

9 ÖPNV-Konzept

9.1 Planungsgrundsätze

Der öffentliche Personennahverkehr stellt neben dem Fahrrad eine umweltfreundliche Alternative zum Pkw dar. Ein attraktives ÖPNV-Angebot leistet einen wichtigen Beitrag zum Schutz von Umwelt und Gesundheit, und stellt als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität ein unverzichtbares Verkehrsmittel dar. Für Menschen, die über kein individuelles Kfz verfügen, bildet der ÖPNV ein wichtiges Angebot, um mobil zu sein. Insbesondere für den Pendlerverkehr (Berufs- und Ausbildungspendler) kann der ÖPNV die umweltfreundliche Alternative zum individuellen Pkw darstellen.

Die Bürgerinnen und Bürger von Kaarst legen nur etwa 6 % aller Wege mit dem ÖPNV zurück. Der Anteil der ÖPNV-Nutzer ist auf einem niedrigen Niveau, insbesondere in Anbetracht der starken Pendlerbeziehungen und der direkten Bahnverbindungen (S 28 sowie S 8) an die Oberzentren Neuss und Düsseldorf. Realistischerweise sollte der vorhandene attraktive, komfortable, schnelle ÖPNV eine Verkehrsmittelalternative zum Kfz-Verkehr darstellen. Als Argumente gegen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel werden immer wieder die Reisezeit, die Problematik des Umsteigens, der Komfortvorteil des Pkw (kürzere Zu- und Abgangszeiten, Sitzplatzgarantie, Spontaneität, etc.) und Kostengründe genannt. Aber auch Aspekte der Sicherheit, der Haltestellenausstattung (Wetterschutz, Sitzplätze, Information), der Bedienungsfreundlichkeit und der allgemeinen Kundenorientierung werden angesprochen. Eine Umfrage im Auftrag der Stiftung Mercator und der Universitätsallianz Ruhr („Warum nutzen Sie im Alltag selten oder nie öffentliche Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn?“) bestätigt die genannten Argumente gegen die Nutzung des ÖPNV. Die repräsentative Umfrage im Ruhrgebiet zeigt, aber deutlich, dass die eigene Bequemlichkeit und Zeitaspekte die größten Hindernisse für den Umstieg auf den ÖPNV sind (siehe **Bild 9-1**).

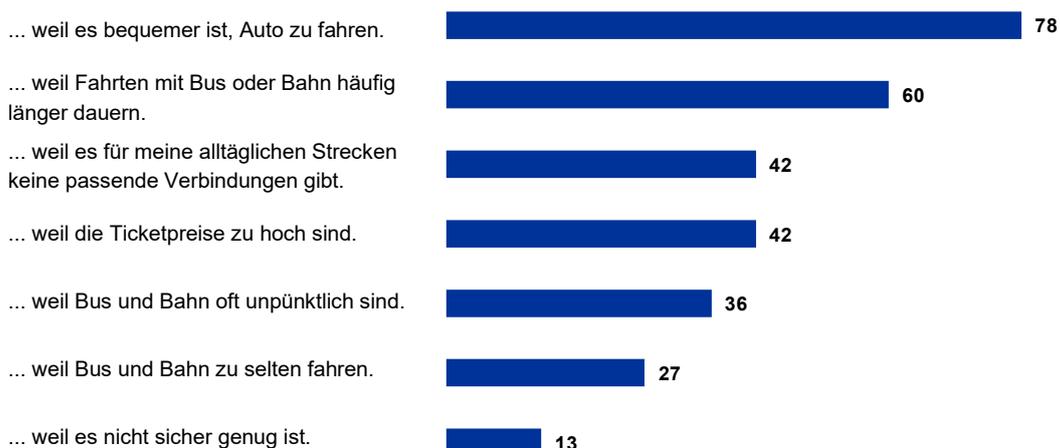


Bild 9-1: Gründe für die Nicht-Nutzung des ÖPNV (Nennungen in %)¹

¹ Sozialwirtschaftliches Umfragezentrum GmbH für die Universität Duisburg-Essen, Fakultät Geowissenschaften: Computergestützte Telefonumfrage im Rahmen des Projektes „Mobilität und Verkehr im Ruhrgebiet“, 28.01.2019

Im Mittelpunkt aller Aktivitäten der Aufgabenträger des ÖPNV sollte immer der Kunde stehen. Die Bedürfnisse der (potenziellen) Fahrgäste müssen bekannt sein, um mit einem angepassten Angebot darauf reagieren zu können. Das Wissen um die Hinderungsgründe für die Nutzung des ÖPNV (siehe **Bild 9-1**) führt zur Definition von Anforderungen an den zukünftigen ÖPNV. Die Gewinnung von Fahrgästen, die vom Auto auf den ÖPNV umsteigen, erfordert die Umsetzung der folgenden Planungsziele:

- Schaffung schneller Verbindungen,
- möglichst durchgängige Reiseketten mit möglichst wenig Umsteigenotwendigkeiten,
- Gewährleistung von Anschlusssicherheit und Pünktlichkeit,
- Sitzplatzverfügbarkeit sowie
- verständliches, einfaches Tarifsystem.

Umsteigevorgänge bilden gravierende Hindernisse zur Nutzung des ÖPNV. Mehr als zweimaliges Umsteigen wird in der Regel von den Fahrgästen nicht akzeptiert. Hinzu kommt die Möglichkeit, einer einfachen und barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem Pkw. Neben der allgemeinen Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität gehören ebenfalls eine Vernetzung des ÖPNV mit dem Fahrrad in Form von Bike-and-Ride-Anlagen und dem Autoverkehr in Form von Park-and-Ride-Anlagen. Durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit muss das ÖPNV-Angebot umfassend und überzeugend präsentiert werden, wobei die attraktive Darstellung des Leistungsangebotes von entscheidender Bedeutung ist.

Das grundlegende Hindernis für einen massenhaften Umstieg vom MIV auf den ÖPNV ist jedoch die Bequemlichkeit des individuellen Reisens im Pkw. Gerade im kreisangehörigen, ländlichen Raum muss davon ausgegangen werden, dass rund 50 % aller Verkehrsteilnehmer sich aufgrund objektiver Gründe (z.B. dienstliche Nutzung des Pkw oder keine ÖPNV-Verbindung) oder subjektiver Gründe an das Auto gebunden fühlen. Auch die Bereitstellung eines kostenlosen ÖPNV-Tickets erreicht bei den Berufspendlern nur einen Teil, die vom Auto zum ÖPNV umsteigen können.²

Die grundlegende Zielsetzung des vorliegenden Mobilitätskonzepts für die Stadt Kaarst besteht daher darin, das bestehende Verlagerungspotential hin zum ÖPNV besser auszuschöpfen und einen Teil der Mobilität auf den Umweltverbund zu lenken. Dazu ist eine verbesserte Annahme des Schienenverkehrs notwendig, die insbesondere durch regionale Maßnahmen zu erreichen sind, die nicht allein in den Händen der Stadt Kaarst liegt: Kapazitätserweiterung, Taktdichte, Strecken-

² *In einem Experiment wurde 70 Berufspendlern aus 4 großen Unternehmen im Ruhrgebiet ein kostenloses Ticket zur Verfügung gestellt. In der 4. Woche nutzten nur noch 50 % der Pendler das Ticket häufig (mehr als 3-mal pro Woche, Quelle: Global young faculty: Metropole in Bewegung, 2019)*

verlängerungen (z.B. nach Viersen). Von Seiten der Stadt Kaarst ist der Verbund mit dem Fahrrad zu verbessern. Dabei ist die sichere und attraktive Erreichbarkeit der Bahnhöfe in den Mittelpunkt zu stellen.

Bei der Einbettung des ÖPNV in das Mobilitätskonzept für die Stadt Kaarst gibt es die Schwierigkeit, dass dieser hinsichtlich der Entscheidungskompetenzen und auch der Finanzierung nicht unmittelbar in der Zuständigkeit der kreisangehörigen Stadt liegt:

- Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV haben die kreisfreien Städte und die Landkreise. Sie übernehmen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV.
- Zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV stellt der Rhein-Kreis Neuss in regelmäßigen Abständen (ca. alle 5 Jahre) einen Nahverkehrsplan (NVP) auf. Der letzte NVP des Rhein-Kreis Neuss stammt aus dem Jahr 2018. In ihm sollen die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisiert werden.
- Der Nahverkehrsplan ist grundsätzlich im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften, also auch mit den 8 kreisangehörigen Gemeinden (und den Nachbarkommunen) abzustimmen. Auch die Verkehrsunternehmen sind zu beteiligen. Für den NVP 2018 hatten alle Beteiligten dabei die Gelegenheit, Vorschläge, Anregungen und Wünsche an die Weiterentwicklung des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss in das Aufstellungsverfahren des NVP einzubringen. Zusätzlich waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, ihre Meinung zu aktuellen Verkehrsangebot und dessen Qualität schriftlich zu äußern.

Anregungen und Wünsche der einzelnen Gemeinden werden im Planverfahren geprüft. Klare Zielvorgaben zum Klimaschutz, zum Linien- und Fahrtenangebot und zur Ausgestaltung des ÖPNV im Gemeindegebiet, durch das Vorliegen eines kommunalen Mobilitätskonzeptes, können die Zielsetzungen einer kreisangehörigen Stadt konkretisieren und die Bedeutung ihrer Anregungen steigern. Auch die Kooperation von Gemeinden bei der Einreichung ihrer Zielsetzungen und Wünsche für die Ausgestaltung des ÖPNV stärkt die Position der Kommunen im Planverfahren des Kreises.

Nach dem Gesetz für den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) ist der öffentliche Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dabei sollen u.a. folgende wichtige Planungsgrundsätze berücksichtigt werden:

Erschließungsqualität

Die Haltestellen des ÖPNV spielen im Gesamtsystem eine wichtige Rolle. Sie stellen den Übergang zwischen der Flächennutzung und dem ÖPNV-System her. Bereits bei der Bauleitplanung ist die Erschließung durch den ÖPNV zu berücksichtigen.

sichtigen, damit neue Wohn- und Gewerbegebiete auch von Buslinien angefahren werden können. Größere Wohngebiete sind nur noch im Einzugsbereich attraktiver ÖPNV-Haltestellen auszuweisen. Es wird angestrebt, alle Siedlungsbereiche mit mehr als 250 Einwohnern durch den Bus zu erschließen. Die maximale Fußwegentfernung zur nächsten Haltestelle soll 300 m nur in Ausnahmefällen überschreiten.

Verbindungsqualität

Hauptziel eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs ist die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit aller relevanten Ziele sowie die schnelle Überwindung von Distanzen sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohngebieten, Gewerbegebieten, Schulstandorten, Einkaufszentren und Freizeitzentren. Die Anforderungen der Fahrgäste sind kurze Fahrzeiten und häufige Bedienung. Diese sind abzuwägen mit den Erfordernissen aus der vorhandenen und geplanten Flächennutzung sowie der notwendigen wirtschaftlichen Betrachtungsweise der Verkehrsbetriebe und des Aufgabenträgers. Angestrebt wird sowohl die Verbindung aller Stadtteile einer Stadt (hier: Kaarst, Holzbüttgen, Vorst, Driesch und Büttgen) untereinander, als auch die Anbindung der angrenzenden Ortsteile der benachbarten Städte sowie der nächstgelegenen Mittel- und Oberzentren. Um akzeptable Reisezeiten zu erreichen, sind die Busverbindungen möglichst ohne Umstieg zu führen.

Bedienungsqualität

Die Qualität des ÖPNV lässt sich unter anderem durch die Bedienungsqualität beschreiben. Die Bedienungsqualität setzt sich zusammen aus der Bedienungshäufigkeit, also die Anzahl der Linien und deren Fahrtenangebot, sowie aus dem Bedienungszeitraum. Der Bedienungszeitraum beginnt mit der ersten Abfahrt und endet mit der letzten Fahrt. Die Bedienungsqualität ist an den einzelnen Verkehrstagen unterschiedlich an den Bedarf der Kunden anzupassen.

Für den ÖPNV in Kaarst wird grundsätzlich ein Taktverkehr zu den Hauptverkehrszeiten (6 bis 20 Uhr) angestrebt. Die Betriebszeit sowie die Bedienungshäufigkeit außerhalb der genannten Hauptverkehrszeiten (HVZ) sind an die Bedürfnisse der Kunden anzupassen.

Zu den Hauptverkehrszeiten werden für den Stadtverkehr in Kaarst die folgenden Mindestqualitäten festgelegt:

- Stadtteilverbindende Linien sollen an den S-Bahn-Takt angepasst werden, um regionale Verbindungsqualitäten sicherzustellen. Derzeit werden die S-Bahnlinien 8 und 28 in der HVZ in einem 20-Minuten-Takt befahren.
- Grundsätzlich ist für die Wohngebiete von Kaarst ein 30 Minuten-Takt ausreichend, der durch eine Linienüberlagerung (Kaarst-Mitte Linie 851/852) auf einen angenäherten 15 Minuten-Taktverkehr verdichtet wird oder im Einzugsbe-

reich die Linie 860 (angepasst an den S-Bahn-Takt) auf 20 Minuten gesteigert wird.

- Für die Anbindung der Gewerbegebiete ist grundsätzlich ein Stundentakt ausreichend. Davon abweichend ist für die morgendliche Berufsverkehrszeit (ca. 7 bis 9 Uhr) eine Taktverdichtung auf den S-Bahn-Takt (derzeit 20') anzustreben.

Außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist eine Mindestbedienungsqualität anzustreben. Die Mindestbedienungsqualität stellt im Linienverkehr der Stundentakt dar. Ersatzweise oder ergänzend zum klassischen ÖPNV kann die Mindestbedienungsqualität in den absoluten Schwachverkehrszeiten (23 bis 5 Uhr und am Wochenende) oder in Bereichen mit geringer Nachfrage durch bedarfsorientierte Bedienungsformen, wie Linientaxen bzw. den Taxibus und Anrufsammeltaxen sichergestellt werden.

Verknüpfungsqualität im ÖPNV bzw. SPNV

Insgesamt ist die Anzahl der Umsteigenotwendigkeiten zu minimieren. Es sind möglichst viele Direktfahrten anzubieten. Die Hauptfahrbeziehungen bestehen zwischen Kaarst und Neuss sowie Düsseldorf. Wichtige Relation bestehen auch zwischen Kaarst und Kleinenbroich, Korschenbroich, Mönchengladbach, Meerbusch-Osterath sowie Krefeld, für die Umstiege möglichst zu vermeiden sind.

Wichtige Ansprüche der Fahrgäste sind Minimierung der Umsteigezeiten (realisiert durch Abstimmung der Fahrpläne auf den bedeutenden Relationen), hohe Pünktlichkeit zur Gewährleistung der Anschlussbeziehungen, sowie Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Informationsmöglichkeiten an den Haltestellen.

Intermodaler Verknüpfungsqualität

Als Mobilitätsstation erfährt insbesondere die Haltestellen des Schnellverkehrs Verknüpfungsfunktion zwischen unterschiedlichen Verkehrsmittel, vor allem zwischen Fahrrad und S-Bahn: Abstellanlagen, Fahrradboxen aber auch Park-and-Ride-Angebote an ausgewählten Haltestellen.

Haltestellenausstattung

Haltestellen sind das Verbindungsstück zwischen Fahrgast und Verkehrsträger. Sie stellen einen Aufenthaltsort dar (Warten auf den Bus) und haben die Aufgabe, Informationen zum ÖPNV (Fahrplan, Liniennetzplan, Tarife) zu vermitteln. Aufenthaltsqualität (Überdachung, Sitzplätze, usw.) und soziale Sicherheit (z.B. durch Beleuchtung des Wartebereiches) sind zu gewährleisten. Haltestellen müssen barrierefrei erreichbar und zugänglich sein. Bei der Planung oder dem Umbau von Haltestellenanlagen muss Rücksicht auf die Benutzung durch Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und auch Fahrräder genommen werden. Nicht zuletzt ist das Erscheinungsbild der Haltestellen entscheidend für das Image des ÖPNV, da die

Haltestellen ein wichtiges Element des öffentlichen Raumes darstellen. Deshalb ist ebenfalls Wert auf ein modernes, sauberes Erscheinungsbild zu legen.

Marketing und Kundenservice

Um die Mobilität stärker auf den öffentlichen Personennahverkehr zu lenken, ist der Kundenservice und die Information zum öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern. Ein erheblicher Teil der Nicht-ÖPNV-Nutzer sind unzureichend über die Leistungen und Qualität des ÖPNV informiert. Die Kundeninformation ist daher gleichzeitig Kommunikation zwischen Verkehrsbetrieb und potenziellen Kunden und Werbung für den ÖPNV. Die Möglichkeiten des Marketings sind vielfältig:

- Webseiten, Telefonnummer („Schlaue Nummer für Bus und Bahn“) und Apps, die Fahrpläne, Tarifinformationen, schnellste Verbindung sowie Verspätung anzeigen.
- Deutlich lesbare, namentliche Kennzeichnung der Haltestellen und Bahnhöfe und der dort verkehrenden Linien und Linienziele; farbiger Liniennetzplan auf Stadtplangrundlage, Haltestellenumgebungspläne an den zentralen Haltestellen sowie digitale Anzeigetafeln der Abfahrzeiten an stark frequentierten Haltestellen.
- Mobilitätsberatung und die Zusammenarbeit mit Betrieben, Schulen usw. in Form von innerbetrieblicher Information zum ÖV-Angebot, vergünstigte ÖPNV-Fahrscheine (Job-Ticket, Mieter-Ticket, Schüler-Ticket, Studententicket, Azubi-Ticket), Anreiseinformationen für Besucher und Dienstreisende mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Ein einheitliches Erscheinungsbild (Corporate Design) der Fahrzeuge und Haltestellen stellt ein immer wiederkehrendes Erkennungsmerkmal dar und erhöht die Präsenz des ÖPNV im öffentlichen Raum.

9.2 Westverlängerung der Regiobahn S 28

Zwischen Neuss und Viersen verkehrten zwischen 1877 und 1968 die Züge der Rheinischen-Eisenbahn-Gesellschaft (RhE). Wegen zurückgehender Fahrgastzahlen wurde der Personenverkehr ab Kaarst im Jahr 1968 eingestellt, die Einstellung des Güterverkehrs folgte im gleichen Jahr. Der Trassenverlauf von Kaarst bis nach Viersen ist nach wie vor eisenbahnrechtlich gewidmet und auch im Regionalplan Düsseldorf entsprechend gesichert. 1998 übernahm die Regiobahn GmbH den Streckenabschnitt Neuss-Kaarst von der Deutschen Bahn. Derzeit (2022) verkehrt die Regiobahn zwischen den Städten Kaarst, Neuss, Düsseldorf, Erkrath, Mettmann und Wuppertal im 20 Minuten-Takt.

Die Wiederentdeckung des Bahnverkehrs als schnelles, komfortables und für den Fahrgast hochattraktives Verkehrsmittel führt zu den Überlegungen, die Bahnstrecke Kaarst - Viersen für den Personennahverkehr zu reaktivieren (siehe **Bild 9-2**).

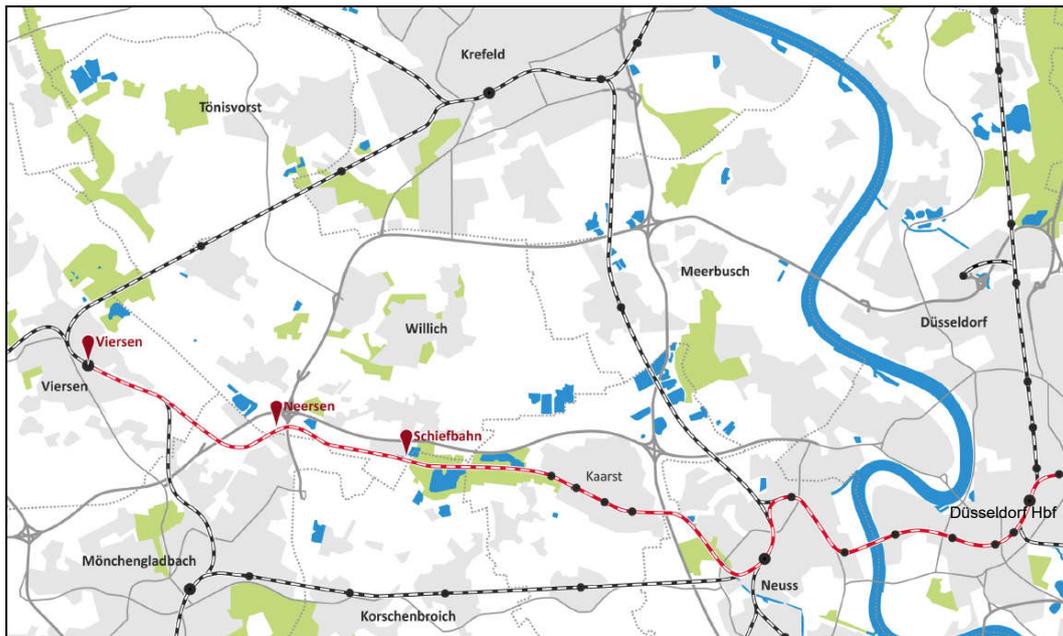


Bild 9-2: Die Westverlängerung der S28 (Quelle: Kreis Viersen)

In einer ersten Machbarkeitsuntersuchung³ wurde geprüft, ob es möglich ist, die Regiobahn über den Kreis Viersen bis in die niederländische Stadt Venlo zu führen. Hierzu wurden drei Varianten ausgearbeitet. Aufbauend darauf erfolgte eine Standardisierte Bewertung⁴ für den Planfall der Verlängerung zwischen den Städten Kaarst und Viersen, in der die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen worden ist. Seit Anfang 2021 haben sich die anliegenden Städte (incl. Mönchengladbach) grundsätzlich für die Reaktivierung zwischen Kaarst und Viersen geeignet.⁵

Ein durchgehender Personenverkehrsbetrieb zwischen Kaarst und Viersen bietet gegenüber dem bestehenden Schnellbusverkehr der Buslinie 094 den Vorteil einer vom Auto ungestörten, komfortablen Verbindung. Der Bahnhof Viersen wird von den RegionalExpresslinien RE 11 und RE 13 sowie der RegionalBahn RB 33 angefahren, die Verbindungen nach Nordosten über Krefeld nach Duisburg, nach Nordwesten über Dülken nach Venlo und nach Süden nach Mönchengladbach bieten.

Für den Stadtteil Vorst hat ein zusätzlicher Haltepunkt im Bereich der Einmündung der Schiefbahner Straße in die L 390 Bedeutung. Insbesondere für Bike-and-Ride. Der Haltepunkt ist in Hinblick auf sein Fahrgastpotenzial zu prüfen und im Falle eines positiven Ergebnisses infrastrukturell anzubinden.

³ Kreis Viersen, Regiobahn GmbH (2009): Machbarkeitsstudie Streckenverlängerung der Regiobahn vom Bahnhof Kaarster See über Viersen Bahnhof bis Venlo

⁴ Kreis Viersen, Regiobahn GmbH (2015) Nutzen-Kosten-Untersuchung der Streckenverlängerung der Regiobahn vom Bahnhof Kaarster See bis Viersen Bahnhof.

⁵ 1. Juli 2021; Regiobahn S28 - Landrat und Bürgermeister Unterschreiben Absichtserklärung; <https://willicherleben.de/regiobahn-s28-landrat-und-buergermeister-unterschreiben-absichtserklaerung/>

Die Westverlängerung der S 28 wird zu einem erhöhten Fahrgastaufkommen insbesondere zu den Berufs- und Ausbildungspendlerzeiten führen. Die Fahrzeugkapazitäten der Regiobahn GmbH sind auf erhöhte Fahrgastzahlen durch einen entsprechenden Zugsatz oder Verstärkerfahrten zwischen Kaarster See und Düsseldorf Hbf auszurichten. Dies hat Auswirkungen auf die Wartezeiten an den Bahnübergängen. Auch ist das Planfeststellungsverfahren zur Elektrifizierung der Strecke voranzutreiben.

In den kommenden Jahren plant die Regiobahn GmbH die Bahnsteige der Regiobahn an die erforderlichen Bahnsteighöhen (76 cm) anzupassen und den Streckenabschnitt zwischen dem Bahnübergang Geulenstraße in Neuss und dem Bahnhof IKEA Kaarst zweigleisig auszubauen.⁶

9.3 Optimierung der S 8

Das Fahrtenangebot der S 8 ist grundsätzlich von hoher Qualität. Die S 8 stellt ein Nahverkehrssystem dar, das den Haltepunkt Büttgen ganztägig mit einer Zugfolge zur Hauptverkehrszeit von 20 Minuten bedient. Es bestehen Verbindungen in die Oberzentren Mönchengladbach, Düsseldorf, Wuppertal und Hagen. Um den Kapazitätsengpass der S 8 im morgendlichen Pendlerverkehr auszugleichen, hält der RE 4 zweimal in Büttgen. Trotzdem weist die Bedienungsqualität der S 8 Mängel auf. Die eingesetzten Wagen der S 8 decken zeitweise die Anzahl der Fahrgäste nicht ab. Zudem sind sowohl Verspätungen als auch Ausfälle häufig zu verzeichnen.

Um eine bessere Annahme der S 8 zu erreichen, ist die Bedienungsqualität der S 8 zu optimieren. Die zwischen dem VRR und der DB Regio AG vereinbarten Betriebsstandards, zum Beispiel die Einhaltung der Fahrpläne und der Zuglängen, sind zu gewährleisten.

9.4 Buslinienkonzept

Eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Konzeptes Kaarst wurde im Jahr 2016 vom Büro für Verkehrs- und Stadtplanung BVS Rödel & Pachan erarbeitet. Dieses Konzept wurde bislang nicht in Gänze umgesetzt. Die folgenden Ausführungen bauen im Wesentlichen auf diesem Buslinienkonzept auf.

In der Stadt Kaarst besteht im Allgemeinen ein gutes ÖPNV-Angebot. Durch das vorhandene Busliniennetz wird bei einem Einzugsradius der Bushaltestellen von 300 m fast das gesamte Kaarster Stadtgebiet erschlossen. Nicht erreicht werden nach dieser Definition Teilbereiche von Linning, Stakerseite, Broicherdorf-Süd, Büdericher Straße und Büttgen-Süd (siehe **Bild 2-6 im Kapitel 2**). Eine regelmäßige Busanbindung dieser Bereiche ist aufgrund des vergleichsweise geringen Nachfragepotenzials aus wirtschaftlicher Sicht schwierig.

⁶ *Regio-Bahn.de*

Verbesserungsbedarf besteht vor allem in der Anbindung von Holzbüttgen-Ost und der Gewerbegebiete Kaarst-Ost sowie Kaarster Kreuz, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Mobilitätskonzeptes entwickelt werden. Die Regiobahn S 28 bietet zwar mit ihrem Haltepunkt „IKEA Kaarst“ eine hervorragende Anbindung des Stadtteils Holzbüttgen-Ost sowie des Gewerbegebietes Kaarst-Ost nach Neuss (Hbf) und Düsseldorf (Hbf). Sie verkehrt in einem attraktiven 20-Minuten-Taktverkehr zur Hauptverkehrszeit. Die IKEA-Shuttlebuslinie bindet den neuen IKEA-Standort an den Regiobahnhaltepunkt an, angepasst an den S-Bahn-Fahrplan zwischen 9 und 21 Uhr.

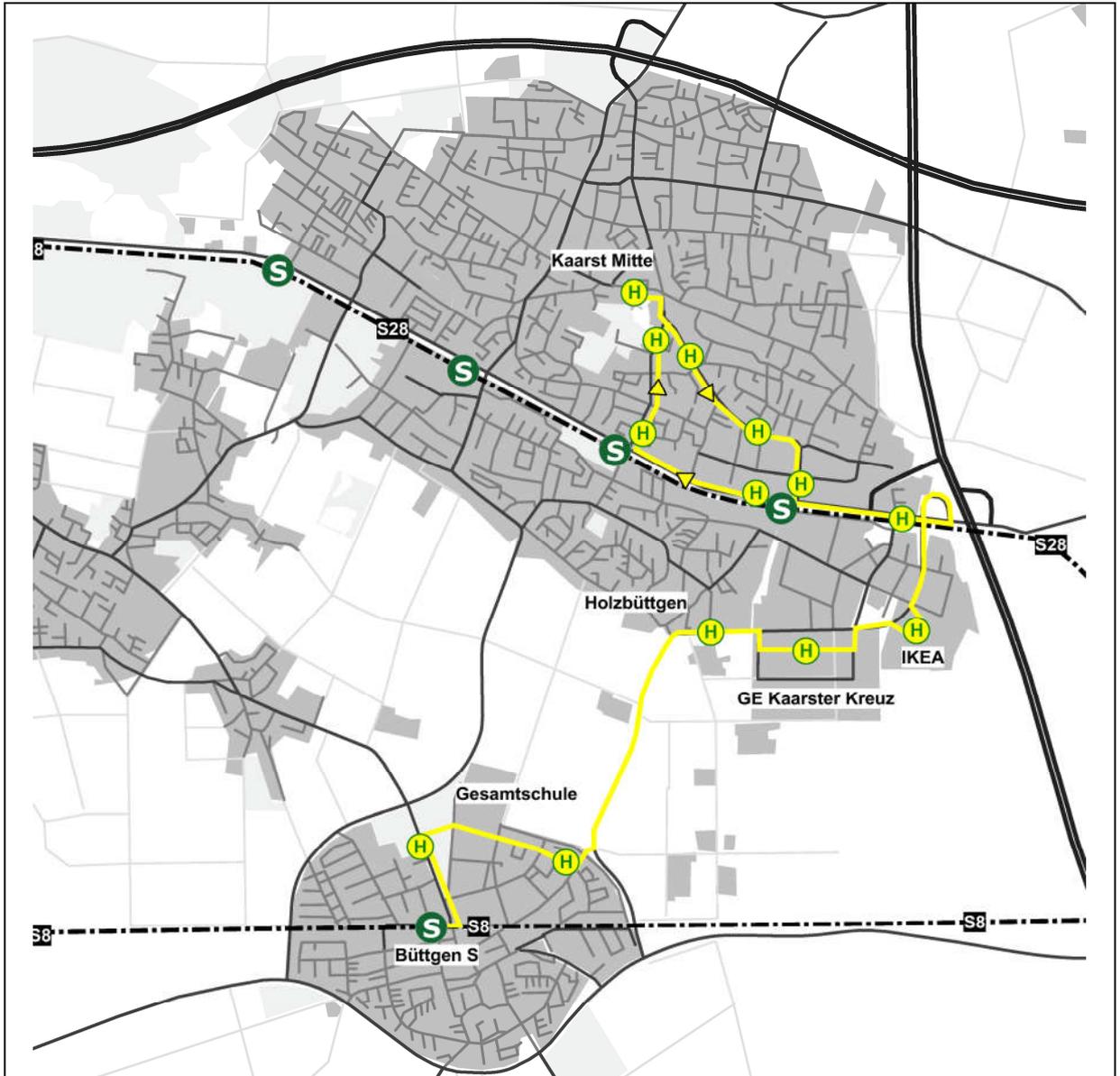
Die innerörtliche Anbindung des Stadtteils Holzbüttgen-Ost sowie der Gewerbegebiete Kaarster Kreuz und Kaarst-Ost durch den Buslinienverkehr ist hingegen deutlich schlechter. Die Buslinie 862 verkehrt von Düsseldorf-Belsenplatz durch den Norden von Neuss über das Kaarster Zentrum bis zum Kaarster See im Stundentakt. Morgens zwischen 7 und 8 werden 3 Fahrten in Richtung Düsseldorf für den Pendlerverkehr angeboten. Die Buslinie hält auf der Girmes-Kreuz-Straße an der Haltestelle „Badeniastraße“ und somit nicht in direkter Nähe des Gewerbegebietes Kaarst-Ost.

Die Buslinie 861 stellt eine bedarfsorientierte TaxiBuslinie dar, die im (Halb-) Stundentakt nach telefonischer Anforderung Holzbüttgen-Ost bedient. Die notwendige Anmeldung des Fahrtenwunschs bildet einen erheblichen Zugangswiderstand zum ÖPNV.

Zur Verbesserung des innerstädtischen ÖPNV sieht das Buslinienkonzept eine neue Stadtbuslinie vor, die von Büttgen (S-Bahnhaltepunkt) über Holzbüttgen (Gewerbegebiet Kaarster Kreuz mit IKEA) nach Kaarst zum Rathaus verkehren soll. Im Folgenden werden zwei Linienführungsvarianten gegenübergestellt.

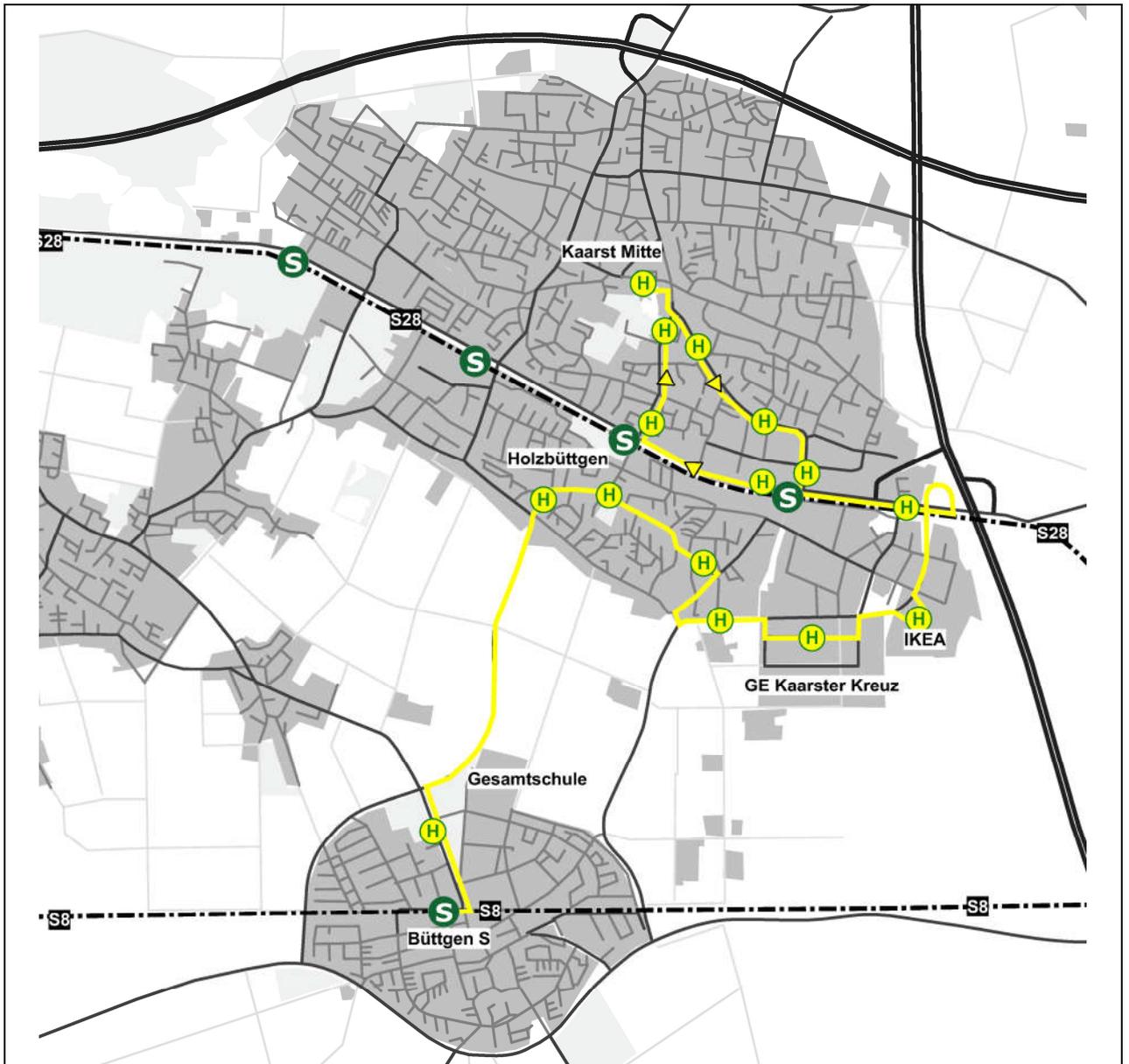
- In der Variante 1 ist die Linienführung über die K 37 vorgesehen mit einem Haltepunkt im Süden von Holzbüttgen zwischen dem Kreisverkehr Hasselstraße und dem Kreisverkehr Commerhof / Kaarster Kreuz (siehe **Bild 9-3** auf der nachfolgenden Seite).
- In der Variante 2 wird eine Linienführung von Büttgen über die Driescher Straße, die L 154, Königstraße, Kreuzstraße und die K 37 verfolgt (siehe **Bild 9-4** auf der Seite 11).

Bei der Linienführung der Stadtbuslinie über die K 37 lässt sich der Fahrplan sowohl an die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S 8 in Büttgen als auch an die S 28 in Kaarst anpassen. Die Umlaufzeit eines Busses beträgt etwa 34 Minuten, so dass zwei Fahrzeuge einen 20-Minuten-Taktverkehr gewährleisten können. Wird der Stadtbus durch den Stadtteil Holzbüttgen-Ost geführt, hat dies eine längere Umlaufzeit zur Folge. Eine Integration in den vorhandenen Fahrplan mit Anschluss an die S 8 und S 28 lässt sich nur mit einem dichteren Takt gewährleisten. Somit ist auch eine deutlich höhere Anzahl von Fahrzeugen einzusetzen.



Streckenlänge:	7,5 km																		
Fahrzeit:	Etwa 17 Minuten (Kaarst Mitte – Büttgen Bf)																		
Takt:	20 Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit																		
Fahrplan:																			
Büttgen S	Gesamtschule	Römerstraße	Commerhof	GE Kaarster Kreuz	IKEA Kaarst	Kaarst-Ost S	Kaarst-Mitte Holzbüttgen	Stadtpark	Rathaus	Karlruher Straße	Badeniastraße	Kaarst-Ost S	Nordkanal	IKEA-Kaarst	GE Kaarster Kreuz	commerhof	Römerstraße	Gesamtschule	Büttgen S
00	01	02	05	06	08	13	15	16	17	19	20	21	23	26	28	29	32	33	34

Bild 9-3: Stadtbuslinie, Variante 1



Streckenlänge:		8 km																						
Fahrzeit:		Etwa 20 Minuten (Kaarst Mitte – Bütten Bf)																						
Takt:		20 Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit																						
Fahrplan:																								
Bütten S	Gesamtschule	Platanenstraße	Am Pfarrzentrum	Im Riedbusch	Commerhof	GE Kaarster Kreuz	IKEA Kaarst	Kaarst-Ost S	Kaarst-Mitte	Holzbütt-	Stadtpark	Rathaus	Karlsruher Straße	Badeniastraße	Kaarst-Ost S	Nordkanal	IKEA-Kaarst	GE Kaarster Kreuz	Commerhof	Im Riedbusch	Am Pfarrzentrum	Platanenstraße	Gesamtschule	Bütten S
00	01	04	05	06	07	09	11	16	18	19	20	22	23	24	26	29	31	33	34	35	36	39	40	

Bild 9-4: Stadtbuslinie, Variante 2

Die zu empfehlende Buslinienführung über die K 37 mit Verknüpfung an die Fahrpläne der S 8 und S 28 an den Haltepunkten Büttgen und IKEA-Kaarst erfordert jedoch, dass die Taxibuslinie 861 für Holzbüttgen zu erhalten ist.

Zusätzlich zu der Einführung einer Stadtbuslinie wird auf Grundlage der Bürgerbeteiligung empfohlen, im Rahmen des Nahverkehrsplans, den Bedarf von Buslinienverbindungen von / nach Meerbusch-Osterath sowie Kleinenbroich zu prüfen:

- Am Bahnhof Osterath kann eine zusätzliche Buslinie den Anschluss an die ReginalExpresslinie RE 10 (Kleve - Geldern - Aldekerk - Kempen - Krefeld - Düsseldorf) und an den Rhein-Münsterland-Express RE 7 (Krefeld - Köln - Solingen - Wuppertal - Hamm - Münster - Rheine) gewährleisten. Besonders für Berufspendler entstünde somit eine attraktive Verbindung in das Oberzentrum Krefeld. Zudem wird die Nachbarstadt Meerbusch-Osterath mit einer geringen Reisezeit an Kaarst angebunden.
- Zum anderen ist eine Busverbindung von Kaarst über Vorst nach Kleinenbroich zu prüfen. Insbesondere für Berufs- und Schulpendingler bestünde mit einer neuen Buslinie eine Direktverbindung von / nach Kleinenbroich.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird das grundsätzliche Bedienungskonzept der Linienbusse für das Kaarster Stadtgebiet nicht in Frage gestellt. Im Rahmen des Bürgerbeteiligungskonzeptes aufgeworfene Fragestellungen nach einer Busbedienung der westlichen und östlichen Wohngebiete von Kaarst mit kleineren Fahrzeugen (anstatt den auf den Linien 851 und 852 eingesetzten Gelenkbussen) wurden geprüft aber verworfen:

- Die großen Fahrzeuge, die auf den beiden Linienwegen verkehren, können nicht durch Standardlinienbusse ersetzt werden. Innerhalb des Kaarster Stadtgebietes würden Standardbusse zwar ausreichende Fahrgastkapazitäten bieten, im Stadtgebiet von Neuss reichen diese zu den Hauptverkehrszeiten jedoch nicht aus. Die notwendigen Taktverdichtungen in Neuss würden die Betriebskosten des ÖPNV deutlich erhöhen.
- Auf die Buslinienfahrten zur Schleife Eichstraße durch das Tempo 30-Straßennetz des Kaarster Westens und über die Straße Lange Hecke im Kaarster Osten kann nicht verzichtet werden, um den dort lebenden Bürgerinnen und Bürgern einen Anschluss an den ÖPNV zu gewährleisten.
- Die Alternative einer Stadtbuslinie, die in West-Ost-Richtung durch Kaarst verkehrt und die innerörtliche Busbedienung gewährleistet, verlangt einen Verknüpfungspunkt von Stadt- und Regionalbuslinien, wo die Linien 851 und 852 und auch die Linie SB 51 enden. Der Schützenplatz an der Xantener Straße ist aufgrund seiner peripheren Lage ungeeignet. Für einen Verknüpfungspunkt der Buslinien käme ausschließlich ein Standort in zentraler Lage der Kaarster Stadtmitte in Frage. Eine zentrale Bushaltestelle im Bereich Alte Heerstraße / Neumarkt oder Maubisstraße widerspricht mit ihrem erforderli-

chen Platzbedarf und den verkehrstechnischen Anforderungen jedoch den städtebaulichen und stadtgestalterischen Zielsetzungen für die Kaarster Stadtmitte. Verkehrlich ist ein Fahrgastumstieg zwischen Stadt- und Regionalbuslinien ebenfalls nicht sinnvoll, da zusätzliche Umsteigevorgänge mit Bequemlichkeitserschwernissen, verlängerten Reisezeiten und dem Risiko verpasster Anschlüsse eher das Fahrgastpotenzial verringern als förderlich auf die ÖPNV-Nutzung sind.

9.5 Alternative Bedienungsformen

9.5.1 Bürgerbus

Ein Bürgerbusverkehr ist ein Linienverkehr mit Fahrplan, Haltestellen und einem eigenen Tarif. Der Bürgerbus ist jedoch eine bürgerschaftliche Initiative, denn er wird über einen Bürgerbusverein betrieben. Es wird ein Fahrzeug mit maximal 8 Fahrgastplätzen eingesetzt, damit es von den ehrenamtlichen Fahrern ohne Personenbeförderungsschein gefahren werden kann. Der Bürgerbus soll **keine Konkurrenz für den konventionellen Linienverkehr** sein. Sein Einsatzgebiet beschränkt sich auf Bereiche und Zeiten, in denen ein konventioneller Linienverkehr sich wirtschaftlich nicht rentiert. Insbesondere wird mit dem Bürgerbus kein Schülerverkehr transportiert. Ein Bürgerbus ist nur dann umsetzbar, wenn die folgenden vier Instanzen zusammenspielen:

- Engagierter Bürgerverein, der die Fahrten mit dem Bürgerbus ehrenamtlich übernimmt,
- die Stadt Kaarst, die die Betriebskosten für den Bürgerbus trägt,
- ein Verkehrsunternehmen, das den Bürgerbus in sein Angebot mit aufnimmt und
- das Landesverkehrsministerium, das die Einrichtung eines Bürgerbusses unterstützt und einen Festbetrag für die Anschaffung des Fahrzeuges bereitstellt.

Ein Bürgerbusverkehr ist nur auf Verbindungen sinnvoll, die heute noch nicht durch den Linienverkehr erschlossen werden. Die kompakte Innenstadt von Kaarst sowie die Ortsteile Vorst, Driesch und Büttgen sind durch das vorliegende ÖPNV-Angebot der Stadt Kaarst bereits erschlossen. Es liegt keine Verbindung vor, die heute noch nicht durch den Linienverkehr abgedeckt wird. Nicht erschlossen sind ausschließlich Randbereiche von Vorst und der Süden von Büttgen. Eine Zusammenhängende Linienführung, die von einem Bürgerbus bedient wird, ist aufgrund der vorliegenden Stadtstruktur nicht umsetzbar. Somit kann der Einsatz eines Bürgerbussen nur zu Lasten des konventionellen Linienverkehr im Stadtgebiet von Kaarst erfolgen. Daher ist ein Bürgerbus zum jetzigen Zeitpunkt kein geeignetes Instrument für die Stadt Kaarst.

9.5.2 Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen

Nach §2, Abs. 7 des ÖPNV-Gesetzes NRW sollen besonders in Räumen und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage, in denen der Einsatz eines Linienbusangebotes wirtschaftlich nicht vertretbar ist, die Möglichkeiten genutzt werden, durch den Einsatz alternativer differenzierter Bedienungsformen ein attraktives und kundengerechtes Verkehrsangebot zu schaffen.

Unter alternativen Bedienungsformen versteht man einen ÖPNV-Betrieb, der losgelöst von starren Fahrplan- und Fahrzeugsystemen flexibel einer bestimmten Nachfragesituation angepasst werden kann. Während "konventionelle" Bussysteme nach festem Takt oder fahrplanabhängig eine festgelegte Linie bedienen, bieten alternative Bedienungsformen die Möglichkeit, von Takt und Linienweg abzuweichen. Alternative Bedienungsformen bieten sich daher insbesondere für räumliche und zeitliche Bereiche mit geringer Nachfrage an, für die eine "konventionelle" Busbedienung weder ein attraktives Angebot noch eine akzeptable Wirtschaftlichkeit darstellen kann. Alternative Bedienungsformen sind zurzeit das Linientaxi, Anrufsammeltaxen (AST), Anruflinientaxen (ALT) oder TaxiBusse und der „Bus on demand“. Diese Bedienungsformen verstehen sich als Abrundung und Ergänzung des Linienverkehrs in Schwachlastzeiten oder in Räumen mit sehr geringer Nachfrage.

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die bedarfsgesteuerten Bedienungsformen gegeben, auch wenn nicht alle Bedienungsformen für Kaarst empfohlen werden.

Linientaxi

Als öffentliches Verkehrsmittel speziell gekennzeichnete Taxen fahren innerhalb des bestehenden Tarifsystems des Liniennetzes und des Fahrplans eines Linienbusses. Es werden ausschließlich Haltestellen im vorgegebenen Fahrplan angefahren. Ein Tür-zu-Tür-Service erfolgt nicht. Für den Verkehrsbetrieb bedeutet der Einsatz eines Linientaxis geringere Betriebskosten, während sich für den Kunden beim Ersatz eines Busses durch ein Taxi keine Angebotsverbesserung ergibt. Streng genommen gehört das Linientaxi wegen der Linienbindung nicht zu den flexiblen Betriebsformen.

Anrufsammeltaxi (AST)

Der Anrufsammeltaxiverkehr wird mit Fahrzeugen des Taxigewerbes durchgeführt. Dies setzt das Vorhandensein von kooperativen Taxi-Unternehmen mit einer ausreichenden Fahrzeuganzahl voraus. Der AST-Betrieb kombiniert Elemente des normalen Taxi-Betriebes mit Elementen des Busbetriebes. Der AST-Betrieb wird in der Regel wie folgt abgewickelt:

- Die Fahrgäste müssen ihren Fahrtenwunsch spätestens eine halbe Stunde vor der festgelegten Abfahrtszeit telefonisch bei der Taxi-Zentrale oder beim

Fahrer von Bussen anmelden. Der Fahrer bestellt dann über seine Leitstelle das AST an die gewünschte Haltestelle.

- Der Zustieg zu einem Anrufsammeltaxi ist nur an bestimmten AST-Haltestellen möglich. Dies sind besonders gekennzeichnete Bushaltestellen sowie mögliche zusätzlich einzurichtende Abfahrtstellen.
- Der Ausstieg ist innerhalb des AST-Bedienungsgebietes an jeder beliebigen Stelle möglich. Darüber hinaus kann man in manchen Fällen mit dem AST auch zu einer außerhalb des Bedienungsgebietes liegenden ÖPNV-Umsteigehaltestelle fahren.
- Das AST fährt nach festen Fahrplänen, aber nur dann, wenn spätestens 30 Minuten vor Abfahrt ein Fahrtenwunsch angemeldet wurde. Es werden nur diejenigen Haltestellen bedient, für die eine Anmeldung vorliegt.
- Das AST besitzt einen festen Fahrpreis.

Reine AST-Bedienungen sind nur bei sehr geringer Nachfrage einsetzbar und erreichen bei höheren Fahrgastzahlen schnell ihre Leistungsgrenze. Eine Kostendeckung wird im AST-Verkehr erst erreicht, wenn ein Fahrzeug durchschnittlich mit ca. 3,5 voll zahlenden Fahrgästen besetzt ist. Bei höheren durchschnittlichen Fahrgastzahlen bietet das AST kaum noch finanzielle Vorteile gegenüber einem regulären Busbetrieb.

Anrufsammeltaxen sollten nur als zusätzliches Angebot zu Zeiten und in Räumen schwacher Verkehrsnachfrage eingesetzt werden. Erfahrungen mit AST in anderen Städten zeigen, dass bei einem reinen Ersatz des Linienverkehrs durch AST ein Rückgang der Fahrgastzahlen auf 10 Prozent festzustellen ist! Der Vorteil liegt in einem zusätzlichen Angebot, beispielsweise in einem (Halb-) Stundentakt durch AST, wo vorher nur unregelmäßig und selten Linienbusse eingesetzt worden sind.

Größtes Hindernis für die Annahme des AST durch die Kunden, ist die Erfordernis des Anrufs eine halbe Stunde vor dem Einsatz.

Anruflinientaxi (ALT) bzw. TaxiBus

Im Auftrag der Verkehrsbetriebe fahren Taxen oder Mietwagen anstelle von Bussen auf festen Linien von Haltestelle zu Haltestelle, jedoch nur auf den Abschnitten, für die eine Fahrgastanmeldung vorliegt. Es gelten die Tarife des Linienverkehrs. Ein Komfortzuschlag wird nicht erhoben, da auch nur an den jeweiligen mit dem Taxi-Bus-Logo gekennzeichneten Haltestellen ein- und ausgestiegen werden kann. Ein direkter Transport zum Zielort - wie er beim AST möglich ist - erfolgt nicht. Auch der TaxiBus gehört wegen seiner Linienbindung streng genommen nicht zu den flexiblen Angebotsformen.

Eine Kostendeckung wird im TaxiBus erst erreicht, wenn ein Fahrzeug durchschnittlich mit ca. 3,5 voll zahlenden Fahrgästen besetzt ist. Bei höheren durch-

schnittlichen Fahrgastzahlen bietet der TaxiBus kaum noch finanzielle Vorteile gegenüber einem regulären Busbetrieb.

Die bestehenden Taxibuslinien 8601 und 861 sind auch zukünftig zu erhalten. Die Taxibuslinie 8601 ergänzt die Linie 860, die innerhalb des Kaarster Stadtgebietes ein Bedienungsangebot im verkehrsschwachen Zeitraum sicherstellt. Die Linie 861 bindet Holzbüttgen-Ost über den Kaarster Bahnhof an die Kaarster Innenstadt an. Zukünftig soll der öffentliche Verkehr in Holzbüttgen und die Anbindung der Gewerbegebiete Kaarster Kreuz durch einen zusätzlichen konventionellen Linienbusbetrieb erfolgen. Da ein großer Teil des Fahrgastpotenzials sich aus den Beschäftigten der Gewerbegebiete generieren wird, kann zu Schwachverkehrszeiten (werktags nach 20 Uhr, Samstag und Sonntags) ein Taxibusbetrieb wirtschaftlich sinnvoll sein.

Bus on demand

Im Zeitalter der digitalen Kommunikation entwickeln sich die Städte zu „Smart Cities“, in denen flexible Angebote Fahrgäste an individuelle Zielpunkte befördern. Durch die Digitalisierung erfolgt die Kommunikation in Echtzeit. Beim „Bus on demand“ (= Bus auf Bestellung oder Abruf) verkehren Busse kreuz und quer von Tür zu Tür oder von Haltestelle zu Haltestelle. Das System „Bus on demand“ folgt der Idee, Personen in Kleinbussen ohne Fahrplan- und Linienbindung, jedoch mit Fahrtenbündelung, so individuell wie mit dem eigenen Auto zu befördern. Das besondere am „Bus on demand“ ist die spontane, flexible und einfache Nutzbarkeit, ein Klick per App reicht, um eine Fahrt anzumelden. Die Fahrtrouten werden dynamisch geplant. Ziel einer dynamischen Planung ist, die Fahrtrouten unter Berücksichtigung von Fahrdauer und Fahrtkomfort zu optimieren.

Der Unterschied zum AST ist, dass der „Bus on demand“ ohne Fahrplan- und Linienbindung angeboten wird, jedoch ist das Vorbestellen des Busses auch hier erforderlich. Vorteile gegenüber dem konventionellen Linienverkehr sind: Absolute Erschließung (räumlich und zeitlich), umsteigefreie Verbindungen, gute Zubringerfunktion zu regulären Linienbussen und / oder Bahnen. Der „Bus on demand“ ist eine moderne, jedoch nicht innovative Form des Anrufsammeltaxis.

Eines der ersten Fallbeispiele für den „Bus on demand“ findet sich in Duisburg. Hier bietet die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) seit September 2017 in einer dreijährigen Pilotphase einen Bus (myBus siehe **Bild 9-5**) an, der in einem bestimmten Gebiet anfangs ausschließlich am Wochenende, mittlerweile auch an Werktagen, ergänzend zum bestehenden Fahrplanangebot verkehrt.

Der myBus ist von sonntags bis donnerstags von 22:00 bis 2:30 Uhr, von Freitag auf Samstag von 20:00 bis 3:30 Uhr und von Samstag auf Sonntag von 23:30 bis 7:30 Uhr im Einsatz. MyBus verkehrt ohne Fahrplan und nur auf Bestellung. Der Kunde legt seinen Startpunkt und das Ziel seiner Fahrt fest, somit wird komplette Flexibilität angeboten. Für den myBus werden Kleinbusse bzw. Vans mit auffälli-

gem Design eingesetzt. Die Fahrt im myBus wird mit anderen Fahrgästen gebündelt, deren individuellen Ziele auf derselben Fahrstrecke liegen. Der myBus kann per App innerhalb der Betriebszeiten und im Bedienungsgebiet jederzeit von Tür zu Tür gebucht werden. Die App bietet neben der Buchung und Bezahlung, die Möglichkeit, die Position des myBus in Echtzeit abzurufen. Die maximale Wartezeit beträgt 25 Minuten. Falls ein myBus-Fahrzeug nicht innerhalb von 25 Minuten am Abfahrtsort sein kann, wird in der App angezeigt, dass kein Fahrzeug verfügbar ist.

Dieses flexible System soll vor allem im ländlichen Raum ein bestmögliches ÖPNV-Angebot bieten. Der myBus wird in Duisburg am Wochenende bis zu 100-mal gebucht.



Bild 9-5: Bus on demand Praxisbeispiel Duisburg (Quelle: www.dvg-duisburg.de)

Ein vergleichbares Angebot bieten die Stadtwerke Krefeld seit August 2019 an. Der SWCAR (siehe **Bild 9-6**) ist abends und nachts zwischen 20 und 4 Uhr im gesamten Krefelder Stadtgebiet unterwegs. Auch dieses Angebot buchen Kunden über eine App. Die elektrisch betriebenen SWCAR-Fahrzeuge verkehren von Tür zu Tür.



Bild 9-6: Bus on demand Praxisbeispiel Krefeld (Quelle: www.swk.de)

Für die Erprobung von On-Demand-Systemen in ländlich geprägten Raum bilden die Städte Neukirchen-Vluyn, Moers, Rheinberg und Kamp-Lintfort ein Pilotprojekt.

Die Tarife für On-Demand-Angebot sind seit September 2020 im VRR festgelegt (siehe **Tabelle 9-1**). Die Fahrkosten werden nach der gefahrenen Kilometeranzahl (Luftlinie) abgerechnet. Nach Eingabe der Wunschstrecke in der App wird der zu zahlende Preis in der App errechnet.

Eine Ermäßigung steht Menschen mit Behinderung, Kinder unter 14 Jahren und Fahrgästen mit Ticketabonnements zu. Bei einer Fahrgemeinschaft erhält die erste Person eine Ermäßigung von 50 %, die zweite und dritte Person erhält eine Ermäßigung von 75 % auf den regulären Preis.

	Fahrtenlänge [km]													
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Regulär	3,70	4,40	5,00	5,80	6,50	7,20	7,90	8,60	9,30	10,00	10,70	10,40	12,10	12,80
Ermäßigt	2,78	3,30	3,75	4,35	4,88	5,40	5,93	6,45	6,98	7,50	8,03	8,55	9,08	9,60
Mitfahrer 1	1,85	2,20	2,50	2,90	3,25	3,60	3,95	4,30	4,65	5,00	5,35	5,70	6,05	6,40
Mitfahrer 2	0,93	1,10	1,25	1,45	1,63	1,80	1,98	2,15	2,33	2,50	2,68	2,85	3,03	3,20

Tabelle 9-1: Preissystem von On-Demand-Angeboten nach VRR [€], 2022

Senioren-Shuttle

Viele Senioren können nicht mehr selbst mit dem Auto fahren. Das Unternehmen „Charity-Alliance“ startet in Dormagen ein Pilotprojekt. Sie plant den älteren Menschen ein Auto mit Chauffeur immer dann kostenlos anzubieten, wenn sie Bedarf dazu haben. Der neue Fahrservice soll Menschen ab 70 Jahren mehr Lebensqualität bieten, die noch im eigenen Haushalt leben, aber aufgrund Ihres Alters in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Die Fahrzeuge werden vom Unternehmen „Rewe“ gesponsert, die von ehrenamtlichen Fahrern geführt werden. Das Unternehmen möchte diese sogenannten Senioren-Shuttle etablieren.

Flexible Bedienungsformen steigern die Effizienz des ÖPNV im ländlichen Raum. Sie sind größtenteils während der Schwachverkehrszeiten oder in den Tagesrandzeiten einzusetzen. Ländliche Wohngebiete, die vom ÖPNV nicht wirtschaftlich erschlossen werden, können mit Hilfe von alternativen Angebotsformen angebunden werden. Flexible Bedienungsformen können nach dem heutigen Stand jedoch nicht den konventionellen Linienverkehr wirtschaftlich ersetzen, sondern lediglich ergänzen.

Neukunden werden mit den flexiblen Bedienungsformen nur bedingt generiert. Die Kunden von flexiblen Bedienungsformen nutzen in den meisten Fällen be-

reits den ÖPNV. Ein Verlagerungseffekt vom MIV auf den ÖPNV ist durch die Einrichtung von flexiblen Angebotsformen nur sehr eingeschränkt zu erwarten.

9.5.3 Einführung On-Demand-Verkehr in der Stadt Kaarst

Die Randbereiche von Büttgen und Vorst sind vor allem für eine alternde Bevölkerung zukünftig besser vom öffentlichen Personennahverkehr zu erschließen. Der Seniorenbeirat der Stadt Kaarst hat Anfang des Jahres 2022 ein Konzept für diese Bereiche erarbeitet. Dieses Konzept sieht sowohl für Büttgen als auch für Vorst mögliche Fahrstrecken als Zubringer zum ÖPNV vor.

In Anbetracht dessen, dass die Bevölkerung der Stadt Kaarst immer älter wird, ist die Einrichtung solcher Zubringer in naher Zukunft zu empfehlen. Als Zubringer wird das On-Demand-System empfohlen. Dieses Angebot verkehrt vollständig flexibel:

- Es gibt keine Fahrpläne und keine Linienwegbindungen,
- Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt,
- es werden Kleinbusse oder Pkw eingesetzt.

Als Einsatzbereiche bieten sich an und werden empfohlen:

- Der Ortsteil Büttgen wird zentral von der S-Bahnlinie S8 und der Buslinie 860 erschlossen. Für den ortsteilbezogenen öffentlichen Verkehr und den Zubringerverkehr zum S-Bahnhaltepunkt kann ein On-Demand-Verkehr ein Mobilitätsangebot für alle diejenigen darstellen, die nicht gut zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad unterwegs sind.
- In den Randbereichen von Vorst, insbesondere Linning und Alt-Werret bestehen weite Fußwege zu den Bushaltestellen auf der Antoniusstraße und der Wattmannstraße. Hier kann ein On-Demand-Angebot ein innerörtliches öffentliches Fahrtenangebot liefern und die Bewohner der genannten Gebiete auch nach Büttgen, die Stadtmitte Kaarst oder die Regiobahnhaltepunkte bringen.
- Schließlich kann ein On-Demand-Verkehr auch die TaxiBuslinien 861 in Holzbüttgen ersetzen, die nur eine relativ geringe Nachfrage hat und ein bedarfsorientiertes Angebot „on demand“ auch mit Direktfahrten (wenn keine anderen Fahrtwünsche Vorliegen) anbieten

Durch den Einsatz von Kleinbussen oder Pkw stellen die teilweise schmalen Straßenräume keine Hindernisse dar. Zu unterstützen wäre die ehrenamtliche Struktur der Fahrer. Das **Bild 9-7** zeigt mögliche Haltestellen. Vorstellbar sind aber auch „virtuelle Haltestellen“. Dies könnten beispielsweise Leuchtenmasten sein.

Auch die Stadt Neuss befindet sich zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes in Vorbereitung eines On-Demand-Angebotes. In einer

späteren Phase wird auch ein bedarfsorientiertes Fahrtenangebot zwischen Grefrath und Büttgen geplant.

9.6 Handlungskonzept

Die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes kann nicht durch die Stadt Kaarst alleine erfolgen, sondern muss innerhalb der Nahverkehrsplanung des Rhein Kreis-Neuss mit dem Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV, den benachbarten Kommunen und den betroffenen Verkehrsbetrieben erfolgen.

Unter Beachtung des Planungsaufwandes, der Dringlichkeit und der notwendigen finanziellen Mittel werden die Maßnahmen innerhalb des Handlungskonzeptes bewertet und priorisiert. Es wurden drei Priorisierungsstufen vergeben:

Priorität 1 - schnell und einfach umsetzbar und/oder hohe Wichtigkeit

Priorität 2 - einfach umsetzbar und/oder mittlere Wichtigkeit

Priorität 3 - nur langfristig mit gehobenen Aufwand umsetzbar und / oder geringe Wichtigkeit

Die **Tabelle 9-2** und das **Bild 9-7** zeigen zusammenfassend die Maßnahmen für den ÖPNV.

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Priorität
Einstellung von Buslinien:			
1	Der Betrieb des IKEA-Shuttle wird mittelfristig eingestellt und durch die Stadtbuslinie ersetzt.	IKEA	2
Einrichtung von Buslinien:			
2	Einrichtung einer neuen Stadtbuslinie zwischen Kaarst Mitte und dem Haltepunkt Büttgen S über die K 37	Stadt	2
Verlängerung der S 28:			
3	Verlängerung der S 28 bis Viersen.	VRR	3
3.1	Einführung eines zusätzlichen Haltepunktes bei Vorst und infrastrukturelle Anbindung (Rad- und Gehwegeverbindung)	VRR Stadt	3
Optimierung der S 8:			
4	Einhaltung des vom VRR mit der DB Regio AG vereinbarten Betriebsstandards.	VRR	1
Einrichtung von neuen Haltepunkten/-stellen:			
5	Bushaltestelle: Kaarst-Ost	Stadt	2

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Priorität
6	Bushaltestelle: Kaarster Kreuz	Stadt	2
7	Bushaltestelle: Commerhof	Stadt	2
8	Bushaltestelle: Römerstraße	Stadt	2
Alternative Bedienungsformen:			
9	Einsatz eines Bus-On-Demand als zusätzliches Angebot zum konventionellen Linienverkehr, um die Bedienungslücken in Vorst und Büttgen zu schließen: 9a) Vorst (Linning Alt Werret). 9b) Büttgen 9c) Holzbüttgen: Die TaxiBuslinie 861 wird parallel zur Neueinführung der Stadtbuslinie in einen On-Demand-Verkehr überführt.	Stadt	1
Zugänglichkeit:			
10	Die Bushaltestellen sind barrierefrei mit taktilen Leitelementen sukzessive umzubauen (Vgl. Rödel & Pachan: Herstellung der Barrierefreiheit der ÖPNV-Haltestelle der Stadt Kaarst, 2018).	Stadt	1
11	An den aufkommensstarken Haltestellen sind dynamische Fahrgastinformationen (z.B. Anzeige von Verspätungen, Ausfällen, nächste Ankunftszeit) anzubringen.	Stadt	2
Prüfung im Nahverkehrsplan:			
14	Bedarf einer neuen Buslinie zwischen Kaarst und Meerbusch-Osterath prüfen.	Kreis (NVP)	
15	Bedarf einer neuen Buslinie zwischen Kaarst und Korschenbroich prüfen.	Kreis (NVP)	
Sonstiges:			
16	Bestehende Busfahrzeuge sind schrittweise auf klimaschonende Fahrzeuge umzurüsten.	Betreiber	3
17	An mehreren Stellen im Stadtgebiet sollen Mobilitätsstationen, Mobilitätspunkte und eine Mobilitätszentrale eingerichtet werden (siehe Kapitel „Intermodale Verknüpfungspunkte“)	Stadt	1

Tabelle 9-2: Handlungskonzept im ÖPNV

