierung, § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG. Der Aufgabenträger ist hierbei nicht zu beteiligen. Dem Genehmigungsinhaber bliebe nur die Möglichkeit, einen Antrag auf die Entbindung von der Betriebspflicht zu stellen, § 21 Abs. 4 PBefG.

### 9.3 ÖPNV-Betriebsformen

Der nach Linien zeitlich variierende Einsatz von konventionellen Bussen und nachfragegesteuerten TaxiBussen wird gem. Status quo fortgeschrieben (siehe Anl. 6).

#### 9.3.1 Fahrzeugqualitäten der Betriebsform Bus

Die NIAG setzt im Südkreis Kleve eine Vielzahl an Bussen Linien-übergreifend ein. Für die beiden Nachbarorts-Linien 35 und 69 beläuft sich die Zahl auf insgesamt 32. Hinzu kommen Fahrzeuge des örtlichen Taxi-/ Mietwagengewerbes (für den TaxiBus-Betrieb). Die folgenden Ausführungen definieren Mindeststandards, die ab dem 01. Dezember 2019 auf den Linien 35 und 69 erfüllt sein müssen.

Zur Orientierung sei vorab darauf hingewiesen, dass der vorliegende NVP-Entwurf **Kreis Kleve** (in Anlehnung an den in 2017 beschlossenen NVP Kreis Wesel) folgende Fahrzeugstandards festgelegt hat:<sup>74</sup>:

„Das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte darf neun Jahre nicht überschreiten. Für Einsätze außerhalb der Verkehrsspitze darf das Höchstalter der Fahrzeuge auf den Linien in Verantwortung des Kreises Kleve maximal 15 Jahre betragen. Für Einsätze während der Verkehrsspitze sind abweichend dazu 18 Jahre als Höchstalter und 14 Jahre im Durchschnitt der Fahrzeugflotte zulässig“ (ebd. S. 87).

„Bezüglich der Umweltstandards der Fahrzeuge soll die Vereinbarung zur Umstellung der Busflotte von VDV- Unternehmen in NRW<sup>72</sup> zugrunde gelegt werden. Mit den gesetzlichen Regelungen zur Abgasnorm Euro 6 gilt seit dem 1. Januar 2013 europaweit bei der Typprüfung die Euro 6-Norm. Sie ist für alle seit dem 1. Januar 2014 neu zugelassenen Busse > 3,5 t bindend. Mindestens 15 % der Fahrzeugflotte für den Linieneinsatz hat ab dem Jahr 2018 die Euro-6-Norm zu erfüllen. Diese Fahrzeuge sind vor allem auf Linien in dicht besiedelten Gebieten einzusetzen“ (ebd. S. 86).

Unter Vorrang aller für die Personenbeförderung geltenden rechtlichen Vorgaben und Richtlinien definieren die beiden für den Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger folgende **Mindeststandards**:

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen den einschlägigen Vorschriften zur gewerblichen Personenbeförderung sowie den besonderen Anforderungen der EU-Busrichtlinie 2001/85/EG entsprechen.

<sup>74</sup> NVP-Entwurf Kreis Kleve vom 18.10.2017

- Fahrzeugalter:** Vom Tag der Erstzulassung maximal 15 Jahre; spätestens zum 31.12. des Jahres, in dem dieses Fahrzeughöchstalter erreicht wird, muss das Fahrzeug durch eines ersetzt werden, dass den vorgegebenen Kriterien entspricht.
- Abgasnorm:** Alle in gemeinsamer ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Städte Straelen und Geldern eingesetzten Busse müssen zum 03.12.2019 mindestens die Abgasnorm EURO IV erfüllen.  
Spätestens zum 31.12.2022 muss mindestens ein Fahrzeug zum Erreichen der Abgasnorm EURO VI nachgerüstet bzw. durch eines ersetzt werden, das der Abgasnorm EURO VI entspricht. In jedem Folgejahr muss jeweils spätestens zum 31.12. mindestens ein weiteres Fahrzeug zum Erreichen der Abgasnorm EURO VI nachgerüstet bzw. durch eines ersetzt werden, das der Abgasnorm EURO VI entspricht.  
Unbesehen dieser Anforderungen müssen die jeweiligen gesetzlichen Abgasvorschriften stets eingehalten werden.
- Motor / Antrieb:** Die Motor-/ Antriebstechnik wird nicht vorgegeben; empfohlen wird jedoch, auch den Einsatz von (Bio)Gas-, H-, batterieelektrische Antriebe usw. in Erwägung zu ziehen.
- Kapazität:** StandardlinienBusse (12m-Solowagen) müssen zur Beförderung von mindestens 90 Fahrgästen zugelassen sein;  
GelenkBusse (18m-Gelenkwagen) müssen zur Beförderung von mindestens 145 Fahrgästen zugelassen sein; mindestens 35% der jeweiligen Beförderungskapazitäten müssen Sitzplätze sein.
- Außenausstattung:** Die äußere Gestaltung der Busse ist den Verkehrsunternehmen, die in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft der Städte Straelen und Geldern ÖPNV-Verkehrsleistungen erbringen, freigestellt.
- Fahrzeugtüren:** Zum Fahrgastein-/ausstieg müssen die Fahrzeuge jeweils auf der in Fahrtrichtung rechten Seite mit zwei (bei den Solowagen) bzw. drei (bei den Gelenkwagen) zweiflügeligen Ein-/Ausstiegstür(en) ausgestattet sein, wobei die hintere(n) mindestens 1.200 mm breit sind. Die erste Tür muss so ausgeführt sein, dass sie vom Fahrerplatz unmittelbar eingesehen werden kann und direkt beim Einstieg Fahrkartenkontrollen und Barverkäufe durchgeführt werden können.

Die Ausführung der Türen muss

- den barrierefreien Halt (geringste Spaltmaße zwischen Einstiegs- und Bordkante) an Hochbord-Haltestellen sowie
- den Einbau und den Betrieb von Einstiegshilfen für die Beförderung von Rollstuhlfahrern ermöglichen.

Die konstruktive Ausführung der Türen muss die zum Zeitpunkt der Zulassung geltenden Rechtsvorschriften erfüllen. Ferner müssen die VDV-Schriften 110 (VÖV 8.23.1) "Empfehlungen für automatisch arbeitende, fremdkraftbetätigte Türen in Linienbussen und Straßenbahnfahrzeugen" bezüglich der Betätigung und Nr. 111 (VÖV 6.22.1) „Anforderungen an Überwachungen von fremdkraftbetätigten Türen und Trittstufen in Linienbussen und Straßenbahnfahrzeugen" bezüglich der Sicherheitseinrichtungen beachtet werden. Die Wirkungsbereiche der Sicherheitseinrichtungen müssen für den Fahrgast augenfällig gekennzeichnet sein.

Die Ein-/ Ausstiegsbereiche müssen beleuchtet sein, bei geöffneten Türen müssen auch die Ein-/ Ausstiegsbereiche auf den Warteflächen ausgeleuchtet sein.

Die Außeninformation am Fahrzeug muss an der Frontseite Liniennummer und Fahrtziel, an der in Fahrtrichtung rechten Fahrzeugseite Liniennummer und Fahrtziel sowie an der Heckseite die Liniennummer anzeigen.

Die optischen Einrichtungen zur Präsentation der Außeninformation müssen folgende Kriterien erfüllen: Es sind freiprogrammierbare, alphanumerische Anzeigen vorzusehen. Die Darstellung der Liniennummer erfolgt max. 4-stellig. Eine zweizeilige Anzeige sollte möglich sein.

Alle Busse müssen mit Niederflur- und Kneelingtechnik ausgestattet und mindestens 40% der Sitzplätze niveaugleich erreichbar sein.

**- Innenausstattung:**

Zur Überbrückung des Höhenunterschiedes zwischen Gehweg bzw. Haltestelle und Fahrzeugfußboden und zur Überwindung des horizontalen Abstandes zwischen Bordsteinkante und Fahrzeug müssen die Busse mit je einer manuell zu betätigenden Rampe ausgestattet sein, die mit mindestens 300 kg belastet werden kann. Die Mindestmaße der Rampe betragen in der Breite 1.000 mm und in der Tiefe 800 mm. Bei einer angenommenen Bordsteinhöhe von 150 mm darf die Steigung der Rampe maximal 12 % betragen.



Beim Einbau der Rampe sind die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen, zu beachten. Die Rampe soll möglichst mittig zum Türausschnitt eingebaut sein.

Zur behindertengerechten Ausrüstung der Busse wird auf die VDV-Mitteilung "Anforderungen an einen behindertenfreundlichen ÖPNV, Teil 1: Betrieb nach BOKraft" verwiesen.

Im Einstiegsbereich an der ersten oder der zweiten Tür müssen die Busse je eine niveaugleiche Sondernutzungsfläche ausweisen auf der mindestens ein Rollstuhl bzw. die darin sitzenden Menschen verkehrssicher befördert werden können.

Zur Erreichung der geforderten Sitzplatzkapazitäten müssen an den angrenzenden Seitenflächen ggf. Klappsitze montiert sein, die je nach Belegung mit Rollstühlen, Kinderwagen, Rollatoren etc. mit genutzt werden können. Die Sondernutzungsflächen müssen mittels Piktogramm kenntlich gemacht sein.

Die Sitze (ausgenommen Klappsitze) müssen eine mindestens 420 mm breite und 430 mm tiefe Sitzfläche ausweisen.

Alle Busse müssen in ausreichender Zahl und an geeigneten Stellen, idealerweise bodenfrei, mit Haltestangen ausgerüstet sein. Die Beschläge müssen durchgehend verschraubt ausgeführt sein. Eine durchgängige Festhaltemöglichkeit und „Leitfunktion“ für alle Fahrgastgruppen müssen beim Durchgang durch die Busse sichergestellt sein. Halteschlaufen können verwendet werden. Die Haltestangen und die Beschläge im Hauptsichtfeld müssen bzgl. ihrer Farbgestaltung so ausgebildet sein, dass ein hinreichender Kontrast für Fahrgäste mit Sehschwäche vorhanden ist (DIN 32975:2008 – 06 (D)).

Die waagerechten Haltestangen vor den Sitzen sind mit einem auswechselbaren Kinnschutzpolster zu versehen. Es sind ausreichende Haltemöglichkeiten darzustellen.

Haltewunschtaster sind benutzerfreundlich und gut zugänglich an allen senkrechten Haltestangen (ca. 1200 bis 1400 mm über Fahrzeugboden), im Bereich der Sondernutzungsfläche und am ersten Sitz links hinter dem Fahrer anzubringen. Am Rollstuhlplatz wird ein Betätigungsschalter mit Rollstuhlfahrer-Piktogramm (15 cm<sup>2</sup> Fläche) installiert.

Alle Taster müssen sich farblich von ihrer Umgebung absetzen und deutlich erkennbar sein.

Die Inneninformation im Fahrzeug muss dynamisch den Linienvverlauf und die nächsten Haltestellen sowie den bestätigten Haltewunsch „Stopp“ bzw. „Wagen hält“ anzeigen

Ergänzend müssen alle Busse mit einer zur Fahrgastinformation geeigneten Audioanlage ausgestattet sein.

Für den Fahrkartenverkauf im Fahrzeug müssen entsprechende Verkaufseinrichtungen (Zahlisch, Fahrkartendrucker, Kontrollgeräte usw.) installiert sein.

**- Haltestellen:**

Für die Haltestellenbeschilderung sowie die Fahrgastinformation an den Haltestellen (Mast, Schild, Fahrplankasten, Aushanginformation) nebst der damit einhergehenden Verkehrssicherungspflicht sind die Verkehrsunternehmen zuständig, die in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen öffentliche Verkehrsleistungen erbringen. Dazu zählen auch die unverzügliche Ersatzgestaltung bei Diebstahl, Vandalismus usw. sowie die Einbringung abhanden gekommener, unleserlicher oder aktualisierter Fahrgastinformation. Nach Layout, Inhalten und Bauart sind die heutigen Formen beizubehalten. Erweiterungen (z.B. in Form von Umgebungsplänen) können ergänzt werden.

**- Sonstiges:**

Bei der Fahrzeug(ersatz)beschaffung sind etwaige Fördermöglichkeiten auszuschöpfen, so dass ggf. vorzeitig und ohne Mehrkosten nach Alter, Ausstattung und Abgasnormen höherwertige Busse eingesetzt werden können.

### **9.3.2 Fahrzeugqualitäten der Betriebsformen TaxiBus und AST**

Bei den TaxiBussen und AnrufSammeltaxen (AST) gibt es über die einschlägigen rechtlichen Vorschriften hinaus allein die Festschreibung, dass weiterhin vier- bis achtsitzige Taxis / Mietwagen eingesetzt werden. Eine besser erkennbare und betriebspraktisch händelbare Fahrzeugkennzeichnung ist vorzusehen.

### **9.3.3 Fahrzeuginstandhaltung /-reinigung**

Verschmutzungen und Beschädigungen, die eine ordnungsgemäße und sichere Personenbeförderung beeinträchtigen, sind unverzüglich zu beseitigen; ggf. ist ein Ersatzfahrzeug einzusetzen.

Am Ende jedes Umlaufs, spätestens jedoch zur Pause haben die Fahrer\*innen grobe Verschmutzungen oder Abfälle zu beseitigen.

## **9.4 Betriebliche Voraussetzungen**

Alle Verkehrsunternehmen (nebst deren Unterauftragnehmer), die in gemeinsamer ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen Verkehrsleistungen erbringen, müssen jederzeit alle dazu notwendigen rechtlichen Voraussetzungen erfüllen.

Dazu zählen auch die rechtlichen Vorgaben zur Einhaltung der tariflichen Entlohnung, Gleichstellung etc.

### **9.4.1 Anforderungen an das Fahrpersonal**

Für die Fahrer\*innen gilt neben den formalrechtlichen Voraussetzungen zur gewerblichen Personenbeförderung sowie den Vorgaben der Fahrpersonalverordnung (FeV) folgendes Anforderungsprofil:

- Deutschkenntnisse in Wort und Schrift,
- tarifikundig,
- zuverlässig,
- ordentlich gekleidet,
- mit typischen Fahrgastkonflikten und Deeskalationsstrategien vertraut,
- sensibilisiert für besondere Fahrgastbelange (sehr junge Schüler\*innen, Mobilitätsbeeinträchtigte etc.),
- geübt in fahrdynamisch verträglicher Fahrweise (u.a. Vermeidung ruckartiger Beschleunigungs-/ Bremsvorgänge),
- freundlich und hilfsbereit (insbes. bei Ein-/ Ausstiegen),
- geschult und mind. einmal jährlich zu den genannten Kriterien fortgebildet.

### **9.4.2 Betriebssteuerung / Fahrzeug-Management**

Für alle Verkehrsunternehmen, die in gemeinsamer ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen Verkehrsleistungen erbringen, wird eine qualifizierte Betriebssteuerung vorausgesetzt. Dazu zählen die funktechnische oder telefonische Erreichbarkeit der Fahrer bzw. Fahrzeuge, insbesondere in den Fällen betrieblicher Störungen, einzuhaltender Anschlusssicherung usw.

Über die Betriebsstörungen und deren Ursachen ist Buch zu führen. Ggf. sind die beiden ÖPNV-Aufgabenträger unverzüglich zu informieren und die Beseitigung der Ursachen zu initiieren.

Ein rechnergestütztes Leitsystem ITCS (Intermodal Transport Control System) wird nicht gefordert! So es seitens der Verkehrsunternehmen eingesetzt wird, sind die technische Mindestvoraussetzung der VDV-Spezifikationen für die betriebsübergreifende Informationsübermittlung (VDV-Richtlinien 453 und 454) zu erfüllen.

### **9.4.3 Disposition nachfragegesteuerter ÖPNV-Betriebsformen**

TaxiBus-Verkehre bedürfen der vorherigen (telefonischen) Anmeldung. Die diesbezüglich betriebsführenden Verkehrsunternehmen haben dafür Sorge zu tragen, dass

- eine geeignete Festnetz-Rufnummer unterhalten wird,
- unter dieser Rufnummer mindestens 30 Minuten vor der je Betriebstag ersten und letzten Fahrplanfahrt Fahrten angemeldet werden können,
- die Anmeldungen zu wirtschaftlich sinnvollen Fahraufträgen disponiert werden,
- die ordnungsgemäße und prüffähige Durchführung, Dokumentation und Abrechnung der durchgeführten Fahrten sichergestellt ist; eine Software-Unterstützung ist sinnvoll, wird jedoch nicht verlangt.

Zu diesem Zweck sind sowohl für das Dispositions- als auch für das Fahrpersonal Schulungsunterlagen zu erstellen und anhand dieser nach Bedarf Schulungen durchzuführen.

### **9.4.4 Tarif und Vertrieb**

Alle Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen in gemeinsamer ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen erbringen, sind zur Anwendung des VRR-Tarifs einschließlich aller Implikationen (Mobilitätsgarantie etc.) verpflichtet. Desgleichen müssen sie am Einnahmen-Aufteilungsverfahren des VRR teilnehmen.

Einzel- und Mehrfahrten-Fahrkarten müssen bei den Fahrer\*innen erworben werden können.

#### **9.4.5 Beschwerde-Management**

Für die ÖPNV-Aufgabenträger ist es wichtig zu wissen, worüber sich die Kund\*innen wie häufig beschwerten und in welcher Zeit wie Abhilfe geschaffen wurde. Alle Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen erbringen, müssen

- montags bis donnerstags zwischen 8.00 Uhr und 16.30 Uhr sowie freitags zwischen 8.00 Uhr 12.30 Uhr in der (barrierefrei erreichbaren) Vertriebsstelle Geldern persönlich, telefonisch ggf. auch an einem anderen Ort sowie (ohne zeitliche Befristung) via Internet erreichbar sein und
- eine qualifizierte (nach Vorgaben des ÖPNV-Aufgabenträgers anzulegende) Dokumentation vornehmen und darüber Nachweis zu führen (siehe Pkt. 6.4.8).

#### **9.4.6 Schulisches Mobilitäts-Management**

Weiterhin werden die in gemeinsamer ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen erbrachten Verkehrsleistungen maßgeblich von der Schülerbeförderung bestimmt sein. Die kurzwegigen Abstimmungsstrukturen mit Schulträgern und Schulen müssen weiterhin zur angebotsstrukturellen und wirtschaftlichen Optimierung der Beförderungsstrukturen beitragen. Die insofern bewährten Abstimmungsprozedere zwischen Schulträgern / Schulen und Verkehrsunternehmen sollen unbedingt fortgeführt werden. Das gilt umso mehr als die dynamischen Schulstrukturentwicklungen allerorten nur durch wechselseitige Abstimmungen zu funktionalen und wirtschaftlichen Ergebnissen führen.

#### **9.4.7 Information / Akzeptanzförderndes Marketing**

Die jederzeitige Verfügbarkeit aller Fahrplan- und Tarif-Informationen online und per App beim VRR (Elektronische Fahrplanauskunft – EFA) wird fortgeschrieben. Dazu müssen alle Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen in gemeinsamer ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen erbringen, alle notwendigen Informationen zeitgerecht übermitteln. Zudem werden die entsprechenden Informationen auch auf den Internetseiten der Städte Geldern und Straelen bereitgestellt bzw. dort verlinkt. Eine weitere Verpflichtung richtet sich auf die zeitgerechte Übermittlung der Inhalte / Vorlagen zur Herausgabe des VRR-Fahrplanbuches. Die Veröffentlichung weiterer Fahrgastinformationen ist unbenommen.

Die Aushanginformationen an den Haltestellen werden in der heutigen Form und Qualität fortgeführt. Bei fehlenden oder nicht lesbaren Aushang-Informationen ist binnen Wochenfrist für den korrekten Zustand Sorge zu tragen. Hinsichtlich der Barrierefreiheit sind die Fahrplankästen ggf. in geringerer Höhe zu montieren.

Auch in Sachen Fahrgastinformation ist den besonderen Belangen der Menschen mit Behinderungen Rechnung zu tragen. Solange nicht alle Nutzungsstrukturen barrierefrei sind, muss in allen Informationsmedien auf bestehende Einschränkungen hingewiesen werden.

Temporäre betriebliche Änderungen (insbes. baustellenbedingt geänderte Linienwege und / oder Fahrzeiten) sind stationär (Abdeckung der vorübergehend nicht mehr angefahrenen Haltestellen, Errichtung von Behelfshaltestellen) und in Sachen Kundeninformation fachgerecht umzusetzen. Bestandteile sind auch die notwendigen Abstimmungen mit Ordnungsbehörden und Baulastträgern sowie die temporär geänderten Fahrgastinformationen in allen Kommunikationsmedien.

#### **9.4.8 Kontrollen / Berichtspflicht**

Alle Verkehrsunternehmen, die in gemeinsamer ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen Verkehrsleistungen nach dem PBefG erbringen, sind verpflichtet, die Einhaltung der in Kap. 9 festgelegten Kriterien selbst zu kontrollieren sowie den beiden ÖPNV-Aufgabenträgern einmal jährlich jeweils zum Ende des ersten Quartals schriftlich über Durchführung und Ergebnisse zu berichten. Mit Vergleich zum jeweiligen Vorjahr sind Mindest-Inhalte:

- Angebot (Modifizierungen bei Betriebszeiten, Betriebsformen, Fahrtenhäufigkeiten etc.),
- Nachfrage nach Linien und Betriebsformen,
- ggf. eingesetzte Unterauftragnehmer (Änderungen, Begründungen),
- eingesetzte Fahrzeuge (Zahl, Alter, Emissionsklassen, technische Änderungen etc.),
- Mitarbeiter-Schulungen (Termine, Inhalte),
- Betriebsablauf-Störungen und deren Beseitigung,
- Pünktlichkeit / Anschluss-Verluste,
- Verkehrsunfälle,
- Technische Fahrzeug-Schäden /-Ausfälle (Gründe, Ersatz, Reaktionszeiten),
- Vandalismus-Schäden an / in Fahrzeugen und deren Behebung (nebst Reaktionszeiten),
- Fahrzeugreinigung (Intervalle),
- Fahrkartenkontrolle (Zeiten, Ergebnisse),
- Beschwerden (Art, Häufigkeiten, Reaktionen, Reaktionszeiten).

Soweit als möglich, sind quantitative (ausnahmsweise oder ergänzend auch deskriptive) Nachweise zu führen.

Darüber hinaus können die beiden ÖPNV-Aufgabenträger jederzeit eigene Kontrollen veranlassen. Dazu ist den beauftragten Personen während der Betriebszeiten zu allen für die Verkehrsdurchführung relevanten Bereichen (insbes. Betriebshöfe und Fahrzeuge) Zugang / Mitfahrt und Einsicht zu allen für die verkehrliche Durchführung notwendigen Unterlagen zu gewähren.

## **9.5 Haltestellen**

Zum barrierefreien Haltestellenbau bzw. Haltestellenausbau bedarf es keiner besonderen Ausführungen, da beide ÖPNV-Aufgabenträger denen im Rahmen ihrer kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgerschaft entsprechen.

### **9.5.1 Haltestellen-Unterhaltung /-Wartung**

Die Städte Geldern und Straelen unterhalten die Flächen sowie die sonstigen Aufbauten (Witterungsschutz, Abfallbehälter) in ihren Stadtgebieten und sorgen für deren Reinigung, Entleerung und etwaig notwendiger Ersatzstellung.

Für die Haltestellenbeschilderung sowie die Fahrgastinformation an den Haltestellen (Mast, Schild, Fahrplankasten, Aushanginformation) nebst der damit einhergehenden Verkehrssicherungspflicht sind die Verkehrsunternehmen zuständig, die in gemeinsamer ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen Verkehrsleistungen erbringen. Dazu zählen auch die unverzügliche Ersatzstellung bei Diebstahl, Vandalismus usw. sowie die Einbringung abhanden gekommener, unleserlicher oder aktualisierter Fahrgastinformation. Nach Layout, Inhalten und Bauart sind die Vorgaben des ÖPNV-Aufgabenträgers zu beachten, wie sie im Status quo existieren bzw. beschrieben sind.

## **9.6 Zuwiderhandeln / Nichterfüllung**

Alle Verkehrsunternehmen, die in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft der Städte Geldern und Straelen öffentliche Verkehrsleistungen erbringen, müssen den in Kap. 9 formulierten Kriterien / Anforderungen entsprechen. Wiederholt abgemahnte Nichterfüllungen auch nur einzelner Kriterien / Anforderungen begründen entsprechende Mitteilungen an die Genehmigungsbehörde mit dem Ziel, die Genehmigungserteilung zu widerrufen und ein anderes Verkehrsunternehmen, das mit dem bestehenden Verkehrsunternehmen in keinerlei Beziehung steht, zu beauftragen.

## 9.7 Investitionsplanung / voraussichtlicher Finanzbedarf

Die NIAG betreibt die Nachbarortslinien 35 und 69 eigenwirtschaftlich. Die Genehmigungen haben eine Laufzeit bis zum 31.12.2019. Insofern bedarf es aktuell keiner Aussagen zu etwaig notwendigen Kostendeckungsbeiträgen aus den Kommunalhaushalten der beiden Kommunen.

Die Kriterien zu Wiedererteilung der Genehmigungen sind dargestellt. Sollte die NIAG von Anträgen zur eigenwirtschaftlichen Wiedererteilung absehen, werden die beiden Linien vergaberechtskonform zu vergeben sein.

Gesonderte Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen in den Linienverläufen der Nachbarortslinien 35 und 69 sind nicht erforderlich, da sie bereits Bestandteile der kommunalen ÖPNV-Entwicklungspläne sind.

## 10 Weiteres Vorgehen

Zwischenzeitlich wurden Abstimmungen mit den vor Ort tätigen Behinderten-Vertretungen bzw. deren Verbänden sowie den Trägern öffentlicher Belange herbeigeführt. Deren Stellungnahmen sind Anlage 7 zu entnehmen.

Desgleichen erfolgte eine wechselseitige Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger Kreis Kleve, deren Gegenstände

- die Herbeiführung der einvernehmlichen Stellungnahme des kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Geldern zum Nahverkehrsplan des Kreises Kleve,
- die Information des Kreises Kleve über die Inhalte des vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplanes / kommunalen Nahverkehrsplanes der Stadt Geldern sowie
- die Information des Kreises Kleve über die Inhalte des vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplanes / kommunalen Nahverkehrsplanes für den Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen

beinhalten.

Da Umfang und Qualität der in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Geldern erbrachten Verkehrsleistungen entsprechenden der in Kap. 6 formulierten Standards fortgeschrieben werden, ist eine Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, die in anderer ÖPNV-Trägerschaft in der Stadt Geldern Verkehrsleistungen erbringen, nicht erforderlich. Gleichwohl hat – wie zu Planungsbeginn vorgesehen – eine Information der Verkehrsunternehmen stattgefunden.

Hinsichtlich des in gemeinsamer ÖPNV-Aufgabenträgerschaft mit der Stadt Straelen durchgeführten Nachbarortsverkehrs werden gleichlautende Beschlüsse herbeigeführt.



Abschließend wird die zuständige Genehmigungsbehörde über den beschlossenen ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunalen Nahverkehrsplan (einschließlich der Aussagen zum Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen) in Kenntnis gesetzt, so dass die beschlossenen Mindeststandards in den Genehmigungsverfahren Berücksichtigung finden.

Von Beginn an haben sowohl die Stadt Geldern als auch die SDGV ihre Angebote und Aktivitäten sukzessive entwickelt und ausgebaut. Diese Politik der kleinen Schritte hat zur frühzeitigen Erkennung von Fehlentwicklungen sowie beherrschbaren Kosten beigetragen. Dazu zählte es auch, der Etablierung sowohl der SL 9 als auch der SL 10 eine Erprobungsphase voranzustellen und erst nach positiver Evaluierung den Normalbetrieb herbeizuführen. Diese Strategie soll fortgeführt werden.

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.5-1:	Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen nach Sektoren	23
Abb. 2.5-2:	Bus-Antriebe im VRR sowie in der Stadt Geldern nach Abgasnormen	26
Abb. 2.8-1:	ÖPNV-Kreisumlage-Anteil der Stadt Geldern 2013-2017	35
Abb. 2.9-1:	Saldi der Bevölkerungsentwicklung	36
Abb. 2.9-2:	Schulstandorte in Geldern	37
Abb. 2.9-3:	Schüler*innen nach Schularten	38
Abb. 2.9-4:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen	39
Abb. 2.9-5:	Geldern, Stadt der kurzen Wege	40
Abb. 2.9-6:	Geldern-Innenstadt und östliches Stadtgebiet, Versorgungseinrichtungen	40
Abb. 2.9-7:	Geldern-Innenstadt und westliches Stadtgebiet, Versorgungseinrichtungen	41
Abb. 2.9-8:	Radwegenetz Stadt Geldern & Wegweisung 2016	41
Abb. 2.9-9:	Fahrradstation am Bahnhof Geldern	42
Abb. 2.9-10:	Der Nierspark	42
Abb. 2.9-11:	Einbindung der Stadt Geldern in das übergeordnete Straßennetz	43
Abb. 2.9-12:	Pendlerströme Geldern	43
Abb. 2.10-1:	DESTATIS, 13. Koordinierte Bevölkerungsprognose Variante 2: Stärkere Zuwanderung	44
Abb. 2.10-2:	Stadtgebiete Geldern, Bevölkerung nach Altersklassen am 31.12.2015	45
Abb. 2.11-1:	Modalsplit-Anteile nach MID 2008	46
Abb. 2.11-2:	„Idealer Modalsplit“, Modalsplit Geldern	47
Abb. 2.11-3:	ÖPNV-Bewertungen aus den Verkehrsbefragungen Geldern 1997, 2001 und 2012	47
Abb. 2.11-4:	Kommunale und regionale Gesamtmobilität	48
Abb. 2.11-5:	Potenziale der ÖV-Mobilität	49
Abb. 3.2-1:	Der Niers-Express am Bf Geldern	52
Abb. 3.3-1:	Regionale Busverbindungen	53
Abb. 3.3-2:	Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen	54
Abb. 3.3-3:	De Geldersche	57
Abb. 3.3-4:	Anschluss-Verknüpfung Bus-Bus-Schiene am Bf Geldern	59
Abb. 3.3-5:	Bus-Linienführung in der Kernstadt	60
Abb. 3.3-6:	Linienetz, Haltestellen und Erschließungsradien (r=300m)	61
Abb. 3.4-1:	StadtLinienBus an der Haltestelle Geldern Markt	62
Abb. 3.4-2:	StadtLinienBusse werben für die Stadt	63

Abb. 3.5-1:	Bushaltestellen für wartende Fahrgäste und zur Aufwertung des Stadtbildes	65
Abb. 3.5-2:	Haltestellen-Beschilderung	65
Abb. 3.6-1:	Tarif-Waben im VRR-Verbundraum	66
Abb. 3.6-2:	Beispiel: Ticket2000-Fahrpreise ab 01.01.2017	67
Abb. 3.7-1:	Aushanginformationen an Masten und in Vitrinen	68
Abb. 3.7-2:	DFI-Anzeiger am Bf Geldern	69
Abb. 3.7-3:	De Geldersche im Karneval	69
Abb. 4.1-1:	Prognose der Pkw-Verkehrsleistungen bis 2040	71
Abb. 4.1-2:	Bisherige Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsleistungen	72
Abb. 5-1:	Strukturfahrplan aus Bus-, TaxiBus(☞)- und AST(☞)-Fahrtenangeboten	74
Abb. 5-2:	Barrierefreier Haltestellenausbau im Bauprogramm 2016 / 17	76
Abb. 6.3-1:	Aktuelle und zukünftige Haltestellen-Schilder und Aushangpläne	87

## Tabellenverzeichnis

Tab. 2.4-1:	Wesentliche nationale Regelwerke zur barrierefreien Mobilität	21
Tab. 3.3-1:	Regionale Busbetriebszeiten (ohne temporäre Verdichter-Fahrten)	53
Tab. 3.3-2:	Busbetriebszeiten im Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen (ohne temporäre Verdichter-Fahrten)	54
Tab. 6.5-1:	Übersicht zum barrierefreien Haltestellenausbau	94

## Abkürzungen

Abb.	Abbildung
Abs	Absatz
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
Art	Artikel
AST	AnrufSammelTaxi
Aufl.	Auflage
B&R	Bike & Ride
BBSR	Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung
Bf	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

---

BMWA	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen
BRD	Bundesrepublik Deutschland
Buchst.	Buchstabe
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
cm <sup>2</sup>	Quadratcentimeter
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
d.h.	das heißt
DB-AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
ebd.	ebenda
EEA	European Energy Award
EG	Europäische Gemeinschaft
eig.	eigene
etc.	et ecetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EU-VO	Verordnung der Europäischen Union
EW	Einwohner
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
FGSV	Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen
gem.	gemäß
GEP	Gebietsentwicklungsplan
ggf.	gegebenenfalls
GO	Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
H <sub>2</sub> O	Wassrestoff
IGVP	Integrierter Gesamtverkehrsplan
IKKK	Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept
inkl.	inklusive
insbes.	insbesondere
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
JVA	Justizvollzugsanstalt
Kap.	Kapitel
Kg	Kilogramm

Km	Kilometer
Km/h	Kilometer pro Stunde
Km <sup>2</sup>	Quadratkilometer
KONTIV	Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten
LEP	Landesentwicklungsplan
Lkw	Lastkraftwagen
LPIG	Landesplanungsgesetz
lt.	laut
m	Meter
max.	maximal
MBWV-NRW	Ministerium für Bauen, Wirtschaft und Verkehr NRW
MiD	Mobilität in Deutschland
Min.	Minute
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mm	Millimeter
NIAG	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
Nr.	Nummer
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
o.g.	oben genannte
OLG	Oberlandesgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkt.	Punkt
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
Rd.	Rund
RE	Regionalexpress
ROG	Raumordnungsgesetz
RPD	regionalplan Düsseldorf
RRX	Rhein-Ruhr Express
S.	Seite

---

s.g.	so genannte
SB	Schnellbus
SCR	selective catalytic reduction; selektive katalytische Reduktion
SDG-V	Städtische Dienste Geldern-Verkehrsbetrieb
SEP	Schulentwicklungsplan
SGB	Sozialgesetzbuch
SL	StadtLinie
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Str.	Straße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TFT	thin-film transistor; Flachbildschirm
u.a.	unter anderem
UBA	Umweltbundesamt
usw.	und so weiter
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
vgl.	vergleiche
VOL	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen
VÖV	Verband öffentlicher Versicherer
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VVS	Versorgungs- und Verkehrsbetriebe der Stadt Straelen
WSW	Wuppertaler Stadtwerke
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

## Literatur

- ACKERMANN, T., KRIEG, S.: Auswirkungen des autonomen Fahrens auf den öffentlichen Verkehr, Folienvortrag zum 11. Dt. Nahverkehrstag; [www.nahverkehrstag.de](http://www.nahverkehrstag.de)
- ARBEITSGEMEINSCHAFT FAHRRADFREUNDLICHE STÄDTE UND GEMEINDEN IN NRW (AGFS): Fahrradfreundlich und mehr ... Leitbild der AGFS, Krefeld 2003
- ADAC (Hg.): Höhere Ansprüche, bekannte Achillesfersen – Ergebnisse im neuen ADAC-Eco-Test ab 09/2016; [www.adac.de](http://www.adac.de)
- BAIER, R. et. al.: Potenziale zur Verringerung des Verkehrsunfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV / ÖPSV, BSt-Bericht M 190, Bergisch Gladbach 2007
- BAT FREIZEIT-FORSCHUNGSINSTITUT: Deutsche Tourismus Analyse 2004, Hamburg 2004
- BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF (BR-D; Hg.): Regionalplan Düsseldorf, 2. Entwurf, Juni 2016; [www.brd.nrw.de](http://www.brd.nrw.de)
- BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF (BR-D) – REGIONALRAT - VERKEHRS-AUSSCHUSS, 58. Sitzung, 01.12.2016, Top 3: Information über den aktuellen Sachstand zur multimodalen Landesverkehrsuntersuchung 2030 mit ÖPNV-Bedarfsplan, Düsseldorf 2016
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG: Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV - Strategien und Empfehlungen zu Einführung und Betrieb im nachfrageschwachen Raum, Bonn 2008
- BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT ÖPNV DER KOMMUNALEN SPITZENVERBÄNDE (Hg.): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, ohne Ort 2014
- BUNDESINSTITUT FÜR BEVÖLKERUNGSFORSCHUNG (BiB; Hg.): Bevölkerungsentwicklung 2016 – Daten, Fakten, Trends zum demografischen Wandel, Wiesbaden 2016
- BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- und RAUMORDNUNG (BBSR; Hg.) „Raumordnungsbericht 2011“, Bonn, 2012
- BUNDESMINISTERIN FÜR UMWELT NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT – BMUNR & UMWELTBUNDESAMT - UBA (Hg.): Umweltbewusstsein in Deutschland 2016, Berlin, Marburg 2017
- BUNDESMINISTERIN FÜR UMWELT NATURSCHUTZ BAU UND REAKTORSICHERHEIT – BMUBR (Hg.): Klimaschutz in Zahlen, Ausgabe 2016, Berlin 2016

- BUNDESMINISTERIN FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG -  
BMVBS (Hg.): Mobilität in Deutschland 2008, Präsentationsdatei  
[www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)
- BUNDESMINISTERIN FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG -  
BMVBS (Hg.): Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung  
von Siedlungsstrukturen bis 2050, Schlussbericht, Magdeburg 2006
- BUNDESMINISTERIN FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN -  
BMVBW (Hg.): Der Beitrag von Stadtbussystemen zur Verbesserung von Mo-  
bilität und Standortqualität in Klein- und Mittelstädten, Berlin 2005a
- BUNDESMINISTERIN FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN -  
BMVBW (Hg.): Demografischer Wandel und Mobilität, Berlin 2005b
- BUNDESMINISTERIN FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR -  
BMVI (Hg.): Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher  
Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, BMVI-Online-Publikation Nr. 04/2016
- BUNDESMINISTERIN FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR -  
BMVI (Hg.): Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Los 3: Erstellung der Prog-  
nose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen, Berlin 2014
- BUNDESMINISTERIN FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT - BMWA  
(Hg.):Energierereport IV, Die Entwicklung der Energiemärkte bis zum Jahr 2030,  
Energiewirtschaftliche Referenzprognose – Kurzfassung, Berlin 2005
- BUNDESREGIERUNG: Energiewende und Mobilität, [www.bundesregierung.de](http://www.bundesregierung.de);  
Zugriff 31.05.2017
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (Hg.): Weissbuch, Fahrplan zu einem einheitli-  
chen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und  
ressourcenschonenden Verkehrssystem, Brüssel 2011
- FELLER, M.: Fünf vor 12, Endstation Nahverkehr: Bitte aussteigen? – Rahmenbe-  
dingungen und Herausforderungen des SPNV; Folienvortrag vor der Enquete-  
Kommission „Finanzierung, Innovation und Nutzung des öffentlichen Perso-  
nenverkehrs, Düsseldorf 2015
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN –  
FGSV (Hg.): Übergänge in den postfossilen Verkehr – Notwendigkeiten, Ent-  
wicklungstrends und pfade, Köln 2016
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN –  
FGSV (Hg.): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahver-  
kehrs (ÖPNV) - EAÖ; Köln 2013
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN –  
FGSV (Hg.): Richtlinie für die Anlage von Straßen – RAS 06; Köln 2006



- HICKMANN, G.: Die unterschiedlichen Finanzierungsinstrumente des ÖPNV im Überblick; in: Bormann, R. et al: Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot, Bonn 2010, S. 9
- HILTMANN, U.: Personalknappheit im ÖPNV und SPNV; Folienvortrag zum 11. Deutschen Nahverkehrstag, Koblenz 2016
- INFAS – INSTITUT FÜR ANGWANDTE SOZIALWISSENSCHAFT & DLR – DEUTSCHES ZENTRUM FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT (Hg.): Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht, Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends, Bonn & Berlin 2010
- INFORMATION UND TECHNIK NORDRHEIN-WESTFALEN – IT.NRW (Hg.): Statistische Berichte, Verkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen 2016; [www.it.nrw.de](http://www.it.nrw.de)
- INFORMATION UND TECHNIK NORDRHEIN-WESTFALEN – IT.NRW (Hg.): Kommunalprofil Geldern 2015; [www.it.nrw.de](http://www.it.nrw.de)
- KREIS KLEVE (Hg.): Nahverkehrsplan 2017, unveröffentlichte Präsentationsfolien, Kleve 2017
- KREIS WESEL (Hg.): Nahverkehrsplan 2017 des Kreises Wesel, Wesel 2017
- LAND NORDRHEIN-WESTFALEN (H.g.): Landesentwicklungsplan, Entwurf, Stand 05.07.2016, [www.land.nrw.de](http://www.land.nrw.de), Zugriff 14.11.2016
- LANDKREISTAG NORDRHEIN WESTFALEN: Stellungnahme zur Anhörung der kommunalen Spitzenverbände NRW im Rahmen der Enquetekommission IV des Landtags NRW zum Thema „Weiterentwicklung von Organisation und Struktur (des ÖPNV)“, Düsseldorf 2016
- LANDESAMT FÜR NATUR; UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW (Hg.): Gesundheitliche Wirkungen von Feinstaub und Stickstoffdioxid im Zusammenhang mit der Luftreinhalteplanung, Düsseldorf 2012, [https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/PDFs/umwelt/luftreinhalteplanung/gesundheitliche\\_wirkungen.pdf](https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/PDFs/umwelt/luftreinhalteplanung/gesundheitliche_wirkungen.pdf)
- LANDESBETRIEB INFORMATION UND TECHNIK NORDRHEIN-WESTFALEN (IT NRW), Geschäftsbereich 5 „ Statistik“, Daten zur Soziodemografie, Erwerbstätigkeit, Pendlerverflechtungen, Pkw-Besitz, Bevölkerungsdichte,; Basis: Zensusdaten 2011, [www.it.nrw.de](http://www.it.nrw.de),
- LEHNHOFF, N.; JANSSEN, S.: Abschätzung der Haltestellenaufenthaltszeiten, o. J.; [www.ivh.ivs.bau.tu-bs.de](http://www.ivh.ivs.bau.tu-bs.de).
- MANAGER-MAGAZIN: elektromobilitaet, angela merkel gibt millionenziel auf; [www.manager-magazin.de](http://www.manager-magazin.de); 24.05.2017, Zugriff 31.05.2017

- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, BAUEN, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN – MWEBWV-NRW (Hg.): Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum; Düsseldorf 2012
- SARTER, M.: Personalknappheit im ÖPNV und SPNV; Folienvortrag zum 11. Deutschen Nahverkehrstag, Koblenz 2016
- SCHMITZ, J.: Elektrobusse, Technik – Wirtschaftlichkeit – Ausblick, Folienvortrag zum 11. Deutschen Nahverkehrstag, Koblenz 2016
- SCHROLL, K.-G.: Potenziale und Marktchancen für den ÖPNV in der Fläche, Dissertation an der Universität Trier, Trier 2003
- SHELL DEUTSCHLAND ÖL GmbH (Hg.): Shell Wasserstoffstudie – Energie der Zukunft?, Hamburg 2017
- SHELL DEUTSCHLAND ÖL GmbH & PROGNOSE (Hg.): Shell Pkw-Szenarien bis 2040, Hamburg 2014
- SHELL DEUTSCHLAND ÖL GmbH (Hg.): Shell Pkw-Szenarien bis 2030, Hamburg 2009
- SOZIALVERBAND VDK DEUTSCHLAND E.V. – VDK (Hg.): Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung, Bonn 2008
- STADT GELDERN: Mobilitätsmarketing-Konzept; unveröffentlichter Foliensatz, Geldern 2016
- STATISTISCHES BUNDESAMT – DESTATIS (Hg.): Räumliche Mobilität und regionale Unterschiede – Auszug aus dem Datenreport 2016; [www.destatis.de](http://www.destatis.de), Zugriff: 19.05.2017
- STATISTISCHES BUNDESAMT – DESTATIS (Hg.): Preise, Daten zur Energiepreisentwicklung; Wiesbaden 2017
- STATISTISCHES BUNDESAMT – DESTATIS (Hg.): Bevölkerung und Demografie; [www.destatis.de](http://www.destatis.de), Zugriff: 28.02.2017
- STATISTISCHES BUNDESAMT – DESTATIS (Hg.): Bevölkerung nach Gemeinden 2015; [www.destatis.de](http://www.destatis.de), Zugriff: 14.02.2017
- STATISTISCHES BUNDESAMT – DESTATIS (Hg.): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2006 – 2016; [www.destatis.de](http://www.destatis.de), Zugriff: 28.02.2017
- STORK, W.: Bedeutung der Verordnung (EG) 1370 / 2007 aus Sicht der Aufgabenträger; Referat im Rahmen der 10. Euroforum-Jahrestagung, Berlin 2008
- UMWELTBUNDESAMT – UBA: ... zum Zusammenhang zwischen Feinstaubbelastung und Mortalität, [www.uba.de](http://www.uba.de), Zugriff 22.06.2017
- UMWELTBUNDESAMT – UBA: Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen, Dessau 2016

- VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN E.V. (VDV): Daten / Fakten 2016 / 2017, Köln 2017
- VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN E.V. (VDV): 2015 Statistik, Köln 2016
- VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN E.V. (VDV): Differenzierte Bedienung im ÖPNV - Flexible Bedienungsweisen als Baustein eines markt-orientierten Leistungsangebotes, Köln 2009
- VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN E.V. – VDV (Hg.): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Köln 2003
- VERKEHRSClub DEUTSCHLAND e.V. – VCD (Hg.): Clean air; Saubere Busse im ÖPNV – Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, Differenzierte Bedienung im ÖPNV, www.vcd.org, 2015
- VERKEHRSVERBUND RHEIN-RUHR GMBH – VRR (Hg.): Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbunde Rhein-Ruhr, Gelsenkirchen 2014
- VERKEHRSVERBUND RHEIN-RUHR GMBH – VRR (Hg.): VRR-Nahverkehrsplan 2017, Gelsenkirchen 2014
- VERKEHRSVERBUND RHEIN-RUHR – VRR (Hg.): Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR vom 29.09.2010
- WUPPERTAL INSTITUT FÜR KLIMA, UMWELT, ENERGIE GMBH: MultiBus - Das Nahbussystem für den ländlichen Raum, Schlussbericht zum Forschungsprojekt 19 P 1082 C des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, Wuppertal 2006
- ZIMMER, C.: Kommunalen ÖV-Beitrag als zusätzliches Finanzierungsinstrument des ÖPNV; Folien-Vortrag anlässlich des 11. Deutschen Nahverkehrstags, Koblenz 2016
- ZISTEL, M.: Aktuelle Lage zur Finanzierung des ÖV, Foliensatz des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln 2016
- ZUKUNFTSINSTITUT: Urbanisierung – Die Stadt von Morgen, Zwischenbericht, www.zukunftsinstitut.de; Zugriff 12.06.2017
- ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW (Hg.): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 2. aktualisierte und überarbeitete Auflage, Köln 2017
- ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW (Hg.): Mobilstationen in NRW – Mobilität vernetzen – Gestaltungsleitfaden; Köln 2017
- ZUMKELLER, D.; CHLOND, B.; OTTMANN, P.; KAGERBAUER, M.; KUHNIMHOF, T.: Deutsches Mobilitätspanel - MOP - Wissenschaftliche Begleitung und erste Auswertung, Zwischenbericht, Karlsruhe 2007
- O. AUTOR\*IN: Zeiten, in denen sich Menschen nur nach Fahrplänen und Haltestellen richten müssen, sind Geschichte; in: Nahverkehrspraxis vom 8.06.2017,

## **Anlagen**

Anlage 1: Linienkataster StadtLinien, Status quo

Anlage 2: NVP Kreis Wesel; für die Stadt Geldern relevante Linien

Anlage 3 Linienkataster Nachbarortsverkehr, Status quo

Anlage 4 Haltestellenkataster

Anlage 5: Linienkataster StadtLinien, Konzept 2019 - 2029

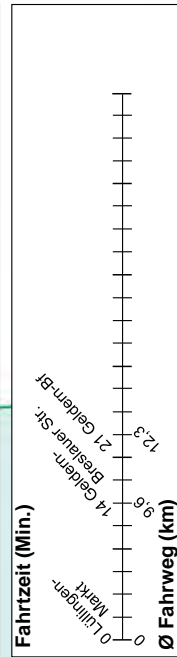
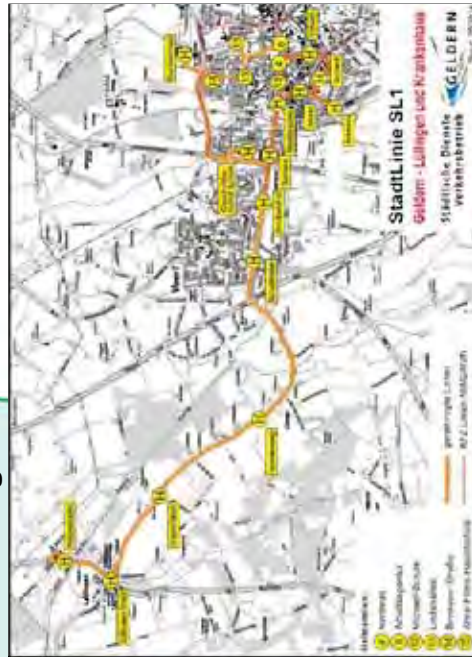
Anlage 6 Linienkataster Nachbarortsverkehr, Konzept 2019 – 2029

Anlage 7 Stellungnahmen im Rahmen des Aufstellungsverfahrens

# Anlage 1: Linienkataster StadtLinien, Status quo

## Linienkataster StadtLinien – Status quo, Stand: August 2017

### SL 1: Lüllingen – Geldern-Breslauer Str. – Geldern-Bf



**Funktion**  
 - Vorrangig: Schülerbeförderung  
 - Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**  
 ca. 13,2 km / 13,2 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
 Bus: ca. 28.000 km / 28.000 km zzgl. TaxiBus

Haltestellen	montags bis freitags										samstags									
	Abfahrtszeiten		Taxi		Bus		Taxi		Bus		Taxi		Bus		Taxi		Bus			
Geldern Bf	6:33	6:39	7:32	7:38	8:33	8:39	10:33	10:39	11:27	11:33	14:08	14:14	19:08	19:14	6:08	6:14	15:08	15:14		
Michael-Schule	6:35	6:41	7:34	7:40	8:39	8:45	10:35	10:41	11:29	11:35	14:10	14:16	19:10	19:16	6:10	6:16	15:10	15:16		
Nordwall	6:37		7:37		8:41		10:41													
Arbeitsagentur	6:38		7:38		8:41		10:41													
Ländentaler	6:40		7:40		8:41		10:41													
Breslauer Str.	6:41		7:41		8:41		10:41													
Nrrenhaus	6:42		7:42		8:41		10:41													
Viert Barme	6:43		7:36		8:39		9:39		11:30	12:24	14:11		19:11		6:11		15:11			
Am Booshof	6:44		7:37		8:39		9:39		11:31	12:25	14:12		19:12		6:12		15:12			
Viert Schuster	6:45		7:38		8:39		9:39		11:33	12:27	14:13		19:13		6:13		15:13			
Bornesweg	6:47		7:40		8:41		9:41		11:35	12:29	14:16		19:16		6:16		15:16			
Giesensweg	6:49		7:42		8:43		9:43		11:37	12:31	14:18		19:18		6:18		15:18			
Lüllingen Markt	6:52		7:45		8:47		9:47		11:39	12:33	14:22		19:22		6:22		15:22			
Anschluss SL 3	6:53		7:46		8:47		9:47		11:39	12:33	14:22		19:22		6:22		15:22			

gültig ab: 01.01.2015

\* kein Ausstieg, bitte die neue Stadtlinie SL 9 benutzen

Haltestellen	montags bis freitags										samstags									
	Abfahrtszeiten		Taxi		Bus		Taxi		Bus		Taxi		Bus		Taxi		Bus			
Anschluss von SL 3	6:00	7:11	8:04		9:08	10:08	11:03		11:57	12:51	14:30		19:30		6:30		15:30			
Lüllingen Markt	6:01		7:04		8:05	10:05	11:03		11:56	12:52	14:31		19:31		6:31		15:31			
Heidengarten	6:04		7:07		8:09	10:09	11:07		12:01	12:55	14:34		19:34		6:34		15:34			
Bornesweg	6:06		7:05		8:08	10:08	11:06		12:00	12:53	14:36		19:36		6:36		15:36			
Viert Schuster	6:09		7:17		8:19	10:19	11:11		12:05	12:59	14:39		19:39		6:39		15:39			
Arbeitsagentur	6:12		7:20		8:21	10:21	11:15		12:09	13:03	14:41		19:41		6:41		15:41			
Giesensweg	6:16		7:19		8:21	10:21	11:15		12:09	13:03	14:41		19:41		6:41		15:41			
Kirchweg	6:17		7:20		8:21	10:21	11:20		12:13	13:07	14:42		19:42		6:42		15:42			
Breslauer Str.	6:18		7:20		8:21	10:21	11:21		12:14	13:08	14:43		19:43		6:43		15:43			
Ländentaler	6:19		7:21		8:22	10:22	11:22		12:15	13:09	14:44		19:44		6:44		15:44			
Lüllingen Markt	6:22		7:23		8:24	10:24	11:23		12:16	13:10	14:45		19:45		6:45		15:45			
Michael-Schule	6:23		7:24		8:25	10:25	11:24		12:17	13:11	14:46		19:46		6:46		15:46			
Geldern Bf	6:24		7:25		8:25	10:25	11:27		12:20	13:14	14:47		19:47		6:47		15:47			

gültig ab: 01.01.2015

\* kein Einstieg, bitte die neue Stadtlinie SL 9 benutzen

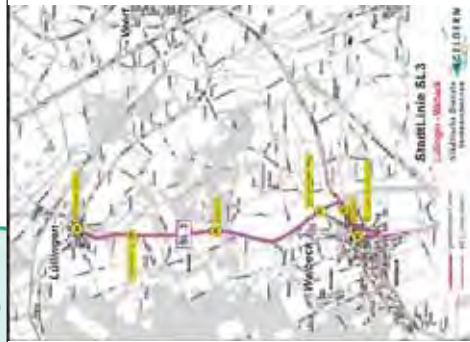
**Konzession bis**  
 31.07.2019

**VU**  
 SDG-V

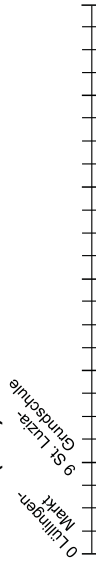


**Linienkatalog StadtLinien – Status quo, Stand: August 2017**

**SL 3: Lüllingen – Walbeck**



Fahrtzeit (Min.)



Ø Fahrweg (km)

Funktion

- Vorrangig: Schülerbeförderung
- Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)

ca. 5,6 km / 5,6 km

Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern

Bus: ca. 10.500 km / 10.500 km zzgl. TaxiBus

Haltestelle	14.05.11.26	12.33	13.26	14.05.11.26	12.33	13.26	14.05.11.26	12.33	13.26	14.05.11.26	12.33	13.26	14.05.11.26	12.33	13.26
Amels	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Lüllingen	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Schmal	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Ronsstalle	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
St. Lucia	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Markt	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Walbeck	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Markt	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Lüllingen	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Amels	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus

VU Konzeption bis 31.07.2019

SDG-V

gültig ab: 14.10.2013

Linienkatalog StadtLinien – Status quo, Stand: August 2017

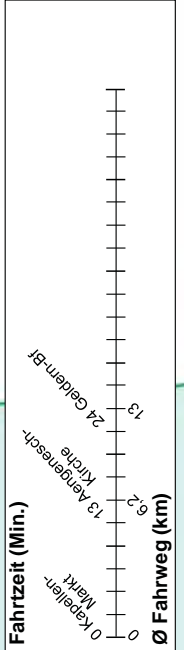
SL 4: Kapellen – Aengenesch – Geldern-Bf



Station	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	So
Kapellen	7:00	7:00	7:00	7:00	7:00	7:00	7:00
Aengenesch	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10
Geldern-Bf	7:20	7:20	7:20	7:20	7:20	7:20	7:20
Kapellen	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10
Aengenesch	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20
Geldern-Bf	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30

**nur an bestimmten Wochentagen**

Station	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	So
Kapellen	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00
Aengenesch	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10
Geldern-Bf	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20



**Funktion**  
 - Vorrangig: Schülerbeförderung  
 - Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**  
 ca. 14,1 km / 14,1 km

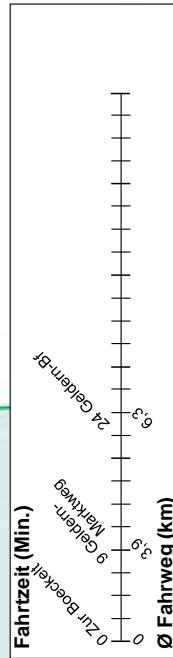
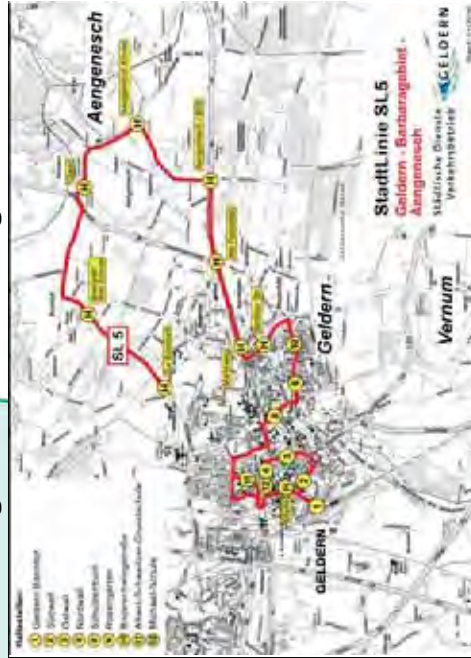
**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
 Bus: ca. 34.600 km / 34.600 km

VU  
 SDG-V  
 Konzeption bis  
 31.07.2019



Linienkatalog StadtLinien – Status quo, Stand: August 2017

SL 5: Aengenesch – Barbaragebiet – Geldern-Bf



**Funktion**  
 - Vorrangig: Schülerbeförderung  
 - Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**  
 ca. 12,1 km / 12,1 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
 Bus: ca. 12.000 km / 12.000 km zzgl. TaxiBus

Zur Buslinie	11.00	11.05	11.10	11.15	11.20	11.25	11.30	11.35	11.40	11.45	11.50	11.55	12.00	12.05	12.10	12.15	12.20	12.25	12.30	12.35	12.40	12.45	12.50	12.55	13.00	13.05	13.10	13.15	13.20	13.25	13.30	13.35	13.40	13.45	13.50	13.55	14.00
Zur Buslinie	11.00	11.05	11.10	11.15	11.20	11.25	11.30	11.35	11.40	11.45	11.50	11.55	12.00	12.05	12.10	12.15	12.20	12.25	12.30	12.35	12.40	12.45	12.50	12.55	13.00	13.05	13.10	13.15	13.20	13.25	13.30	13.35	13.40	13.45	13.50	13.55	14.00
Zur Buslinie	11.00	11.05	11.10	11.15	11.20	11.25	11.30	11.35	11.40	11.45	11.50	11.55	12.00	12.05	12.10	12.15	12.20	12.25	12.30	12.35	12.40	12.45	12.50	12.55	13.00	13.05	13.10	13.15	13.20	13.25	13.30	13.35	13.40	13.45	13.50	13.55	14.00

Haltestellen	Bus	Taxi	Bus	Bus
Zur Buslinie	7:30	7:30	7:30	7:30
Zur Buslinie	7:35	7:35	7:35	7:35
Zur Buslinie	7:40	7:40	7:40	7:40
Zur Buslinie	7:45	7:45	7:45	7:45
Zur Buslinie	7:50	7:50	7:50	7:50
Zur Buslinie	7:55	7:55	7:55	7:55
Zur Buslinie	8:00	8:00	8:00	8:00
Zur Buslinie	8:05	8:05	8:05	8:05
Zur Buslinie	8:10	8:10	8:10	8:10
Zur Buslinie	8:15	8:15	8:15	8:15
Zur Buslinie	8:20	8:20	8:20	8:20
Zur Buslinie	8:25	8:25	8:25	8:25
Zur Buslinie	8:30	8:30	8:30	8:30
Zur Buslinie	8:35	8:35	8:35	8:35
Zur Buslinie	8:40	8:40	8:40	8:40
Zur Buslinie	8:45	8:45	8:45	8:45
Zur Buslinie	8:50	8:50	8:50	8:50
Zur Buslinie	8:55	8:55	8:55	8:55
Zur Buslinie	9:00	9:00	9:00	9:00
Zur Buslinie	9:05	9:05	9:05	9:05
Zur Buslinie	9:10	9:10	9:10	9:10
Zur Buslinie	9:15	9:15	9:15	9:15
Zur Buslinie	9:20	9:20	9:20	9:20
Zur Buslinie	9:25	9:25	9:25	9:25
Zur Buslinie	9:30	9:30	9:30	9:30
Zur Buslinie	9:35	9:35	9:35	9:35
Zur Buslinie	9:40	9:40	9:40	9:40
Zur Buslinie	9:45	9:45	9:45	9:45
Zur Buslinie	9:50	9:50	9:50	9:50
Zur Buslinie	9:55	9:55	9:55	9:55
Zur Buslinie	10:00	10:00	10:00	10:00
Zur Buslinie	10:05	10:05	10:05	10:05
Zur Buslinie	10:10	10:10	10:10	10:10
Zur Buslinie	10:15	10:15	10:15	10:15
Zur Buslinie	10:20	10:20	10:20	10:20
Zur Buslinie	10:25	10:25	10:25	10:25
Zur Buslinie	10:30	10:30	10:30	10:30
Zur Buslinie	10:35	10:35	10:35	10:35
Zur Buslinie	10:40	10:40	10:40	10:40
Zur Buslinie	10:45	10:45	10:45	10:45
Zur Buslinie	10:50	10:50	10:50	10:50
Zur Buslinie	10:55	10:55	10:55	10:55
Zur Buslinie	11:00	11:00	11:00	11:00
Zur Buslinie	11:05	11:05	11:05	11:05
Zur Buslinie	11:10	11:10	11:10	11:10
Zur Buslinie	11:15	11:15	11:15	11:15
Zur Buslinie	11:20	11:20	11:20	11:20
Zur Buslinie	11:25	11:25	11:25	11:25
Zur Buslinie	11:30	11:30	11:30	11:30
Zur Buslinie	11:35	11:35	11:35	11:35
Zur Buslinie	11:40	11:40	11:40	11:40
Zur Buslinie	11:45	11:45	11:45	11:45
Zur Buslinie	11:50	11:50	11:50	11:50
Zur Buslinie	11:55	11:55	11:55	11:55
Zur Buslinie	12:00	12:00	12:00	12:00
Zur Buslinie	12:05	12:05	12:05	12:05
Zur Buslinie	12:10	12:10	12:10	12:10
Zur Buslinie	12:15	12:15	12:15	12:15
Zur Buslinie	12:20	12:20	12:20	12:20
Zur Buslinie	12:25	12:25	12:25	12:25
Zur Buslinie	12:30	12:30	12:30	12:30
Zur Buslinie	12:35	12:35	12:35	12:35
Zur Buslinie	12:40	12:40	12:40	12:40
Zur Buslinie	12:45	12:45	12:45	12:45
Zur Buslinie	12:50	12:50	12:50	12:50
Zur Buslinie	12:55	12:55	12:55	12:55
Zur Buslinie	13:00	13:00	13:00	13:00
Zur Buslinie	13:05	13:05	13:05	13:05
Zur Buslinie	13:10	13:10	13:10	13:10
Zur Buslinie	13:15	13:15	13:15	13:15
Zur Buslinie	13:20	13:20	13:20	13:20
Zur Buslinie	13:25	13:25	13:25	13:25
Zur Buslinie	13:30	13:30	13:30	13:30
Zur Buslinie	13:35	13:35	13:35	13:35
Zur Buslinie	13:40	13:40	13:40	13:40
Zur Buslinie	13:45	13:45	13:45	13:45
Zur Buslinie	13:50	13:50	13:50	13:50
Zur Buslinie	13:55	13:55	13:55	13:55
Zur Buslinie	14:00	14:00	14:00	14:00

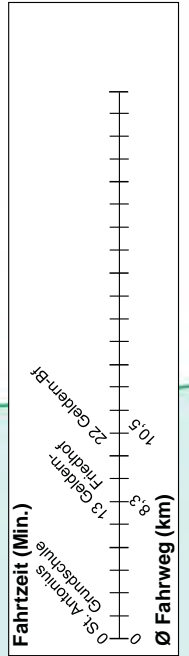
**VU**  
 SDG-V  
**Konzession bis**  
 31.07.2019

gültig ab: 01.08.2017

Linienkataloger StadtLinien – Status quo, Stand: August 2017



SL 6: Hartefeld– Vernum– Geldern-Bf



**Funktion**  
 - Vorrangig: Schülerbeförderung  
 - Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**  
 ca. 10,5 km / 10,5 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
 Bus: ca. 16.000 km / 16.000 km zzgl. TaxiBus

montags bis freitags

Haltestation	Abfahrtszeit	05.08	06.08	07.08	08.08	09.08	10.08	11.08	12.08	13.08	14.08	15.08	16.08	17.08	18.08	19.08	20.08	21.08	22.08	23.08	24.08	25.08	26.08	27.08	28.08	29.08	30.08	31.08
Geldern Bf	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00
Vernum	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10
Hartefeld	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20

montags bis freitags

Haltestation	Abfahrtszeit	05.08	06.08	07.08	08.08	09.08	10.08	11.08	12.08	13.08	14.08	15.08	16.08	17.08	18.08	19.08	20.08	21.08	22.08	23.08	24.08	25.08	26.08	27.08	28.08	29.08	30.08	31.08
Geldern Bf	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00
Vernum	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10
Hartefeld	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20

**VU** Konzeption bis 31.07.2019  
**SDG-V**

Linienkataster StadtLinien – Status quo, Stand: August 2017



SL 7: Veert – Geldern



**Fahrtzeit (Min.)**  
 0 St. Mariini Schule  
 9 Neerpoort Weg  
 17 Geschweizer-Scholl-Schule  
 2,9  
 7,3  
**Ø Fahrweg (km)**

**Funktion**  
 - Vorrangig: Schülerbeförderung  
 - Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**  
 ca. 7,3 km / 7,3 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
 TaxiBus

montags bis freitags

Haltstellen	Abfahrtszeiten	Zeit	Modus
Giesche-Scholl-Schule	7:25	8:50	Bus
Neerpoort Weg	7:30	8:10	Bus
St. Mariini	7:35	8:15	Bus
Waldacker Str.	7:40	8:20	Bus
Condering	7:45	8:25	Bus
Vandenberg	7:50	8:30	Bus
St. Mariini-Schule	7:55	8:35	Bus

gültig ab 11.12.2011

montags bis freitags

Haltstellen	Abfahrtszeiten	Zeit	Modus
St. Mariini-Schule	11:20	12:20	Bus
Vandenberg	11:25	12:20	Bus
Waldacker Str.	11:30	12:20	Bus
Neerpoort Weg	11:35	12:20	Bus
St. Mariini	11:40	12:20	Bus
Condering	11:45	12:20	Bus
Waldacker Str.	11:50	12:20	Bus
St. Mariini-Schule	11:55	12:20	Bus

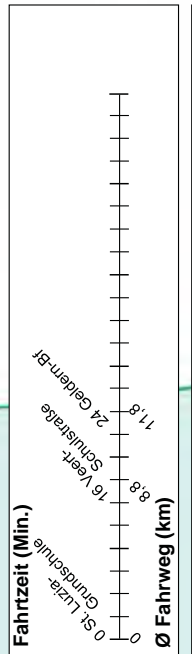
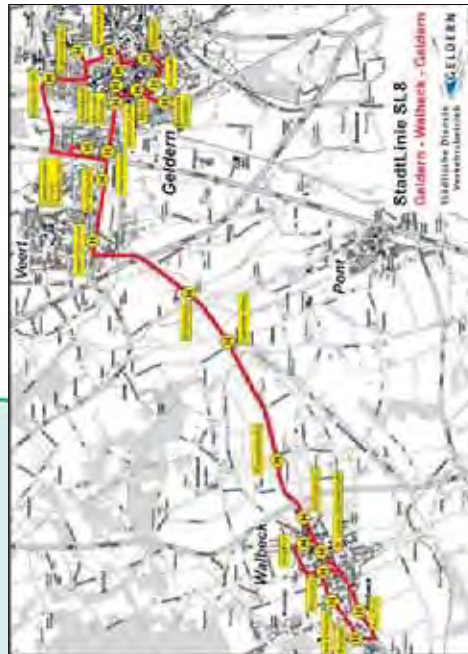
gültig ab 11.12.2011

**VU**  
 SDG-V  
**Konzession bis**  
 31.07.2019

Linienkataster StadtLinien – Status quo, Stand: August 2017



SL 8: Walbeck – Veert – Geldern-Bf



**Funktion**  
 - Vorrangig: Schülerbeförderung  
 - Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**  
 ca. 9,6 km / 9,6 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
 Bus: ca. 22.500 km / 22.500 km

Haltestellen	montags bis freitags nur an Schultagen				Sonntags bis Sa. für nur an Vorkarften			
	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Geldern Bf	6:35	10:58	12:44	18:24				18:24
Geldern Markt	6:37	11:00	12:46	18:26				18:28
Niederhörschule		11:01	12:47	18:29				18:31
Ergebnishof		11:02	12:48	18:30				18:32
Arbeitsgarten		11:04	12:50	18:32				18:34
Niederhörschule	6:38			18:41				18:43
Veert Dorfweg	6:39			18:42				18:44
Dachstein-Schul-Schule		11:06	12:52					
Am Bloßhof	6:40	11:08	12:54	18:45				18:48
Veert Schulstraße	6:41	11:10	12:56	18:46				18:49
Blockweg	6:43	11:12	12:58	18:48				18:51
Lammert Weg	6:44	11:14	13:01	18:48				18:51
Ergebnishof	6:45	11:15	13:02	18:49				18:52
Floriansstraße	6:47	11:17	13:04	18:50				18:53
St. Lucia-Grundschule	6:48	11:19	13:06	18:51				18:54
Am Pflz	6:51	11:22	13:09	18:54				18:57
Waldweg	6:53	11:24	13:11	18:56				18:59
Am Erbsing	6:55	11:26	13:13	18:58				19:01
Walbeck	6:57	11:28	13:15	19:00				19:03
Walbeck Viehhof	6:58	11:29	13:16	19:01				19:04

Haltestellen	montags bis freitags nur an Schultagen							
	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
St. Lucia-Grundschule	6:40	11:02	12:50	18:41				
Am Pflz	6:51	11:25	13:07	18:41				
Walbeck	6:50	11:24	13:11	18:40				
Am Erbsing	6:55	11:28	13:13	18:47				
Ergebnishof	6:57	11:29	13:15	18:48				
Floriansstraße	6:59	11:31	13:17	18:50				
Waldweg	7:00	11:31	13:18	18:52				
Dachstein-Weg	7:02	11:33	13:20	18:54				
Blockweg	7:03	11:34	13:21	18:55				
Veert Dorfweg	7:06	11:36	13:23	18:57				
Veert Blockweg	7:08	11:38	13:25	18:59				
Georg-Herzog-Schule	7:09							
Brinkhauser Str.	7:12							
Niederhörschule	7:14	11:39	13:27	18:59				
Eggenpark								
Niederhörschule								
Niederhörschule								
Obwohl								
Stöckel								
Geldern Bf								

**KonzeSSION bis**  
 31.07.2019

**Ull**  
 SDG-V

gültig ab: 01.01.2018

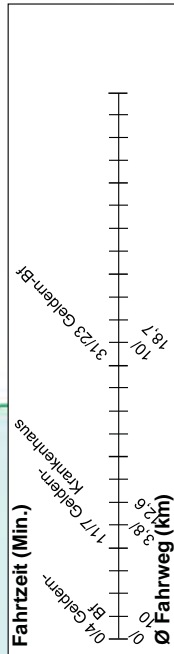
Linienkatalog StadtLinien – Status quo, Stand: August 2017

SL 9: Geldern-Bf – Geldern-Krankenhaus – Geldern-Bf



montags bis freitags				samstags			
Haltestellen	Abfahrtszeiten	Haltestellen	Abfahrtszeiten	Haltestellen	Abfahrtszeiten	Haltestellen	Abfahrtszeiten
Geldern Bf	7:49	Geldern Bf	8:24	Geldern Bf	8:49	Geldern Bf	9:24
Geldern Markt	7:51	Geldern Markt	8:26	Geldern Markt	8:51	Geldern Markt	9:26
Post-Schule	7:53	Post-Schule	8:28	Post-Schule	8:53	Post-Schule	9:28
Nordsee	7:54	Nordsee	8:29	Nordsee	8:54	Nordsee	9:29
Ruhhaus	7:56	Ruhhaus	8:31	Ruhhaus	8:56	Ruhhaus	9:31
Hieroglyphen	7:57	Hieroglyphen	8:32	Hieroglyphen	8:57	Hieroglyphen	9:32
Lindenallee	7:58	Lindenallee	8:33	Lindenallee	8:58	Lindenallee	9:33
Poststraße	7:59	Poststraße	8:34	Poststraße	9:00	Poststraße	9:34
St. Clemens-Hospital	8:00	St. Clemens-Hospital	8:35	St. Clemens-Hospital	9:01	St. Clemens-Hospital	9:35
Königsberger Str.	8:03	Königsberger Str.	8:38	Königsberger Str.	9:04	Königsberger Str.	9:38
See-Hotel	8:04	See-Hotel	8:37	See-Hotel	9:05	See-Hotel	9:37
Max-Planck-Str.	8:05	Max-Planck-Str.	8:38	Max-Planck-Str.	9:06	Max-Planck-Str.	9:38
Friedrich-Str.	8:06	Friedrich-Str.	8:39	Friedrich-Str.	9:07	Friedrich-Str.	9:39
Säcker-Str.	8:09	Säcker-Str.	8:40	Säcker-Str.	9:09	Säcker-Str.	9:40
Annstraße	8:10	Annstraße	8:41	Annstraße	9:10	Annstraße	9:41
St.-Barbara-Str.	8:11	St.-Barbara-Str.	8:42	St.-Barbara-Str.	9:11	St.-Barbara-Str.	9:42
Karl-Arnold-Str.	8:12	Karl-Arnold-Str.	8:43	Karl-Arnold-Str.	9:12	Karl-Arnold-Str.	9:43
Luttenstr.	8:13	Luttenstr.	8:44	Luttenstr.	9:13	Luttenstr.	9:44
Ammerstr.	8:14	Ammerstr.	8:45	Ammerstr.	9:14	Ammerstr.	9:45
An der Feuth	8:16	An der Feuth	8:47	An der Feuth	9:16	An der Feuth	9:47
Friedhof	8:17	Friedhof	8:47	Friedhof	9:17	Friedhof	9:47
Südwall	8:19	Südwall	8:49	Südwall	9:19	Südwall	9:49
Geldern Bf	8:20	Geldern Bf	8:50	Geldern Bf	9:20	Geldern Bf	9:50

Zusätzliche Fahrtenangebote zu bestimmten Anlässen (Veranstaltungen, verkaufsoffene Sonntage usw.) an ca. 15 – 20 Tagen pro Jahr



**Funktion**  
 - Vorrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr  
 - Nachrangig: Schülerbeförderung

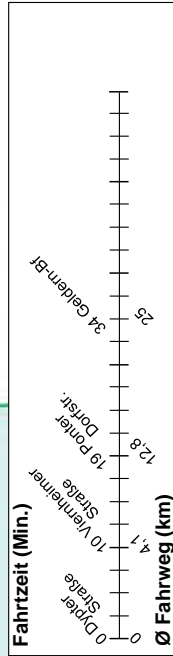
**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern**  
 ca. 18,7 km / 18,7 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
 Bus: ca. 125.300 km / 125.300 km

**VU**  
 SDG-V  
 Konzession bis  
 31.07.2019

Linienkataloger StadtLinien – Status quo, Stand: August 2017

SL 10: Hartefeld – Vernum – Pont – Geldern-Bf



**Funktion**  
- Vorrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr  
- Nachrangig: Schülerbeförderung

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**  
ca. 25 km / 25 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
TaxiBus

Haltestellen		Abfahrtszeiten		Haltestellen		Abfahrtszeiten	
		Mo	Tu			Mo	Tu
Anschluss z. d. SLP		18:47	19:04			18:47	19:04
v. Arnsteinshaus		18:50	19:08			18:50	19:08
auf das Veert		19:00	19:18			19:00	19:18
Geldern Bf		19:10	19:28			19:10	19:28
Vernum Markt		19:20	19:38			19:20	19:38
An den Kerkeren		19:30	19:48			19:30	19:48
Pöyvelallee		19:40	19:58			19:40	19:58
Haus Götten Ports		19:50	20:08			19:50	20:08
Hartefeld		20:00	20:18			20:00	20:18
St. Adalberts-Mag.		20:10	20:28			20:10	20:28
Ehrenhof		20:20	20:38			20:20	20:38
Pruunweg		20:30	20:48			20:30	20:48
Hartefeld		20:40	20:58			20:40	20:58
Hofweg		20:50	21:08			20:50	21:08
Vernum Markt		21:00	21:18			21:00	21:18
Postle Dorfstr.		21:10	21:28			21:10	21:28
Tunnenstr.		21:20	21:38			21:20	21:38
Sternstr.		21:30	21:48			21:30	21:48

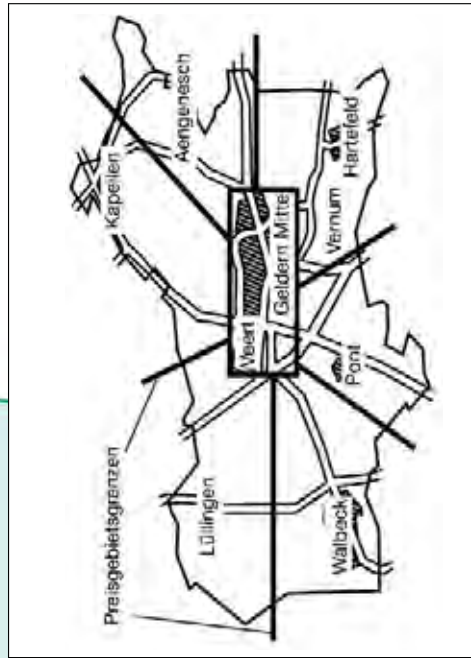
Haltestellen		Abfahrtszeiten		Haltestellen		Abfahrtszeiten	
		Mo	Tu			Mo	Tu
Dylem Str.		18:47	19:04			18:47	19:04
Mörsenweg		18:50	19:08			18:50	19:08
Schöndöring		19:00	19:18			19:00	19:18
Vernum Markt		19:10	19:28			19:10	19:28
Hofweg		19:20	19:38			19:20	19:38
Druunweg		19:30	19:48			19:30	19:48
Hartefeld		19:40	19:58			19:40	19:58
Hofweg		19:50	20:08			19:50	20:08
St. Adalberts-Mag.		20:00	20:18			20:00	20:18
Am Pöyvel		20:10	20:28			20:10	20:28
Haus Götten Ports		20:20	20:38			20:20	20:38
Hartefeld		20:30	20:48			20:30	20:48
Mörsenweg		20:40	20:58			20:40	20:58
Druunweg		20:50	21:08			20:50	21:08
Postle Dorfstr.		21:00	21:18			21:00	21:18
Tunnenstr.		21:10	21:28			21:10	21:28
Sternstr.		21:20	21:38			21:20	21:38

**VU** Konzeption bis 31.07.2019

Linienkatalog StadtLinien – Status quo, Stand: August 2017



**AnrufSammelTaxi**



Fahrzeit (Min.)



Ø Fahrweg (km)

Funktion

Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern

Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern

	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- u. Feiertag
von den AnrufSammelTaxi-Abfahrtsstellen* • Geldern Bahnhof • Markt • Nordwall • Ostwall • Westwall • Michael-Schule zu allen Zielen im Stadtgebiet Geldern inkl. Ortschaften			
		16:10	9:10
		17:10	10:10
		18:10	11:10
		19:10	12:10
		20:10	13:10
		21:10	14:10
	20:10	21:10	15:10
	21:10	22:10	16:10
	22:10	23:10	17:10
	23:10	0:10	18:10
	0:10		19:10
			20:10
			21:10
			22:10
			23:10
			0:10

	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- u. Feiertag
von allen anderen AnrufSammelTaxi-Abfahrtsstellen* im Stadtgebiet Geldern inkl. Ortschaften zu allen Zielen im Stadtgebiet Geldern inkl. Ortschaften			
			9:40
			10:40
			11:40
			12:40
			13:40
			14:40
			15:40
		16:40	16:40
		17:40	17:40
		18:40	18:40
		19:40	19:40
	20:40	20:40	20:40
	21:40	21:40	21:40
	22:40	22:40	22:40
	23:40	23:40	23:40
	0:40	0:40	0:40

VU Konzeption bis  
SDG-V 31.07.2019

## Anlage 2: NVP Kreis Wesel; für die Stadt Geldern relevante Linien

**NVP Kreis Wesel, Stand: 2017**

**Aussagen zu den für die Stadt Geldern relevanten Linien**

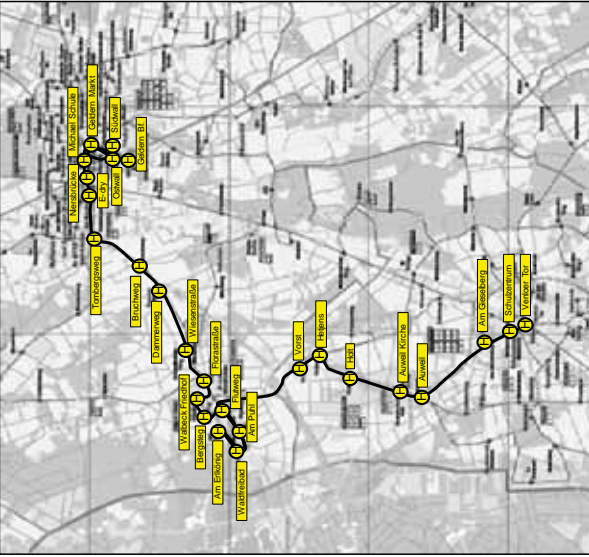
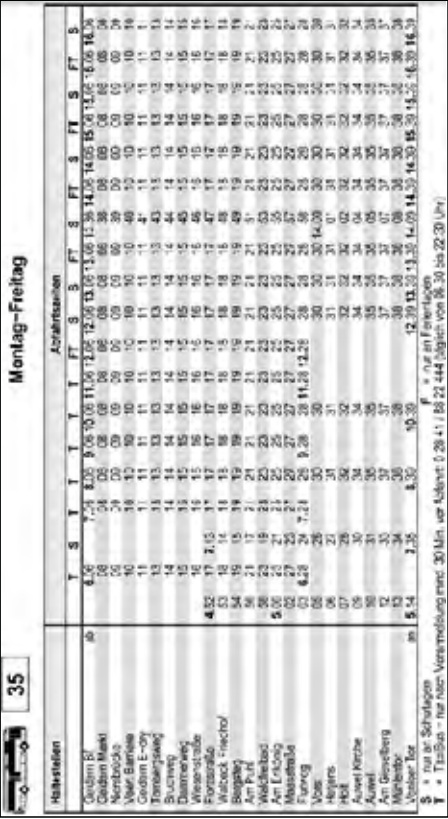
Linie	Relation	Bedienungszeiten / Grundtaktfolgen		
		mo-tr	sa	so/fe
32	Geldern - Issum - Kamp-L. - Moers	5.00 - 22.00 / 120 Min.	6.00 - 24.00 / 120 Min.	4.00 - 24.00 / 60 Min.
36	Geldern - Sonsbeck - Xanten	6.00 - 22.00 / 60 Min.	7.00 - 22.00 / 60 Min.	12.00 - 21.00 / 120 Min.
67	Geldern - Alpen - Wesel	6.00 - 19.30 / 60 Min.	7.30 - 15.30 / 120 Min.	
SB30	Geldern - Moers - Duisburg	5.30 - 21.00 / 60 Min.	5.30 - 17.30 / 60 Min.	
X30	Geldern - Moers - Duisburg	NVZ vorm. / nachm.		



# Anlage 3: Linienkataster Nachbarortsverkehr, Status quo

## Linienkataster Nachbarortsverkehr – Status quo August 2017

### Linie 35: Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen: Geldern Bf. – Geldern Walbeck → Straelen

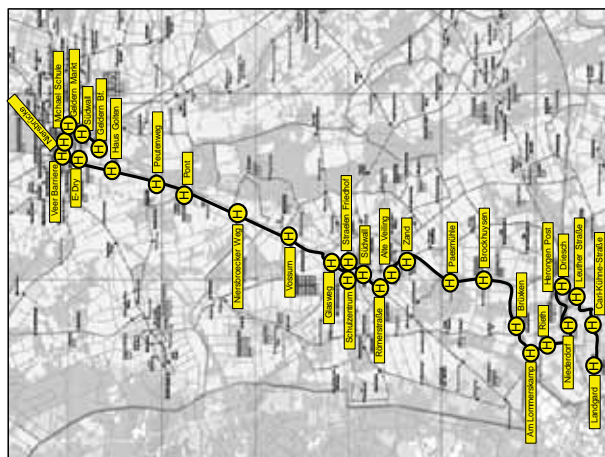
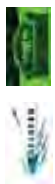



Haltestellen	T	S	M	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mi	Fr	Sa	So
Geldern Bf	4:50	7:00	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05
Geldern Markt	04:54	07:04	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09
Nierbroich	05:00	07:00	09:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05
Neer Barries	10:00	12:10	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15	24:15
Geldern E-copy	11:11	13:11	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16	23:16	24:16	25:16
Waldheide	12:11	14:11	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16	23:16	24:16	25:16	26:16
Stralendorf	14:14	16:14	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:19	24:19	25:19	26:19	27:19	28:19
Dahmeves	15:15	17:15	19:20	20:20	21:20	22:20	23:20	24:20	25:20	26:20	27:20	28:20	29:20
Wiesenthalde	16:16	18:16	20:21	21:21	22:21	23:21	24:21	25:21	26:21	27:21	28:21	29:21	30:21
Walbeck	17:17	19:17	21:22	22:22	23:22	24:22	25:22	26:22	27:22	28:22	29:22	30:22	31:22
Am Lanking	18:18	20:18	22:23	23:23	24:23	25:23	26:23	27:23	28:23	29:23	30:23	31:23	32:23
Massahlde	19:19	21:19	23:24	24:24	25:24	26:24	27:24	28:24	29:24	30:24	31:24	32:24	33:24
Funing	20:20	22:20	24:25	25:25	26:25	27:25	28:25	29:25	30:25	31:25	32:25	33:25	34:25
Noer	21:21	23:21	25:26	26:26	27:26	28:26	29:26	30:26	31:26	32:26	33:26	34:26	35:26
Am Lanking	22:22	24:22	26:27	27:27	28:27	29:27	30:27	31:27	32:27	33:27	34:27	35:27	36:27
Hof	23:23	25:23	27:28	28:28	29:28	30:28	31:28	32:28	33:28	34:28	35:28	36:28	37:28
Am Lanking	24:24	26:24	28:29	29:29	30:29	31:29	32:29	33:29	34:29	35:29	36:29	37:29	38:29
Am Lanking	25:25	27:25	29:30	30:30	31:30	32:30	33:30	34:30	35:30	36:30	37:30	38:30	39:30
Am Lanking	26:26	28:26	30:31	31:31	32:31	33:31	34:31	35:31	36:31	37:31	38:31	39:31	40:31
Am Lanking	27:27	29:27	31:32	32:32	33:32	34:32	35:32	36:32	37:32	38:32	39:32	40:32	41:32
Am Lanking	28:28	30:28	32:33	33:33	34:33	35:33	36:33	37:33	38:33	39:33	40:33	41:33	42:33
Am Lanking	29:29	31:29	33:34	34:34	35:34	36:34	37:34	38:34	39:34	40:34	41:34	42:34	43:34
Am Lanking	30:30	32:30	34:35	35:35	36:35	37:35	38:35	39:35	40:35	41:35	42:35	43:35	44:35
Am Lanking	31:31	33:31	35:36	36:36	37:36	38:36	39:36	40:36	41:36	42:36	43:36	44:36	45:36
Am Lanking	32:32	34:32	36:37	37:37	38:37	39:37	40:37	41:37	42:37	43:37	44:37	45:37	46:37
Am Lanking	33:33	35:33	37:38	38:38	39:38	40:38	41:38	42:38	43:38	44:38	45:38	46:38	47:38
Am Lanking	34:34	36:34	38:39	39:39	40:39	41:39	42:39	43:39	44:39	45:39	46:39	47:39	48:39
Am Lanking	35:35	37:35	39:40	40:40	41:40	42:40	43:40	44:40	45:40	46:40	47:40	48:40	49:40
Am Lanking	36:36	38:36	40:41	41:41	42:41	43:41	44:41	45:41	46:41	47:41	48:41	49:41	50:41
Am Lanking	37:37	39:37	41:42	42:42	43:42	44:42	45:42	46:42	47:42	48:42	49:42	50:42	51:42
Am Lanking	38:38	40:38	42:43	43:43	44:43	45:43	46:43	47:43	48:43	49:43	50:43	51:43	52:43
Am Lanking	39:39	41:39	43:44	44:44	45:44	46:44	47:44	48:44	49:44	50:44	51:44	52:44	53:44
Am Lanking	40:40	42:40	44:45	45:45	46:45	47:45	48:45	49:45	50:45	51:45	52:45	53:45	54:45
Am Lanking	41:41	43:41	45:46	46:46	47:46	48:46	49:46	50:46	51:46	52:46	53:46	54:46	55:46
Am Lanking	42:42	44:42	46:47	47:47	48:47	49:47	50:47	51:47	52:47	53:47	54:47	55:47	56:47
Am Lanking	43:43	45:43	47:48	48:48	49:48	50:48	51:48	52:48	53:48	54:48	55:48	56:48	57:48
Am Lanking	44:44	46:44	48:49	49:49	50:49	51:49	52:49	53:49	54:49	55:49	56:49	57:49	58:49
Am Lanking	45:45	47:45	49:50	50:50	51:50	52:50	53:50	54:50	55:50	56:50	57:50	58:50	59:50
Am Lanking	46:46	48:46	50:51	51:51	52:51	53:51	54:51	55:51	56:51	57:51	58:51	59:51	60:51
Am Lanking	47:47	49:47	51:52	52:52	53:52	54:52	55:52	56:52	57:52	58:52	59:52	60:52	61:52
Am Lanking	48:48	50:48	52:53	53:53	54:53	55:53	56:53	57:53	58:53	59:53	60:53	61:53	62:53
Am Lanking	49:49	51:49	53:54	54:54	55:54	56:54	57:54	58:54	59:54	60:54	61:54	62:54	63:54
Am Lanking	50:50	52:50	54:55	55:55	56:55	57:55	58:55	59:55	60:55	61:55	62:55	63:55	64:55
Am Lanking	51:51	53:51	55:56	56:56	57:56	58:56	59:56	60:56	61:56	62:56	63:56	64:56	65:56
Am Lanking	52:52	54:52	56:57	57:57	58:57	59:57	60:57	61:57	62:57	63:57	64:57	65:57	66:57
Am Lanking	53:53	55:53	57:58	58:58	59:58	60:58	61:58	62:58	63:58	64:58	65:58	66:58	67:58
Am Lanking	54:54	56:54	58:59	59:59	60:59	61:59	62:59	63:59	64:59	65:59	66:59	67:59	68:59
Am Lanking	55:55	57:55	59:60	60:60	61:60	62:60	63:60	64:60	65:60	66:60	67:60	68:60	69:60
Am Lanking	56:56	58:56	60:61	61:61	62:61	63:61	64:61	65:61	66:61	67:61	68:61	69:61	70:61
Am Lanking	57:57	59:57	61:62	62:62	63:62	64:62	65:62	66:62	67:62	68:62	69:62	70:62	71:62
Am Lanking	58:58	60:58	62:63	63:63	64:63	65:63	66:63	67:63	68:63	69:63	70:63	71:63	72:63
Am Lanking	59:59	61:59	63:64	64:64	65:64	66:64	67:64	68:64	69:64	70:64	71:64	72:64	73:64
Am Lanking	60:60	62:60	64:65	65:65	66:65	67:65	68:65	69:65	70:65	71:65	72:65	73:65	74:65
Am Lanking	61:61	63:61	65:66	66:66	67:66	68:66	69:66	70:66	71:66	72:66	73:66	74:66	75:66
Am Lanking	62:62	64:62	66:67	67:67	68:67	69:67	70:67	71:67	72:67	73:67	74:67	75:67	76:67
Am Lanking	63:63	65:63	67:68	68:68	69:68	70:68	71:68	72:68	73:68	74:68	75:68	76:68	77:68
Am Lanking	64:64	66:64	68:69	69:69	70:69	71:69	72:69	73:69	74:69	75:69	76:69	77:69	78:69
Am Lanking	65:65	67:65	69:70	70:70	71:70	72:70	73:70	74:70	75:70	76:70	77:70	78:70	79:70
Am Lanking	66:66	68:66	70:71	71:71	72:71	73:71	74:71	75:71	76:71	77:71	78:71	79:71	80:71
Am Lanking	67:67	69:67	71:72	72:72	73:72	74:72	75:72	76:72	77:72	78:72	79:72	80:72	81:72
Am Lanking	68:68	70:68	72:73	73:73	74:73	75:73	76:73	77:73	78:73	79:73	80:73	81:73	82:73
Am Lanking	69:69	71:69	73:74	74:74	75:74	76:74	77:74	78:74	79:74	80:74	81:74	82:74	83:74
Am Lanking	70:70	72:70	74:75	75:75	76:75	77:75	78:75	79:75	80:75	81:75	82:75	83:75	84:75
Am Lanking	71:71	73:71	75:76	76:76	77:76	78:76	79:76	80:76	81:76	82:76	83:76	84:76	85:76
Am Lanking	72:72	74:72	76:77	77:77	78:77	79:77	80:77	81:77	82:77	83:77	84:77	85:77	86:77
Am Lanking	73:73	75:73	77:78	78:78	79:78	80:78	81:78	82:78	83:78	84:78	85:78	86:78	87:78
Am Lanking	74:74	76:74	78:79	79:79	80:79	81:79	82:79	83:79	84:79	85:79	86:79	87:79	88:79
Am Lanking	75:75	77:75	79:80	80:80	81:80	82:80	83:80	84:80	85:80	86:80	87:80	88:80	89:80
Am Lanking	76:76	78:76	80:81	81:81	82:81	83:81	84:81	85:81	86:81	87:81	88:81	89:81	90:81
Am Lanking	77:77	79:77	81:82	82:82	83:82	84:82	85:82	86:82	87:82	88:82	89:82	90:82	91:82
Am Lanking	78:78	80:78	82:83	83:83	84:83	85:83	86:83	87:83	88:83	89:83	90:83	91:83	92:83
Am Lanking	79:79	81:79	83:84	84:84	85:84	86:84	87:84	88:84	89:84	90:84	91:84	92:84	93:84
Am Lanking	80:80	82:80	84:85	85:85	86:85	87:85	88:85	89:85	90:85	91:85	92:85	93:85	94:85
Am Lanking	81:81	83:81	85:86	86:86	87:86	88:86	89:86	90:86	91:86	92:86	93:86	94:86	95:86
Am Lanking	82:82	84:82	86:87	87:87	88:87	89:87	90:87	91:87	92:87	93:87	94:87	95:87	96:87
Am Lanking	83:83	85:83	87:88	88:88	89:88	90:88	91:88	92:88	93:88	94:88	95:88	96:88	97:88
Am Lanking	84:84	86:84	88:89	89:89	90:89	91:89	92:89	93:89	94:89	95:89	96:89	97:89	98:89
Am Lanking	85:85	87:85	89:90	90:90	91:90	92:90	93:90	94:90	95:90	96:90	97:90	98:90	99:90
Am Lanking	86:86	88:86	90:91	91:91	92:91	93:91	94:91	95:91	96:91	97:91	98:91	99:91	100:91
Am Lanking	87:87	89:87	91:92	92:92	93:92	94:92	95:92	96:92	97:92	98:92	99:92		



**Linienkataloger Nachbarortsverkehr – Status quo August 2017**

**Linie 69 : Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen: (Geldern) – Straelen → Herongen**



**Fahrtzeit (Min.)**

0 Landgraf  
5,3 10 Bruken  
7,2 18 Rönnerstraße  
12 21 Straelen  
17,4 34 Port  
29,3 48 Geldern Br.

**Fahrtweg (km)**

**Funktion**  
Nachbarortsverkehr, primär Schülerbeförderung

**Ø Linienlänge pro Fahrt insges. / Anteile Geldern / Straelen**  
ca. 23,3 km / ca. 8,5 km / ca. 15,3 km

**Betriebsleistung / Jahr insges.**

**VU** NIAG    **Konzession bis** 12 / 2019

**69 Montag-Freitag**

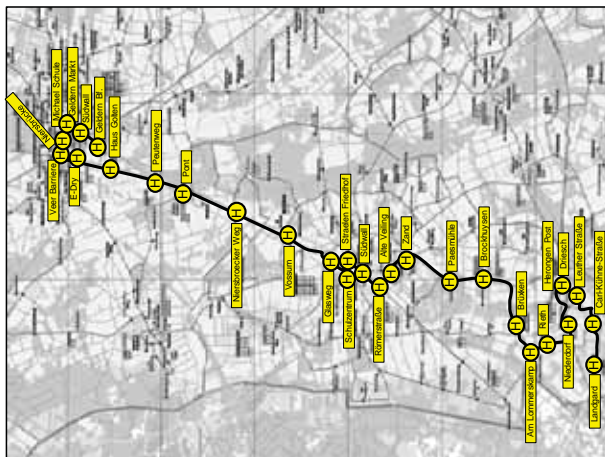
Halbstationen		Abfahrtszeiten												
		S	TV	S	TV	S	FTV	S	TV	S	TV	S	TV	
Geldern Br.		11:37	13:37	13:37										
Niederracke		40	40	40										
Neuenbüchel		41	41	41										
Geldern Br.		42	42	42										
Haus Gelsen		47	47	47										
Neuenbüchel Weg		49	49	49										
Wickum		51	51	51										
Glöhena		52	52	52										
Schulterbank		54	54	54										
Schulterbank Straelen		55	55	55			14:36	15:12	15:38	16:03				
Vimber Tor		17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	
Kornstraße		18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	
Zoo		19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	
Zoo		20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	
Proteststraße		23	23	23	43	43	43	29	43	10	14	00	14	00
Vindhorst		41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	
Kastanienberg														
Zoo														
Zoo														
Am Lammstieg														
Bruchhof														
Bruchhof														
Bath														
Bath														
Stroben														
Stroben														
Hengern Pool														
Laufhof Straelen														
Carl-Kühn-Str.														
Landgraf														
Landgraf														

**69 Montag-Freitag Samstag**

Halbstationen		Abfahrtszeiten											
		S	TV	S	TV	S	TV	S	TV	S	TV	S	TV
Geldern Br.		16:30	16:30	17:00	18:30	18:30	16:30	16:30					
Niederracke		37	40	37	37	37	37	37					
Neuenbüchel		38	41	38	38	38	38	38					
Geldern Br.		40	43	41	41	41	41	41					
Haus Gelsen		43	46	43	43	43	43	43					
Neuenbüchel Weg		45	48	45	45	45	45	45					
Wickum		46	49	46	46	46	46	46					
Glöhena		48	51	48	48	48	48	48					
Schulterbank		49	52	49	49	49	49	49					
Schulterbank Straelen		51	54	51	51	51	51	51					
Vimber Tor		52	55	52	52	52	52	52					
Kornstraße		53	56	53	53	53	53	53					
Zoo		54	57	54	54	54	54	54					
Zoo		55	58	55	55	55	55	55					
Proteststraße		56	59	56	56	56	56	56					
Vindhorst		58	61	58	58	58	58	58					
Kastanienberg		60	63	60	60	60	60	60					
Zoo		62	65	62	62	62	62	62					
Zoo		64	67	64	64	64	64	64					
Am Lammstieg		65	68	65	65	65	65	65					
Bruchhof		66	69	66	66	66	66	66					
Bruchhof		68	71	68	68	68	68	68					
Bath		70	73	70	70	70	70	70					
Bath		72	75	72	72	72	72	72					
Stroben		73	76	73	73	73	73	73					
Stroben		74	77	74	74	74	74	74					
Hengern Pool		75	78	75	75	75	75	75					
Laufhof Straelen		76	79	76	76	76	76	76					
Carl-Kühn-Str.		78	81	78	78	78	78	78					
Landgraf		80	83	80	80	80	80	80					
Landgraf		82	85	82	82	82	82	82					

**Linienkataloger Nachbarortsverkehr – Status quo August 2017**

**Linie 69 : Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen – Straelen: Herongen → Straelen – (Geldern)**



Haltestellen	Montag - Freitag										Samstag											
	€	\$	FTV	\$	FTV	\$	TV	\$	FTV	\$	TV	€	\$	FTV	\$	FTV	\$	TV	€	\$	TV	
Landgard	5,30	6,31	07	6,30	7,00	7,30	8,00	8,30	14,30	15,00	15,30	15,30	16,00	16,00	16,30	16,30	17,00	17,00	16,00	16,00	16,30	16,00
10 Broiken	4,1	5,1	07	5,00	5,30	6,00	6,30	7,00	13,30	14,00	14,30	14,30	15,00	15,00	15,30	15,30	16,00	16,00	15,00	15,00	15,30	15,00
18 Föhnerstraße	4,7	5,7	07	5,00	5,30	6,00	6,30	7,00	14,00	14,30	15,00	15,00	15,30	15,30	16,00	16,00	16,30	16,30	15,00	15,00	15,30	15,00
21 Straelen Friedhof	4,7	5,7	07	5,00	5,30	6,00	6,30	7,00	14,00	14,30	15,00	15,00	15,30	15,30	16,00	16,00	16,30	16,30	15,00	15,00	15,30	15,00
34 Post	4,7	5,7	07	5,00	5,30	6,00	6,30	7,00	14,00	14,30	15,00	15,00	15,30	15,30	16,00	16,00	16,30	16,30	15,00	15,00	15,30	15,00
48 Geldern Br.	4,7	5,7	07	5,00	5,30	6,00	6,30	7,00	14,00	14,30	15,00	15,00	15,30	15,30	16,00	16,00	16,30	16,30	15,00	15,00	15,30	15,00
Geldern Bf.	4,7	5,7	07	5,00	5,30	6,00	6,30	7,00	14,00	14,30	15,00	15,00	15,30	15,30	16,00	16,00	16,30	16,30	15,00	15,00	15,30	15,00

<b>Fahrtzeit (Min.)</b>	0 Landgard	5,3	7,2	12	17,4	23,3
<b>Fahrtweg (km)</b>	0 Landgard	1,2	2,2	3,4	4,7	6,0
<b>Funktion</b>	Nachbarortsverkehr, primär Schülerbeförderung					
<b>Ø Linienslänge pro Fahrt insges. / Anteile Geldern / Straelen</b>	ca. 23,3 km / ca. 8,5 km / ca. 15,3 km					
<b>Betriebsleistung / Jahr insges.</b>	ca. 15,3 km					
<b>VU NIAG</b>	Konzession bis 12 / 2019					

## Anlage 4: Haltestellenkataster

Ortsteil	Haltestellen-name	Fahrtrichtung	Linien	Bauart	Hochbord 16 / 18 cm	Längsstreifen	Querstreifen / Einstieg	Fg-Info Höhe ü. Boden	Zahl d. Sitzplätze	Zahl d. Stehhilfen	Witterschutz	Beleuchtung	Queerungshilfe i.d. Nähe	Entfernung d. Querung sh. zur Hst. (m)	Bordsteinabsenkung (cm) anzu d. Querungsh.	Taktile Bodenindikatoren anzu d. Querungsh.
Geldern	Beumershof	Pont	SL 2, SL 10	Fahrbahnrand	ja	ja	ja	1,8				nein				
Geldern	Beumershof	Geldern Bf.	SL 2, SL 10, AST	Fahrbahnrand	ja	ja	ja	1,8				nein				
Geldern	Bodelschwinghstr.	Hartfeld	SL 5, 31	Fahrbahnrand	ja	ja	ja	1,8								
Geldern	Rosengarten	Hartfeld	SL 5, 31	Fahrbahnrand	ja	ja	ja	1,8			Glas					
Kapellen	Haus Beerenbroock	Kapellen	SL 4	Fahrbahnrand	ja	ja	ja	1,8			Glas	ja				
Pont	Niersbroecker Weg	Geldern	063, 69, AST	Bucht	ja	ja	ja	1,8				nein				
Waibäck	Bergstieg	Strahlen	35	Bucht	ja	ja	ja	1,8			Glas					
Geldern	Alb-Schweitzer-Grundschule	Pont / Geldern Bf.	SL 2, SL 4, SL 5, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8				ja				
Geldern	Arbeitsagentur	Krankenhaus	SL 1, SL 2	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8					Zebrastrifen	60	3	ja
Geldern	Bahnhof	alle Richtungen	SL 1, SL 2, SL 4, SL 5, SL 6, SL 8, SL 9, SL 10, SB 7, SB 30, 31, 32, 35, 36, 33, 063, 67, 69, 078, AST	ZOB-Bussteig	nein	nein	nein	1,8	28	10	Glas	ja	Gehweg	0	0	ja
Geldern	Bodelschwinghstr.	Geldern Bf.	SL 5, 31, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Geldern	Egmondpark	Geldern Bf.	SL 1, SL 2, SL 4, SL 6, SL 8, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8		2	Glas	ja				
Geldern	Fürstenberger Str.	Issum	SL 4, SB 7, SB 30, 32, 67	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8	4	1	Glas	ja	Gehweg	40	3	nein
Geldern	Fürstenberger Str.	Geldern Bf.	SL 4, SB 7, SB 30, 32, 67, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja	Gehweg	18	3	nein
Geldern	Geldern Friedhof	Kerkum / Pont / Hartfeld	SL 2, SL 6, 078	Bucht	ja	Vorber.	nein	1,8	2	1	Glas	ja	Fußweg	60	3	ja
Geldern	Geldern Friedhof	Geldern Bf.	SL 2, SL 6, SL 9, 078, AST	Bucht	ja	Vorber.	nein	1,8					Fußweg	40	3	ja
Geldern	Königsberger Str.	Geldern Bf.	SL 9, 36, AST	Bucht	ja	Vorber.	nein	1,8	1	1	Glas	ja	Gehweg	0	3	nein

Ortsteil	Haltestellen-name	Fahrtrichtung	Linien	Bauart	Hochbord 15 / 18 cm	Längsstreifen	Querstreifen / Einstieg	Fg-Info Höhe ü. Boden	Zahl d. Sitzplätze	Zahl d. Stehhilfen	Witterungsschutz	Beleuchtung	Queerungshilfe i.d. Nähe	Entfernung d. Querung sch. zur Hst. (m)	Bordsteinabsenkung (cm) an/zu d. Querungsh.	Taktile Bodenindikatoren an/zu d. Querungsh.
Geldern	Krankenhaus	Barbaraviertel / Veert	SL 1, SL 9, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8	4	1	Glas	ja	Gehweg	0	3	ja
Geldern	Lessingstr.	Geldern Bf.	36, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	ja				
Geldern	Lessingstr	Kapellen	36	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Geldern	Markt	alle Richtungen	SL 1, SL 2, SL 4, SL 5, SL 6, SL 8, SL 9, SL 10, SB 7, SB 30, 31, 32, 35, 38, 53, 063, 67, 69, 078, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8	12	4	Glas	ja	Gehweg	0	3	nein
Geldern	Marktweg	Issum	SL 4, SL 5, SB 7, 31, 32, 67	Bucht	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Geldern	Marktweg	Geldern Bf.	SL 4, SL 5, SB 7, 31, 32, 67, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8								
Geldern	Michael - Schule	Geldern Bf.	SL 1, SL 2, SL 4, SL 5, SL 6, SL 8, SL 9, SB 7, 31, 32, 35, 36, 53, 063, 67, 69, 078, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja	Ampel	80	0	ja
Geldern	Nordwall	Geldern Bf.	SL 1, SL 2, SL 4, SL 5, SL 6, SL 8, SL 9, SB 7, SB 30, 31, 32, 35, 36, 53, 063, 67, 69, 078, AST	Bucht	ja	nein	nein	1,8		1	Glas	ja	Ampel	100	0	ja
Geldern	Ostwall	Geldern Bf.	SL 1, SL 2, SL 4, SL 5, SL 6, SL 8, SB 7, SB 30, 31, 32, 35, 53, 063, 67, 69, 078, AST	Bucht	ja	nein	nein	1,8		1	Glas	ja	Gehweg	30	3	nein
Geldern	Rathaus	Issum u.a.	SL 4, SB 7, SB 30, 32, 67	Bucht	ja	Vorber.	nein	1,8	4	1	Glas	ja	Ampel	10	3	nein
Geldern	Rathaus	Kapellen	SL 9, 36	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8	4	1	Glas	ja	Ampel	60	3	nein
Geldern	Rathaus	Geldern Bf.	SL 4, SB 7, SB 30, 31, 32, 36, 53, 67, AST	Bucht	ja	Vorber.	nein	1,8	8	2	Glas	ja	Ampel	0	3	nein
Geldern	Rosengarten	Geldern Bf.	SL 5, 31, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Geldern	Schulzentrum	Hartefeld	SL 5, 31	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	ja	Ampel	0	3	nein
Geldern	Schulzentrum	Geldern Bf.	SL 5, 31, AST	Bucht	ja	Vorber.	nein	1,8				ja	Ampel	20	3	nein
Geldern	St. Adelheid - Grundschule	Geldern Bf. / Pont	SL 2, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja	Gehweg	80	3	nein
Geldern	St. Clemens - Hospital	Kapellen / Veert	SL 9, 36	Bucht	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja	Ampel	50	3	nein



Ortsteil	Haltestellen-name	Fahrtrichtung	Linien	Bauart	Hochbord 18 / 18 cm	Längsstreifen	Querstreifen / Einstieg	Fg-info Höhe ü. Boden	Zahl d. Sitzplätze	Zahl d. Stehhilfen	Witterungsschutz	Beleuchtung	Queerungshilfe i.d. Nähe	Entfernung d. Querungsh. zur Hst. (m)	Bordsteinabsenkung (cm) anzu d. Querungsh.	Taktile Bodenindikatoren anzu d. Querungsh.
Pont	Haus Gollen	Geldern	063, 69, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8	4	1	Glas	ja				
Pont	Justizvollzugsanstalt	alle Richtungen	SL 2, SL 10, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	ja				
Pont	Niersbroecker Weg	Straelen	063, 69	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Pont	Pont	Straelen	063, 69	Bucht	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Pont	Pont	Geldern	063, 69, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8								
Pont	Pontier Dorfst.	Geldern	SL 2, SL 10	Bucht	nein	nein	nein	1,8	4	1	Glas	ja				
Veert	Geschwister-Scholl-Schule	verschiedene	SL 1, SL 2, SL 4, SL 6, SL 7, SL 8, 32, AST	ZOB-Bussteig	ja	Vorber.	Vorber.	1,8		4	Glas	ja				
Veert	Grünwaldstr.	Kevelaer	53	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Veert	Grünwaldstr.	Geldern	53, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Veert	Niersbrücke	Straelen / Lüllingen / Walbeck	SL 1, SL 8, SL 9, 35, 063, 69	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja	Gehweg	0	3	nein
Veert	Niersbrücke	Geldern	SL 1, SL 8, SL 9, 35, 063, 69	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8					Gehweg	17	3	nein
Veert	Tombergsweg	Straelen	SL 2, 35	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	ja				
Veert	Tombergsweg	Geldern	SL 2, 35, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	ja				
Veert	Veert Barriere	Straelen / Lüllingen / Walbeck	SL 1, SL 8, 35, 53, 063, 69	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8	4	1	Glas	ja				
Veert	Veert Barriere	Geldern	SL 1, SL 8, SL 9, 35, 53, 063, 69, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8	4	1	Glas	ja				
Veert	Veert Kirche	Kevelaer / Geldern	SL 9, 53	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8								
Veert	Veert Kirche	Geldern	53, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				



Ortsteil	Haltestellen-name	Fahrtrichtung	Linien	Bauart	Hochbord 16 / 18 cm	Längsstreifen	Querstreifen / Einstieg	Fg-Info Höhe ü. Boden	Zahl d. Sitzplätze	Zahl d. Stehhilfen	Witterungsschutz	Beleuchtung	Queerungshilfe i.d. Nähe	Entfernung d. Querungsh. zur Hst. (m)	Bordsteinabsenkung (cm) an/zu d. Querungsh.	Taktile Bodenindikatoren an/zu d. Querungsh.
Vernum	Vernum	Duisburg	SB 30, 31	Fahrbahnrand	ja	nein	nein	1,8		1	Glas	ja	Gehweg	10	3	nein
Vernum	Vernum	Geldern	SB 30, 31, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	ja				
Walbeck	Am Erkönig	Straelen / Geldern	SL 8, 35, AST	Fahrbahnrand	ja	ja	nein	1,8		1	Glas	ja				
Walbeck	Am Puhl	Straelen / Geldern	SL 8, 35, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Walbeck	Bergsteg	Geldern	SL 8, 35, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	Vorber.	1,8		1	Glas	ja				
Walbeck	Dammer Weg	Straelen	SL 2, SL 8, 35	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Walbeck	Dammer Weg	Geldern	SL 2, SL 8, 35, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Walbeck	Florastraße	Straelen	SL 3, SL 8, 35	Fahrbahnrand	nein	Vorber.	nein	1,8				nein				
Walbeck	Florastraße	Geldern	SL 3, SL 8, 35, AST	Fahrbahnrand	nein	Vorber.	nein	1,8				nein				
Walbeck	Fluhweg	Straelen	35	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8								
Walbeck	Fluhweg	Geldern	35, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Walbeck	Maasstr.	Geldern	35, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8				ja				
Walbeck	Maasstr.	Straelen	35	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Walbeck	St. Luzia - Grundschule	Geldern u. Walbeck West	SL 3, SL 8, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8	4	1	Glas	ja				
Walbeck	Walbeck Friedhof	Straelen	35	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8	4	1	Glas	ja				
Walbeck	Walbeck Friedhof	Geldern	SL 8, 35, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8								
Walbeck	Waldröbad	Straelen / Geldern	SL 8, 35, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8	4	1	Glas	ja				

Ortsteil	Haltestellen-name	Fahrtrichtung	Linien	Bauart	Hochbord 16 / 18 cm	Längsstreifen	Querstreifen / Einstieg	Fg-Info Höhe ü. Boden	Zahl d. Sitzplätze	Zahl d. Stehhilfen	Witterungsschutz	Beleuchtung	Queerungshilfe i.d. Nähe	Entfernung d. Querungsh. zur Hst. (m)	Bordsteinabsenkung (cm) an/zu d. Querungsh.	Taktiler Bodenindikatoren an/zu d. Querungsh.
Walbeck	Wiesenstr.	Straßen	SL 8, 35	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Walbeck	Wiesenstr	Geldern	SL 2, SL 8, 35, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Geldern	Am Pannofen	Issum	SL 4, SL 5, SB 7, 31, 32, 67	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Geldern	Am Pannofen	Geldern Bf.	SL 4, SL 5, SB 7, 31, 32, 67, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Geldern	An den Niersauen	Harterfeld	SL 10	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	An den Niersauen	Geldern Bf.	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	An der Fleuth	Geldern Bf.	SL 9, AST	Fahrbahnrand	ja	nein	nein	1,8				ja	Gehweg	2	3	nein
Geldern	Annastraße	Geldern Bf.	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	Arbeitsagentur	Geldern Bf.	SL 1, SL 8, 053, 69, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber	nein	1,8	4	1	Glas	ja	Zebrastrifen	50	3	ja
Geldern	Brabanter Str.	Barbaraviertel / Geldern Bf.	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	Breslauer Str.	Krankenhaus	SL 8, SL 9	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja	Ampel	40	3	nein
Geldern	Breslauer Str.	Geldern Bf.	SL 1, SL 8, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja	Ampel	20	3	nein
Geldern	Flanderner Str.	Barbaraviertel / Geldern Bf.	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	Gelderlandstation	Harterfeld / Pont	SL 2, SL 6	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8				ja	Gehweg	6	0	ja
Geldern	Gelderlandstation	Geldern Bf.	SL 2, SL 6, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	ja	Gehweg	6	0	ja
Geldern	Herzogstr.	Krankenhaus	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja	Gehweg	20	3	ja
Geldern	Karl-Arnold-Str.	Geldern Bf.	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja	Gehweg	0		nein

Ortsteil	Haltestellen-name	Fahrtrichtung	Linien	Bauart	Hochbord 16 / 18 cm	Längsstreifen	Querstreifen / Einstieg	Fg-Info Höhe ü. Boden	Zahl d. Sitzplätze	Zahl d. Stehhilfen	Witterungsschutz	Beleuchtung	Que- rungs- hilfe i. d. Nähe	Entfer- nung d. Querung sh. zur Hst. (m)	Bordstein- absenkung (cm) anzu d. Querungsh	Taktiler Boden- indikatoren anzu d. Querungsh.
Geldern	Kettelerstr.	Geldern Bf.	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	Lindenallee	Krankenhaus	SL 1, SL 9	Fahrbahnrand	ja	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	Lindenallee	Geldern Bf.	SL 1, 53, 063, 69, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	ja				
Geldern	Lutherstr.	Geldern Bf.	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	Max-Planck-Str.	Barbaraviertel / Geldern Bf.	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja	Gehweg	40	3	nein
Geldern	Mühlenweg	Geldern Bf.	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	Rurweg	Hartefeld	SL 10	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	Rurweg	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	Ruwel - Werke	Hartefeld / Pont	SL 2, SL 6, SL 10	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8				ja				
Geldern	Ruxel - Werke	Geldern Bf.	SL 2, SL 6, SL 10, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8		1	Glas					
Geldern	Seehotel	Barbaraviertel / Geldern Bf.	SL 9, AST	Parkplatz	nein	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	St. Barbara-Str.	Geldern Bf.	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Geldern	Westwall	versch. Richtungen	SL 2, SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Hartefeld	Dorfschmiede	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Hartefeld	Dyptier Str.	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Hartefeld	Hartefeld	Geldern	SL 6, SL 10	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Hartefeld	Hartefeld Kirche	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				

Ortsteil	Haltestellen-name	Fahrtrichtung	Linien	Bauart	Hochbord 16 / 18 cm	Längsstreifen	Querstreifen / Einstieg	Fg-info Höhe ü. Boden	Zahl d. Sitzplätze	Zahl d. Stehhilfen	Witterungsschutz	Beleuchtung	Queerungshilfe i.d. Nähe	Entfernung d. Querungsh. zur Hst. (m)	Bordsteinabsenkung (cm) anzu d. Querungsh.	Taktile Bodenindikatoren anzu d. Querungsh.
Hartfeld	Mönsterweg	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Hartfeld	Neuhausweg	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Hartfeld	Schmetsweg	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Hartfeld	St.-Antonius-Grundschule	Geldern / Hartfeld	SL 6	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Hartfeld	Stiertensweg	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Hartfeld	Veitjensweg	Issum	31	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Hartfeld	Veitjensweg	Geldern	31, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Hartfeld	Waederweg	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Kapellen	Abzweig Hamb	Hamb	SL 4, 36	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Kapellen	Abzweig Hamb	Geldern	SL 4, 36, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Kapellen	Abzweig Weiten	Kapellen	36	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Kapellen	Abzweig Weiten	Geldern	36, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Kapellen	Aengenesch B 58	Issum	SB 7, 31, 32, 67	Bucht	nein	nein	nein	1,8								
Kapellen	Aengenesch B 58	Aengenesch / Geldern	SL 4, SL 5	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Kapellen	Aengenesch B 58	Geldern	SL 4, SL 5, SB 7, 31, 32, 67, AST	Bucht	nein	Vorber.	nein	1,8		1	Glas					
Kapellen	Aengenesch Kirche	Boeckelt	SL 4, SL 5	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Kapellen	Aengenesch Kirche	Geldern	SL 4, SL 5, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				

Ortsteil	Haltestellen-namé	Fahrtrichtung	Linien	Bauart	Hochbord 16 / 18 cm	Längsstreifen	Querstreifen / Einstieg	Fg-Info Höhe u. Boden	Zahl d. Sitzplätze	Zahl d. Stehhilfen	Witterungsschutz	Beleuchtung	Queerungshilfe i.d. Nähe	Entfernung d. Querung sh. zur Hst. (m)	Bordsteinabsenkung (cm) an/zu d. Querungsh.	Taktile Bodenindikatoren an/zu d. Querungsh.
Kapellen	Boeckelt Alie Schule	Boeckelt	SL 5	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Kapellen	Boeckelt Alie Schule	Aengenesch	SL 5, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8								
Kapellen	Bönninger Weg	Kapellen	36	Bucht	nein	nein	nein	1,8								
Kapellen	Bönninger Weg	Geldern	36, AST	Bucht	nein	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	ja				
Kapellen	Gartz	Kapellen	SL 4, SL 5	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Kapellen	Gartz	Geldern	SL 4, SL 5, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Kapellen	Haus Beerenbrouck	Geldern	SL 4, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Kapellen	Kapellen Markt	Geldern	SL 4, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Kapellen	Kapellen Sportplatz	Kapellen	36	Bucht	nein	nein	nein	1,8								
Kapellen	Kapellen Sportplatz	Geldern	36, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Kapellen	Kikerom	Kapellen / Geldern	SL 4, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Kapellen	Möss	Issum	SB 7, 31, 32, 67	Bucht	nein	nein	nein	1,8								
Kapellen	Möbs	Geldern	SB 7, 31, 32, 67, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Kapellen	Zitterhuck	Kapellen / Geldern	SL 4, AST	Parkplatz	nein	nein	nein	1,8								
Kapellen	Zur Boeckelt	Aengenesch	SL 5	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Kapellen	Zur Boeckelt	Geldern	SL 5, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8								
Lüllingen	Bonnesweg	Lüllingen	SL 1	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1		nein				



Ortsteil	Haltestellen-name	Fahrtrichtung	Linien	Bauart	Hochbord 16 / 18 cm	Längsstreifen	Querstreifen / Einstieg	Fg-Info Höhe ü. Boden	Zahl d. Sitzplätze	Zahl d. Stochhilfen	Witterungsschutz	Beleuchtung	Queerungshilfe i.d. Nähe	Entfernung d. Querungsh. zur Hst. (m)	Bordsteinabsenkung (cm) an/zu d. Querungsh.	Taktile Bodenindikatoren an/zu d. Querungsh.
Pont	Peutenweg	Geldern	SL 10, 063, 69, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Pont	Ponter Dorfsr	Walbeck	SL 2, SL 10	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8								
Pont	RPZ	Pont	SL 10	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Pont	RPZ	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Pont	St. Adelheid-Weg	Veert / Geldern	SL 7, SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Pont	Steinstr.	Pont	SL 2, SL 10	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8								
Pont	Steinstr.	Geldern	SL 2, SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Pont	Tatemannsstr.	Hartfeld	SL 10	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Pont	Tatemannsstr.	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Pont	Wendersstr.	Hartfeld	SL 10	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Pont	Wendersstr.	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Veert	Am Booshof	Lulligen	SL 1, SL 8, 53	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Veert	Am Booshof	Geldern	SL 1, SL 8, SL 9, 53, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Veert	Am Heygraben	Wetten	53	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8					Gehweg	0	3	nein
Veert	Am Heygraben	Geldern	53, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	ja	Gehweg	0	3	nein
Veert	Am Löhhof	Veert	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Veert	Am Stieckshof	Veert	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				

Ortsteil	Haltestellen-name	Fahrtrichtung	Linien	Bauart	Hochbord 16 / 18 cm	Längsstreifen	Querstreifen / Einstieg	Fg-Info Höhe ü. Boden	Zahl d. Sitzplätze	Zahl d. Stehhilfen	Witterungsschutz	Beleuchtung	Queringshilfe i.d. Nähe	Entfernung d. Querungsh. zur Hst. (m)	Bordsteinabsenkung (cm) an/zu d. Querungsh.	Taktile Bodenindikatoren an/zu d. Querungsh.
Veert	An der Kat	Geldern	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Veert	An der Niers	Geldern / Krankenhaus	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Veert	Bruchweg	Straelen	SL 2, SL 8, 35	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Veert	Bruchweg	Geldern	SL 2, SL 8, 35, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Veert	Dondertweg	Geldern / Veert	SL 7, AST	Fahrbahnrand	nein	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	1				
Veert	E - dry	Straelen	SL 7, 35, 063, 69	Bucht	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Veert	E - dry	Geldern	SL 7, 35, 063, 69, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Veert	Martinplatz	Geldern	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja	Anpelt	15	3	nein
Veert	Nobbisfad	Veert	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Veert	St. Martini-Schule	Geldern	SL 7, AST	Bucht	ja	Vorber.	nein	1,8	4	1	Glas	ja				
Veert	Steenhalensfeld	Geldern / Krankenhaus	SL 9, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Veert	Steenhalensweg	Kapellen / Veert	SL 1, SL 9, 36	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Veert	Steenhalensweg	Geldern	36, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Veert	Tinnagel	Wetten / Geldern	SL 9, 53	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Veert	Tinnagel	Geldern	53, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Veert	Veert Heide	Uedem	53	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Veert	Veert Heide	Geldern	53, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				



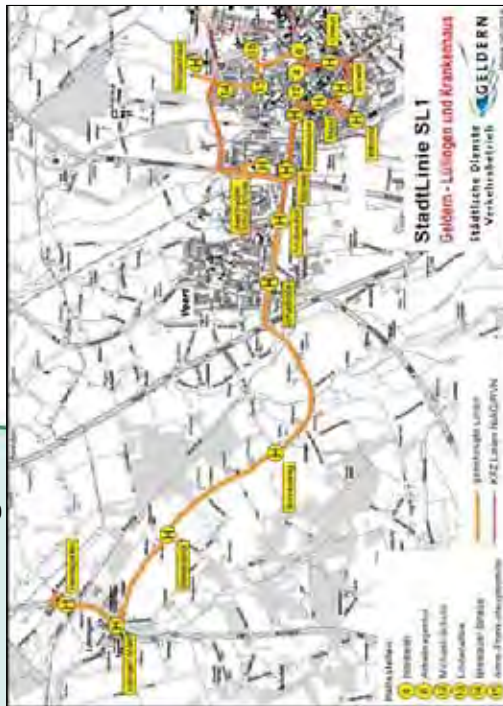
Ortsteil	Haltestellen-name	Fahrtrichtung	Linien	Bauart	Hochbord 16 / 18 cm	Längsstreifen	Querstreifen / Einstieg	Fg-Info Höhe ü. Boden	Zahl d. Sitzplätze	Zahl d. Stehhilfen	Witterungsschutz	Beleuchtung	Queerungshilfe i.d. Nähe	Entfernung d. Querungsh. zur Hist. (m)	Bordsteinabsenkung (cm) an/zu d. Querungsh.	Taktile Bodenindikatoren an/zu d. Querungsh.
Veert	Veert Schulstr.	Löllingen	SL 1, SL 8	Bucht	nein	nein	nein	1,8				ja				
Veert	Veert Schulstr.	Geldern	SL 1, SL 8, SL 9, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8				ja				
Veert	Voerdenweg	Geldern / Veert	SL 7, AST	Fahrbahnrand	nein	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	ja				
Veert	Walbecker Str.	Geldern / Veert	SL 7, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,6		1	Glas	ja				
Veert	Willische Mühle	Kapellen	36	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Veert	Willische Mühle	Geldern	36, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Vernum	Am Paeshof	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				ja				
Vernum	B 9 / Meierstieg	Harterfeld	SL 6, SL 10	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,6				nein				
Vernum	B 9 / Meierstieg	Geldern	SL 6, SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Vernum	Baersdonk		SL 6, SL 10	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8			Glas	ja				
Vernum	Baersdonk		SL 6, SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8	4		Metall	ja				
Vernum	Duisburger Str.	Harterfeld	SL 6	Bucht	nein	nein	nein	1,6				nein				
Vernum	Duisburger Str.	Geldern	SL 6, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Vernum	Harterfelder Heideweg	Harterfeld	31	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8				nein				
Vernum	Harterfelder Heideweg	Geldern	31, AST	Fahrbahnrand	ja	Vorber.	nein	1,8				nein				
Vernum	Ivensstr.	Geldern	SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,6				ja				
Vernum	Meierstieg	Harterfeld	SL 6, SL 10	Fahrbahnrand	nein	Vorber.	nein	1,8		1	Glas	ja				

Ortsteil	Haltestellen-name	Fahrtrichtung	Linien	Bauart	Hochbord 16 / 18 cm	Längsstreifen	Querstreifen / Einstieg	Fg-Info Höhe u. Boden	Zahl d. Sitzplätze	Zahl d. Stehhilfen	Witterungsschutz	Beleuchtung	Queerungshilfe i.d. Nähe	Entfernung d. Querungsh. zur Hst. (m)	Bordsteinabsenkung (cm) anzu d. Querungsh	Taktile Bodenindikatoren anzu d. Querungsh.
Vernum	Meiersweg		SL 6, SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	Vorber.	nein	1,8				ja				
Vernum	Vernumer Str.	Vernum	31	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Vernum	Vernumer Str.	Geldern	31, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Vernum	Vierhainer Str.	Geldern / Hartefeld	SL 6, SL 10, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja	Gehweg	5	3	nein
Vernum	Vogtei	Kerken	078	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Vernum	Vogtei	Geldern	078, AST	Bucht	nein	nein	nein	1,8				nein				
Walbeck	Milchweg	Tombergsweg	SL 2	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Walbeck	Milchweg	Pont / Geldern	SL 2, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				
Walbeck	Schmalkuhler Weg	Lüllingen und Walbeck	SL 3, AST	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8		1	Glas	ja				
Walbeck	Wiesenstr.	Pont / Geldern	SL 2	Fahrbahnrand	nein	nein	nein	1,8				nein				

# Anlage 5: Linienkataster StadtLinien, Konzept 2019 - 2029

## Linienkataster StadtLinien – Konzept 2019 – 2029

### SL 1: Lüllingen – Geldern-Breslauer Str. – Geldern-Bf



Fahrtzeit (Min.)



Ø Fahrweg (km)

**Funktion**

- Vorrangig: Schülerbeförderung
- Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**

ca. 13,2 km / 13,2 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**

Bus: ca. 28.000 km / 28.000 km zzgl. TaxiBUS

Haltestellen	montags bis freitags										samstags				
	Abf.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.
Geldern Bf	6:35	6:41	7:32	7:38	8:33	9:33	10:33	11:27	12:23	13:17	14:10	19:10	6:08	15:08	15:10
Nicolaus-Schule	6:36		7:36		8:36		9:36	10:36	11:30				6:10		
Nordwall	6:37		7:37		8:37		9:37	10:37	11:31				6:11		15:11
Liedelshof	6:38		7:38		8:38		9:38	10:38	11:32				6:12	15:12	15:12
Liedelshof	6:41		7:40		8:41		9:41	10:41	11:35				6:13	15:13	15:13
Breslauer Str.	6:42		7:42		8:42		9:42	10:42	11:36				6:14	15:14	15:14
Krankenhaus	6:43		7:43		8:43		9:43	10:43	11:37				6:16	15:16	15:16
Nierbrücke	6:44		7:44		8:44		9:44	10:44	11:38				6:18	15:18	15:18
Veert Barriere	6:45		7:45		8:45		9:45	10:45	11:39				6:21	15:21	15:21
Am Booshof	6:45		7:45		8:45		9:45	10:45	11:39				6:22	15:22	15:22
Veert Schuster	6:46		7:46		8:46		9:46	10:46	11:39				6:22	15:22	15:22
Bonniesweg	6:52		7:46		8:47		9:47	10:45	11:39				6:22	15:22	15:22
Giesensoyck	6:53		7:46		8:47		9:47	10:45	11:39				6:22	15:22	15:22
Liedelshof	6:53		7:46		8:47		9:47	10:45	11:39				6:22	15:22	15:22
Liedelshof	6:53		7:46		8:47		9:47	10:45	11:39				6:22	15:22	15:22
Ausschuss SL 3	6:53		7:46		8:47		9:47	10:45	11:39				6:22	15:22	15:22

gültig ab: 01.01.2015

\* kein Ausstieg, bitte die neue StadtLinie SL 9 benutzen

Haltestellen	montags bis freitags										samstags				
	Abf.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.
Ausschuss von SL 3	6:00	7:11	8:04	9:06	10:06	11:03	12:07	13:00	14:00	15:00	16:11	17:00	6:30	15:30	15:30
Hilgenstein	6:00	7:11	8:04	9:06	10:06	11:03	12:07	13:00	14:00	15:00	16:11	17:00	6:30	15:30	15:30
Obersteich	6:04	7:13	8:06	9:09	10:09	11:07	12:11	13:04	14:04	15:04	16:15	17:04	6:34	15:34	15:34
Bonniesweg	6:06	7:15	8:08	9:11	10:11	11:09	12:13	13:06	14:06	15:06	16:17	17:06	6:36	15:36	15:36
Veert Schuster	6:09	7:17	8:10	9:13	10:13	11:11	12:15	13:08	14:08	15:08	16:19	17:08	6:38	15:38	15:38
Am Booshof	6:09	7:18	8:11	9:14	10:14	11:12	12:16	13:09	14:09	15:09	16:20	17:09	6:39	15:39	15:39
Krankenhaus	6:12	7:20	8:13	9:16	10:16	11:14	12:18	13:11	14:11	15:11	16:22	17:11	6:42	15:42	15:42
Nierbrücke	6:16		7:15		8:14		9:18		10:18		11:29		6:46	15:46	15:46
Breslauer Str.	6:17	7:25	8:19	9:22	10:21	11:20	12:24	13:17	14:17	15:17	16:28	17:17	6:47	15:47	15:47
Liedelshof	6:18	7:26	8:20	9:23	10:22	11:21	12:25	13:18	14:18	15:18	16:29	17:18	6:48	15:48	15:48
Liedelshof	6:19	7:28	8:22	9:25	10:24	11:23	12:27	13:20	14:20	15:20	16:31	17:20	6:50	15:50	15:50
Audratsplatz	6:22	7:30	8:23	9:26	10:25	11:24	12:28	13:21	14:21	15:21	16:32	17:21	6:52	15:52	15:52
Oberwall	6:23	7:31	8:24	9:27	10:26	11:25	12:29	13:22	14:22	15:22	16:33	17:22	6:53	15:53	15:53
Südwall	6:24	7:32	8:25	9:28	10:27	11:26	12:30	13:23	14:23	15:23	16:34	17:23	6:54	15:54	15:54

gültig ab: 01.01.2015

\* kein Einstieg, bitte die neue StadtLinie SL 9 benutzen

Linienkatalog StadtLinien – Konzept 2019 – 2029

SL 2: Pont – Geldern – JVA – Geldern-Bf



**Fahrtzeit (Min.)**  
 0 Tomtegs-  
 Weg.  
 9 Ponts-  
 Dorfstr.  
 20 Geldern-  
 Fretdorf  
 35 Geldern-Bf

**Ø Fahrweg (km)**

**Funktion**  
 - Vorrangig: Schülerbeförderung  
 - Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**  
 ca. 13,4 km / 13,4 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
 Bus: ca. 34.200 km / 34.200 km zzgl. TaxiBus

Haltestellen	montags bis freitags										samstags									
	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Geldern-Bf	6:08	6:44	6:50	6:51	6:52	6:53	6:54	6:55	6:56	6:57	6:11	6:47	6:53	6:54	6:55	6:56	6:57	6:58	6:59	7:00
Vornum																				
Geldern West	6:10	6:46	6:52	6:53	6:54	6:55	6:56	6:57	6:58	6:59	6:14	6:50	6:56	6:57	6:58	6:59	7:00	7:01	7:02	7:03
St. Adolph-Schule																				
Acchtagermühle																				
Egmondswijk																				
Michael-Straße																				
Geldern-Friedhof																				
Geldern-Friedhof																				
Rund Wijk																				
Blumenhof																				
JVA																				
Stadtweg																				
Ponts Dorfstr.																				
Wijk																				
Dammer Weg																				
Bruchweg																				
Spinnweg																				
Geldern-Bf																				

Haltestellen	montags bis freitags										samstags									
	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Geldern-Bf	6:08	6:44	6:50	6:51	6:52	6:53	6:54	6:55	6:56	6:57	6:11	6:47	6:53	6:54	6:55	6:56	6:57	6:58	6:59	7:00
Vornum																				
Geldern West	6:10	6:46	6:52	6:53	6:54	6:55	6:56	6:57	6:58	6:59	6:14	6:50	6:56	6:57	6:58	6:59	7:00	7:01	7:02	7:03
St. Adolph-Schule																				
Acchtagermühle																				
Egmondswijk																				
Michael-Straße																				
Geldern-Friedhof																				
Geldern-Friedhof																				
Rund Wijk																				
Blumenhof																				
JVA																				
Stadtweg																				
Ponts Dorfstr.																				
Wijk																				
Dammer Weg																				
Bruchweg																				
Spinnweg																				
Geldern-Bf																				

Umgang ab: 01.08.2017

Linienkataster StadtLinien – Konzept 2019 – 2029

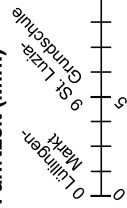
SL 3: Lüllingen – Walbeck



Haltestelle	sonntags					
	14:45	15:29	16:33	17:29	18:25	19:21
Anschluß Lüllingen						
Zollbeck						
Schinkel						
Markt						
Walbeck						
Sonntags bis freitags						
Freitag						

Haltestellen	montags bis freitags		samstags	
	14:45	15:29	14:29	15:25
Schinkel				
Schinkel				
Zollbeck				
Markt				
Walbeck				
Sonntags bis freitags				

Fahrtzeit (Min.)



Ø Fahrweg (km)

**Funktion**

- Vorrangig: Schülerbeförderung
- Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**

ca. 5,6 km / 5,6 km

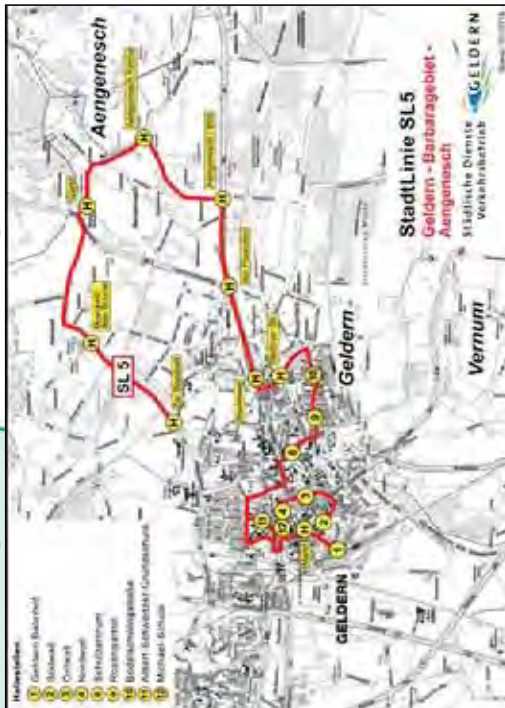
**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**

Bus: ca. 10.500 km / 10.500 km zzgl. TaxiBus



## Linienkatalog StadtLinien – Konzept 2019 – 2029

### SL 5: Aengenesch – Barbaragebiet – Geldern-Bf



31.08.2017

Halt	10:11:00	11:50	12:45	13:30	14:15
Zur Boeckel Kirche	11:11:01	11:51	12:46	13:31	14:16
Bieddorf / Am Schule	11:02	11:52	12:47	13:32	14:17
Garten	11:04	11:54	12:49	13:34	14:19
Aengenesch Bf	11:06	11:56	12:51	13:36	14:21
Am Parochie	11:08	11:57	12:52	13:37	14:22
Stecher Straße					
Boeschwegh					
Rosenpark					
Schülerheim					
AC - Schwanze-Schule					
Michael-Schul					
Michael-Schul					
Schul					
Geldern Bf					

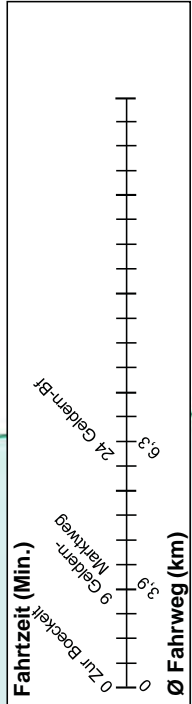
Halt	10:11:00	11:50	12:45	13:30	14:15
Zur Boeckel Kirche	11:11:01	11:51	12:46	13:31	14:16
Bieddorf / Am Schule	11:02	11:52	12:47	13:32	14:17
Garten	11:04	11:54	12:49	13:34	14:19
Aengenesch Bf	11:06	11:56	12:51	13:36	14:21
Am Parochie	11:08	11:57	12:52	13:37	14:22
Stecher Straße					
Boeschwegh					
Rosenpark					
Schülerheim					
AC - Schwanze-Schule					
Michael-Schul					
Michael-Schul					
Schul					
Geldern Bf					

Halt	10:11:00	11:50	12:45	13:30	14:15
Zur Boeckel Kirche	11:11:01	11:51	12:46	13:31	14:16
Bieddorf / Am Schule	11:02	11:52	12:47	13:32	14:17
Garten	11:04	11:54	12:49	13:34	14:19
Aengenesch Bf	11:06	11:56	12:51	13:36	14:21
Am Parochie	11:08	11:57	12:52	13:37	14:22
Stecher Straße					
Boeschwegh					
Rosenpark					
Schülerheim					
AC - Schwanze-Schule					
Michael-Schul					
Michael-Schul					
Schul					
Geldern Bf					

montags bis freitags  
nur an Schultagen

Halt	Bus	Taxi	Bus	Bus
Zur Boeckel Kirche	7:33		11:57	13:47
Bieddorf / Am Schule	7:35			
Garten	7:38			
Aengenesch Bf	7:40			
Am Parochie	7:42			
Stecher Straße	7:44			
Boeschwegh	7:46			
Rosenpark	7:48			
Schülerheim	7:50			
AC - Schwanze-Schule	7:52			
Michael-Schul	7:54			
Michael-Schul	7:56			
Schul	7:58			
Geldern Bf	7:59			



**Funktion**  
- Vorrangig: Schülerbeförderung  
- Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**  
ca. 12,1 km / 12,1 km

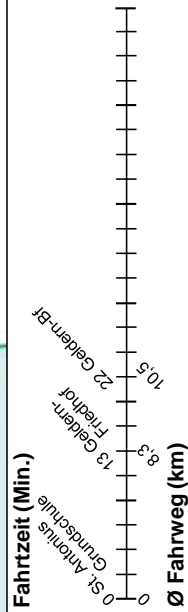
**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
Bus: ca. 12.000 km / 12.000 km zzgl. TaxiBus

Linienkataloger StadtLinien – Konzept 2019 – 2029

SL 6: Hartefeld– Vernum– Geldern–Bf



Fahrtzeit (Min.)



Ø Fahrgew (kg)

Funktion

- Vorrangig: Schülerbeförderung
- Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)

ca. 10,5 km / 10,5 km

Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern

Bus: ca. 16.000 km / 16.000 km zzgl. TaxiBus

Haltestellen	montags bis freitags					
	Abfahrtszeiten		Anfahrtszeiten			
	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	
Bf. Ardenne-Straße	7:00	7:47	10:50	11:40	12:40	13:29
Hartefeld	7:00	7:48	10:51	11:41	12:41	13:30
Duisburger Str.	7:05	7:53	10:55	11:45	12:45	13:34
Münsterweg	7:07	7:55	10:57	11:47	12:47	13:36
Bf. / Universität	7:08	7:56	10:58	11:48	12:48	13:37
Rheinwerk	7:10	7:58	11:00	11:50	12:50	13:39
Bf. Markt	7:11	7:59	11:01	11:51	12:51	13:40
Geldern-Station	7:14	7:59	11:04	11:54	12:54	13:43
Geldern-Friedhof	7:15	8:00	11:05	11:55	12:55	13:44
Erntedank						
Geldern-Schul-Straße	7:20	8:07	11:07	11:57	12:57	13:46
Siedel	7:24	8:03	11:08	11:58	12:58	13:47

Haltestellen	montags bis freitags				
	Abfahrtszeiten		Anfahrtszeiten		
	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Geldern-Bf	6:41	7:24	6:14		
Geldern Markt	6:43	7:26	6:16		
Geldern-Bahnhof				11:12	12:07
Bf. Markt-Straße				11:17	12:07
Erntedank					
Nordtal	6:58	7:28	6:18		
Duisburger Str.	6:40	7:11	6:11		
Geldern-Station	6:40	7:30	6:20		
Rheinwerk	6:50	7:33	6:23		
Erntedank	6:52	7:35	6:25		
Bf. / Universität	6:55	7:36	6:26		
Münsterweg	6:56	7:38	6:28		
Duisburger Str.	6:58	7:41	6:31		
Hartefeld	7:00	7:45	6:35		
Bf. Ardenne-Straße	7:01	7:48	6:36		

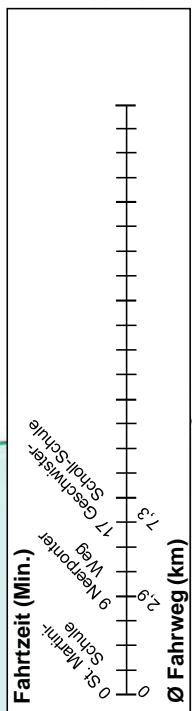
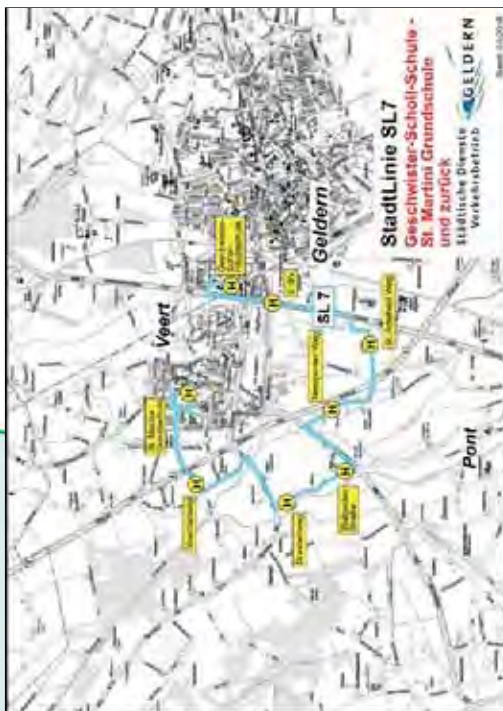
VU  
SDG-V  
Konzession bis  
08/2019

aktuell ab: 01.10.2013



Linienkaster StadtLinien – Konzept 2019 – 2029

SL 7: Veert – Geldern



**Funktion**  
 - Vorrangig: Schülerbeförderung  
 - Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**  
 ca. 7,3 km / 7,3 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
 TaxiBus

**montags bis freitags**

Haltestellen	Abfahrtszeiten	
	Taxi	Bus
Geschw.-Scholl-Schule	7:25	8:10
E-dry	7:26	8:13
St. Adalberts-Weg	7:31	8:16
Neopontener Weg	7:30	8:18
Wibbecker Str.	7:25	8:20
Ursprungsweg	7:30	8:24
St. Martin-Schule	7:42	8:27

gültig ab 11.12.2011

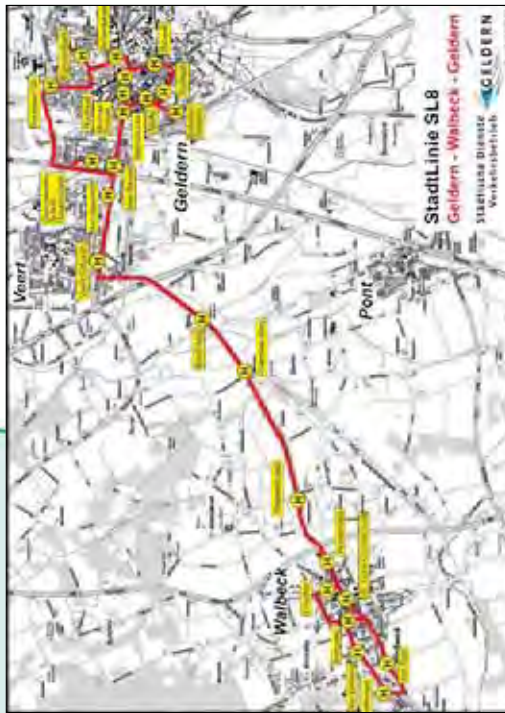
**montags bis freitags**

Haltestellen	Abfahrtszeiten	
	Taxi	Bus
St. Martin-Schule	11:20	12:29
Neopontener Weg	11:23	12:29
Dordartweg	11:25	12:29
Wibbecker Str.	11:20	12:29
Ursprungsweg	11:20	12:29
E-dry	11:31	12:31
Geschw.-Scholl-Schule	11:34	12:34

gültig ab 11.12.2011

Linienkatalog StadtLinien – Konzept 2019 – 2029

SL 8: Walbeck – Veert – Geldern-Bf



**Fahrtzeit (Min.)**

0 St. Luzer-Gnatschie

8,8 16 Veert-Schulstraße

11,8 24 Geldern-Bf

**Ø Fahrweg (km)**

**Funktion**

- Vorrangig: Schülerbeförderung
- Nachrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stamtblatt)**

ca. 9,6 km / 9,6 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**

Bus: ca. 22.500 km / 22.500 km

Haltestellen	montags bis freitags		montags bis freitags	
	Auffahrzeiten	Bus	Auffahrzeiten	Bus
Geldern Bf	6:38	10:58	12:44	15:34
Geldern Markt	6:37	11:00	12:46	15:36
Milner-Schule		11:01	12:47	15:37
Hochweil		11:02	12:48	15:38
Egmondpark		11:04	12:50	15:40
Anschlagspunkt			13:27	15:41
Heisterhöfen	6:38	10:58	12:44	15:34
Veert Bismarck	6:39	11:00	12:46	15:36
Veert Bismarck		11:06	12:52	15:42
Gesetzl. Schull. Schule		11:06	12:52	15:42
Am Booshof	6:40	11:11	12:58	15:45
Wert Schulstraße	6:41	11:12	12:59	15:46
Blochweg	6:43	11:14	13:01	15:48
Dammer Weg	6:44	11:15	13:02	15:49
Wiesenerstraße	6:46	11:17	13:04	15:51
Hornstraße	6:47	11:18	13:05	15:52
St. Luzer Grundschule	6:48	11:19	13:06	15:53
Am Pflz	6:51	11:22	13:09	15:56
Am Erbsing	6:53	11:24	13:11	15:58
Am Erbsing	6:54	11:25	13:12	15:59
Bergelweg	6:52	11:23	13:10	15:57
Walbeck Froschhof	6:58	11:29	13:16	16:03

g/ÖStg ab: 01.01.2019

Haltestellen	montags bis freitags		montags bis freitags	
	Auffahrzeiten	Bus	Auffahrzeiten	Bus
St. Luzer Grundschule	6:49	11:20	13:07	15:41
Am Pflz	6:51	11:22	13:09	15:43
Wiesenerstr.	6:53	11:24	13:11	15:45
Am Erbsing	6:55	11:26	13:13	15:47
Bergelweg	6:57	11:28	13:15	15:49
Walbeck Froschhof	6:58	11:29	13:16	15:50
Hornstraße	6:59	11:30	13:17	15:51
Wiesenerstraße	7:00	11:31	13:18	15:52
Dammer Weg	7:02	11:33	13:20	15:54
Blochweg	7:03	11:34	13:21	15:55
Wert Schulstraße	7:05	11:36	13:23	15:57
Am Booshof	7:06	11:37	13:24	15:58
Veert Bismarck		11:38	13:25	15:59
Gesetzl. Schull. Schule				
Bismarck	7:09			
Heisterhöfen	7:12			
Am Erbsing		11:39	13:26	16:00
Milner-Schule	7:14			
Egmondpark				
Hochweil				
St. Luzer				
Geldern Bf				

g/ÖStg ab: 01.01.2019

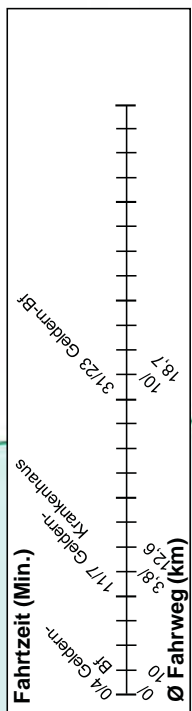
Linienkatalog StadtLinien – Konzept 2019 – 2029

SL 9: Geldern-Bf – Geldern-Krankenhaus – Geldern-Bf



montags bis freitags				samstags			
Haltestellen	Abfahrtszeiten	Haltestellen	Abfahrtszeiten	Haltestellen	Abfahrtszeiten	Haltestellen	Abfahrtszeiten
Geldern Bf	7:49	Geldern Bf	8:24	Geldern Bf	8:49	Geldern Bf	9:24
Geldern Markt	7:51	Geldern Markt	8:26	Geldern Markt	8:51	Geldern Markt	9:26
Michael-Schule	7:53	Niersbrücke	8:27	Michael-Schule	8:53	Niersbrücke	9:27
Nordwall	7:54	An der Niers	8:28	Nordwall	8:54	An der Niers	9:28
Rathaus	7:56	Steenhalenshof	8:29	Rathaus	8:56	Steenhalenshof	9:29
Hierzogstr.	7:57	Steenhalensweg	8:30	Hierzogstr.	8:57	Steenhalensweg	9:30
Indemalies	7:58	Steenhalensweg	8:31	Indemalies	8:58	Steenhalensweg	9:31
Bratenier Str.	7:58	Steenhalensweg	8:31	Bratenier Str.	8:58	Steenhalensweg	9:31
Krankenhaus	8:00	Steenhalensweg	8:33	Krankenhaus	9:00	Steenhalensweg	9:33
St.Clemens-Hospital	8:02	Steenhalensweg	8:34	St.Clemens-Hospital	9:02	Steenhalensweg	9:34
Königsberger Str.	8:03	Am Stickschhof	8:35	Königsberger Str.	9:03	Am Stickschhof	9:35
Seehotel	8:04	Nobsplatz	8:36	Seehotel	9:04	Nobsplatz	9:36
Max-Planck-Str.	8:05	Am Lübbhof	8:37	Max-Planck-Str.	9:05	Am Lübbhof	9:37
Flanderner Str.	8:06	Tinnagel	8:38	Flanderner Str.	9:06	Tinnagel	9:38
Bratenier Str.	8:07	Veert Kirche	8:39	Bratenier Str.	9:07	Veert Kirche	9:39
Stettiner Str.	8:09	An der Kat	8:40	Stettiner Str.	9:09	An der Kat	9:40
St. Barbara Str.	8:10	Veert Schulstr.	8:41	St. Barbara Str.	9:10	Veert Schulstr.	9:41
St. Barbara Str.	8:11	Veert Schulstr.	8:42	St. Barbara Str.	9:11	Veert Schulstr.	9:42
Karl-Arnold-Str.	8:12	Veert Barriere	8:43	Karl-Arnold-Str.	9:12	Veert Barriere	9:43
Lutherstr.	8:13	Niersbrücke	8:44	Lutherstr.	9:13	Niersbrücke	9:44
Kettelerstr.	8:14	Mühlenweg	8:46	Kettelerstr.	9:14	Mühlenweg	9:46
An der Fleuth	8:16	Geldern Bf	8:47	An der Fleuth	9:16	Geldern Bf	9:47
Friedhof	8:17			Friedhof	9:17		
Südwall	8:19			Südwall	9:19		
Geldern Bf	8:20			Geldern Bf	9:20		

Zusätzliche Fahrtenangebote zu bestimmten Anlässen (Veranstaltungen, verkaufsoffene Sonntage usw.) an ca. 15 – 20 Tagen pro Jahr



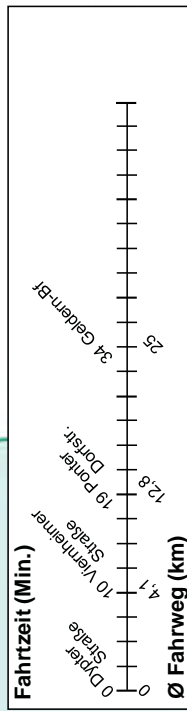
**Funktion**  
- Vorrangig: Einkaufs-, Versorgungsverkehr  
- Nachrangig: Schülerbeförderung

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern**  
ca. 18,7 km / 18,7 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
Bus: ca. 125.300 km / 125.300 km

Linienkatalog StadtLinien – Konzept 2019 – 2029

SL 10: Hartefeld – Verrum – Pont – Geldern-Bf



**Funktion**  
 - Vorrangig: Einkaufs- / Versorgungsverkehr  
 - Nachrangig: Schülerbeförderung

**Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern (Stammblatt)**  
 ca. 25 km / 25 km

**Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern**  
 TaxiBus

Haltestellen				Anfahrtszeiten				Abfahrtszeiten			
montags bis freitags				montags bis freitags				montags bis freitags			
Haltestellen	Abfahrtszeiten	Taxi	Bus	Haltestellen	Abfahrtszeiten	Taxi	Bus	Haltestellen	Abfahrtszeiten	Taxi	Bus
Arbeitsplatz a. d. SÜB	8:47		8:47	Verrum	9:07		9:07	Hartefeld	9:14		9:14
Kronenbus	8:50		8:50	Pont	9:16		9:16	Geldern-Bf	9:18		9:18
Urd aus Wert	8:51		8:51	Geldern Markt	9:19		9:19	Walden	9:21		9:21
Geldern Markt	8:52		8:52	Walden	9:22		9:22	Hartefeld	9:23		9:23
Walden	8:53		8:53	Hartefeld	9:24		9:24				
Arten (Bismarck)	8:54		8:54								
Arten (Pöhl)	8:55		8:55								
Arten (Hof)	8:56		8:56								
Arten (Hof)	8:57		8:57								
Arten (Hof)	8:58		8:58								
Arten (Hof)	8:59		8:59								
Arten (Hof)	9:00		9:00								
Arten (Hof)	9:01		9:01								
Arten (Hof)	9:02		9:02								
Arten (Hof)	9:03		9:03								
Arten (Hof)	9:04		9:04								
Arten (Hof)	9:05		9:05								
Arten (Hof)	9:06		9:06								

Haltestellen				Anfahrtszeiten				Abfahrtszeiten			
montags bis freitags				montags bis freitags				montags bis freitags			
Haltestellen	Abfahrtszeiten	Taxi	Bus	Haltestellen	Abfahrtszeiten	Taxi	Bus	Haltestellen	Abfahrtszeiten	Taxi	Bus
Dyker St.	8:46		8:46	Pont	9:07		9:07	Hartefeld	9:14		9:14
Kronenbus	8:47		8:47	Geldern Markt	9:18		9:18	Geldern-Bf	9:20		9:20
Walden	8:48		8:48	Walden	9:21		9:21	Hartefeld	9:22		9:22
Arten (Hof)	8:49		8:49	Hartefeld	9:23		9:23				
Arten (Hof)	8:50		8:50								
Arten (Hof)	8:51		8:51								
Arten (Hof)	8:52		8:52								
Arten (Hof)	8:53		8:53								
Arten (Hof)	8:54		8:54								
Arten (Hof)	8:55		8:55								
Arten (Hof)	8:56		8:56								
Arten (Hof)	8:57		8:57								
Arten (Hof)	8:58		8:58								
Arten (Hof)	8:59		8:59								
Arten (Hof)	9:00		9:00								
Arten (Hof)	9:01		9:01								
Arten (Hof)	9:02		9:02								
Arten (Hof)	9:03		9:03								
Arten (Hof)	9:04		9:04								
Arten (Hof)	9:05		9:05								
Arten (Hof)	9:06		9:06								

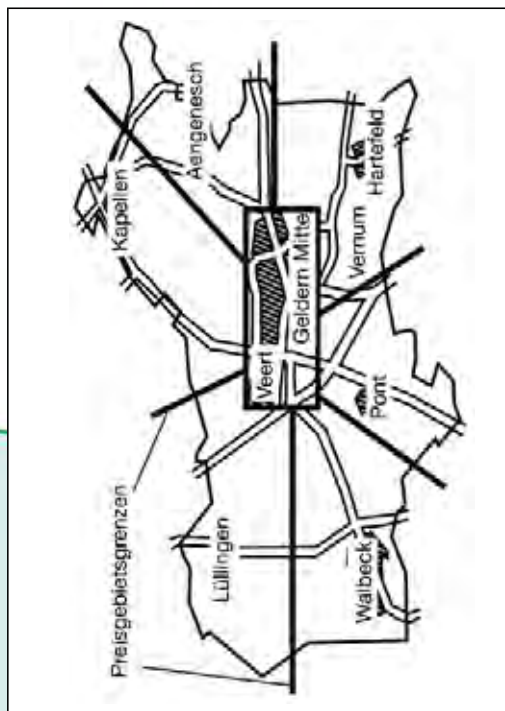
gültig ab: 01.08.2017

gültig ab: 01.08.2017

Linienkatalog Stadtlinien – Konzept 2019 – 2029



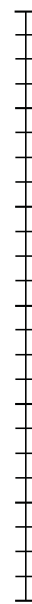
AnrufSammelTaxi



	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- u. Feiertag
von den AnrufSammelTaxi-Abfahrtsstellen*			
• Geldern Bahnhof			9.10
• Markt			10.10
• Nordwall			11.10
• Ostwall			12.10
• Westwall			13.10
• Michael-Schule			14.10
• allen Zielen im Stadtgebiet Geldern inkl. Ortschaften		16.10	16.10
		17.10	17.10
		18.10	18.10
		19.10	19.10
	20.10	20.10	20.10
	21.10	21.10	21.10
	22.10	22.10	22.10
	23.10	23.10	23.10
zu	0.10	0.10	0.10

	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- u. Feiertag
von allen anderen AnrufSammelTaxi-Abfahrtsstellen* im Stadtgebiet Geldern inkl. Ortschaften			9.40
			10.40
			11.40
			12.40
			13.40
			14.40
			15.40
		16.40	16.40
		17.40	17.40
		18.40	18.40
		19.40	19.40
	20.40	20.40	20.40
	21.40	21.40	21.40
	22.40	22.40	22.40
	23.40	23.40	23.40
zu	0.40	0.40	0.40

Fahrtzeit (Min.)



Ø Fahrweg (km)

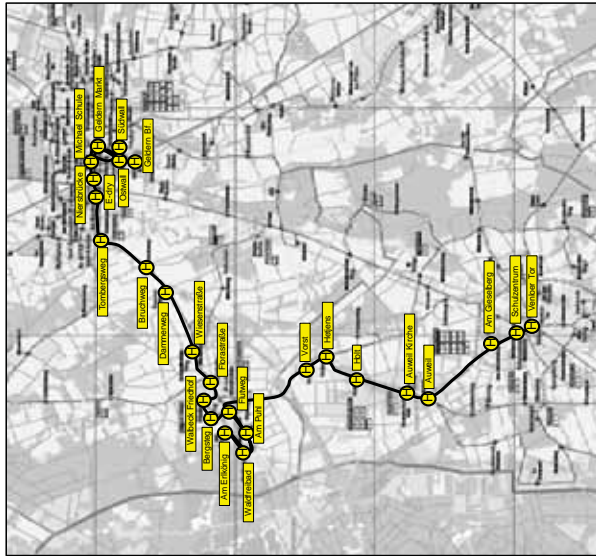
Funktion

Linienlänge pro Fahrt insges. / Stadtgebiet Geldern

Betriebsleistung pro Jahr, insges. / Stadtgebiet Geldern

## Anlage 6: Linienkataster Nachbarortsverkehr, Konzept 2019 - 2029

**Linie 35: Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen: Geldern Bf. – Geldern Walbeck → Straelen**



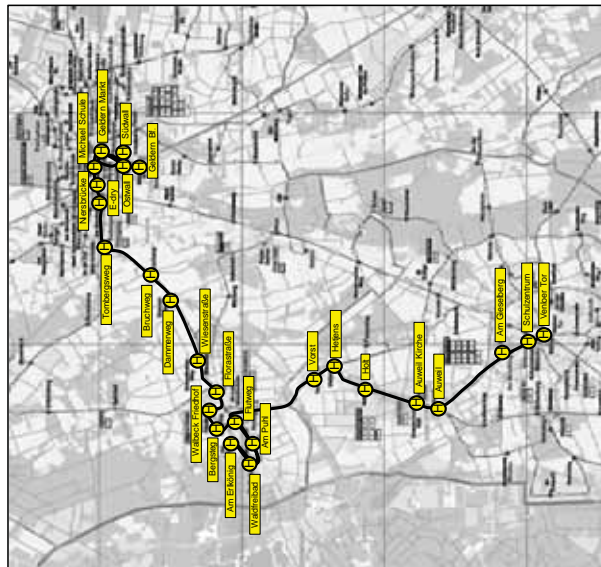
<b>Fahrtzeit (Min.)</b>	0 10,1 22 Fahrweg 33 Venloer Tor
<b>Fahrtweg (km)</b>	6,9
<b>Funktion</b>	Nachbarortsverkehr, primär Schülerbeförderung
<b>Ø Linieneänge pro Fahrt insges. / Anteile Geldern / Straelen</b>	ca. 17 km / ca. 10,9 km / ca. 6,1 km
<b>Betriebsleistung / Jahr insges.</b>	

Haltestellen	Montag-Freitag													
	H	7:30	8:00	8:30	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
Geldern Bf.	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	9:20	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	16:30
Geldern Markt														
Nordstraße														
Weber Barriere														
Conrad-Erdorf														
Trompsburg														
Buchweg														
Dammweg														
Wiesenstraße														
Forststraße														
Stegweg														
Straelen														

Haltestellen	Montag-Freitag							Samstag						
	H	7:30	8:00	8:30	9:00	10:00	11:00	H	7:30	8:00	8:30	9:00	10:00	11:00
Geldern Bf.	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	9:20	10:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	
Geldern Markt														
Nordstraße														
Weber Barriere														
Geldern Erdorf														
Trompsburg														
Buchweg														
Dammweg														
Wiesenstraße														
Forststraße														
Stegweg														
Straelen														

**Linienkataloger Nachbarortsverkehr – Konzept 2019 – 2029**

**Linie 35: Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen – Geldern Walbeck → Geldern Bf.**



<b>Fahrtzeit (Min.)</b>	0 Geldern Bf. 17 Forststraße 22 Finkenag 33 Venloer Tor
<b>Fahrtweg (km)</b>	10,1 10,1 10,1 17
<b>Funktion</b>	Nachbarortsverkehr, primär Schülerbeförderung
<b>Ø Linienlänge pro Fahrt insges. / Anteile Geldern / Straelen</b>	ca. 17 km / ca. 10,9 km / ca. 6,1 km
<b>Betriebsleistung / Jahr insges.</b>	

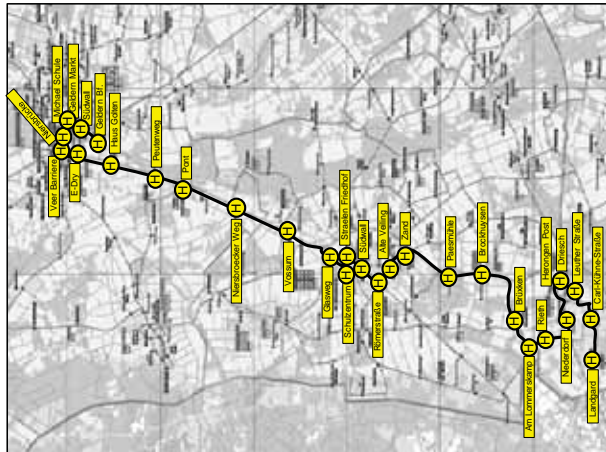
	Montag-Freitag														
Haltestellen	T	B	FT	S	S	FT	S	FT	S	FT	S	FT	S	FT	S
Straelen	6:12	6:43	6:53	7:26	7:46	7:56	8:28	8:48	9:19	9:29	10:01	10:21	10:52	11:12	11:43
An Giesberg	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
An Giesberg	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
Am Giesberg	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Am Giesberg	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
Am Giesberg	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
Am Giesberg	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Am Giesberg	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Am Giesberg	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Am Giesberg	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Am Giesberg	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Am Giesberg	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Am Giesberg	15:33	15:53	16:13	16:33	16:53	17:13	17:33	17:53	18:13	18:33	18:53	19:13	19:33	19:53	20:13

	Montag-Freitag														
Haltestellen	T	B	FT	S	S	FT	S	FT	S	FT	S	FT	S	FT	S
Straelen	15:19	15:50	16:19	17:13	17:23	17:55	18:15	18:46	19:06	19:37	20:08	20:28	20:59	21:29	22:00
An Giesberg	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
Am Giesberg	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
An Giesberg	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
Am Giesberg	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
Am Giesberg	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
Am Giesberg	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
Am Giesberg	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
Am Giesberg	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
Am Giesberg	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
Am Giesberg	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
Am Giesberg	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
Am Giesberg	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46
Am Giesberg	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
Am Giesberg	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
Am Giesberg	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49
Am Giesberg	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
Am Giesberg	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51
Am Giesberg	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
Am Giesberg	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
Am Giesberg	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
Am Giesberg	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55
Am Giesberg	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
Am Giesberg	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57
Am Giesberg	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58
Am Giesberg	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
Am Giesberg	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
Am Giesberg	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61
Am Giesberg	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62
Am Giesberg	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
Am Giesberg	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64
Am Giesberg	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
Am Giesberg	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66
Am Giesberg	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67
Am Giesberg	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68
Am Giesberg	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69
Am Giesberg	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
Am Giesberg	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71
Am Giesberg	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
Am Giesberg	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73
Am Giesberg	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74
Am Giesberg	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75

S = nur an Schultagen  
 R = nur montags bis donnerstags an Schultagen  
 FT = nur freitags an Schultagen  
 T = nur am Sonntag  
 Min. = vorabsetzt ca. 29 Min. vor Abfahrt  
 C 29 = ca. 29 Min. vor Abfahrt  
 C 29 41 = ca. 41 Min. vor Abfahrt  
 C 29 44 = ca. 44 Min. vor Abfahrt  
 C 29 50 = ca. 50 Min. vor Abfahrt  
 C 29 55 = ca. 55 Min. vor Abfahrt  
 C 29 60 = ca. 60 Min. vor Abfahrt  
 C 29 65 = ca. 65 Min. vor Abfahrt  
 C 29 70 = ca. 70 Min. vor Abfahrt  
 C 29 75 = ca. 75 Min. vor Abfahrt  
 C 29 80 = ca. 80 Min. vor Abfahrt  
 C 29 85 = ca. 85 Min. vor Abfahrt  
 C 29 90 = ca. 90 Min. vor Abfahrt  
 C 29 95 = ca. 95 Min. vor Abfahrt  
 C 29 100 = ca. 100 Min. vor Abfahrt  
 C 29 105 = ca. 105 Min. vor Abfahrt  
 C 29 110 = ca. 110 Min. vor Abfahrt  
 C 29 115 = ca. 115 Min. vor Abfahrt  
 C 29 120 = ca. 120 Min. vor Abfahrt  
 C 29 125 = ca. 125 Min. vor Abfahrt  
 C 29 130 = ca. 130 Min. vor Abfahrt  
 C 29 135 = ca. 135 Min. vor Abfahrt  
 C 29 140 = ca. 140 Min. vor Abfahrt  
 C 29 145 = ca. 145 Min. vor Abfahrt  
 C 29 150 = ca. 150 Min. vor Abfahrt  
 C 29 155 = ca. 155 Min. vor Abfahrt  
 C 29 160 = ca. 160 Min. vor Abfahrt  
 C 29 165 = ca. 165 Min. vor Abfahrt  
 C 29 170 = ca. 170 Min. vor Abfahrt  
 C 29 175 = ca. 175 Min. vor Abfahrt  
 C 29 180 = ca. 180 Min. vor Abfahrt  
 C 29 185 = ca. 185 Min. vor Abfahrt  
 C 29 190 = ca. 190 Min. vor Abfahrt  
 C 29 195 = ca. 195 Min. vor Abfahrt  
 C 29 200 = ca. 200 Min. vor Abfahrt  
 C 29 205 = ca. 205 Min. vor Abfahrt  
 C 29 210 = ca. 210 Min. vor Abfahrt  
 C 29 215 = ca. 215 Min. vor Abfahrt  
 C 29 220 = ca. 220 Min. vor Abfahrt  
 C 29 225 = ca. 225 Min. vor Abfahrt  
 C 29 230 = ca. 230 Min. vor Abfahrt  
 C 29 235 = ca. 235 Min. vor Abfahrt  
 C 29 240 = ca. 240 Min. vor Abfahrt  
 C 29 245 = ca. 245 Min. vor Abfahrt  
 C 29 250 = ca. 250 Min. vor Abfahrt  
 C 29 255 = ca. 255 Min. vor Abfahrt  
 C 29 260 = ca. 260 Min. vor Abfahrt  
 C 29 265 = ca. 265 Min. vor Abfahrt  
 C 29 270 = ca. 270 Min. vor Abfahrt  
 C 29 275 = ca. 275 Min. vor Abfahrt  
 C 29 280 = ca. 280 Min. vor Abfahrt  
 C 29 285 = ca. 285 Min. vor Abfahrt  
 C 29 290 = ca. 290 Min. vor Abfahrt  
 C 29 295 = ca. 295 Min. vor Abfahrt  
 C 29 300 = ca. 300 Min. vor Abfahrt  
 C 29 305 = ca. 305 Min. vor Abfahrt  
 C 29 310 = ca. 310 Min. vor Abfahrt  
 C 29 315 = ca. 315 Min. vor Abfahrt  
 C 29 320 = ca. 320 Min. vor Abfahrt  
 C 29 325 = ca. 325 Min. vor Abfahrt  
 C 29 330 = ca. 330 Min. vor Abfahrt  
 C 29 335 = ca. 335 Min. vor Abfahrt  
 C 29 340 = ca. 340 Min. vor Abfahrt  
 C 29 345 = ca. 345 Min. vor Abfahrt  
 C 29 350 = ca. 350 Min. vor Abfahrt  
 C 29 355 = ca. 355 Min. vor Abfahrt  
 C 29 360 = ca. 360 Min. vor Abfahrt  
 C 29 365 = ca. 365 Min. vor Abfahrt  
 C 29 370 = ca. 370 Min. vor Abfahrt  
 C 29 375 = ca. 375 Min. vor Abfahrt  
 C 29 380 = ca. 380 Min. vor Abfahrt  
 C 29 385 = ca. 385 Min. vor Abfahrt  
 C 29 390 = ca. 390 Min. vor Abfahrt  
 C 29 395 = ca. 395 Min. vor Abfahrt  
 C 29 400 = ca. 400 Min. vor Abfahrt  
 C 29 405 = ca. 405 Min. vor Abfahrt  
 C 29 410 = ca. 410 Min. vor Abfahrt  
 C 29 415 = ca. 415 Min. vor Abfahrt  
 C 29 420 = ca. 420 Min. vor Abfahrt  
 C 29 425 = ca. 425 Min. vor Abfahrt  
 C 29 430 = ca. 430 Min. vor Abfahrt  
 C 29 435 = ca. 435 Min. vor Abfahrt  
 C 29 440 = ca. 440 Min. vor Abfahrt  
 C 29 445 = ca. 445 Min. vor Abfahrt  
 C 29 450 = ca. 450 Min. vor Abfahrt  
 C 29 455 = ca. 455 Min. vor Abfahrt  
 C 29 460 = ca. 460 Min. vor Abfahrt  
 C 29 465 = ca. 465 Min. vor Abfahrt  
 C 29 470 = ca. 470 Min. vor Abfahrt  
 C 29 475 = ca. 475 Min. vor Abfahrt  
 C 29 480 = ca. 480 Min. vor Abfahrt  
 C 29 485 = ca. 485 Min. vor Abfahrt  
 C 29 490 = ca. 490 Min. vor Abfahrt  
 C 29 495 = ca. 495 Min. vor Abfahrt  
 C 29 500 = ca. 500 Min. vor Abfahrt  
 C 29 505 = ca. 505 Min. vor Abfahrt  
 C 29 510 = ca. 510 Min. vor Abfahrt  
 C 29 515 = ca. 515 Min. vor Abfahrt  
 C 29 520 = ca. 520 Min. vor Abfahrt  
 C 29 525 = ca. 525 Min. vor Abfahrt  
 C 29 530 = ca. 530 Min. vor Abfahrt  
 C 29 535 = ca. 535 Min. vor Abfahrt  
 C 29 540 = ca. 540 Min. vor Abfahrt  
 C 29 545 = ca. 545 Min. vor Abfahrt  
 C 29 550 = ca. 550 Min. vor Abfahrt  
 C 29 555 = ca. 555 Min. vor Abfahrt  
 C 29 560 = ca. 560 Min. vor Abfahrt  
 C 29 565 = ca. 565 Min. vor Abfahrt  
 C 29 570 = ca. 570 Min. vor Abfahrt  
 C 29 575 = ca. 575 Min. vor Abfahrt  
 C 29 580 = ca. 580 Min. vor Abfahrt  
 C 29 585 = ca. 585 Min. vor Abfahrt  
 C 29 590 = ca. 590 Min. vor Abfahrt  
 C 29 595 = ca. 595 Min. vor Abfahrt  
 C 29 600 = ca. 600 Min. vor Abfahrt  
 C 29 605 = ca. 605 Min. vor Abfahrt  
 C 29 610 = ca. 610 Min. vor Abfahrt  
 C 29 615 = ca. 615 Min. vor Abfahrt  
 C 29 620 = ca. 620 Min. vor Abfahrt  
 C 29 625 = ca. 625 Min. vor Abfahrt  
 C 29 630 = ca. 630 Min. vor Abfahrt  
 C 29 635 = ca. 635 Min. vor Abfahrt  
 C 29 640 = ca. 640 Min. vor Abfahrt  
 C 29 645 = ca. 645 Min. vor Abfahrt  
 C 29 650 = ca. 650 Min. vor Abfahrt  
 C 29 655 = ca. 655 Min. vor Abfahrt  
 C 29 660 = ca. 660 Min. vor Abfahrt  
 C 29 665 = ca. 665 Min. vor Abfahrt  
 C 29 670 = ca. 670 Min. vor Abfahrt  
 C 29 675 = ca. 675 Min. vor Abfahrt  
 C 29 680 = ca. 680 Min. vor Abfahrt  
 C 29 685 = ca. 685 Min. vor Abfahrt  
 C 29 690 = ca. 690 Min. vor Abfahrt  
 C 29 695 = ca. 695 Min. vor Abfahrt  
 C 29 700 = ca. 700 Min. vor Abfahrt  
 C 29 705 = ca. 705 Min. vor Abfahrt  
 C 29 710 = ca. 710 Min. vor Abfahrt  
 C 29 715 = ca. 715 Min. vor Abfahrt  
 C 29 720 = ca. 720 Min. vor Abfahrt  
 C 29 725 = ca. 725 Min. vor Abfahrt  
 C 29 730 = ca. 730 Min. vor Abfahrt  
 C 29 735 = ca. 735 Min. vor Abfahrt  
 C 29 740 = ca. 740 Min. vor Abfahrt  
 C 29 745 = ca. 745 Min. vor Abfahrt  
 C 29 750 = ca. 750 Min. vor Abfahrt  
 C 29 755 = ca. 755 Min. vor Abfahrt  
 C 29 760 = ca. 760 Min. vor Abfahrt  
 C 29 765 = ca. 765 Min. vor Abfahrt  
 C 29 770 = ca. 770 Min. vor Abfahrt  
 C 29 775 = ca. 775 Min. vor Abfahrt  
 C 29 780 = ca. 780 Min. vor Abfahrt  
 C 29 785 = ca. 785 Min. vor Abfahrt  
 C 29 790 = ca. 790 Min. vor Abfahrt  
 C 29 795 = ca. 795 Min. vor Abfahrt  
 C 29 800 = ca. 800 Min. vor Abfahrt  
 C 29 805 = ca. 805 Min. vor Abfahrt  
 C 29 810 = ca. 810 Min. vor Abfahrt  
 C 29 815 = ca. 815 Min. vor Abfahrt  
 C 29 820 = ca. 820 Min. vor Abfahrt  
 C 29 825 = ca. 825 Min. vor Abfahrt  
 C 29 830 = ca. 830 Min. vor Abfahrt  
 C 29 835 = ca. 835 Min. vor Abfahrt  
 C 29 840 = ca. 840 Min. vor Abfahrt  
 C 29 845 = ca. 845 Min. vor Abfahrt  
 C 29 850 = ca. 850 Min. vor Abfahrt  
 C 29 855 = ca. 855 Min. vor Abfahrt  
 C 29 860 = ca. 860 Min. vor Abfahrt  
 C 29 865 = ca. 865 Min. vor Abfahrt  
 C 29 870 = ca. 870 Min. vor Abfahrt  
 C 29 875 = ca. 875 Min. vor Abfahrt  
 C 29 880 = ca. 880 Min. vor Abfahrt  
 C 29 885 = ca. 885 Min. vor Abfahrt  
 C 29 890 = ca. 890 Min. vor Abfahrt  
 C 29 895 = ca. 895 Min. vor Abfahrt  
 C 29 900 = ca. 900 Min. vor Abfahrt  
 C 29 905 = ca. 905 Min. vor Abfahrt  
 C 29 910 = ca. 910 Min. vor Abfahrt  
 C 29 915 = ca. 915 Min. vor Abfahrt  
 C 29 920 = ca. 920 Min. vor Abfahrt  
 C 29 925 = ca. 925 Min. vor Abfahrt  
 C 29 930 = ca. 930 Min. vor Abfahrt  
 C 29 935 = ca. 935 Min. vor Abfahrt  
 C 29 940 = ca. 940 Min. vor Abfahrt  
 C 29 945 = ca. 945 Min. vor Abfahrt  
 C 29 950 = ca. 950 Min. vor Abfahrt  
 C 29 955 = ca. 955 Min. vor Abfahrt  
 C 29 960 = ca. 960 Min. vor Abfahrt  
 C 29

# Linienkataloger Nachbarortsverkehr – Konzept 2019 – 2029

## Linie 69 : Nachbarortsverkehr Geldern – Straelen – Straelen (Geldern) – Straelen → Herongen



Fahrtzeit (Min.)	0 Landgründ	5:3	7:2	12	17:4	23:3
Fahrtweg (km)	0	10 Brakken	18 Romestraße	21 Straelen	34 Poort	48 Geldern Br.
<b>Funktion</b>	Nachbarortsverkehr, primär Schülerbeförderung					
<b>Ø Linielänge pro Fahrt insges. / Anteile Geldern / Straelen</b>	ca. 23,3 km / ca. 8,5 km / ca. 15,3 km					
<b>Betriebsleistung / Jahr insges.</b>						

**69 Montag–Freitag**

Haltestelle	5	TV	5	FTV	5	FTV	5	FTV	5	FTV	5	FTV	5	FTV	5
Geldern Br.															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															
Verst. Bismarck															
Oelven-Eulje															
Poort															
Niederstraße															





## **Anlage 7: Stellungnahmen im Rahmen des Aufstellungsverfahrens**

Im Folgenden sind die Stellungnahmen der Lebenshilfe Gelderland e.V., des Seniorenbeirates der Stadt Geldern, des WirsinG e.V. (Wir sind Geldern e.V.) sowie der NIAG (Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG) wiedergegeben.

Diesen werden als Hinweise vorangestellt:

1. Der seitens der Lebenshilfe Gelderland e.V. bestätigten Berücksichtigung der Belange mobilitätsbeeinträchtigter Menschen sowie der Barrierefreiheit wird mit mehreren Formulierungen entsprochen (vgl. u.a. Kap. 2.4, 6.5 sowie 9.5).
2. Die vom Seniorenbeirat reklamierte Fortführung der SL 9 (de Geldersche) ist selbstverständlicher Bestandteil des vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplans / kommunalen Nahverkehrsplans der Stadt Geldern.  
Hinsichtlich der SL 10 (Geldern Bf – Haus Golten – Pont – JVA – Venum – Hartefeld) ist jedoch auf den von vornherein für zunächst zwei Jahre beschlossenen Probetrieb zu verweisen; erst nach einer entsprechenden Evaluierung wird politisch über Weiterführung oder Einstellung zu befinden sein. Zu der ergänzend vorgetragenen Bitte um Fortführung des eigenwirtschaftlichen Eigenbetriebs wird auf die Ausführungen in Kap. 2.3 verwiesen.
3. Die mit anderen Worten, aber gleicher Intention vorgetragenen Überlegungen von WirsinG e.V., den kommunalen ÖPNV weiterhin mit dem kommunalen Verkehrsunternehmen fortzuführen, ist noch in den weiteren politischen Beratungen zu entscheiden. Wenn die Leistungserbringung durch ein anderes Verkehrsunternehmen erfolgen sollte, so würde die Stadt Geldern damit nicht das Heft der Aufgabenträgerschaft für den kommunalen ÖPNV aus der Hand geben. Just der vorliegende ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunale Nahverkehrsplan definiert ja gerade die Mindeststandards für Umfang und Qualität des kommunalen ÖPNV, und zwar unabhängig von dem Verkehrsunternehmen, das fährt. Die im Weiteren vorgetragenen konstruktiven Anregungen zur Förderung der ÖPNV-Akzeptanz sollen im Zuge der prozessualen Fortführung soweit als möglich aufgegriffen werden.
4. Den „allgemeinen“ Hinweisen der NIAG hinsichtlich einer Verzahnung des Nahverkehrsplan Kreis Kleve mit dem ÖPNV-Entwicklungsplan Geldern wurde seitens der Stadt Geldern terminologisch (ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunaler Nahverkehrsplan) und gemeinsam mit dem Kreis Kleve durch eine mit der Bezirksregierung Düsseldorf abgestimmte Formulierung für den Nahverkehrsplan des Kreises entsprochen.  
Die Formulierungen zu Mehr-/ Minderleistungen (Kap. 6) sind ohnehin als Bestandteile der Ausschreibung von Verkehrsleistungen vorgesehen.  
Der Hinweis auf die EU-Busrichtlinie wurde sowohl in Kap. 6.3.1 als auch in

Kap. 9.3.1 vorangestellt.

Die Vorgaben zu Aushangfahrplänen wurden bezüglich ihrer Fortentwicklung und die Fahrzeugkapazitäten hinsichtlich des Alltagsbetriebs angepasst. Einzig zu dem Thema ITCS (Intermodal Transport Control System = rechnergestütztes Betriebsleitsystem, u.a. für die Ermittlung von sog. „Echtzeitdaten“) wird die Formulierung „... wird nicht gefordert“ beibehalten, weil es seitens des VRR keine Verpflichtung gibt und kleine Verkehrsunternehmen sowie bestimmte Verkehrsformen (TaxiBus, BürgerBus, AST) dem nicht entsprechen können.



Lebenshilfe Gelderland e.V. • Mühlenweg 16 a • 47608 Geldern

Stadt Geldern  
Herrn Hackstein  
Issumer Tor 36  
47608 Geldern

#### **Lebenshilfe Gelderland e. V.**

##### **Geschäftsstelle**

Am Nierspark 17  
47608 Geldern  
Telefon (0 28 31) 93 25 - 0  
Telefax (0 28 31) 93 25 - 25  
mailto:lebenshilfe-gelderland.de  
www.lebenshilfe-gelderland.de

##### **Geschäftsführung**

Günter Voß  
Telefon (0 28 31) 93 25 - 50  
Telefax (0 28 31) 93 25 - 25  
guenter.voss@lebenshilfe-gelderland.de

29. Dezember 2017

### **ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunaler Nahverkehrsplan für die Stadt Geldern**

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 06.12.2017 fand in den Räumlichkeiten der Stadt Geldern ein Erörterungsgespräch zu dem anstehenden Entwicklungsplan des öffentlichen Nahverkehrs im Einzugsbereich der Stadt Geldern statt. Gleichzeitig stellten Sie der Lebenshilfe Gelderland umfangreiche Unterlagen zu den geplanten Umbauten an den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs zur Verfügung.

Nach Durchsicht und Bearbeitung der uns vorgelegten Unterlagen wird hiermit bescheinigt, dass nach unseren Erkenntnissen bei den o.a. Baumaßnahmen die Belange und Bedürfnisse behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt werden und die Planungen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen.

Die Lebenshilfe Gelderland, als einer der größten Träger von Einrichtungen und Diensten für behinderte Menschen im Südkreis Kleve, unterstützt diese Bauvorhaben ausdrücklich.

Mit freundlichen Grüßen

  
Günter Voß  
Geschäftsführer

Bankverbindung:  
Sparkasse Klefeld  
Konto 323 754 754  
BLZ 320 500 00  
Swift BIC: SPKROE33XXX  
IBAN: DE68320500000323754754

VR 30519 Amtsspercht Kleve

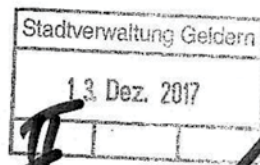
Vorsitzende: Adelheid Ackermann  
stellv. Vorsitzenden: Helmut Raymakers

## Seniorenbeirat der Stadt Geldern



Herrn  
Bürgermeister Kaiser  
Issumer Tor 36  
47601 Geldern

Vorsitzender:  
Dieter Schade  
Pater-Delp-Str. 22  
47608 Geldern  
Telefon: 0 28 31/27 78  
Telefax: 0 28 31/13 25 63  
eMail: i.d.schade@t-online.de



Geldern, 12.12.2017

*B.R.*

ÖPNV;  
hier: Entwicklungsplan

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Kaiser,

Herr Hoppe hat in seiner liebenswürdigen Art am 06.12.2017 im BürgerForum seinen ÖPNV-Entwicklungsplan für die Stadt Geldern vorgestellt und über den Sachstand informiert. In einer sich anschließenden Diskussion wurden Fragen zu einzelnen Punkten des Plans von Herrn Hoppe erörtert und eingehend beantwortet. Auch die Entwicklung des ÖPNV in den Folgejahren bis 2029 ins Visier genommen.

Der Plan enthält u. E. viele durchdachte Anregungen (wie z. B. konstruktive Fahrpläne, barrierefreie Haltestellen, Anschaffung von Bussen), zeigt Schwächen auf und bietet in wichtigen Fällen variable Alternativen an. Uns, dem Seniorenbeirat liegen insbesondere die SL 9 „de Geldersche“ und die SL 10 „Geldern Bf – Haus Golten – Pont – JVA – Venum – Hartefeld“ am Herzen. Eine Busverbindung zum Krankenhaus und zum Friedhof haben wir schon vor über zehn Jahren gefordert und somit die Planung und Einführung der SL 9 eingehend begleitet.

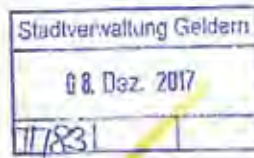
Wir halten es für unbedingt erforderlich, dass Rat und Verwaltung sich darüber einig sein sollten, dass der doch gut funktionierende ÖPNV in Geldern auch ab 2019 eigenwirtschaftlich betrieben wird, um den derzeitigen Standard zu erhalten. Bitte stellen Sie bei der Bezirksregierung einen entsprechenden Antrag.

Wir glauben nicht, dass ein konkurrierender Anbieter, der von außen kommt, ein großes Interesse an den SL 9 und 10 hat, die doch eine in unserer Region etwas Besonderes sind und für eine doch kleine Stadt als nicht notwendig erachtet werden könnten.

Die Geldersche ist in Geldern nicht mehr wegzudenken und die Linie 10 wird sich auch positiv entwickeln, wenn sie immer zahlreicher, vor allem von unseren älteren Bürgern, die etwas Zeit zum Eingewöhnen brauchen, in Anspruch genommen wird.

Mit freundlichen Grüßen

*Dieter Schade*  
Dieter Schade



Wirsing e.V. • Issumer Tor 47 • 47608 Geldern

Helnz-Theo Angenvoort  
Stadt Geldern  
Issumer Tor 36

**47608 Geldern**

Vereinsanschrift:  
Issumer Tor 47, 47608 Geldern

Postanschrift:  
c/o Jürgen Heldemann  
Birkenallee 1, 47608 Geldern

Geldern, 07.12.2017

#### ÖPNV Entwicklung

Sehr geehrter Herr Angenvoort,

Wirsing bedankt sich für die Einladung, die uns einen Einblick in die Verkehrsplanung gab.

Die Verantwortung des kommunalen ÖPNV muss bei der Stadt Geldern bleiben. Mit der Abgabe der Verantwortung an andere Dienstleister verliert die Stadt das Mitspracherecht und die Möglichkeit individuell und schnell auf Veränderungen zu reagieren.

Die Angebote der Dienstleister sehen auf den ersten Blick verlockend aus, da günstiger und den Haushalt entlasten. Die Beispielrechnungen gehen immer einher mit Personalkosteneinsparung. Entlassung oder Versetzung. Die Verträge laufen in der Regel über mehrere Jahre und die Stadt verliert damit jegliche Gestaltungsmöglichkeit für den kommunalen ÖPNV. Eine Rückkehr in die Eigenverantwortung ist meistens nicht möglich, da Personal fehlt und somit sehr teuer ist. Jüngstes Beispiel gelber Sack.

Damit die Kosten des kommunalen ÖPNV in einem vertretbaren Rahmen bleiben, sollte man sich Gedanken über die Attraktivität machen und somit die Fahrgastzahlen erhöhen.

Beispiele könnten sein:

Fahrkarten im Block zu verkaufen, die der Käufer dann als Geschenk abgeben kann. Wirsing Mitglieder erhalten zu bestimmten Geburtstagen ein Geschenk. Könnte so ein Block sein.

Mehr Öffentlichkeitsarbeit für Taxi- und Sammelbus.

Übersichtsplan der Stadtlinien mit Schnittpunkten der Umsteigemöglichkeit. Siehe Anlage Stadt Xanten.

Beispiel Darstellung wie komme ich von Hartefeld nach Walbeck.

Buslinien farblich Kennzeichnen. Auch an den Bussen.

Fahrplan in Blindenschrift.

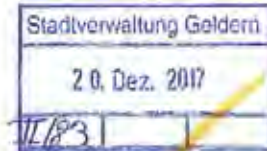
Mit freundlichem Gruß

Wirsing e.V.

Vorsitzender: Jürgen Heldemann  
Tel. 02831 - 1419  
E-Mail: [wirsing-geldern@t-online.de](mailto:wirsing-geldern@t-online.de)  
Internet: [www.wirsing-geldern.de](http://www.wirsing-geldern.de)  
Amtsgericht Kleve: VR 1717

Bankverbindung  
Volksbank an der Niers e.G.  
IBAN: DE54 3206 1384 0114 1000 13  
BIC: GENODE33GDL

Seite 1 von 1



99  
20.12.17



Niederheinische Verkehrsbetriebe AG NIAG - Postfach 18 40 - 47409 Moers

Stadt Geldern  
Der Bürgermeister  
Amt 85 / Bereich ÖPNV  
Herr Angenvoort  
Issumer Tor 36  
47608 Geldern

**Geschäftsbereich ÖPNV**  
Rheinberger Straße 95 a  
47441 Moers  
Zu erreichen mit Linie: 32, 68, 911  
Haltestelle: Bethanien  
Anspruchspartner: Günter Schlüter  
E-Mail: guenter.schlueter@niag-online.de  
Telefon: 0 28 41/205-237  
Telefax: 0 28 41/9 99 39 82 37  
Ihr Zeichen:  
Unser Zeichen: OB2-schl

12.12.2017

**Stellungnahme zum ÖPNV-Entwicklungsplan Geldern**

Sehr geehrter Herr Angenvoort,

wie bereits in unserem Abstimmungsgespräch am 6. Dezember 2017 bei Ihnen im Hause ausgeführt, hier noch einmal eine kurze Zusammenfassung der angesprochen Themen.

**Allgemein**

Der Entwurf des ÖPNV-Entwicklungsplan wird in Abstimmung mit dem Kreis Kleve gegebenenfalls ergänzend als Nahverkehrsplan herausgegeben.

Die gesetzlichen Vorgaben und genannten Umsetzungstermine werden auf den letzten verfügbaren und gültigen Stand abgestimmt.

**Kapitel 6**

Die Festlegungen zu Mehr- und Minderleistungen auf Seite 82 werden in die Ausschreibungsbedingungen aufgenommen.

**Kapitel 6.3.1 Fahrzeugstandards Stadtlinien**

Die Anforderung der EU-Busrichtlinie 2001/85/EG wird dem Kapitel vorangestellt und nicht erst bei der Inneneinrichtung aufgeführt werden. Damit kann auf viele weitere Einzelfestsetzungen verzichtet werden.

Die Vorgaben zu Aushangfahrplänen und Haltestellenschildern muss eine Fortentwicklung und Anpassung an den VRR-Standard zulassen.

Vorsitzender des Aufsichtsrates:  
Heinz Dieter Bents  
Vorsitzend:  
Dr. Michael Kück  
Peter Giesen  
Christian Kerenhansens

Sitz der Geschäftsstelle: Rheinberger Straße 95 a, 47441 Moers  
Telefon: +49 2841 205-0, Telefax: +49 2841 205-670  
Internet: www.niag-online.de  
Hauptgeschäftsklebe: 1101 5211 / 1101 0181 / 1101 1201 0153  
Steuer-Nr.: 119/ST00017

Kontaktoverbindung:  
Spezialkassen am Hauptbahnhof  
IBAN: DE 61 2545 0000 1001 0001 88  
GLK-Logo-ID: DE 30 001 0000072847

- 2 -

**Kapitel 9.3 Fahrzeugstandards Linie 35/69**

Auch hier sollte die EU-Busrichtlinie 2001/85/EG dem Kapitel vorangestellt werden (siehe 6.3.1).

Im Nachbarortsverkehr werden die Anforderungen zum Fahrzeugalter auf die Angaben aus dem Nahverkehrsplänen Kreis Kleve und Kreis Wesel angeglichen.

Die je Fahrzeugtyp zugelassenen Fahrgastzahlen werden auf die in der Praxis angewandten Zahlen reduziert.

**9.4.2 Betriebssteuerung/Fahrzeugmanagement**

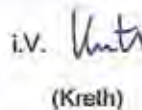
Die Beschreibung „Ein ITCS-System wird nicht gefordert“ steht im Widerspruch zum Datenlieferungsvertrag mit dem VRR. In den Ausschreibungsbedingungen sollte ein ITCS-System mit einem Bonus in die Bewertung einfließen.

Selbstverständlich stehen wir für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Niederrheinische Verkehrsbetriebe  
Aktiengesellschaft NIAG

  
(Kleinenhamann)

i.V.   
(Kreth)

**Vorsitzender des Aufsichtsrates:**  
Norz-Dietz Baßler  
**Vorsitz:**  
Dr. Werner Kopf  
Palm Gassat  
Christian Kleinenhamann

**StB der Gesellschaft:** Rheinberger Strasse 90 a. 47441 Mönke  
Telefon: +49 2141 205-0, Telefax: +49 2141 205-470  
Internet: [www.niag-online.de](http://www.niag-online.de)  
Registergericht: Kleve HRB 3011 - Ust-IDNR.: DE 130248959  
Steuernr.: 11057000171

**Kontowebbanking:**  
Sparkasse am Niederrhein  
BIC: WELADED33HAN  
IBAN: DE 61 3545 0000 1101 0001 88  
Geldsign: 01 DE 06 001 00000072647