

5 Leitfaden der Mobilitätsentwicklung

5.1 Klimafreundliche Mobilitätsentwicklung in einer wachsenden Stadt

Das vorliegende integrierte multimodale Mobilitätskonzept für die Stadt Kaarst hat die Aufgabe, die aktuell 2021/22 bestehenden gesellschaftlichen und planerischen Rahmenbedingungen, wie beispielsweise den voranschreitenden Klimawandel und die demographische Entwicklung mit den planerischen Aufgabenstellungen einer wachsenden Stadt in Einklang zu bringen und Lösungen im Bereich der Mobilität zu erarbeiten.

Die letzte integrierte Mobilitäts- und Verkehrsplanung der Stadt Kaarst wurde im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung 1994 vorgenommen. Seitdem haben sich die politischen Zielsetzungen erheblich gewandelt, wobei die absehbaren demografischen Anforderungen einer alternden Gesellschaft und insbesondere der Klimawandel, der in seinen Auswirkungen zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Konzeptes in seinen Auswirkungen greifbar und sichtbar wird, Antworten im Rahmen der Mobilitätsplanung erfordern.

Kaarst ist eine wachsende Stadt. Aufgrund ihrer überschaubaren Größe und mit guter Versorgungsqualität innerhalb attraktiver landwirtschaftlicher Lage und nahe den Ballungszentren ist die Stadt Kaarst als Wohnstandort hochattraktiv. Der Wirtschaftsstandort Kaarst hat in den letzten Jahren stark gewonnen und wird in den kommenden Jahren durch die hervorragend verkehrlich angebotenen Flächenpotenziale wachsen. Mit diesem absehbaren Wachstum sind zusätzliche Mobilitätsansprüche verbunden, die ohne eine planerische Steuerung in zusätzliche Belastungen durch zunehmenden Autoverkehr münden werden. Innerhalb sektoraler und räumlich begrenzter Verkehrsuntersuchungen (z.B. für Projekte der Bauleitplanung) wird schwerpunktmäßig der Autoverkehr und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes betrachtet, ohne das Gesamtsystem der Mobilität unter den geänderten Zielsetzungen zu beleuchten.

Zukunftsorientierte Mobilitätskonzepte zielen darauf ab, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu reduzieren und die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zu sichern. Sie befassen sich mit allen Verkehrsmitteln, insbesondere aber Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Car-Sharing-Angebote und nicht zuletzt dem motorisierten Individualverkehr. Wesentliche Funktion der Konzepte ist es, die Verkehrsplanung unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes weiterzuentwickeln und Maßnahmen zu initiieren, die die Bürger/innen zu einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl motivierten¹

¹ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 22.06.2016, Merkblatt Erstellung von Klimaschutzteilkonzepten, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit)



Bild 5-1: Leitfaden des Mobilitätskonzeptes

Das vorliegende Mobilitätskonzept unterstützt die wachsende Stadt Kaarst bei einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung, indem das Verkehrsaufkommen in der Stadt vermindert, verlagert und gesteuert wird. Die zukünftige Stadtentwicklung - und dazu gehört unabdingbar die Mobilitätsentwicklung - hat verstärkt auf die Herausforderungen des voranschreitenden Klimawandels und der demographischen Entwicklung einzugehen. Die Herausforderungen einer älter werdenden Bevölkerung bei gleichzeitig ansteigenden Kfz-Verkehrserzeugung durch die allgemeine Verkehrsentwicklung, den zunehmenden Wohnungsbau sowie die Zunahme an Arbeitsplätzen und gewerblichem Verkehr im Stadtgebiet, verlangen ganzheitliche Konzepte der Stadt- und Mobilitätsentwicklung.

Der in **Bild 5-1** dargestellte Leitfaden formuliert in Schlagworten die grundlegenden Ziele, die mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes verfolgt werden. Neben dem Oberziel, einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung werden allgemeine Werteziele sowie Ziele für die Gestaltung der Mobilität formuliert.

Hinsichtlich des Kfz-Verkehrs wird innerhalb des Mobilitätskonzeptes ein Perspektivenwechsel vollzogen, in dessen Folge der motorisierte Verkehr nicht länger die Position des selbstverständlichen Hauptverkehrsmittels einnimmt. Alternativen, sowohl bei den Verkehrsmitteln als auch bei den Antriebsarten sind zu fördern. Sukzessive soll der motorisierte Individualverkehr reduziert werden, um eine Reduzierung der CO₂-Emission zu erreichen.

5.2 Werteziele

Die Werteziele stellen den Zusammenhang zu grundsätzlichen gesellschaftlichen Anforderungen her, die im Mobilitätskonzept für die Stadt Kaarst selbstverständlich einzubeziehen sind.

• **Gesundheit und Sicherheit**

Auf Gesundheit und Sicherheit ausgerichtete Mobilitätsbedingungen erfordern:

- Verkehrssicherheit im Sinne der Vermeidung von Unfällen durch die entsprechende Gestaltung von Verkehrssystemen, die Verkehrserziehung der Kinder und Jugendlichen sowie die Überwachung der Verkehrsregeln.
- Gewährleistung der sozialen Sicherheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel.
- Gesundheitliche Unversehrtheit durch die Einhaltung von Umweltqualitätszielen in Bezug auf den Klimaschutz und Lärmimmissionen.
- Die Möglichkeit über die Nutzung von Fuß- und Radwegenetzen, die Gesundheit und das Wohlbefinden zu stärken.

• **Gleiche Mobilitätschancen für ALLE**

Die Mobilität ist eine grundlegende Voraussetzung für soziale Teilhabe. Dort, wo Orte und Räume nicht barrierefrei sind und die Mobilität zwischen den Quellen und Zielen nicht barrierefrei gewährleistet werden kann, bleibt die Teilhabe am kulturellen und politischen Leben, an der Arbeitswelt und in der Freizeit verwehrt. Folgende Ziele sind im Mobilitätskonzept zu verfolgen:

- Die Förderung von Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen, um Mobilität für diejenigen sicherzustellen, die aus rechtlichen, gesundheitlichen oder finanziellen Gründen nicht am motorisierten Individualverkehr teilnehmen können.
- Die Verkehrsräume in der Stadt und insbesondere die Zugänge zu öffentlichen Verkehrsmitteln sind barrierefrei herzurichten.

• **Fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt**

Einen gesellschaftlichen Wert an sich stellt die fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt dar, die in der Lage ist, die Lebensqualität aller Menschen zu verbessern. Dieses Werteziel ist ebenso gesamtheitlich zu verfolgen. Über die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur hinaus meint dies:

- Die Gewährleistung einer Nahversorgung entsprechend einer „Stadt der kurzen Wege“.
- Die Stärkung der Aufenthaltsqualitäten insbesondere in den Ortskernen.
- Die Sicherung des Naturpotenzials und die Erreichbarkeit der Freizeiträume.

- **Förderung der Nahmobilität**

Die Nahmobilität des Zufußgehens und des Radfahrens ist besonders zur Fördern und soll einen Anteil von 60 % am Gesamtverkehrsaufkommen erreichen.

- Nahmobilität wird als Gesamtsystem entwickelt.
- Für den Radverkehr wird ein Anteil von 25 % an allen Wegen angestrebt.
- Für den Fußverkehr wird ein Anteil von 35 % an allen Wegen angestrebt.

5.3 Handlungsziele

Bereits im Klimaschutzkonzept der Stadt Kaarst wurden für das Handlungsfeld „Umweltfreundliche Mobilität“ vier Handlungsziele für die Schaffung der Rahmenbedingungen für ein klimafreundliche Mobilitätsentwicklung definiert. Dabei wurde erkannt, dass die zentrale Stellschraube zur CO₂-Reduzierung in einer Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens zugunsten des Umweltverbundes liegt. Die vier Handlungsziele werden im Folgenden integriert.

In das folgende Zielkonzept sind auch die Ergebnisse der Bürgerbeteiligungen und des Arbeitskreises Mobilität eingeflossen. Die Zielsetzungen für die Gestaltung der Mobilität konkretisieren das Oberziel und die Werteziele, indem sie praktisch nachvollziehbare und somit planerisch handhabbare Schwerpunktthemen der Zielumsetzung benennen. Die Ziele tragen in ihrer Gesamtheit dazu bei, die Werteziele und das Oberziel einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung in einer wachsenden Stadt zu erreichen.

- **Stärkung der Nahmobilität, des Zu-Fußgehens und des Radfahrens**

In der Stadtplanung sind die Belange der Nahmobilität verstärkt im Sinne einer ganzheitlichen und nachhaltigen Planung zu berücksichtigen. Bei der Planung von neuen Baugebieten (z.B. Wohngebiete) ist bereits im Rahmen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung auf die Erreichbarkeit von Kindertagesstätten, Schulen und Nahversorgungseinrichtungen zu achten. Peripher zu solchen Zielen der Nahmobilität gelegene Baugebiete sollten eher nicht entwickelt werden, um den vermeintlichen Zwang zur Nutzung des Autos als Verkehrsmittel nicht zu fördern. Alternativ sind gute Fußwegeanbindungen, Radwegeverbindungen und Anschlüsse an den ÖPNV neu zu schaffen, um die umweltfreundliche Nahmobilität zu sichern.

Die Belange des Fußgänger- und Radverkehrs werden feste Bestandteile des Verwaltungshandelns, sowohl in der Stadtplanung als auch in der Verkehrswegeplanung. Fußgänger und Fahrradfahrer werden in der Planung gleichwertig zum Autoverkehr behandelt. Dabei wird bei Interessenabwägungen die Radverkehrsplanung nicht zu Lasten des Fußgängerverkehrs durchgesetzt.

Die Teilnahme an der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) bietet die

Möglichkeit von Erfahrungen und Ideen zur Stärkung des Radverkehrs anderer Städte zu profitieren. Die Teilnahme an der AGFS bedeutet eine Selbstverpflichtung der Stadt Kaarst für das Leitbild der „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ und bietet ein wichtiges Controlling-Instrument bei der Umsetzung der Handlungsziele des vorliegenden Mobilitätskonzeptes.

- **Aktivierung der „Nicht-Fahrradfahrenden“ Bevölkerung**

In den Niederlanden und in Dänemark liegen hohe Radverkehrsanteile vor. Manche denken, das läge daran, dass die Niederländer und Dänen eine andere Beziehung zum Fahrrad als Transportmitte haben. In beiden Ländern besitzen jedoch ähnlich viele Menschen ein Auto wie in Deutschland. Die Niederländer und Dänen fahren nicht Fahrrad, weil sie eine besondere Beziehung zum Fahrrad haben, sondern weil die Infrastruktur in ihren Wohnorten für Fahrradfahrer bequem und sicher ist. Kaarst soll von fahrradfreundlichen Städten lernen und die für Kaarst passenden Maßnahmen umsetzen.

Um die Anteile des Radverkehrs am Modal Split zu erhöhen, sollen attraktive Angebote geschaffen werden, um dieses Verkehrsmittel als realistische Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu positionieren. Im innerörtlichen Verkehr sind die Verbindungen zu und in den Ortskernen und die Durchfahrbarkeit der Ortsteile zu stärken. Die Sicherheit und der Fahrkomfort sind zu verbessern. Dabei ist der fahrradfreundlichen und sicheren Gestaltung der Knotenpunkte erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen. Sichere und komfortable Abstellanlagen für Fahrräder sind an den Zielen des Radverkehrs zu sichern. Nur durch verkehrssichere und komfortable Verkehrswege und eine Gleichbehandlung zum Automobil lassen sich die Anteile von Radfahrten bei der Verkehrsmittelwahl signifikant erhöhen. Insbesondere Parkstände dürfen keine Hindernisse bei der Realisierung sicherer und komfortabler Radwege sein.

- **Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zum Kfz**

Zurzeit wird in Kaarst nicht das Rad, sondern das Auto bevorzugt. Das Fahrrad soll zukünftig einen gleichberechtigten Platz im Verkehrsraum erhalten, also sichere und schnelle Wege, auf denen alle mit dem Fahrrad fahren können. Aktuell gibt es entlang wichtiger Hauptstraßen teilweise keine Radwege. Viele Radwege sind im schlechten Zustand, viel zu eng oder enden abrupt. Der Verkehrsraum der Radfahrenden steht oft in Konkurrenz mit dem ruhenden Verkehr. Die Knotenpunkte in Kaarst sind auf den Autoverkehr ausgerichtet. Dadurch wird das Fahrradfahren langsam und gefährlich. Das ist nicht mehr zeitgemäß und eine bis heute nachwirkende Folge der autozentrierten Stadtplanung aus vorangegangenen Jahrzehnten.

Mit dem Mobilitätskonzept Kaarst soll erreicht werden, dass das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zum Kfz angesehen wird. Dies geschieht allerdings nicht von selbst, sondern erfordert die bewusste Entscheidung für eine neue

Mobilitätsstrategie. Der Radverkehr muss künftig konsequent gefördert werden. Insbesondere Fahrbahnrandparkplätze dürfen keine Hindernisse bei der Realisierung sicherer und komfortabler Radwege sein. Die Stadtplanung muss das Fahrrad von jetzt an als Verkehrsmittel gleichberechtigt berücksichtigen und ein durchgängiges, gutes und separates Wegenetz zur Verfügung stellen. Entscheidend für die weitere Entwicklung wird sein, dass Politik und Verwaltung beim Radverkehr an einem Strang ziehen und konsequent fahrradfreundliche Maßnahmen umsetzen.

- **Barrierefreiheit**

Die Forderung nach einer möglichst inklusiven, barrierefreien Stadt wird in Anbetracht des zukünftigen demografischen Wandels immer höher. Eine einheitliche Handlung der Stadtverwaltung lag bis vor kurzen noch nicht vor. Während im Neubau Normen und Richtlinien zur Anwendung kommen, fordert die barrierefreie Umgestaltung im Bestand immer einen Kompromiss zwischen den Regelwerken, Wirtschaftlichkeit, technischer Machbarkeit und dem Bestandsschutz.

Barrierefreiheit dient nicht nur den Senioren und Mobilitätseingeschränkten, sondern letztlich der Gesamtbevölkerung. Um den Anforderungen einer barrierefreien, zumindest barrierearmen Stadt gerecht zu werden, ist die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit auf den Gehwegen und im Übergang zwischen den Verkehrsmitteln flächendeckend sicherzustellen. Dabei ist der Querungssituation an trennenden Straßen erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen.

- **Reduzierung des motorisierten Kurzstreckenverkehrs**

Mit der Erhöhung der Wegeanteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs die Zielsetzung, denn die Stadt Kaarst besitzt ein hohes Autoverkehrsaufkommen. Fast 60 % aller Wege der Einwohner werden mit dem Auto zurückgelegt. Ein großes Potenzial bietet der Kurzstreckenverkehr, da die mittlere Fahrtweite im Binnenverkehr bei lediglich 2,3 km liegt. Es muss das Ziel der Verkehrsplanung sein, einen Großteil dieser Kurzstrecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad abzuwickeln.

Neben der Verkehrssicherheit und dem Komfort bildet auch die Parkraumsituation ein wichtiges Kriterium für die Verkehrsmittelwahl. Neben einem Angebot von teilweise dezentralen Fahrradabstellanlagen bildet die in weiten Teilen nichtexistierende Parkraumbewirtschaftung für den Kfz-Verkehr eine wichtige Stellschraube zur Lenkung der Mobilitätsbedürfnisse auf den Umweltverbund.

- **Optimierung des ÖPNV**

Der ÖPNV-Anteil der Stadt Kaarst ist mit einem Mobilitätsanteil von 6 % auf einem niedrigen Niveau, insbesondere in Anbetracht der starken Pendlerbeziehungen und der direkten Bahnanbindungen (S 28 sowie S 8) an die Zentren Neuss und Düsseldorf. Realistischerweise sollte der vorhandene attraktive, kom-

fortable, schnelle ÖPNV eine Verkehrsmittelalternative zum Kfz-Verkehr darstellen. Eine verbesserte Annahme des Schienenverkehrs ist insbesondere durch regionale Maßnahmen zu erreichen, die nicht allein in den Händen der Stadt Kaarst liegen: Kapazitätserweiterungen, Taktdichten, Streckenverlängerungen (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. Die Erschließungsqualität des Bussystems ist zu optimieren. Nicht erschlossene bzw. nur über Bedarfssysteme angebundene Bereiche sind durch regelmäßig verkehrende Buslinien anzubinden. Dies gilt insbesondere für die zukünftig neu entstehenden Wohn- und Gewerbegebiete.

- **Vermehrte Nutzung alternativer Antriebsarten**

Nicht für alle Verkehrszwecke und –wege wird eine Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund möglich sein. Alternative Antriebsarten (Erdgasfahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge, Elektrofahrzeuge, etc.) sind zu fördern. Neben der Verlagerung des MIVs auf ÖPNV, Fuß- und Radverkehr stellt vor allem die Umstellung auf neue Antriebstechniken ein erhebliches Einsparpotenzial hinsichtlich des CO₂-Ausstosses dar.

Die Stadtverwaltung von Kaarst bildet dabei ein Vorbild für die Bürgerinnen und Bürger. Mit der Anschaffung von sieben E-Fahrzeuge und vier E-Fahrrädern ist 2021 der erste Schritt einer Umstellung des städtischen Fuhrparks auf alternative Antriebsarten zum Verbrennungsmotor erfolgt. Die Vorbildfunktion mit Öffentlichkeitswirkung ist weiter zu verfolgen.

Zur Förderung der Elektromobilität ist die Anzahl der Ladestellen und Tankstellen im Stadtgebiet deutlich zu erhöhen. Die vorhandene Ladesäule der Stadtwerke Kaarst in der Ortsmitte Am Neumarkt stellt nur einen Einstieg in die öffentliche Stromversorgung von E-Fahrzeugen dar. Mit der mittlerweile erhöhten Anstrengung der Automobilindustrie leistungsfähige und kostengünstige E-Automobile auf den Markt zu bringen, wird auch der Bedarf nach Stromtankstellen auf öffentlichen Plätzen und in den Wohngebieten (insbesondere mit Geschosswohnungsbau) zunehmen. Die Bereitstellung von Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum ist auch eine stadtplanerische Aufgabe, während die Umsetzung des Energieversorgungsunternehmens oder privaten Anbietern erfolgen wird.

- **Schaffung von Angeboten, die die eigene Abhängigkeit vom Pkw verringern**

Durch die wohnortnahe Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote sollen Anreize geboten werden, die Anschaffung eines eigenen Pkw zu überdenken. Für diejenigen Bürgerinnen und Bürger, die über kein eigenes Auto verfügen, bietet sich eine zusätzliche individuelle Mobilitätsoption. Car-Sharing-Angebote

bieten im ländlich geprägten Raum einen Anreiz auf die Anschaffung eines Zweitfahrzeugs zu verzichten. Insbesondere bei der Neuplanung von Wohngebieten bietet Car-Sharing in Zusammenhang mit einer Beschränkung der zu schaffenden Stellplatzzahl eine effektive Möglichkeit die Autonutzung und auch die Fahrleistung zu reduzieren.

Car-Sharing-Angebote und weitere alternative Mobilitätsangebote wie das Bike-Sharing (u.a. auch Lasten-Fahrräder) sollen zentral in den Quartieren an öffentlichkeitswirksamen Plätzen vorgesehen werden. Gegenstand einer (auch Internet-basierten) Mobilitätsberatung sind die Bildung von Fahrgemeinschaften oder die Organisation von Mitfahrgelegenheiten.

- **Verbesserung des Übergangs zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln**

Es gilt die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes in ihren Vorteilen zu verknüpfen und somit neue Wegeketten umweltfreundlich und alternativ zum Auto zu bilden. So erhöht das Fahrrad als Zugangsverkehrsmittel zur Bushaltestelle den Einzugsbereich des ÖPNV enorm. Beispiele solcher Bike-and-Ride-Anlagen finden sich an allen Bahnhaltstellen in Kaarst.

Die Verknüpfung verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsmittel erfolgt an Mobilpunkten und Mobilitätsstationen. Als Basis eines Mobilpunktes wird die Anbindung des Verkehrsmittels Bus vorausgesetzt. Ziel des Gesamtangebots ist die organisatorische und infrastrukturelle Vernetzung von ÖPNV und komplementären Mobilitätsangeboten. Dies können Fahrradbügel oder -boxen zur Nutzung von Bike-and-Ride sein, Standorte von Leihfahrrädern, Ladestationen für E-Bikes / Pedelecs und E-Automobile, Car-Sharing Fahrzeuge. Ebenso werden digitale Techniken genutzt, um direkt am Ort besser über die Vielfalt der Mobilitätsangebote zu informieren.

Inter- und multimodale Wege sind eine effiziente, zeitsparende und dabei auch günstige Art der Fortbewegung in einer Stadt. Die kombinierte Nutzung von Fahrrädern, Leihrädern, Leihautos und öffentlichen Verkehrsmitteln erweitert den Umweltverbund. Wer Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert, kann sich so auf einfache Weise ein passgenaues Mobilitätspaket zusammenstellen, das auch den Verzicht auf einen privaten Pkw ermöglichen kann.

- **Stärkung der Mobilitätskompetenz**

Der Bereitstellung komfortabler Mobilitätsangebote und funktionsfähiger, attraktiver Wegenetze sollen kompetente Verkehrsteilnehmer gegenüberstehen, die die vorhandenen Angebote sinnvoll nutzen und so zur Stärkung des Umweltverbundes beitragen können. Gewohnte Verhaltensmuster, die das Auto in den Mittelpunkt der Mobilität gestellt haben, sind aufzubrechen.

Um die Verkehrsteilnehmer über die Alternativen zum Automobil zu informieren, bilden Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung sowie Mobilitätsmanagement die zu entwickelnden Handlungsfelder. Sowohl die Informationsmöglichkeiten im Internet (z.B. auf der städtischen Homepage), Aktionen wie das Stadtradeln, Informations- und Schulungsveranstaltungen in Schulen und bei Unternehmen, das wohnstandortbezogene Mobilitätsmanagement als auch die persönliche Mobilitätsberatung in einer Mobilitätszentrale haben zum Ziel, langfristige Verhaltensänderungen hervorzurufen. Die Kommune ist ein zentraler Partner im Mobilitätsmanagement. Bei einer kreisangehörigen Stadt sind geeignete Partner zur Umsetzung dieses Handlungsfeldes zu suchen (Zusammenarbeit mit Nachbarstädten, dem Kreis Rhein-Neuss und/oder der Verkehrsbetriebe).