

STADT KREFELD NAHVERKEHRSPPLAN

Fortschreibung 2022





**BBG
und
Partner**

BERICHT
Fortschreibung
Nahverkehrsplan
Stadt Krefeld

Nahverkehrsplan Fortschreibung 2022 Stadt Krefeld

Beschlossen vom Rat der Stadt Krefeld am 21. Juni 2022

Auftraggeber/-in:

Stadt Krefeld
Fachbereich Stadt- und Verkehrsplanung
(FB 61)
Parkstraße 10
47829 Krefeld

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

BBG und Partner
Rechtsanwälte
Contrescarpe 75 A
28195 Bremen

Dokumentinformationen

Kurztitel	Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Krefeld
Auftraggeber/-in	Stadt Krefeld
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH BBG und Partner
Bearbeiter/-in PTV Transport Consult	Lic.rer.reg. Irene Burger, M.Sc. Geographie Johannes Prinzler
Bearbeiter/-in BBG und Partner	Dr. Sibylle Barth, RA Simon Kase
zuletzt gespeichert	23.08.2022

Inhalt

1	Zielsetzung und Rahmenvorgaben	10
1.1	Rechtlicher Rahmen	10
1.1.1	Europäischer Rechtsrahmen	10
1.1.2	Bundesrecht	11
1.1.3	ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen	13
1.1.4	Verbundintegration im VRR	14
1.2	Übergeordnete Planungen und weitere Rahmenvorgaben	15
1.2.1	Mobilitätskonzept Krefeld 2030+	15
1.2.2	Klimaschutzkonzept 2030	17
1.2.3	Lärmaktionsplan	18
1.2.4	Mobilitäts-Hub Willy-Brandt-Platz	18
1.2.5	Luftreinhalteplan	18
1.2.6	Mobilität im VRR 2030/2045 und Zielnetz 2032/2045 des KC ITF	19
2	Bestandsaufnahme	20
2.1	Einwohnerzahlen, Beschäftigte und Kfz-Bestand	20
2.2	Siedlungsentwicklung Prognose	22
2.3	Verknüpfte Mobilität: Individualverkehr – ÖPNV	25
2.4	Verkehrsnachfrage	27
2.4.1	Nachfrage der unterschiedlichen Verkehrsmittel (Modal Split)	27
2.4.2	Pendler	30
3	Schwachstellenanalyse und Bewertung	33
3.1	Analyse der Erschließung durch den ÖPNV	33
3.2	Analyse der Umsteigenotwendigkeit zur Innenstadt und den Zentren	34
3.3	Analyse der zeitlichen Erreichbarkeit der Innenstadt	35
3.4	Analyse der Bedienungshäufigkeit	36
4	Anforderungsprofil	38
4.1	Rechtlicher Hintergrund und Ziel des Anforderungsprofils	38
4.2	Netzcharakter	38
4.2.1	Stadtverkehr Krefeld	38

	4.2.2	Linien in der Stadt Krefeld ohne Integration in das Netz Stadtverkehr	43
4.3		Bedienungsqualität – Mindestanforderungen	43
	4.3.1	Verkehrs- und Betriebszeiten	44
	4.3.2	Bedienungshäufigkeit / Taktung	44
	4.3.3	Anschlussqualität	45
	4.3.4	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen – Erschließung	47
	4.3.5	Zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele (Beförderungszeit)	47
	4.3.6	Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen	48
4.4		Beförderungsqualität	48
	4.4.1	Barrierefreie ÖPNV-Bedienung	49
	4.4.2	Haltestellenausstattung	50
	4.4.3	Fahrzeuganforderungen	53
	4.4.4	Fahrgastinformation und Service	56
	4.4.5	Entlohnung des eingesetzten Personals	58
	4.4.6	Inter- und multimodale Systeme in Krefeld - SWK Sharing - und eMobility	58
4.5		Verbundtarif	59
5		Barrierefreiheit der Haltestellen	60
	5.1	Erhebung der Haltestellenausstattung im Busverkehr	61
	5.2	Kategorisierung der Haltestellen	61
	5.3	Priorisierung des Ausbaus, Definition von Ausnahmen	67
	5.4	Ausstattung der Haltestellen	67
6		Angebotskonzeption	70
	6.1	Perspektivische Maßnahmen: Zusätzliche SPNV-Halte	70
	6.1.1	Einrichtung eines SPNV-Halts Nähe Obergplatz (RE 10)	70
	6.1.2	Einrichtung eines SPNV-Halts Hochschule Niederrhein	71
	6.1.3	Einrichtung eines SPNV-Halts in Lindental	72
	6.1.4	Einrichtung eines SPNV-Halts Oppum-Süd	73
	6.2	Netzergänzende Maßnahmen: Ausweitung des Straßenbahnnetzes	74
	6.2.1	Ergänzung/Verdichtung des Straßenbahnnetzes auf einen einheitlichen 7,5/15-Minuten-Grundtakt	74
	6.2.2	Angebotsverbesserung auf der „K-Bahn“	75

6.2.3	Erweiterung des Straßenbahnnetzes - Zusammenfassung	76
6.2.4	Verlängerung der Linie 042 nach Willich	77
6.2.5	Verlängerung der Linie 042 zur Parkstraße / Elfrather See	78
6.2.6	Ergänzung des Straßenbahnnetzes Glockenspitz – Rembertstraße (Linie 044)	79
6.2.7	Ergänzung des Straßenbahnnetzes Glockenspitz – Bockumer Platz	80
6.2.8	Anbindung des Oppumer Bahnhofs an das Straßenbahnnetz	81
6.2.9	Verlängerung der Linie 044 nach Gellep-Stratum	82
6.2.10	Erschließung des Kempener Feld mit einer Straßenbahnlinie	83
6.2.11	Verlängerung der Straßenbahnlinie in Hüls (044)	84
6.2.12	Verlängerung der Straßenbahnlinie im Bereich Grundend - Fischeln (041)	85
6.2.13	Erweiterung des Straßenbahnnetzes Grundend - Edelstahlwerk	86
6.2.14	Straßenbahnerschließung der Stadtteile Verberg und Traar	87
6.2.15	Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Verberg	88
6.2.16	Zusammenfassung und Kosten der empfohlenen Maßnahmen zur Straßenbahnerweiterung	89
6.2.17	Erhalt der Ausweichstrecke Philadelphiastraße	89
6.3	Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen	90
6.3.1	Erschließungslücken in Hüls	91
6.3.2	Erschließungslücke im Kempener Feld	92
6.3.3	Erschließungslücke in Uerdingen	93
6.3.4	Erschließungslücke in Oppum-Süd	94
6.3.5	Schwachstelle bei der Bedienungshäufigkeit - 60-Minuten-Takt auf der Tangente Linie 047 und Friedrich-Ebert-Straße	95
6.3.6	Weitere Prüfungen zur Verdichtung der Linie 047 (Linn und Gellep-Stratum)	96
6.4	Prüfung von Maßnahmenvorschlägen im Busverkehr	97
6.4.1	Brechung Regionalbusse in Hüls	97
6.4.2	Maßnahme Mevissenstraße – Linienführung	98
6.4.3	Anbindung Tackheide	98
6.4.4	Verbindung zum Flughafen Düsseldorf	99
6.4.5	Tangentiale Busverbindungen	99

6.5	Prüfung von weiteren Maßnahmenvorschlägen zur Mobilität _____	100
6.5.1	Frühzeitige Erschließung von Neubaugebieten _____	100
6.5.2	Pilotprojekt Autonome Fahrzeuge zur ÖPNV-Erschließung _____	100
6.5.3	Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV _____	101
6.5.4	Entzerrung Schülerverkehr durch Staffelung der Schulanfangszeiten_	101
6.5.5	Ausbau der on-demand-Angebote _____	102
6.5.6	Prüfung eines kostenfreien ÖPNV in der Innenstadt _____	102
6.5.7	Anpassung Verkehrszeiten für attraktiven Abend- und Wochenendverkehr _____	103
6.5.8	Einrichtung von Mobilitätsstationen _____	103
6.6	Zusammenfassung der Angebotskonzeption _____	104
7	Finanzierung und Investitionsplanung _____	109
7.1	Grundlagen der Finanzierung _____	109
7.2	Zuwendungen und Zuschüsse _____	110
7.2.1	Betriebskostenförderung und Ausgleichs _____	110
7.2.2	Investitionskostenzuschüsse _____	111
7.2.3	Barrierefreiheit Kosten Infrastruktur _____	112
8	Anhang _____	114
8.1	Haltstellenlisten – Barrierefreier Ausbau Priorisierung _____	114
8.2	Liniensteckbriefe _____	132

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohner, Beschäftigte und Kfz-Bestand 2019 in den Stadtteilen _____	20
Tabelle 2:	Bike+Ride-Plätze _____	26
Tabelle 3:	Park+Ride-Plätze _____	27
Tabelle 4:	Auspendler aus Krefeld, 2019 (ab 500 Pendler) _____	31
Tabelle 5:	Einpendler nach Krefeld, 2019 (ab 500 Pendler) _____	32
Tabelle 6:	Wichtige Umsteigehaltestellen _____	46
Tabelle 7:	Umsteigehaltestellen mit Pünktlichkeitsgarantie _____	46
Tabelle 8:	Radien Haltestelleneinzugsbereiche _____	47
Tabelle 9:	Maximale Beförderungszeiten _____	48
Tabelle 10:	Maximal zulässige Umsteigevorgänge _____	48
Tabelle 11:	Kategorisierung der Bus- und Straßenbahnhaltestellen _____	51
Tabelle 12:	Ausstattung der Bus- und Straßenbahnhaltestellen _____	52
Tabelle 13:	Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, bezogen auf Deutschland _____	54
Tabelle 14:	Anforderung Fahrzeugausstattung _____	56
Tabelle 15:	Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal _____	56
Tabelle 16:	Zusammenfassung und Kosten der Straßenbahnmaßnahmen und Prüfaufträge _____	89
Tabelle 17:	Zusammenfassung perspektivischer Maßnahmen: Zusätzliche SPNV-Halte ____	104
Tabelle 18:	Zusammenfassung netzergänzender Maßnahmen: Ausweitung des Straßenbahnnetzes _____	106
Tabelle 19:	Zusammenfassung der Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen _____	106
Tabelle 20:	Zusammenfassung der Prüfung von Maßnahmenvorschlägen im Busverkehr _	107
Tabelle 21:	Zusammenfassung von Prüfungen von weiteren Maßnahmenvorschlägen zur Mobilität _____	108
Tabelle 22:	Zusammenfassung der Kosten für den Ausbau der Straßenbahnhaltestellen _	112
Tabelle 23:	Zusammenfassung der Kosten für den Ausbau der Bushaltestellen _____	113
Tabelle 24:	Priorisierung des Ausbaus der Stadtbahnhaltestellen _____	115
Tabelle 25:	Priorisierung des Ausbaus der Straßenbahnhaltestellen _____	121
Tabelle 26:	Erläuterung der Priorität der Bushaltestellen _____	122
Tabelle 27:	Priorisierung des Ausbaus der Bushaltestellen _____	131

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Einwohnerzahl je ha _____	21
Abbildung 2:	Entwicklung der Altersgruppen in den Modellregionen (ohne Innenstadt) _____	22
Abbildung 3:	Entwicklung der Altersgruppen in den Modellregionen (nur Innenstadt) _____	23
Abbildung 4:	Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsmittelgruppe (Modal Split) _____	28
Abbildung 5:	Gesamt-Quellverkehr der Stadtteile in Krefeld _____	29
Abbildung 6:	Gesamtverkehr Quell-Zielbeziehungen der Stadtteile in Krefeld im Binnenverkehr _____	30
Abbildung 7:	Analyse Einzugsradien der Haltestellen und Erschließungslücken _____	34
Abbildung 8:	Analyse Umsteigehäufigkeit zur Innenstadt (Rheinstraße) _____	35
Abbildung 9:	Analyse Beförderungszeit zur Innenstadt (Rheinstraße) _____	36
Abbildung 10:	Kategorisierung der Haltestellen - Vorgehen _____	62
Abbildung 11:	Kategorisierung der Haltestellen: Einrichtungen _____	63
Abbildung 12:	Kategorisierung der Haltestellen: Lage _____	64
Abbildung 13:	Kategorisierung der Haltestellen: Fahrgastaufkommen _____	65
Abbildung 14:	Kategorisierung der Haltestellen - Ergebnis _____	66
Abbildung 15:	Standort des möglichen neuen SPNV-Halts Obergplatz. Der genaue Standort ist noch unklar _____	70
Abbildung 16:	Lage und bisherige Erschließung des Hochschulstandorts _____	71
Abbildung 17:	Lage des möglichen SPNV-Halts in Lindental _____	72
Abbildung 18:	Lage des möglichen SPNV-Halts in Oppum-Süd _____	73
Abbildung 19:	Taktfamilie der Krefelder Straßenbahnlinien je Verkehrszeiten im Status quo ____	74
Abbildung 20:	Verlauf der „K-Bahn“ in Krefeld. Die „K-Bahn“ verbindet Krefeld mit der Region insbesondere mit Düsseldorf. _____	75
Abbildung 21:	Zusammenfassung der Bewertung aller betrachteten möglichen Straßenbahnerweiterungen. _____	76
Abbildung 22:	Geplante Straßenbahnverlängerung 042 nach Willich mit grobem möglichen Streckenverlauf _____	77
Abbildung 23:	Geplante Straßenbahnverlängerung 042 zum Elfrather See mit grobem möglichen Streckenverlauf _____	78
Abbildung 24:	Geplante Ergänzung Straßenbahnnetz 044 im Bereich Glockenspitz – Rembertstraße _____	79
Abbildung 25:	Geplante Lückenschließung im Straßenbahnnetz im Bereich Glockenspitz – Bockumer Platz _____	80

Abbildung 26: Geplante Ergänzung im Straßenbahnnetz zur Erschließung des Bahnhof Oppum _____	81
Abbildung 27: Geplante Verlängerung der Linie 044 nach Gellep-Stratum _____	82
Abbildung 28: Geplante Straßenbahnerschließung des Kempener Feld _____	83
Abbildung 29: Geplante Straßenbahnerweiterung in Hüls. Die Darstellung zeigt verschiedene Varianten _____	84
Abbildung 30: Geplante Straßenbahnerweiterung in Fischeln _____	85
Abbildung 31: Geplante Straßenbahnverbindung zwischen Fischeln und Edelstahlwerk _____	86
Abbildung 32: Geplante Straßenbahnerweiterung nach Verberg und Traar _____	87
Abbildung 33: Geplante Straßenbahnerweiterung nach Verberg _____	88
Abbildung 34: Ausweichstrecke Philadelphiastraße _____	90
Abbildung 35: Erschließungslücke in Hüls _____	92
Abbildung 36: Erschließungslücke im Kempener Feld _____	93
Abbildung 37: Erschließungslücke in Uerdingen _____	94
Abbildung 38: Erschließung Oppum-Süd (Heinrich-Klausmann-Siedlung) _____	95
Abbildung 39: Mögliche Lösung zur Verdichtung auf der Tangente Linie 047 und der Friedrich-Ebert-Straße _____	96

1 Zielsetzung und Rahmenvorgaben

1.1 Rechtlicher Rahmen

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind rechtliche Anforderungen zu beachten.

Im Folgenden wird der für den Nahverkehrsplan maßgebliche Rechtsrahmen auf europäischer Ebene (dazu 1.1.1), Bundesebene (dazu 1.1.2) und auf Landesebene (dazu 1.1.3) im Überblick dargestellt.

1.1.1 Europäischer Rechtsrahmen

Seit dem 3. Dezember 2009 gilt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007). Zweck dieser Verordnung ist es, festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte. Die VO 1370/2007 gibt dafür den zuständigen Behörden Instrumente an die Hand, um den Betreibern von Verkehrsdiensten Ausgleichsleistungen oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung sogenannter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu gewähren.

Die Stadt Krefeld ist nach § 3 ÖPNVG NRW in ihrem Wirkungskreis zuständige Behörde für die Gewährleistung öffentlicher Personenverkehrsdienste nach Maßgabe der VO 1370/2007. Das geeignete Instrument, mit dem die Stadt Krefeld die Erbringung des ÖPNV in ihrem Gebiet sicherstellen kann, ist der öffentliche Dienstleistungsauftrag. Hierfür normiert die Verordnung vergabe- und beihilfenrechtliche Anforderungen und liefert die beihilfenrechtliche Legitimation für die öffentliche Finanzierung der Verkehrsdienste. Nach der 1370/2007 ist es der zuständigen Behörde unter anderem erlaubt, die Verkehrsdienste selbst zu erbringen oder durch einen internen Betreiber erbringen zu lassen.

Im Dezember 2017 trat die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste in Kraft. Von besonderer Bedeutung im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan ist dabei der neu eingefügte Art. 2a VO 1370/2007. Denn diese Vorschrift stellt eine Schnittstelle zwischen den Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den „Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in den Mitgliedstaaten“ her. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen oder allgemeinen Vorschriften der zuständigen Behörden geregelt

werden, müssen im Einklang mit solchen Strategiepapieren stehen. Der Nahverkehrsplan kann als ein Strategiepapier in diesem Sinne angesehen werden.

Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan Krefeld bildet eine wichtige Grundlage für künftige öffentliche Dienstleistungsaufträge. Diese setzen die Vorgaben des Nahverkehrsplans in konkrete gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen um, d.h. resultieren in Anforderungen an Art und Umfang sowie Qualität der Verkehrsdienste, die von den betrauten Betreibern im Stadtgebiet zu erfüllen sind.

1.1.2 Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBefG) regelt die entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen.

In § 8 Abs. 3 PBefG ist die Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger verankert. Hier ist die Stadt Krefeld der zuständige Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW.

Das PBefG wurde mit Wirkung zum 01.08.2021 novelliert. Einerseits wurden umfassende Änderungen im Bereich des Gelegenheitsverkehrs vorgenommen. Andererseits gab es Anpassungen, die auch bei der Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne relevant sind. Nach § 1a PBefG sind bei Anwendung des PBefG die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen (siehe hierzu auch die Rahmenplanungen der Stadt Krefeld unter Kapitel 1.2). Zudem wurde mit dem Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG eine neue Verkehrsform des Linienverkehrs im ÖPNV eingeführt.

Die Stadt Krefeld ist nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs für die Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Dazu definiert sie die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes (siehe Kapitel 4-Anforderungsprofil), dessen Umweltqualität (siehe Kapitel 4.4.3) sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen (siehe Kapitel 4.4.6 und 2.3) in der Regel in einem Nahverkehrsplan, § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. In ihm konkretisiert die Stadt Krefeld die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung. Es handelt sich insofern um eine Bedarfsplanung.

Die Umsetzung des Nahverkehrsplans erfolgt gemäß § 8a PBefG durch Maßnahmen des Aufgabenträgers, soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich möglich ist. Hiernach ist die Stadt Krefeld insbesondere befugt, öffentliche Dienstleistungsaufträge an Betreiber zu vergeben, um die Erbringung der Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherzustellen.

Der Nahverkehrsplan hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für

die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Unter bestimmten Umständen können Ausnahmen konkret benannt und begründet werden (zur Barrierefreiheit siehe Kapitel 5). Der neue § 64c Abs. 1 PBefG macht Vorgaben zur Barrierefreiheit im Gelegenheitsverkehr. Da der Nahverkehrsplan sich nicht auf den Gelegenheitsverkehr bezieht, sondern auf den öffentlichen Personennahverkehr, wird diese Vorschrift nicht im Nahverkehrsplan umgesetzt

Das Gesetz stellt zudem Anforderungen an das Verfahren bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans: Etwaig vorhandene Unternehmer sind frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.

Weitergehende Regelungen überlässt § 8 Abs. 3 PBefG dem Landesrecht (dazu Kapitel 1.1.3).

Verkehrsunternehmen benötigen vor Aufnahme eines Verkehrs eine Genehmigung, § 2 PBefG. Zuständige Genehmigungsbehörde für den ÖPNV in der Stadt Krefeld ist die Bezirksregierung Düsseldorf. Die Voraussetzungen der Genehmigungen sind in § 13 PBefG geregelt. Der Nahverkehrsplan findet vor allem nach § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG Berücksichtigung. Nach dieser Vorschrift kann die Genehmigungsbehörde einen Genehmigungsantrag versagen, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht. Nach § 13 Abs. 2a PBefG kann zudem bei einer wesentlichen Abweichung von einer Anforderung aus einer Vorabbekanntmachung ein Genehmigungsantrag versagt werden. Eine wesentliche Anforderung kann insbesondere eine sein, die für die ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich ist. Die ausreichende Verkehrsbedienung konkretisiert der Nahverkehrsplan. Von entscheidender Bedeutung ist zudem die Vorschrift des § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit. d PBefG, wonach eine Linienverkehrsgenehmigung versagt werden kann, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde (siehe hierzu Kapitel 4.2).

Der Nahverkehrsplan ist damit auch ein Steuerungsinstrument der Stadt, um eine beabsichtigte Vergabe von Verkehrsdiensten an einen Betreiber personenbeförderungsrechtlich abzusichern. Damit die Genehmigungsbehörde die Vereinbarkeit der beantragten Verkehre mit dem Nahverkehrsplan prüfen kann, sind entsprechend konkrete Aussagen erforderlich.

Ferner sind gemäß § 13 Abs. 2b die Festlegungen des Nahverkehrsplans bei der Bewerberauswahl im sogenannten Genehmigungswettbewerb bei eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen zu berücksichtigen.

Dem Nahverkehrsplan kommt auch bei der Einrichtung des Linienbedarfsverkehrs nach § 44 PBefG eine mögliche Rolle zu. So kommen dort gemäß § 44 Satz 2 PBefG nur die Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des

Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder einer Vorabkennzeichnung zur Anwendung.

1.1.3 ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind für Inhalt und Aufstellungsverfahren die Anforderungen des ÖPNVG NRW zu beachten. Hinweise zur Handhabung finden sich in den Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW).

Gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW sind Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV Aufgabe der Stadt Krefeld als Aufgabenträger des ÖPNV. Nach § 8 ÖPNVG NRW ist die Stadt Krefeld zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans verpflichtet. Gemäß § 9 Abs. 5 Satz 1 ÖPNVG NRW ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der bisherige Nahverkehrsplan der Stadt Krefeld stammt aus dem Jahr 2013.

Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG NRW soll der Nahverkehrsplan die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Daneben soll er den mittel- bis langfristig angestrebten modal split, also den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr, benennen. Der Nahverkehrsplan ist über die oben beschriebenen Funktionen hinaus von grundlegender Bedeutung für alle Maßnahmen der Stadt Krefeld, die für den ÖPNV relevant sind oder sich auf den ÖPNV auswirken können. Er bildet hierfür eine konzeptionelle Grundlage. Nach Anlage 5 VV-ÖPNVG NRW spielt er außerdem für die Gewährung von Zuwendungen des Landes für im besonderen Landesinteresse liegende Investitionsmaßnahmen eine Rolle.

§ 8 Abs. 1 bis 2 ÖPNVG NRW nennen wichtige Rahmenbedingungen, die bei der Aufstellung zu berücksichtigen oder zu beachten sind:

- vorhandene Verkehrsstrukturen
- die Ziele der Raumordnung und Landesplanung
- das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4 ÖPNVG NRW,
- die Belange des Klima- und Umweltschutzes (siehe Kapitel 1.2),
- des Rad- und Fußverkehrs,
- der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8 ÖPNVG NRW (siehe Kapitel 5),
- des Städtebaus und der Quartiersentwicklung (siehe Kapitel 2.2),
- die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans,
- und die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV.

§ 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW stellt materielle Vorgaben an den Nahverkehrsplan auf. Hiernach sind im Nahverkehrsplan auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten

Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot (siehe Kapitel 4) und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung (siehe Kapitel 6.5) festzulegen. Zum Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot gehören nach § 8 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG NRW Darstellungen bzw. Vorgaben der für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen (siehe Kapitel 4) für:

- Betriebszeiten;
- Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten;
- die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 ÖPNVG NRW, d.h.
 - a. Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit,
 - b. fahrgastfreundlich ausgestaltete, barrierefreie, sichere und saubere Fahrzeuge,
 - c. fahrgastfreundlich ausgestaltete, barrierefreie, sichere und saubere Haltestellen/Stationen,
 - d. bequemer und barrierefreier Zugang zu Fahrgastinformationen,
 - e. fahrgastfreundlicher Service,
 - f. geeignete Verknüpfung von ÖPNV mit dem Individualverkehr sowie multimodalen Mobilitätsangeboten;
- den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals;
- die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge;
- die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge.

Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

§ 2 ÖPNVG NRW formuliert weitere Grundsätze, die auch bei der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen sind.

Das ÖPNVG NRW stellt zudem Anforderungen an das Aufstellungsverfahren. Insbesondere ist eine Abstimmung mit den benachbarten Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden nach § 9 Abs. 3 ÖPNVG NRW erforderlich. Der Nahverkehrsplan entfaltet insofern auch eine Koordinierungsfunktion.

1.1.4 Verbundintegration im VRR

Die Stadt Krefeld ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), vgl. § 1 Abs. 1 VRR-Satzung, § 5 Abs. 1 lit. a ÖPNVG NRW. Gemäß § 5 Abs. 2 VRR-Satzung i. V. m. § 5 Abs. 3a ÖPNVG NRW wurden auf den VRR freiwillig Aufgaben im Bereich des ÖSPV (Öffentlicher Straßenpersonenverkehr) übertragen. Hierzu gehört u.a. die

Finanzierung und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste sowie die Bewirtschaftung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW und der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a ÖPNVG NRW, die Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen, der damit ggf. verbundene Erlass allgemeiner Vorschriften und von Durchführungsvorschriften und die Einnahmeverteilung zwischen den den Verbundtarif anwendenden Verkehrsunternehmen.

Hiernach sind wesentliche Aufgaben bezüglich der Finanzierung des ÖPNV in Krefeld auf den VRR delegiert. Nach § 1 VRR-Satzung bilden die Verbandsmitglieder eine Gruppe von Behörden im Sinne von Art. 2 lit. b) VO (EG) Nr. 1370/2007. Diese Gruppe bietet nach § 4 Abs. 3 VRR-Satzung integrierte Verkehrsdienste im Sinne von Art. 2 lit. m) VO (EG) Nr. 1370/2007 an. Bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für ÖPNV-Leistungen in Krefeld ist damit das VRR-Vergabemodell anwendbar und von der Stadt Krefeld zu beachten.

Zudem nimmt der VRR die Rolle als Koordinator für den ÖPNV (§ 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW) ein. In dieser Funktion wirkt der VRR "auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing" hin.

Der VRR hat einen eigenen Nahverkehrsplan aufgestellt, der bei der Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Krefeld gemäß § 8 Abs. 2 ÖPNVG NRW zu beachten ist.

1.2 Übergeordnete Planungen und weitere Rahmenvorgaben

1.2.1 Mobilitätskonzept Krefeld 2030+

Am 15.06.2021 wurde das Mobilitätskonzept Krefeld 2030+ im Rat der Stadt beschlossen.

Im Mobilitätskonzept wurden Leitbilder für die verkehrliche Entwicklung der Stadt in den nächsten Jahrzehnten erarbeitet, sie umfassen alle Verkehrszwecke, Verkehrsmittel und Verkehrsnetze.

Hierfür wurde eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt.

Folgende gesamtstädtische Handlungsfelder wurden dabei bearbeitet:

- Stadtentwicklung und regionale Kooperation
- Fließender Kfz-Verkehr
- Wirtschaftsverkehr
- Ruhender Verkehr

- SPNV/ÖPNV
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Übergeordnete Maßnahmen

Für die Handlungsfelder wurden Maßnahmenkonzepte erarbeitet. Hierbei wurde bei vielen Einzelpunkten, die den ÖPNV betreffen, auf eine nähere Untersuchung im Nahverkehrsplan verwiesen. In die Bearbeitung des Nahverkehrsplans gingen daher im Hinblick auf Fragen des ÖPNV insbesondere die Analysen, aber auch die Teile „Handlungsfelder und Konzepte“ und „Vertiefungsbereiche“ ein. Die jeweiligen Beurteilungen der Vorschläge werden auf Grundlage der Bestandsaufnahme und der Schwachstellenanalyse bewertet (siehe Kapitel 6 zur Angebotskonzeption).

Das Handlungskonzept 1 Weiterentwicklung des ÖV-Angebots (Kap 5.4.1)¹ beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Verbesserung der regionalen Anbindung im SPNV
- K-Bahn: Angebotsverbesserung auf 10-Minuten-Takt
- Straßenbahn: einheitlicher 7,5/15-Minuten-Takt sowie Ergänzung bzw. Verdichtung des Netzes
- Busverkehr: einheitlicher 15/30-Minuten-Takt, Verbesserung der Buslinienführungen zwischen Stadtteilen und der Erschließung
- Bedarfsverkehre (On-Demand-Verkehr „mein SWCAR“): Evaluierung des aktuellen Angebotes und Prüfung Ausbau

Darüber hinaus werden Planungen zu Verlängerungen von Straßenbahnlinien aus den Festlegungen im Flächennutzungsplan 2015 übernommen. Auch diese werden im Zuge der Angebotskonzeption dieses Nahverkehrsplans (Kapitel 6) einer Prüfung unterzogen.

Zum Busnetz wird im Mobilitätskonzept (S.102) ein einheitlicher 15-/30-Minuten-Takt angestrebt und es werden folgende Verbesserungsmaßnahmen empfohlen:

- Prüfung von Erschließungslücken
- Anbindung von Neubaugebieten.
- Für ein attraktives Busliniennetz soll ein einheitlicher 30-Minuten-Takt auf allen Linien angeboten werden.
- Verdichtung auf den bereits bestehenden Tangentialverbindungen auf 30-Minuten-Takt
- Prüfung von möglichen Tangentialverbindungen:
 - zwischen Traar/Verberg und Inrath

¹ Stadt Krefeld: Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld - Gesamtstädtische Handlungsfelder und Konzepte, Stand März 2021

- zwischen Fischeln, Oppum und Bockum
- zwischen Oberschlesienstraße und Kölner Straße
- Prüfung eines möglichen Optimierungsbedarfs bei der Verknüpfung des ÖPNV-Netzes mit den SPNV-Haltestellen.
- Alternativ zur Busbedienung sollen On-Demand-Angebote weiterverfolgt werden und eine Evaluation des bestehenden Angebots durchgeführt werden.

Diese und weitere Empfehlungen des Mobilitätskonzeptes werden in Kapitel 6 geprüft.

1.2.2 Klimaschutzkonzept 2030

Im Klimaschutzkonzept 2030² wird im Handlungsfeld Mobilität darauf hingewiesen, dass Klimaschutzmaßnahmen auf unterschiedlichen Handlungsebenen notwendig sind. Es wird dargelegt, dass die Instrumente mit den größten Einsparpotenzialen Bund bzw. EU vorbehalten sind.

Maßnahmenmöglichkeiten durch die Stadt Krefeld selbst liegen in der Verkehrsvermeidung und -verlagerung durch Angebotsplanung oder Restriktionen sowie in der Beschaffung sauberer Fahrzeuge.

Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV und den Radverkehr werden bis 2030 insbesondere hinsichtlich des städtischen Binnenverkehrs gesehen. Neben Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV sind hier auch Maßnahmen im Parkraummanagement der Stadt zur Verringerung des Pkw-Aufkommens vorgesehen.

Zusätzlich ist bei den Flotten der städtischen Unternehmen – insbesondere auch bei Bussen und Bahnen - auf eine hohe Effizienz bzw. Umweltverträglichkeit zu achten.

Die beiden untersuchten Szenarien gehen bis 2030 von einer Zunahme der Kilometerleistung bei Bus und Straßenbahn von 22%-33% aus (S. 58 des Klimaschutzkonzeptes).

In den Maßnahmen für den Bereich der Mobilität wird hinsichtlich des ÖPNV schwerpunktmäßig Folgendes vorgesehen:

- Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Verkehrssicherheit des ÖPNV
- Prüfung des ÖPNV Netzausbaus und einer Taktserhöhung
- Prüfung Synergien: Barrierefreier Umbau und Attraktivitätssteigerung der Haltestellen

² Stadt Krefeld, KrefeldKlima 2030 – Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Krefeld – Endbericht –, Februar 2020

1.2.3 Lärmaktionsplan

Im Lärmaktionsplan³ aus dem Jahr 2018 werden eine Reihe von Aussagen zu Maßnahmen im ÖPNV genannt. Beschrieben wird, dass die SWK neben älteren Straßenbahnfahrzeugen vermehrt neue, leisere Fahrzeuge einsetzt.

Weitere bereits durchgeführte Maßnahmen zur Lärminderung werden wie folgt beschrieben:

- Vermeidung von Kfz-Verkehr durch Förderung des Umweltverbundes und damit des ÖPNV als mittel- und langfristiges Ziel

Als weitere Ziele werden formuliert:

- Förderung weiterer geräusch- und schadstoffarmer Fahrzeuge im ÖPNV als mittelfristiges Ziel
- ÖPNV-Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen als kurz- bis mittelfristiges Ziel

1.2.4 Mobilitäts-Hub Willy-Brandt-Platz

Der VRR hat ein verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilitätsstationen⁴ erstellt. Die Stadt Krefeld hat hieraus die weitere Prüfung der Station am Willy-Brandt-Platz beschlossen⁵.

Hierzu soll auf dem Grundstück des Busbahnhofs ein moderner Mobilitäts-Hub entwickelt werden. Dort werden alle Mobilitätsangebote gebündelt und mit ergänzenden Mobilitäts-, Service- und Informationsangeboten kombiniert. Der Busbahnhof soll neu geordnet und eine Radstation sowie PKW-Parkhaus eingerichtet werden. Hierfür wird eine moderne Struktur mit Modellcharakter und ansprechender städtebaulicher und architektonischer Gestaltung angestrebt. Der Willy-Brandt-Platz soll hierfür weitgehend verkehrsfrei gehalten werden.

1.2.5 Luftreinhalteplan

Der Luftreinhalteplan⁶ Bezirksregierung Düsseldorf aus dem Jahr 2010 definiert eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität. Unter den begleitenden Maßnahmen und den auf Dauer fortzuführenden Maßnahmen finden sich folgende Punkte (S.98ff):

³ Stadt Krefeld: Lärmaktionsplan Stufe 3 für den Ballungsraum Krefeld; TÜV Rheinland Energy GmbH, Krefeld, 2018

⁴ Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR: Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen – Endbericht, August 2020

⁵ Verwaltungsvorlage Stadt Krefeld: Beschluss zur Durchführung eines nichtoffenen interdisziplinären Realisierungswettbewerbes "Neubau Mobilitäts-Hub 4.0 und Neugestaltung Willy-Brandt-Platz in Krefeld"; Ausschuss für Planung, Bauen, Mobilität und Stadtentwicklung am 22.06.2021

⁶ Bezirksregierung Düsseldorf: Luftreinhalteplan Krefeld vom 01.10.2010, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, 2010

- Optimierung des Radwegenetzes sowie der Bike & Ride-Plätze und Fahrradabstellanlagen als ständige Verwaltungsaufgabe.
- Geschwindigkeitsbeschränkung in Wohngebieten und weiteren Gebieten auf Tempo 30
- Neubeschaffung von Fahrzeugen und Maschinen nur mit schadstoffärmster Technik
- Schulung des Fahrpersonals hinsichtlich einer umweltfreundlichen Fahrweise

Konkret wird für den ÖPNV die Maßnahmenstufe 2 beschrieben, die bis Ende 2010 eingeleitet oder umgesetzt sein sollte (S.103 ff.)

- Anpassung der verkehrlichen Infrastruktur zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV – hierzu gehören Busspuren und Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen, um den ÖPNV zu beschleunigen.
- Mindestanforderungen an die Umweltstandards der Linienbusse, die nicht der SWK gehören

Zusätzliche Maßnahmen, die den ÖPNV und die Umsetzung durch die SWK betreffen (S.106 ff.):

- Einsatz schadstoffarmer Busse (Erdgasbusse, Hybridbusse)
- Modernisierung der Busflotten
- Schulung des Fahrpersonals des ÖPNV auf umweltfreundliche Fahrweise

Auswirkungen auf den Nahverkehrsplan:

Die Anforderungen sind teilweise bereits in den Nahverkehrsplan 2013 aufgenommen worden oder werden im vorliegenden Nahverkehrsplan weiterentwickelt. Aus Sicht des Nahverkehrsplans kann sich eine durchgehende Tempo-30-Beschränkung negativ auf die Einhaltung der Fahrpläne und Umläufe auswirken und muss daher sorgfältig abgewogen werden.

1.2.6 Mobilität im VRR 2030/2045 und Zielnetz 2032/2045 des KC ITF⁷

Die in diesen Planungen aufgenommenen Maßnahmen haben Auswirkungen auf die Stadt Krefeld und sollten bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt werden. Daher sollen sie Beachtung bei Änderungen in der Umsetzungsplanung finden. Die Maßnahmen können im Umsetzungszeitraums des Nahverkehrsplans jedoch noch keine Wirkung entfalten.

⁷ KC ITF: „Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW“ - Das KC ITF NRW mit Sitz in Bielefeld arbeitet in Abstimmung mit dem Land Nordrhein-Westfalen (NRW), den Aufgabenträgern, den Infrastrukturbetreibern sowie den Verkehrsunternehmen daran, den NRW-Taktfahrplan fortzuschreiben.

2 Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme umfasst sowohl die Strukturdaten der Stadt Krefeld als auch das Verkehrsangebot und dessen Nachfrage.

Auswertungen dazu sowie Analyse und Planung werden mit Hilfe eines Verkehrsmodells durchgeführt, das neben georeferenzierten Daten und Plänen der Stadt auch die Straßen und Schienen sowie das ÖPNV-Netz mit dem Fahrplanstand 2019 umfasst. Die meisten Abbildungen werden auf Basis des Verkehrsmodells erstellt.

2.1 Einwohnerzahlen, Beschäftigte und Kfz-Bestand

Das Statistische Jahrbuch des Jahres 2019⁸ weist für die Stadtteile folgende Daten aus.

Nr.	Stadtteil	Einwohner 2019	Beschäftigte am Wohnort	Kfz/1000 Einwohner 2019
10	Stadtmitte	31.842	11.242	345
20	Kempener Feld/Baackeshof	10.019	3.886	700
30	Inrath/Kliedbruch	17.324	5.992	566
40	Cracau	22.622	7.747	439
50	Diesem/Lehmheide	17.050	5.997	485
60	Benrad-Süd	7.024	2.337	561
70	Forstwald	3.545	1.174	791
80	Benrad-Nord	7.156	2.696	485
90	Hülser Berg	500	0	936
100	Traar	4.591	1.483	763
110	Verberg	4.023	1.317	796
120	Gartenstadt	6.956	2.684	675
130	Bockum	20.617	7.081	675
140	Linn	5.911	2.172	732
150	Gellep-Stratum	2.499	919	897
160	Oppum	12.906	5.049	609
170	Fischeln	26.030	9.615	703
180	Uerdingen	17.888	7.318	604
190	Hüls	15.878	6.180	679

Quelle: Stadt Krefeld Statistisches Jahrbuch 2019; Kfz-Quote berechnet

Tabelle 1: Einwohner, Beschäftigte und Kfz-Bestand 2019 in den Stadtteilen

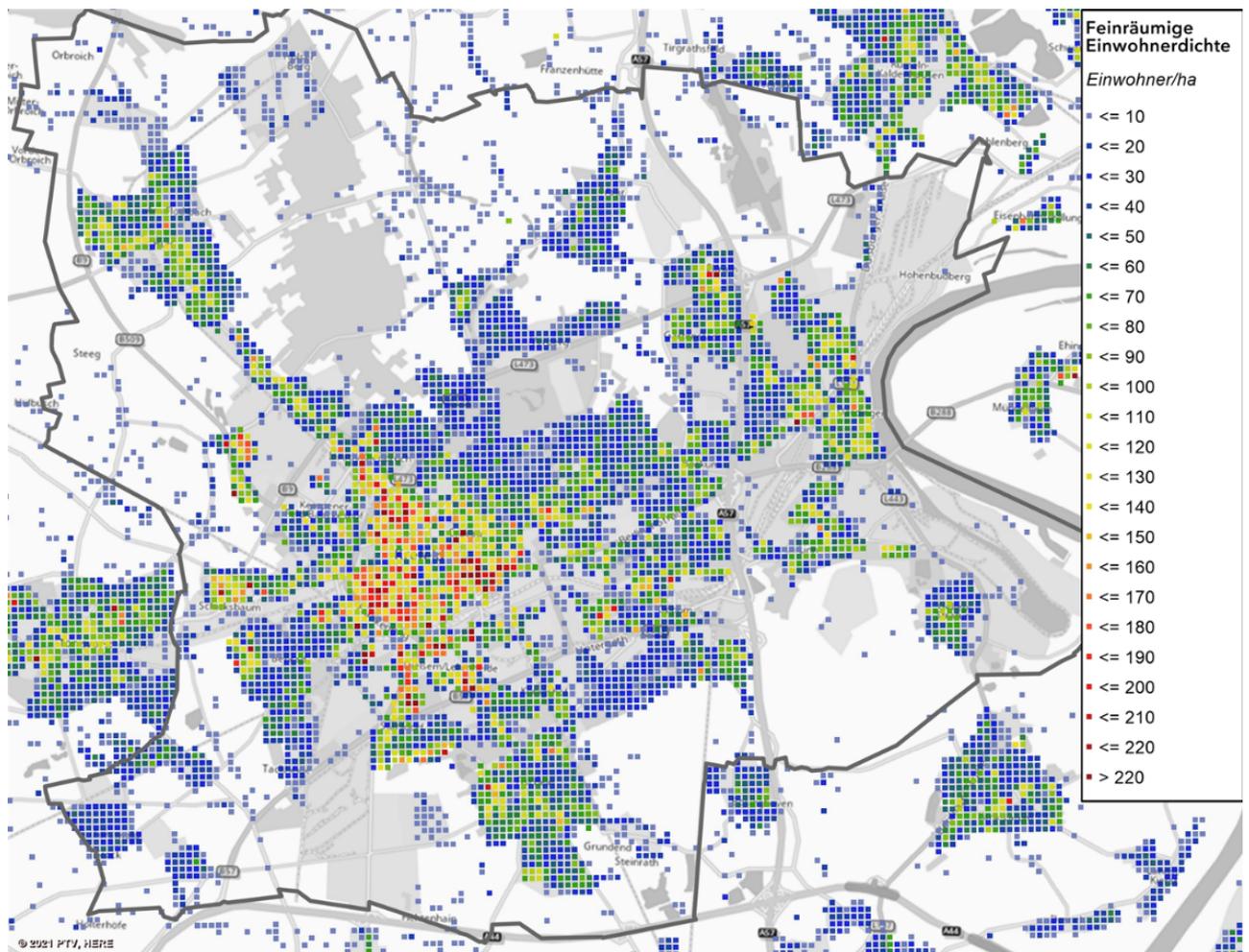
Insgesamt wies Krefeld am 31.12.2019 einen Einwohnerbestand von 234.381 Einwohnern auf. Seit der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit 240.304 Einwohnern (Datenstand 2010) sind die Einwohnerzahlen um etwa 2% zurückgegangen. Die

⁸ Stadt Krefeld – Fachbereich Bürgerservice – Abteilung Statistik und Wahlen – Statistisches Jahrbuch 2019

Rückgänge stagnieren seit einigen Jahren jedoch, seit etwa 2014 sind nur wenige Schwankungen zu verzeichnen.

Feinräumige Einwohnerzahlen

Um eine feinere Auswertung von Einwohnerzahlen in einzelnen Stadtteilen durchführen zu können, wurden Daten des Statistischen Bundesamtes ausgewertet, aus denen Grundlagendaten des Zensus 2011 für Flächen von 100 m x 100 m dargestellt werden⁹. Auch wenn diese Daten einige Jahre alt sind, können sie aufgrund ihrer Feinheit für Flächen, auf denen keine grundlegenden Änderungen der Wohnbebauung stattgefunden hat, als gute Grundlage für feinräumige Auswertungen genutzt werden.



Quelle: Statistisches Bundesamt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg), Einwohnerzahl je Hektar, Darstellung PTV

Abbildung 1: Einwohnerzahl je ha

Die Darstellung in Abbildung 1 zeigt, dass die größte Verdichtung von Einwohnern in der Innenstadt und den umgebenden Stadtteilen vorhanden ist. Weniger dicht bewohnt

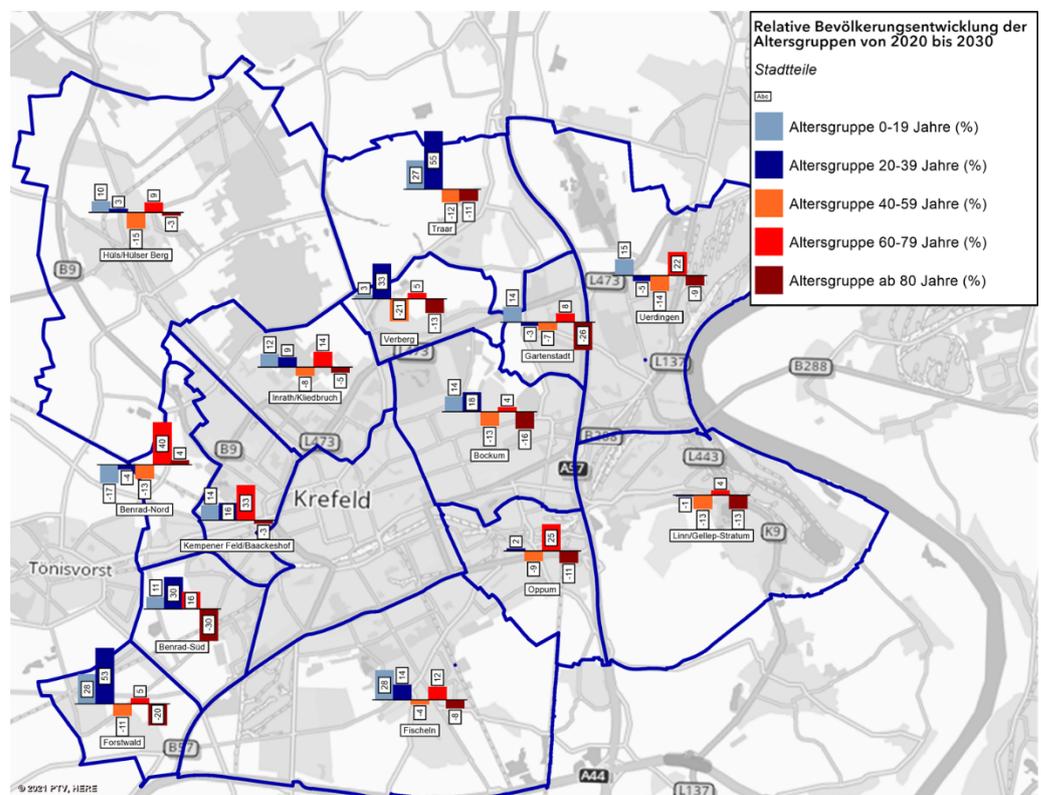
⁹ © Statistisches Bundesamt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg), Einwohnerzahl je Hektar; Ergebnisse des Zensus am 9. Mai 2011 pro ha, 2015

sind Uerdingen, Hüls und Benrad sowie Teile von Fischeln. Alle Stadtteile mit vorwiegend blauer und grüner Markierung weisen eine niedrige Dichte auf.

2.2 Siedlungsentwicklung Prognose

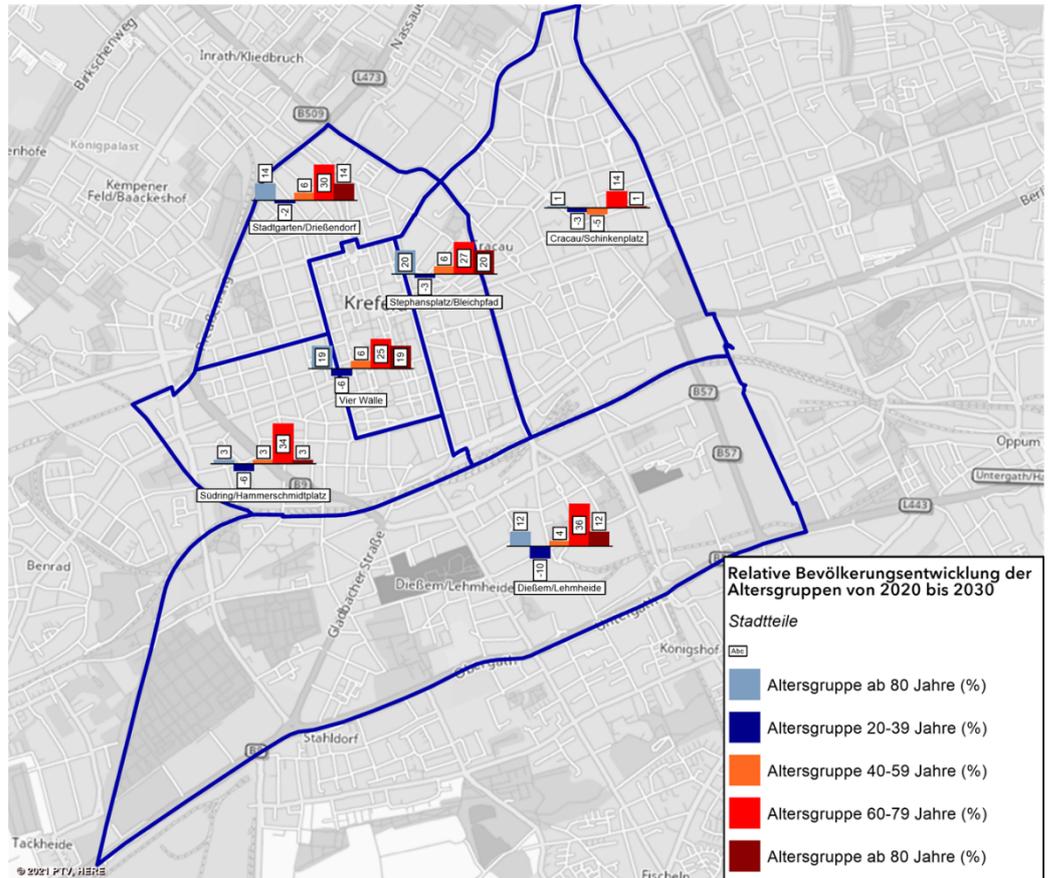
Im Jahr 2021 wurde im Auftrag der Stadt Krefeld eine Studie¹⁰ durchgeführt, in der unter Berücksichtigung der Geburten, Sterbefälle, Umzüge, Zuzüge und Fortzüge unter Ausweisung der einzelnen Altersgruppen eine kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung erstellt wurde. Dies erfolgt unter Einbeziehung der Baulandstrategie der Stadt Krefeld in einzelnen Modellregionen, die aus den Statistischen Bezirken der Stadt Krefeld zusammengefasst wurden.

Die Ergebnisse sind in folgenden Abbildungen zusammengefasst, getrennt nach Innenstadt und übrigen Stadtgebiet:



Quelle: Stadt Krefeld: Ergebnisse der Untersuchung zur Baulandentwicklung, Darstellung PTV
Abbildung 2: Entwicklung der Altersgruppen in den Modellregionen (ohne Innenstadt)

¹⁰ SSR (Schulten Stadt- und Raumentwicklung): Berechnung Baulandplanung – Auswertung von Ergebnissen



Quelle: Stadt Krefeld: Ergebnisse der Untersuchung zur Baulandentwicklung, Darstellung PTV
 Abbildung 3: Entwicklung der Altersgruppen in den Modellregionen (nur Innenstadt)

Die Ergebnisse zeigen folgende Entwicklung in den einzelnen Regionen zwischen 2020 und 2030:

Regionen mit hohem Zuwachs

Fischeln:

- Über 2.000 zusätzliche Einwohner (Zuwachs von 9%)
- Auffällig ist der große Zuwachs an Jugendlichen und jungen Erwachsenen

Kempener Feld/Baackeshof:

- Über 1.000 zusätzliche Einwohner (Zuwachs von 13%)
- Auffällig ist auch hier der große Zuwachs von Jugendlichen und Erwachsenen, aber auch von 60-79-jährigen

Südring/Hammerschmidtplatz:

- Knapp 1.000 zusätzliche Einwohner (Zuwachs von 7%)
- Stärker als jüngere Einwohner nehmen hier die über 60-jährigen zu.

Stadtgarten/Drießendorf

- Über 900 zusätzliche Einwohner (Zuwachs von 8%)
- Schwerpunktmäßig ist ein Zuwachs der älteren Einwohner zu erwarten.

Inrath/Kliedbruch

- Ca. 850 zusätzliche Einwohner (Zuwachs von 5%)
- Der Zuwachs ist eher gleichverteilt über Jüngere und Ältere zu erwarten.

Stephanplatz/Bleichpfad

- Ca. 750 zusätzliche Einwohner, aber hoher relativer Zuwachs von 11%
- Starker Zuwachs von Kindern und Jugendlichen, aber auch an über 60-Jährigen

Dießem/Lehmheide

- Über 600 zusätzliche Einwohner (Zuwachs von 4%)
- Zuwachs eher von Einwohnern über 60 Jahren

Benrad-Süd

- Ca. 600 zusätzliche Einwohner (Zuwachs von 9%)
- Zuwachs von unter 40-Jährigen, starker Rückgang der über 80-Jährigen, also deutlicher Generationenwechsel

Regionen mit mittlerem Zuwachs

Cracau/Schinkenplatz und Vier Wälle

- Zuwächse von jeweils über 400 Einwohnern (Zuwachs von 3% / 7%)
- Der Zuwachs ist eher gleichverteilt über Jüngere und Ältere zu erwarten.

Traar / Forstwald / Bockum

- Zuwächse von jeweils ca. 300-400 Einwohnern (Zuwachs von 9% / 9% / 1%)
- Deutlicher Zuwachs von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis 40 Jahre, Rückgang der Älteren

Regionen mit geringem Zuwachs

Oppum / Uerdingen

- Zuwächse von jeweils ca. 200-250 Einwohnern (Zuwachs von 1-2%)

Regionen mit gleichbleibenden Einwohnerzahlen oder geringen Einwohnerrückgängen

Hüls/Hülser Berg / Gartenstadt / Verberg / Benrad-Nord / Linn/Gellep-Stratum

- Geringe Rückgänge, in Hüls/Hülser Berg keine Veränderung
- Den höchsten Rückgang weist Linn/Gellep-Stratum mit ca. -320 Einwohnern auf.

2.3 Verknüpfte Mobilität: Individualverkehr – ÖPNV

Die Übergangsmöglichkeiten vom Individualverkehr auf den Öffentlichen Verkehr fördert die Nutzung des ÖPNV. Daher erhält das vorhandene oder geplante Angebot, ein Individualverkehrsmittel an den Haltestellen abzustellen, eine besondere Bedeutung.

Bike + Ride

Der Fahrradverkehr kann als Zubringer zu den Haltestellen des ÖPNV dienen. Hierfür sollen an möglichst vielen Haltestellen Fahrradabstellanlagen vorhanden sein. Sie können sich qualitativ unterscheiden, sollten aber zumindest Möglichkeiten zum Anschließen der Fahrräder sowie eine Überdachung bieten. Fahrradstationen bieten kostenpflichtige Abstellmöglichkeiten mit Schutz vor Diebstahl und Beschädigung.

Neben einer Vielzahl von Abstellplätzen im Stadtgebiet an den Haltestellen sind folgende Anlagen mit größeren Kapazitäten in Krefeld und Umgebung zu nennen (Tabelle 2).

Bahnhof/Station	Anlage	Stellplätze
Krefeld Hauptbahnhof	Fahrradstation und sonstige Abstellplätze	550, davon 360 in der Fahrradstation, automatische Radstation am Hbf Süd geplant
Oppum	Abstellanlage	100
Forsthaus	Abstellanlage	40, zukünftig 90
Linn	Abstellanlage	
Uerdingen	Abstellanlage	150
Elfrather Mühle	Abstellanlage	40
Heyenbaumstraße	Abstellanlage	20
Tönisvorst Wilhelmsplatz	Abstellanlage	350
Dießem	Abstellanlage	40
Königshof	Abstellanlage	20
Fischeln	Abstellanlage	120
Fischeln-Rathaus	Abstellanlage	40
Grundend	Abstellanlage	120
Eichhornstraße	Abstellanlage	15
Rathaus Bockum (Feuerwehrgelände)	Abstellanlage	30
Rheinhafen	Abstellanlage	20

Bahnhof/Station	Anlage	Stellplätze
Am Röttgen	Abstellanlage	20
Traarer Straße	Abstellanlage	10
Oberbenrad	Abstellanlage	40
Stadtpark Fischeln	Abstellanlage	14
Meerbusch Osterrath	Abstellanlage	160
Meerbusch Hoterheide	Abstellanlage	140
Kempen Bahnhof	Abstellanlage	450

Tabelle 2: Bike+Ride-Plätze

Fahrradboxen

Darüber hinaus stehen in Krefeld seit 2018 an 11 Haltestellen Fahrradabstellanlagen mit 166 Plätzen zur Verfügung. Auch hierfür ist eine Registrierung notwendig, die Boxen werden für einen Tag, eine Woche, einen Monat oder ein Jahr vermietet. An folgenden Haltestellen wird der Service angeboten:

- Bahnhof Forsthaus, sechs Boxen am Bellenweg.
- Haltestelle Im Benrader Feld, sechs Boxen (Buslinie 069).
- Haltestelle Schicks, sechs Boxen (Straßenbahnlinie 041).
- Haltestelle Hüls Betriebshof, 10 Boxen (Straßenbahnlinie 044).
- Hauptbahnhof Krefeld, 24 Boxen am Willy-Brandt-Platz.
- Haltestelle Eichhornstraße, fünf Boxen (Linien 041, 060 und 061).
- Haltestelle Grundend, 10 Boxen (Linien 041, U76 und U70).
- Haltestelle Königshof, 11 Boxen (Stadtbahnlinien U76 / U70).
- Bahnhof Oppum, 16 Boxen an der Hochfelder Straße.
- Bahnhof Oppum 38 Boxen an der Werkstättenstraße.
- Bahnhof Uerdingen, 37 Boxen an der Lange Straße.
- Haltestelle Edelstahlwerk Tor 3, 6 Boxen an der Oberschlesienstraße.

Park+Ride

Park+Ride-Anlagen dienen in erster Linie dem Abstellen von Pkw an einer Haltestelle des ÖPNV, um von dort aus mit einer regelmäßigen und dichten ÖPNV-Bedienung in die Zentren zu gelangen und damit Staus und Parkplatzsuche im Zentrum zu entgehen. In Krefeld stehen Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen wie in Tabelle 3 dargestellt zur Verfügung.

Bahnhof / Haltestelle / Gebiet	Anzahl Stellplätze 2021	Anzahl Stellplätze geplant
Krefeld-Hbf	40	10
Krefeld-Forsthaus	20	70
Krefeld-Oppum	40	200
Krefeld-Linn	30	
Krefeld-Uerdingen Bf.	80	zusätzliche Parkpalette
Krefeld-Fischeln	40	
Krefeld-Fischeln Grundend	110	
Krefeld-Königshof	20	
Krefeld Dießem	Informell: 120	

Tabelle 3: Park+Ride-Plätze

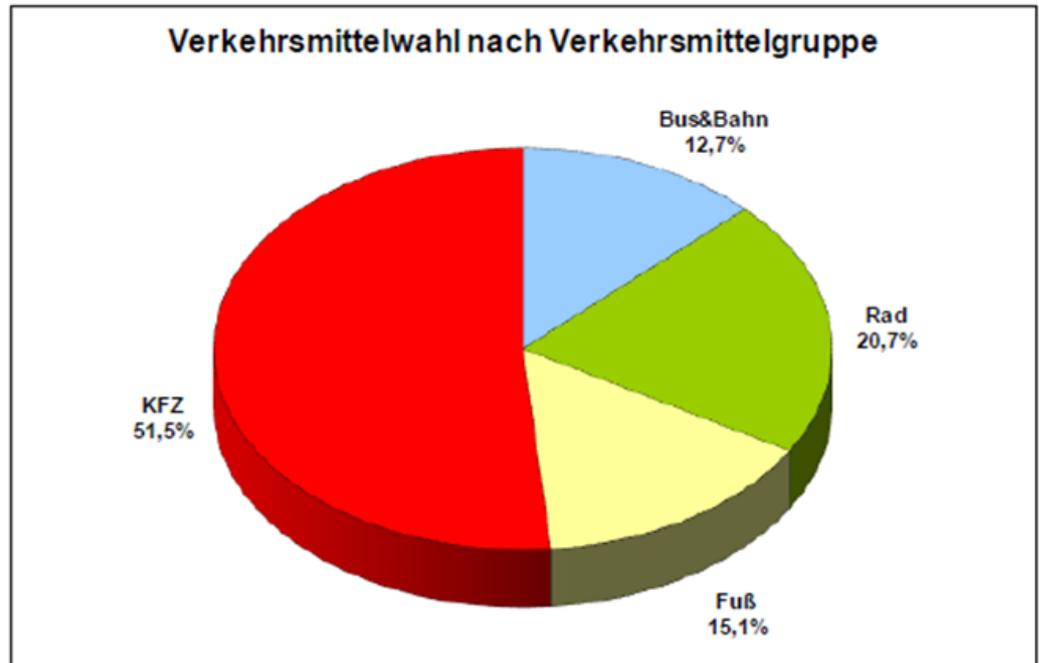
2.4 Verkehrsnachfrage

2.4.1 Nachfrage der unterschiedlichen Verkehrsmittel (Modal Split)

2017 wurde eine Mobilitätsbefragung in Krefeld durchgeführt¹¹. Ergebnisse hieraus konnten für die Erstellung des Nahverkehrsplans genutzt werden, insbesondere auch im Hinblick auf Quell-Ziel-Beziehungen im Gesamtverkehr zwischen den einzelnen Stadtteilen, die die Potenziale für den ÖPNV darstellen.

Die Modal-Split-Auswertung (siehe Abbildung 4) zeigt eine Verteilung der Verkehrsmittelwahl die vergleichbar ist mit anderen Städten ähnlicher Größe.

¹¹ Stadt Krefeld: Modal-Split-Erhebung - Mobilitätsbefragung 2017 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Krefeld; Ingenieurbüro Helmert; Schlussbericht, Aachen, 2017



Quelle: Stadt Krefeld: Mobilitätsbefragung 2017 / S. 32, Abb. 4-14

Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsmittelgruppe (Modal Split)

Knapp über die Hälfte der Wege werden im Kfz-Verkehr durchgeführt, der ÖPNV-Anteil liegt bei knapp 13%.

Im Mobilitätskonzept Krefeld 2030+ (siehe Kapitel 1.2.1) wird ein Vergleich mit anderen Städten aufgeführt¹²:

„Das mehrheitlich genutzte Verkehrsmittel in Krefeld ist mit 51% das Auto (Fahrer und Mitfahrer). Gegenüber einem Anteil von 56% nach MiD¹³ im selben regionalstatistischen Raumtyp in NRW ist der Anteil aber unterdurchschnittlich.

Der Anteil des ÖPNV ist mit 13% gegenüber dem Mittel der nordrheinwestfälischen Regiopolen und Großstädte (12%) etwas überdurchschnittlich. Für eine Straßenbahnstadt ist dieser aber eher niedrig (Duisburg 16%, Düsseldorf 18%, Gelsenkirchen 14%).

Der Radverkehr ist mit 21% an allen Wegen bereits auf einem hohen Niveau. Er liegt deutlich über dem Radverkehrsanteil in anderen nordrheinwestfälischen Regiopolen und Großstädten (10%).

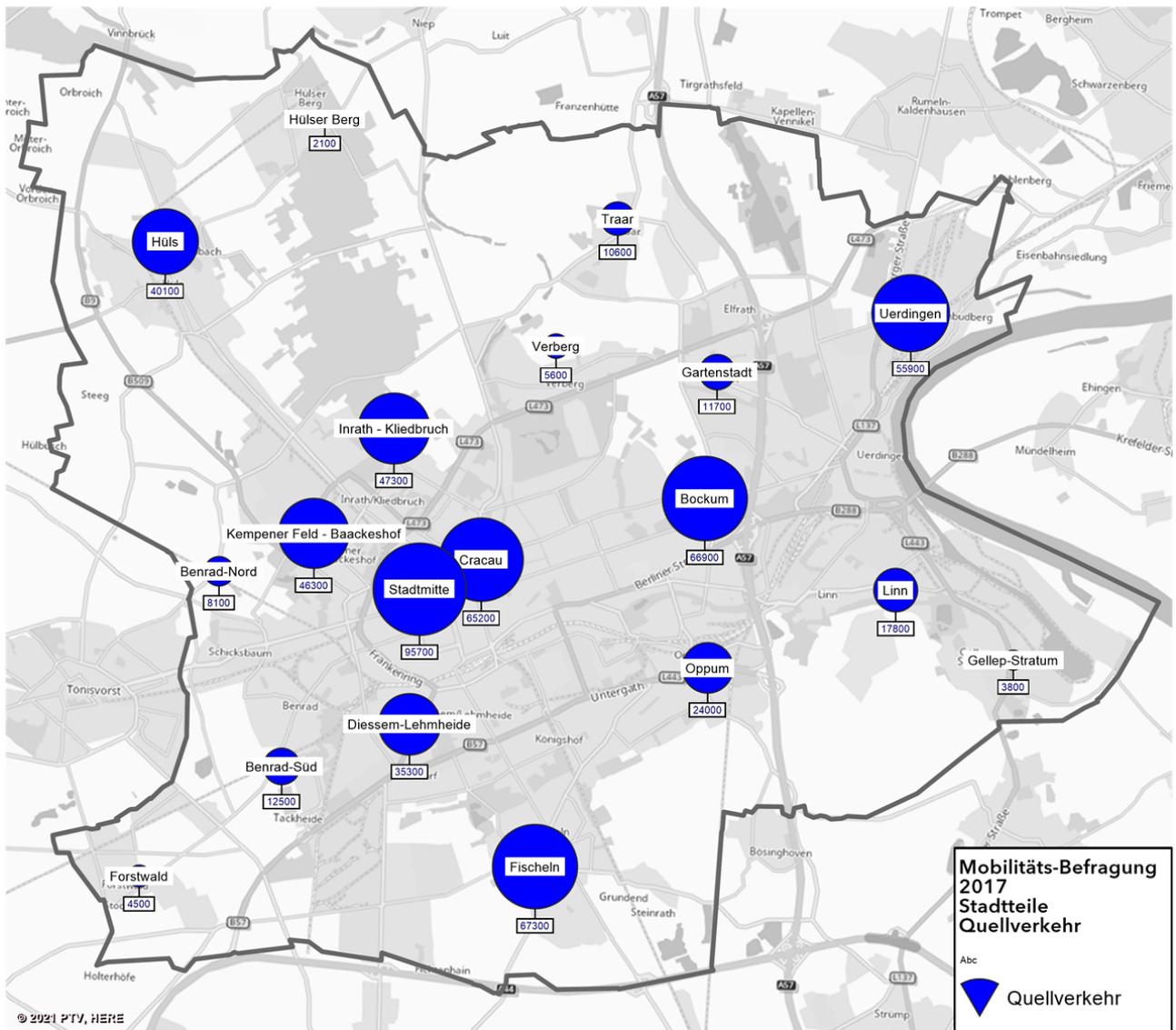
Der Fußverkehrsanteil liegt mit 15% im Vergleich mit anderen Städten im unteren Bereich. Im Mittel der nordrhein-westfälischen Regiopolen und Großstädte liegt der Fußverkehrsanteil bei 22%.“

¹² Mobilitätskonzept für die Stadt Krefeld Bericht Stufe 1, 2019

¹³ MiD: Das Mobilitätskonzept zitiert hier die MiD 2017 (Studie Mobilität in Deutschland des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur), der regionalstatistische Raumtyp Krefelds umfasst „Stadtregion - Regiopolen und Großstadt“

Die Quell-Zielbeziehungen sind stadtteilbezogen ausgewiesen. Somit liegt eine gute Übersicht über den Gesamtverkehr vor, der als Potenzial für den ÖPNV betrachtet wird, allerdings ist die Aggregationsebene im Hinblick auf Linienbetrachtungen eher grob.

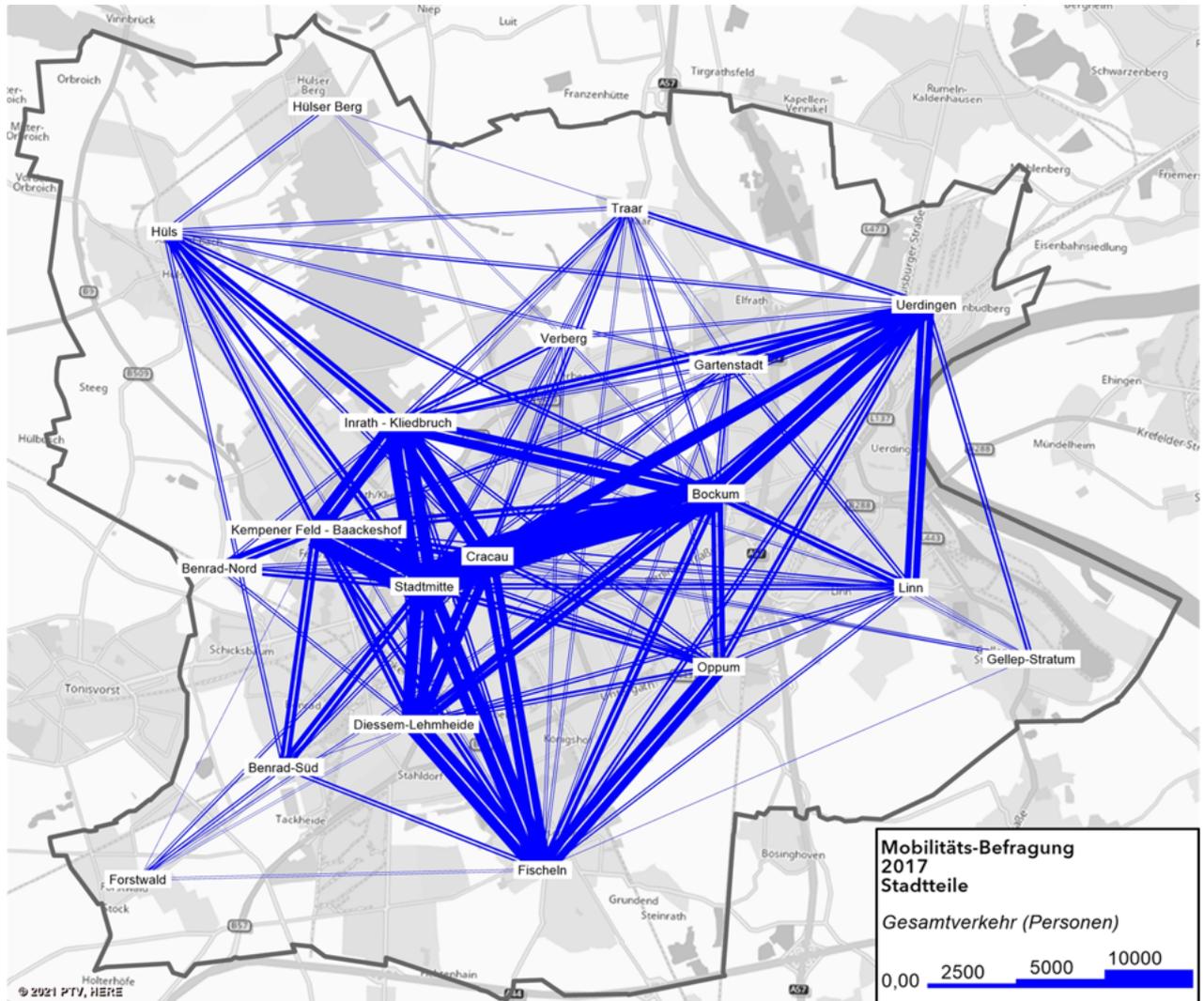
In Abbildung 5 werden die Quellverkehre im Gesamtverkehrsaufkommen für die einzelnen Stadtteile ausgewiesen. Hier zeigen sich die große Anziehungskraft der Innenstadtteile und des großen Stadtteils Uerdingen, aber auch die geringere Verkehrsnachfrage in Traar, Verberg und Gellep-Stratum.



Quelle: Stadt Krefeld: Mobilitätsbefragung 2017 / Darstellung PTV

Abbildung 5: Gesamt-Quellverkehr der Stadtteile in Krefeld

Abbildung 6 zeigt die Quell-Ziel-Beziehungen zwischen den Stadtteilen im Gesamtverkehr. Hier wird deutlich, dass die stärkeren Ströme auf die Innenstadt ausgerichtet sind, zwischen den äußeren Stadtteilen bestehen geringere Nachfrageströme.



Quelle: Stadt Krefeld: Mobilitätsbefragung 2017 / Darstellung PTV

Abbildung 6: Gesamtverkehr Quell-Zielbeziehungen der Stadtteile in Krefeld im Binnenverkehr

2.4.2 Pendler

Aus der Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2019¹⁴ lässt sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendler ermitteln. Krefeld weist mehr Einpendler (ca. 50.000) als Auspendler (ca. 40.000) aus.

Die folgende Tabelle 4 zeigt die Auspendler aus Krefeld. Wichtigstes Pendlerziel ist Düsseldorf mit über 8.000 Pendlern, gefolgt von Duisburg. Die Städte in der Umgebung

¹⁴ Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Ein- und Auspendler nach Gemeinden, Nordrhein-Westfalen, Stichtag 30.06.2019

(Mönchengladbach, Willich, Kempen und Neuss sowie Tönisvorst) sind ebenfalls Pendlerziele mit hohem Aufkommen.

Auspendler nach	Sozialversicherungspflichtige Auspendler (ab 500)
Düsseldorf	8.800
Duisburg	3.200
Mönchengladbach	2.300
Willich	2.300
Kempen	2.000
Neuss	1.700
Tönisvorst	1.700
Meerbusch	1.600
Köln	1.300
Essen	1.100
Viersen	1.100
Moers	1.000
Ratingen	800

Tabelle 4: Auspendler aus Krefeld, 2019 (ab 500 Pendler)

Tabelle 5 zeigt die Einpendler. Hier bestehen besonders starke Verbindungen aus Duisburg und Tönisvorst, etwa gleichauf liegen Kempen, Moers und Willich.

Für Tönisvorst mit nur ca. 30.000 Einwohnern ist die Verbindung nach Krefeld besonders wichtig, hier besteht eine Anbindung über die Straßenbahn 041 an das Krefelder ÖPNV-Netz.

In die anderen wichtigen Auspendlerziele bestehen SPNV-Verbindungen, teilweise mit gut abgestimmten Umsteigeverbindungen (z.B. Moers). Lediglich Willich ist nur mit seinem Ortsteil Anrath an den SPNV und damit an Krefeld angebunden. Vom Hauptort Willich aus erfolgt die Verbindung nach Krefeld über Bus und Straßenbahn.

Einpendler aus	Sozialversicherungspflichtige Einpendler (ab 500)
Duisburg	6.300
Tönisvorst	3.400
Düsseldorf	3.000
Kempen	2.600
Moers	2.600
Willich	2.600
Mönchengladbach	2.500
Viersen	1.500
Meerbusch	1.400
Essen	1.100
Neuss	1.000
Neukirchen-Vluyn	900
Grefrath	800
Kamp-Lintfort	800
Kerken	700
Nettetal	700
Geldern	600
Köln	600
Mülheim an der Ruhr	600
Oberhausen	600

Tabelle 5: Einpendler nach Krefeld, 2019 (ab 500 Pendler)

3 Schwachstellenanalyse und Bewertung

Um die Ziele hinsichtlich Verkehrswende und Klimaschutz weiterzuverfolgen, werden die Vorschläge aus dem Mobilitätskonzept aufgenommen und geprüft, soweit sie den ÖPNV betreffen (siehe hierzu Kapitel 6). Hierzu ist jedoch ein enges Zusammenwirken von Stadtplanung, Verkehrsplanung für den motorisierten Individualverkehr und intermodaler Angebote notwendig.

Im Folgenden werden zunächst die Schwachstellen im Stadtgebiet hinsichtlich einer gleichwertigen Bedienung festgestellt.

Im Zuge der Analyse des bestehenden Angebots kann festgestellt werden, dass das ÖPNV-Angebot im Wesentlichen den Ansprüchen an eine gleichwertige Bedienung des Stadtgebiets – abhängig von der jeweiligen Raumstruktur – genügt.

Die Achsen werden vorwiegend durch eng getaktete Straßenbahnfahrten bedient, die sich teilweise überlagern. Der angebotene weitgehende 15-Minuten-Grundtakt erscheint angemessen und wird heute auf der Linie 041 bereits auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Weitere Verstärkungen und Verdichtungen finden sich in der Hauptverkehrszeit vor allem am Morgen.

Die Schwachstellenanalyse wurde auf der Basis des Anforderungsprofils (Kapitel 4) durchgeführt.

3.1 Analyse der Erschließung durch den ÖPNV

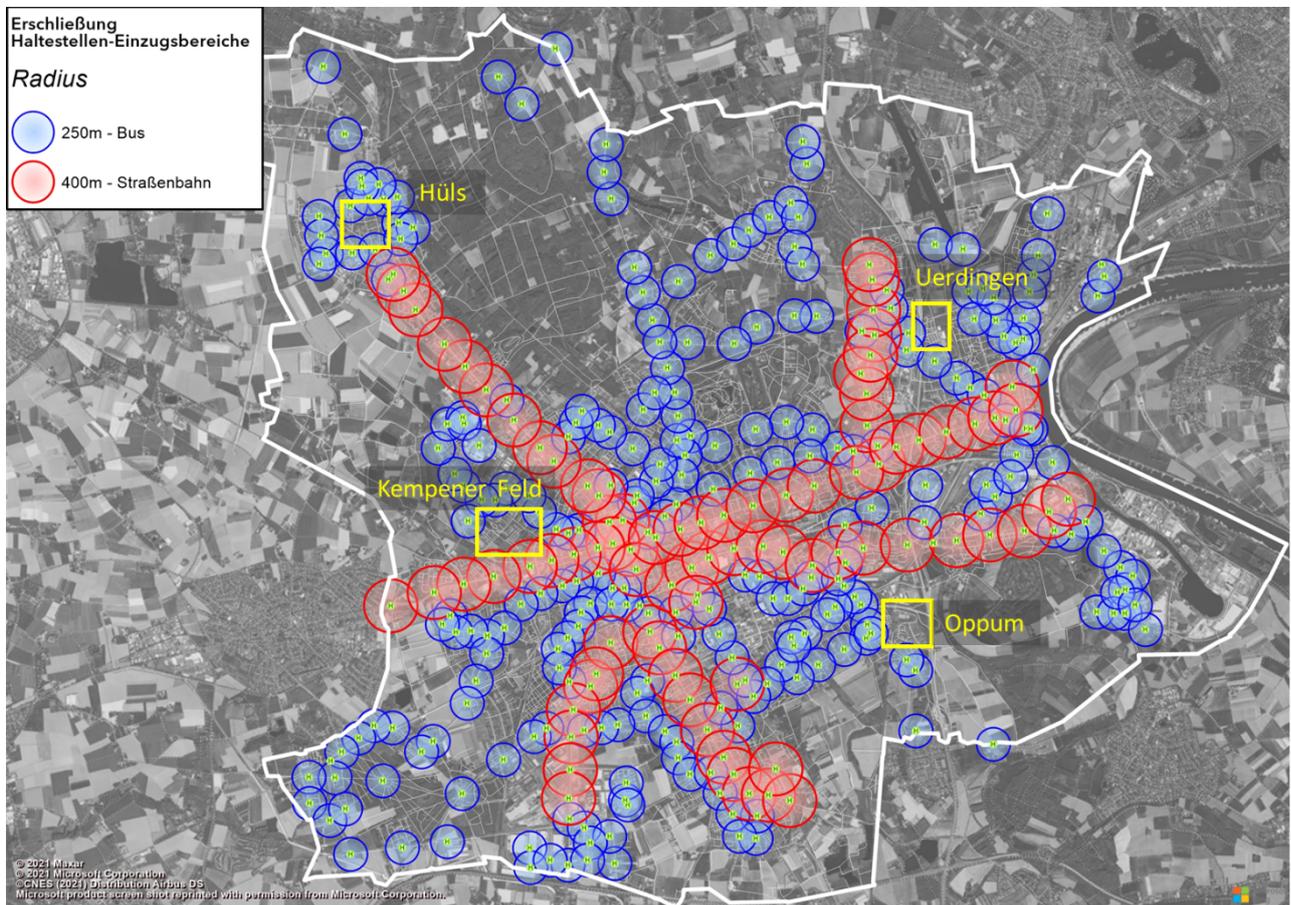
Bei der Analyse der Erschließungsqualität der Haltestellen wurde zum einen die Erschließung der bestehenden Siedlungen und Gewerbegebiete der Stadt geprüft, zum anderen aber auch die Erschließung der sich noch in Planung oder Umsetzung befindlichen Neubaugebiete oder Gewerbegebiete. Hierfür lagen längerfristige Planungen, wie sie im Mobilitätskonzept dargestellt sind vor, aber auch Bebauungspläne für einzelne Wohngebiete, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

Die Stadtteile sind mit den vorgegebenen Haltestelleneinzugsbereichen, die es erlauben, die Haltestelle mit einem angemessenen Fußweg zu erreichen, weitestgehend gut erschlossen.

In einzelnen Bereichen fanden sich kleine Gebiete, die geringfügig weitere Wege aufweisen, jedoch sind nur sehr wenige Einwohner betroffen. Hier konnte anhand der Auswertung der Einwohnerzahl je Hektar an einigen Stellen festgestellt werden, dass keine Schwachstelle besteht.

Die Radien sind mit 250 m bei Erschließung durch den Bus und 400 m bei Erschließung durch die Straßenbahn vergleichsweise engmaschig, sodass sehr kleine Erschließungslücken keinen Handlungsbedarf erzeugen.

Dies wird aus der Darstellung in Abbildung 7 deutlich, in der die Haltestelleneinzugsradien sowie die festgestellten Erschließungslücken dargestellt sind. Sie werden in Kapitel 6 im Einzelnen erläutert.

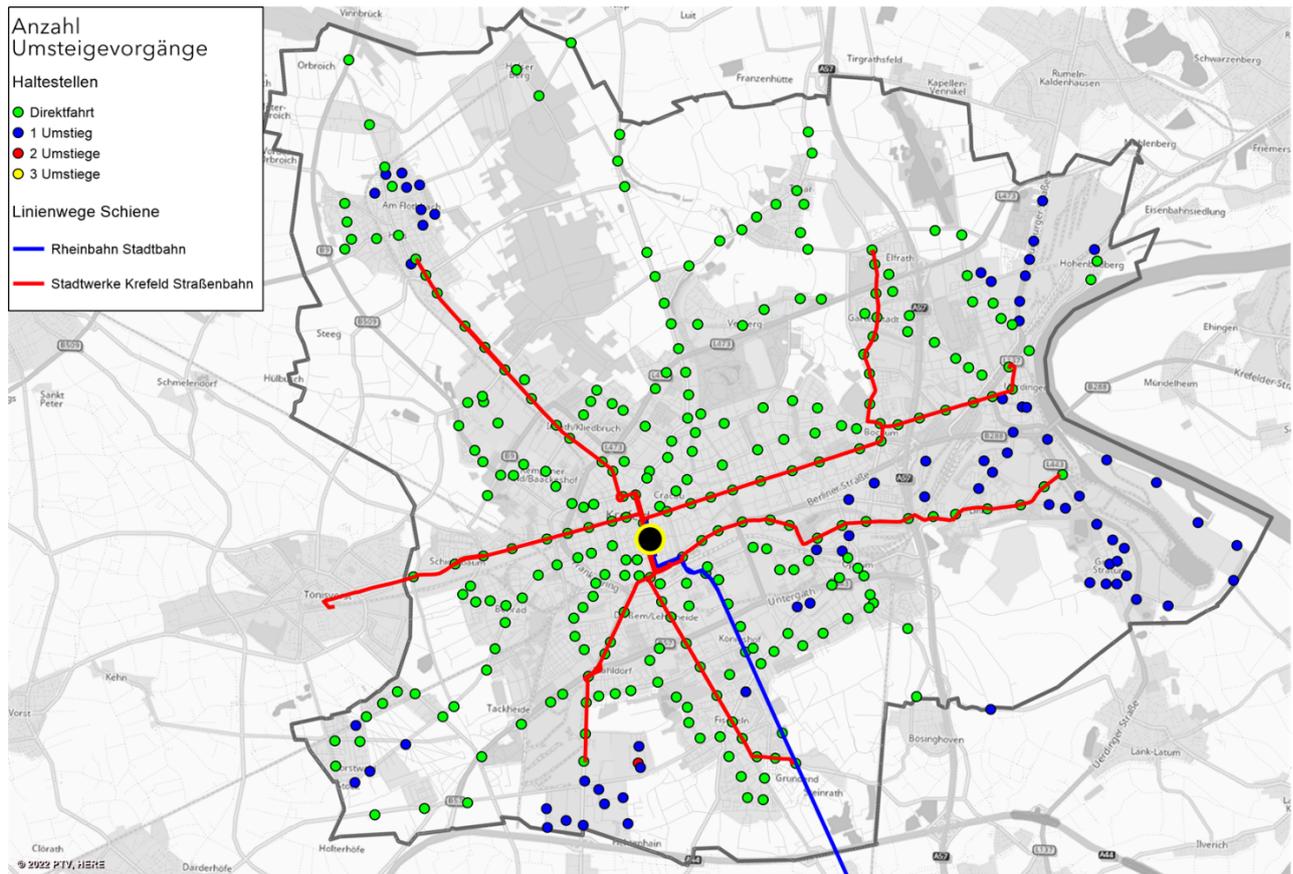


Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 7: Analyse Einzugsradien der Haltestellen und Erschließungslücken

3.2 Analyse der Umsteigenotwendigkeit zur Innenstadt und den Zentren

Für die Umsteigenotwendigkeiten wurde für die Innenstadt und die einzelnen Stadtteilzentren analysiert, wie sich die Bedingungen zum Erreichen des übrigen Stadtgebiets Montag-Freitag vormittags darstellen. Abbildung 8 zeigt die Auswertungen ausgehend der Innenstadt / Rheinstraße. Es zeigt sich, dass aus keinem Stadtgebiet mehr als ein Umstieg notwendig ist, um die Innenstadt zu erreichen. Ein Umsteigevorgang ist nur dort notwendig, wo Zubringer-/Erschließungsbuslinien an die Straßenbahn anbinden, also in Gellep-Stratum und Uerdingen, entlang der Linie 047, in Stahldorf und Hüls. Alle anderen Gebiete sind durch Straßenbahn oder Direktbusse an die Innenstadt angebunden.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 8: Analyse Umsteigehäufigkeit zur Innenstadt (Rheinstraße)

Vergleichbar ausgewertet wurde die notwendige Umsteigehäufigkeit von den Siedlungen zu den jeweiligen Versorgungszentren in Hüls, Fischeln und Uerdingen, die möglichst ohne Umsteigevorgang möglich sein sollte. Dies wird in der Regel erreicht. Ausnahme bildet die Linie 052, die das Zentrum Fischeln nicht bedient, allerdings verkehrt sie stattdessen in die nahegelegene Innenstadt, somit besteht hier kein Handlungsbedarf.

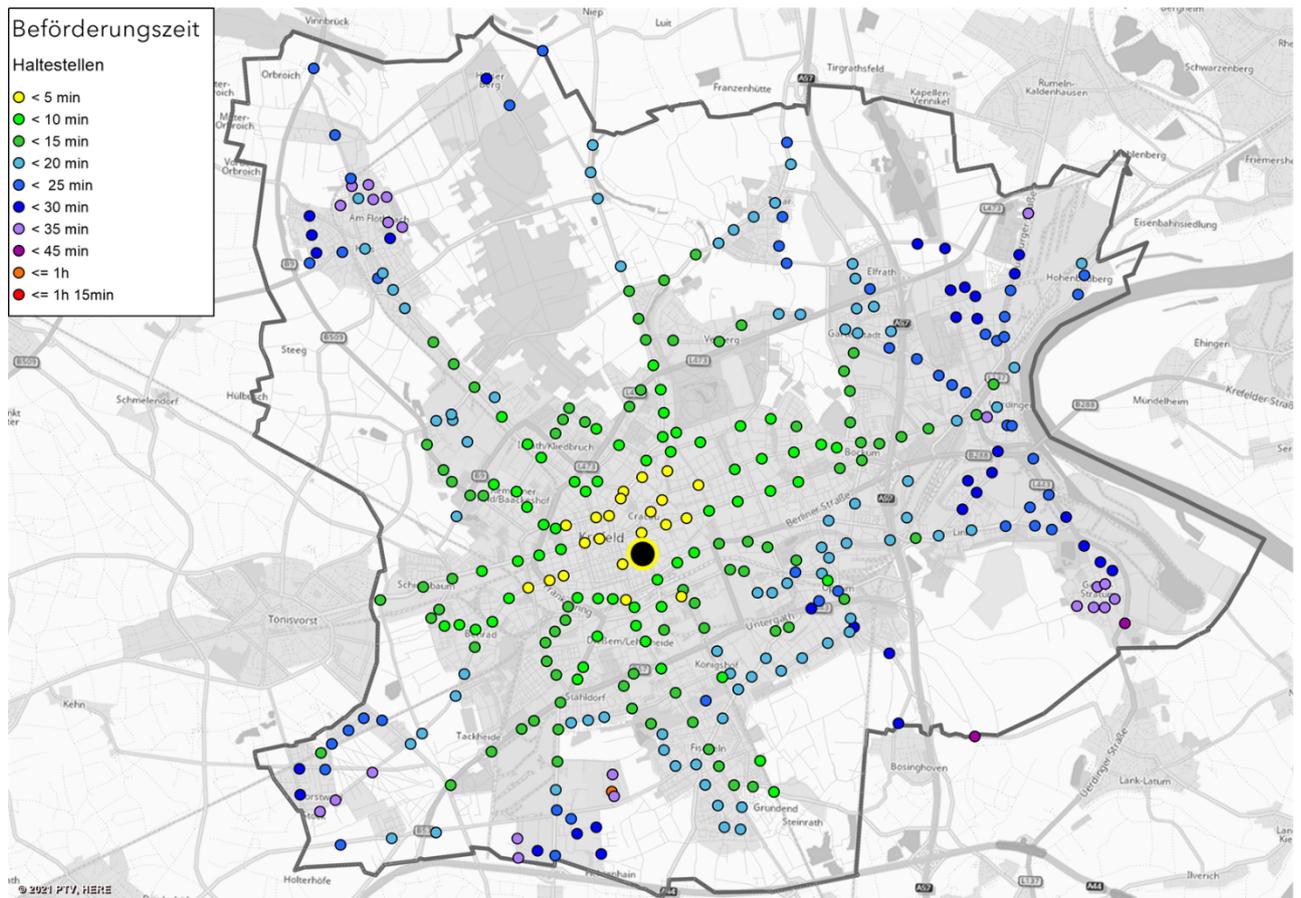
3.3 Analyse der zeitlichen Erreichbarkeit der Innenstadt

Ausgewertet wird die Beförderungszeit, also die Zeit zwischen Einstieg in die Quellhaltestelle und dem Ausstieg an der Zielhaltestelle einschließlich der Zeit, die gegebenenfalls für einen Umstieg gebraucht wird.

Laut Anforderungsprofil soll die Innenstadt von allen Haltestellen der Kernstadt¹⁵ aus innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein und in 30 Minuten von den äußeren Stadtteilen Uerdingen, Linn, Forstwald, Hüls, Hülser Berg und Teilen von Traar.

¹⁵ Die Kernstadt umfasst die Stadtteile Stadtmitte, Kempener Feld/Baackeshof, Inrath/Kliedbruch, Cracau, Dießem/Lehmheide, Benrad-Süd, Benrad-Nord, Hülser Berg, Verberg, Gartenstadt, Bockum, Gellep-Stratum, Oppum, Fischeln und den Großteil von Traar.

Dies wird in allen Stadtteilen erreicht. Kleine Ausnahmen bilden Haltestellen in Hüls, Gellep-Stratum, Fichtenhain und Forstwald, jedoch betrifft dies nur einzelne Haltestellen und die Überschreitung beträgt maximal 5 Minuten. Daher werden hier keine Schwachstellen festgestellt, allerdings sind Beschleunigungsmaßnahmen notwendig, um die Fahrpläne einzuhalten und eventuell sogar Beförderungszeiten zu verkürzen. Ebenso ausgewertet wurde die Beförderungszeit von den Siedlungen zu den jeweiligen Versorgungszentren in Hüls, Fischeln und Uerdingen. Hier soll die Fahrt nicht länger als 15 Minuten dauern, was aus allen Siedlungsbereichen erreicht wird.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 9: Analyse Beförderungszeit zur Innenstadt (Rheinstraße)

3.4 Analyse der Bedienungshäufigkeit

Die Fahrtenhäufigkeit ist den Strukturen der einzelnen Stadtteile angepasst. Aufgrund der radialen oder Durchmesser-Struktur der Linien ergibt sich im Kern eine hohe Bedienungsfrequenz durch die sich überlagernden Linien. Dadurch wird zum einen die Innenstadt als Versorgungszentrum sehr gut bedient, zum andern aber auch die einwohnerstarken Gebiete um die Kernstadt herum.

Vorgaben sind mindestens vier Fahrten pro Stunde in der untersuchten Nebenverkehrszeit vormittags oder nachmittags zwischen den Stadtteilzentren und der Innenstadt.

Vom gesamten Stadtgebiet aus soll die Innenstadt aus mindestens im 30-Minuten-Takt erreicht werden. Auf allen Straßenbahnstrecken wird mindestens ein 15-Minuten-Takt angeboten und eine Umsteigemöglichkeit von den Bussen auf die Straßenbahnen oder eine Direktfahrt in die Innenstadt ist immer gewährleistet. Das heißt jedoch, dass alle Strecken im Stadtgebiet mindestens im 30-Minuten-Takt bedient werden müssen.

In Hülz ist die Bedienungshäufigkeit durch verschiedene Buslinien zwar gegeben, jedoch ist die Taktung nicht überall einheitlich. Die Verlängerung der Straßenbahn würde hier eine Verbesserung bringen, da Hülz das einzige große Stadtteilzentrum ist, das nicht durch die Straßenbahn bedient wird.

Nicht erfüllt wird die Anforderung auf folgenden Strecken, hier werden **Schwachstellen** festgestellt:

- Linienwege der Linie 047 zwischen Bockum – Oppum Fischeln Zentrum und Stahldorf.
- Friedrich-Ebertstraße, die von der Linie 927 nach Rheinhausen bedient wird.

Hier sollen Maßnahmen geprüft werden, die eine Verdichtung ermöglichen.

Als nachrangige Schwachstellen und daher als Ausnahme von der Erfüllung des Anforderungsprofils sind zu nennen:

- Teile der Linie 047 in Gellep-Stratum, und zwischen Linn und Uerdingen, allerdings sind hier die Wege zu dichter bedienten Strecken nicht weit.
- Andere nur im 60-Minuten-Takt verkehrende Busse werden entweder durch andere Linien verstärkt oder bedienen Gebiete mit sehr geringer Einwohnerdichte, wie Hülser Berg (Linie 060)

Hier besteht kein Handlungsbedarf.

4 Anforderungsprofil

4.1 Rechtlicher Hintergrund und Ziel des Anforderungsprofils

Das Anforderungsprofil wurde in Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2013 unter Zugrundelegung der gesetzlichen Zielvorgaben (vgl. Kapitel 1.1.2 und 1.1.3) sowie unter Berücksichtigung der übergeordneten Planungen und Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 1.1.4 und 1.2) aufbauend auf der Bestandsaufnahme (Kapitel 2) entwickelt. Es ist bei der Genehmigung von Verkehrsdiensten nach § 8 Abs. 3a, § 13 Abs. 2a und 2b PBefG und Basis für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen (vgl. Kapitel 1.1.1 und 1.1.2) zu berücksichtigen.

4.2 Netzcharakter

Im Gebiet der Stadt Krefeld verkehren einerseits Linien, die eine besonders enge Verflechtung aufweisen und als ein zusammengehöriges Netz vorrangig Verkehrsfunktionen für im Stadtgebiet wurzelnde Verkehrsbedürfnisse erfüllen; sie bilden das Netz „Stadtverkehr Krefeld“ (dazu 4.2.1). Das Stadtgebiet wird ferner von Verkehrsdiensten bedient, deren Verkehrsfunktion vorrangig in der Verbindung des Stadtgebiets mit anderen Räumen dienen und daher nicht zum Netz „Stadtverkehr Krefeld“ zählen. Mit Blick auf die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsversorgung für die städtischen Verkehrsbedürfnisse bildet der „Stadtverkehr Krefeld“ aus den in Kapitel 4.2.1 genannten Gründen eine Gesamtleistung i.S.v. § 8a Abs. 2 PBefG bzw. ein Linienbündel i.S.v. § 9 Abs. 2 PBefG.

4.2.1 Stadtverkehr Krefeld

Bei der Frage, inwieweit Linien einem Linienbündel zugeordnet werden können, sind die verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der Linien sowie die Möglichkeit der integrierten Bedienung auch im Hinblick auf alle Aspekte des Fahrgastkomforts zu beachten.

In städtischen Verkehrsräumen wie dem der Stadt Krefeld sind zum Zuschnitt von Linienbündeln neben räumlichen Kriterien vor allem auch betriebliche, verkehrliche und wirtschaftliche Kriterien heranzuziehen, unter anderem gehören dazu

Stadtstrukturelle Kriterien:

- Grenzen der Stadt und der Stadtteile
- verkehrliche Orientierungen der Bevölkerung

Verkehrliche Kriterien:

- Liniennetz- und Verknüpfungssystematik vor allem zwischen Bussen und Straßenbahnen

- ÖPNV-Nachfragestrukturen und deren Potenziale
- verkehrliche Funktionen und Aufgaben der Linien (Haupt-/ Zubringerlinien, insbesondere im Straßenbahn- und zubringenden Busnetz)

Wirtschaftliche / betriebliche Kriterien:

- Wirtschaftlichkeit einzelner Linien
- Betriebsplanerische Aspekte (Umlauf-, Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung)
- Querausgleich zwischen starken und schwachen Linien

Kriterien der integrierten Bedienung:

- Regie-, Organisations- und Koordinationsaufwand
- Kundenservice
- Marketing

Die Zusammengehörigkeit der Linien ist bei Stadtverkehren, welche eine flächenhafte Erschließung und eine integrierte Verkehrsbedienung in jeder Hinsicht erfordern, regelmäßig besonders ausgeprägt. Eine Aufteilung des Gesamtnetzes in mehrere Bündel, beispielsweise in Sektoren ist aus folgenden Gründen in Krefeld nicht sinnvoll:

- Die Linienführungen im Netz sind miteinander verschränkt (siehe hierzu detailliert sogleich bei „Netzdefinition“)
- Die unterschiedlichen Verkehrsträger ergänzen sich gegenseitig und sind aufeinander abgestimmt. Der Busverkehr dient vielfach als Zu- und Abbringer zu den Straßenbahnlinien. Erst durch die Kombination verschiedener Verkehrsarten und Linien wird das gesamte Stadtgebiet erschlossen.
- Die Mehrzahl der Linien erschließt den Verkehrsraum als Durchmesserlinien. Sie befahren auf vielen Strecken gemeinsame Abschnitte mit einem gemeinsamen Streckontakt.
- Die wechselseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Einzellinien und Verkehrsarten können durch einen einzelnen Betreiber eines integrierten Gesamtnetzes besser gehandhabt und die Verkehre aufeinander abgestimmt werden.
- Die Linien weisen unterschiedlich starke Auslastungen auf, so dass die Zusammenfassung eine Querfinanzierung ertragsschwacher Linien durch ertragsstarke Linien erlaubt.
- Ein integrierter Betreiber ist bei betrieblichen Störungen in der Lage, ein übergreifendes, die Stadt und ihre Verkehrsbedürfnisse insgesamt in den Blick nehmendes, Störungsmanagement zu betreiben.
- Der einheitliche Betreiber kann zudem Synergien bei der Nutzung betrieblicher Infrastruktur heben, zum Beispiel, weil nur eine zentrale Leitstelle erforderlich ist, weniger Betriebshöfe erforderlich sind etc.

- Darüber hinaus ermöglicht der einheitliche Betrieb personelle Synergien durch einen flexiblen Einsatz des Personals potenziell im gesamten Stadtgebiet.
- Die Integration des Marketings, der Information, der technischen Ausstattung und des sonstigen Fahrgastkomforts bedürfte aufwändiger Koordination.
- Dadurch, dass nur ein einzelnes Verkehrsunternehmen die gesamte Stadt bedient, kann den Fahrgästen ein einheitliches Gesamtprodukt angeboten werden.
- Durch das integrierte Gesamtnetz haben die Kunden, die häufig einheitliche Wegeketten zurücklegen, einen einheitlichen Ansprechpartner zur Verfügung. Widersprüchliche Informationen oder Reibungsverluste bei Anbieterwechseln werden so vermieden. Kundenzentren und Verkaufsstellen decken in ihrem Leistungsspektrum den gesamten Stadtverkehr ab.
- Der administrative Aufwand der Stadt Krefeld wird minimiert.

Netzdefinition

Der Erhalt des Gesamtnetzes, bestehend aus den von der SWK betriebenen Straßenbahn- und Buslinien als ein Linienbündel ist aufgrund der genannten Kriterien und nach Abwägung der Alternativen für den Stadtverkehr Krefeld die vorteilhafteste Lösung zur Erreichung der Ziele des § 8 PBefG.

Das städtische Straßenbahn- und Busliniennetz in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Krefeld soll weiterhin in einem Gesamtnetz und damit in einem Vergabeprozess gebündelt werden. Dieses Linienbündel umfasst somit folgende Bus- und Straßenbahnlinien.

- **Straßenbahnlinien 041, 042, 043, 044:**
 - Die Linien bilden die Hauptachsen auf dem städtischen Netz und verbinden die einwohnerstärksten Stadtviertel miteinander und mit der Innenstadt.
- **Buslinie 051 im Stadtgebiet als Ergänzung zur Straßenbahn:**
 - Die Radiallinie verkehrt ausschließlich auf dem Stadtgebiet und ergänzt das städtische Straßenbahnnetz auf einer weniger dicht besiedelten Achse, entlang derer sie die Verbindung zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof direkt herstellt. Dort ist sie an das Straßenbahnnetz angeschlossen.
- **Buslinien im Stadtgebiet als Zubringer zur Straßenbahn: 045, 047, 049, 058, 059, 060, 061:**
 - Die Linien verkehren ausschließlich auf dem Stadtgebiet und ergänzen das städtische Straßenbahnnetz, sie erschließen die Außenbereiche und zwischen den Straßenbahnachsen gelegene Bereiche und binden an die Umsteigehaltstellen des Straßenbahnnetzes an. Hier entsteht ein hoher integrativer Aufwand der Fahrplanerstellung und Abstimmung im Alltagsbetrieb, der durch den Betrieb gemeinsam mit den Straßenbahnen optimiert erbracht werden kann.
- **Durchmesserlinien mit Verbindungsfunktion in umliegende Orte: 052, 054, 057, 069:**

Nachtverkehr

Die Nachtlinien verkehren im Wesentlichen bis zum Ende der Betriebszeiten der Straßenbahnen und sind an unterschiedlichen Umsteigepunkten mit diesen verbunden. Die Linienwege der Nachtlinien erschließen die gleichen Räume wie die Taglinien, beschränken sich jedoch auf die nachfragestärkeren Linienäste und Strecken. So entsprechen die Nachtlinien folgenden Taglinien in den Hauptfunktionen:

- NE5: Linien 051 / 054 Innenstadt - Forstwald
- NE6: Linien 052 / 057 Moers – Innenstadt – Oppum – Meerbusch-Bösinghoven
- NE7: Linie 057 Kempener Feld - Innenstadt
- NE8: Linien 060/061: Innenstadt - Fischeln / Linie 058: Elfrath – Uerdingen – Verberg – Innenstadt – Lehmheide – Fischeln
- NE10: Linien 055/056 Edelstahlwerk Tor 3 - Willich
- NE27: Linie 927 Innenstadt - Rheinhausen

Die Nachtlinien sind daher eng mit den Taglinien verbunden, sowohl in Ihrer Ausrichtung auf Straßenbahnen als auch durch gleiche Haltestellen und den damit verbundenen Anforderungen an die Integration von Informationen, Störungs- und Baustellenmanagement sowie Haltestelleninfrastruktur. Der Einsatz von Personal und Fahrzeugen auf den Linien, die denen des Tagverkehrs gleichen, dient einem wirtschaftlichen Betrieb. Zudem kann der Übergang vom Tag- zum Nachtverkehr bruchlos geschehen.

On-demand-Angebot „mein SWCAR“

Im Abend- und Nachtverkehr wird der Linienverkehr durch ein On Demand System ergänzt, das als Linienverkehr nach PBefG §42 (zukünftig voraussichtlich PBefG §44) jeden Tag zwischen 18:00 Uhr und 01:00 nachts angeboten wird (Freitag, Samstag und vor Feiertagen auch bis 04:00 Uhr). Dieses ergänzt das Linienkonzept aus Busverkehr und Straßenbahnen, ohne diese zu kannibalisieren. Daher ist die Koordination gemeinsam mit den Linienverkehren für ein in sich schlüssiges Konzept sinnvoll.

Fazit

Die vorgenannten Linien weisen übereinstimmende Qualitäten auf, sind hinsichtlich ihrer möglichst wirtschaftlichen Gestaltung sinnvoll aufeinander abgestimmt. Zudem dient ihr gemeinsamer Betrieb einer hohen Integrität der Organisation von Informationsmedien, Störungs- und Beschwerdemanagement sowie eines einheitlichen Marketings.

Sinnvoll ist die Ergänzung durch intermodale Angebote, die ebenfalls von SWK koordiniert werden, um Kannibalisierung des ÖPNV-Angebots zu verhindern und ein abgestimmtes System zu gewährleisten.

4.2.2 Linien in der Stadt Krefeld ohne Integration in das Netz Stadtverkehr

► Linien U70 / U76 (Rheinbahn Stadtbahn)

Die Linien verbinden das Verkehrsnetz der Landeshauptstadt Düsseldorf und dienen daher stärker dem Verkehr zwischen den Zentren als dem innerstädtischen und einbrechenden Verkehr aus dem direkten Umland von Krefeld. Umsteigevorgänge auf die städtischen Linien finden nur an wenigen Punkten statt, die Abstimmung ist daher problemlos möglich.

► Linien 076, 077, 079 (BVR)

Die Linien gehören zum Regionalverkehr und verbinden auch weiter entfernte Ziele in den umgebenden Landkreisen (Kerken, Rheurdt, Kamp-Lintfort) und die dazwischenliegenden Orte mit Krefeld. Soweit die Verkehre nicht konkrete Ziele wie den Hauptbahnhof anfahren, sind sie am Umsteigepunkt der Straßenbahnlinie 044 an das städtische Netz anzubinden.

► Linie 831 (Rheinbahn Bus)

Die Linie führt vom Umsteigeknoten Haus Meer (Meerbusch Büberich) nach Uerdingen und ist außerhalb von Krefeld verkehrlich eng mit der U70/U76 verbunden. In Uerdingen nimmt sie auch innerstädtische Verbindungen in Krefeld wahr, stellt jedoch eine wichtige Verbindung der Gewerbe- und Industriegebiete in Uerdingen sowie des Stadtteiles Gellep-Stratum nach Meerbusch / Düsseldorf dar.

► Linien 839 Gemeinschaftskonzession von Rheinbahn und SWK, SB80 (NIAG)

Die Linien tangieren das Stadtgebiet nur auf einem kurzen Linienabschnitt. Die Linie SB80 dient der Verbindung zwischen Moers und ausschließlich dem Gewerbegebiet in Uerdingen mit Anbindung an den Bahnhof und „Am Röttgen“. Die Linie 839 fährt in Krefeld nur die Haltestelle Geismühle an.

► Linie 941 und seit 2021 Linie 925 DVG

Die Linie 941 führt von Duisburg lediglich ins Zentrum von Uerdingen und hat damit ihren Schwerpunkt in Duisburg, die Linie 925 wurde 2021 neu eingeführt und tangiert Krefeld ohne Halt.

4.3 Bedienungsqualität – Mindestanforderungen

Die im Folgenden aufgeführten Mindestanforderungen gelten für alle Linien im Krefelder Stadtgebiet. In der Regel sind dies die Linien die unter Kapitel 4.2.1 genannten Linien des Krefelder Stadtverkehrs. Für die unter Kapitel 4.2.2 genannten Linien ohne Integration in den Stadtverkehr gelten die Vorgaben im Anforderungsprofil, soweit sie dazu dienen, Aufgaben der Bedienung und Verbindung im städtischen Netz wahrzunehmen. Dies gilt zum Beispiel für die Linien U70 / U76 oder die Buslinien 831 als Tangentialbedienung in Krefeld Uerdingen. Diese Linien können aufgrund ihrer Aufgaben außerhalb der Stadt Krefeld abweichende Taktungen oder Betriebszeiten aufweisen, sollen aber dazu geeignet sein, den Stadtverkehr in Krefeld sinnvoll zu ergänzen.

Die Qualität der Bedienung, also die gute fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen, eine verlässlich getaktete Bedienung und eine schnelles und möglichst direktes Erreichen der Ziele ist notwendig, um die Ziele des Klimaschutzkonzeptes (Kapitel 1.2.2) zu erreichen. Auch wenn sich eine deutliche Steigerung des Anteils der ÖPNV-Fahrten am Gesamtverkehr allein durch ÖPNV-Maßnahmen nicht erreichen lässt, muss der ÖPNV doch ein attraktives Angebot bieten, wenn er im Gesamtkonzept des Umweltverbundes eine hochwertige und attraktive Alternative zum Pkw darstellen soll.

4.3.1 Verkehrs- und Betriebszeiten

Die Verkehrszeiten umfassen die Zeiten an den Wochentagen, in denen mit unterschiedlicher Gesamtverkehrsnachfrage gerechnet werden kann.

Verkehrszeiten

Die Verkehrszeiten sind wie folgt definiert:

- Hauptverkehrszeit (HVZ):
 - Mo.-Fr. 06:00 – 08:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr
- Nebenverkehrszeit: (NVZ):
 - Mo.-Fr. 08:00 bis 15:00 Uhr,
 - Sa: 08:00 – 18:00 Uhr
- Schwachverkehrszeit (SVZ):
 - Mo-Fr: vor 06:00 Uhr und nach 19:00 Uhr
 - Sa: vor 08:00 Uhr und nach 18:00 Uhr
 - So: ganztags
- Nachtverkehr (bezogen auf Nachtbuslinien): täglich nach 22:00 Uhr, Wochenende ausgedehnt (siehe Liniensteckbriefe im Anhang)

Betriebszeiten

Die Betriebszeiten umfassen die Zeiten an den Wochentagen, zu denen ein ÖPNV-Angebot besteht. Sie orientieren sich an den Verkehrszeiten, wobei in Krefeld in Haupt- und Nebenverkehrszeit bei den meisten Linien ein durchgängiges, einheitlich getaktetes Angebot besteht. Für die einzelnen Linien kann sich dies jedoch unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Funktion unterscheiden. Daher sind die Betriebszeiten für die einzelnen Linien konkret in den Liniensteckbriefen im Anhang (siehe Kapitel 8.2) definiert.

4.3.2 Bedienungshäufigkeit / Taktung

Die vertaktete Bedienung auf den ÖPNV-Linien ist in Krefeld Standard und Voraussetzung für ein attraktives Angebot, das dem Fahrgast den Vorteil einer guten Merkbarkeit der Abfahrtszeiten und eine hohe Verlässlichkeit bietet. Dies dient den Zielen des

Klimaschutzkonzeptes (Kapitel 1.2.2), den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Zur Festlegung und zur Analyse der Taktungen gelten Montag-Freitag nach der morgendlichen Hauptverkehrszeit (also in der Nebenverkehrszeit) folgende Grundtakte:

- Straßenbahnen: 15-Minuten-Grundtakt, die Linie 041 verkehrt im 10-Minuten-Grundtakt (in den Ferien im 15-Minuten-Takt)
- Busse: Nachfrageangepasst in der 15-/30-/60-Minuten-Taktfamilie. Durch Überlagerungen entstehen Verdichtungen.
- Keine Strecke in Gebieten mit überwiegender Wohn- und Gewerbenutzung soll weniger dicht als im 30-Minuten-Takt bedient werden.

Die Betriebszeiten, die Taktung und deren zeitliche Verteilung auch für die Haupt- und Schwachverkehrszeiten und die Wochenenden sind für die einzelnen Linien den Liniensteckbriefen im Anhang (siehe Kapitel 8.2) zu entnehmen.

4.3.3 Anschlussqualität

An wichtigen Umsteigepunkten (Verknüpfungen vor allem von Bus und Schiene) bestehen abgestimmte Anschlussverbindungen. An den in Tabelle 6 dargestellten Umsteigehaltestellen sind die beschriebenen Abstimmungen einzuhalten.

Haltestelle	Anschluss zwischen den Linien	Besonderheiten
Meerbusch Haus Meer U	831 / 839 ⇔ U76	
Krefeld Rheinstraße		Hauptumsteigepunkt in der Innenstadt
Krefeld Hbf	Umstieg auf RE/RB, Bus, Straßenbahn	Umsteigepunkt am Hauptbahnhof
Krefeld Steeger Dyk	045 / 049 ⇔ 044	
Tönisvorst Wilhelmplatz	062 / 064 / 068 ⇔ 041	
Krefeld Uerdingen Bf	RE/RB ⇔ 043 ⇔ 058 / 831 / 927 / 941 / NE 8 / NE 27	
Krefeld Edelstahlwerk Tor 3	047 / 053 / 055 / 056 ⇔ 042 NE 10 ⇔ 042	
Krefeld Oppum Bf	047 / 057 ⇔ RB33, RB35, RE 10	
Krefeld Elfrather Mühle	058 ⇔ 042	
Krefeld Grundend	060 / 061 ⇔ U76 ⇔ 041	
Krefeld Am Röttgen	058 ⇔ 059	Anschluss nur am Samstagnachmittag und Sonntag
Krefeld Rheinhafen	044 ⇔ 831	

Haltestelle	Anschluss zwischen den Linien	Besonderheiten
Zubringerlinien zu SPNV-Verknüpfungspunkten außerhalb Krefelds:		
Duisburg-Rheinhausen Bf	927 ⇔ RB31 / RB33 / RB35 / RE42	
Kempen Bf	068 / 069 ⇔ RE10	
Willich Anrath Bf	054 ⇔ RB33 / RB35	
Düsseldorf Hbf	U70 / U76 ⇔ Nahverkehr/Fernverkehr	

Ausnahme: Die Linien U70/U76, 831 und 839 sind aufgrund übergeordneter Anschlüsse in Meerbusch und Düsseldorf von der Wartepflicht ausgenommen.

Tabelle 6: Wichtige Umsteigehaltstellen

Die Umsteigewartezeiten sollen bei Umstieg von Bus auf Bus oder Bus auf Straßenbahn 10 Minuten nicht überschreiten. Anzustreben sind Umsteigezeiten von 2-5 Minuten. Bei Umsteigevorgängen an Bahnhöfen sind entsprechend den notwendigen Fußwegen längere Umsteigezeiten vorzusehen. Im Falle von kurzen Verspätungen sollen Anschlussbusse bis zu 2 Minuten warten, soweit die nicht anderen vorrangigen Bindungen der Linie entgegenstehen.

Es wurde für die Verkehre der SWK eine Pünktlichkeitsgarantie eingeführt: Wird die Zielhaltestelle mehr als 10 Minuten verspätet erreicht, wird der Fahrpreis zurückerstattet. Für Linien der Rheinbahn ist die NRW und VRR Mobilitätsgarantie anzuwenden.

Es sind Anschlüsse von Straßenbahnen auf Busse definiert, die erreicht werden müssen, andernfalls erstatten die Verkehrsunternehmen anfallende Taxikosten bis zur Zielhaltestelle (Tabelle 7):

Von Straßenbahn	Auf Buslinie	An Haltestelle	In Richtung
041 KR-Fischeln - Krefeld Hbf - Tönisvorst-St. Tönis	062	Tönisvorst Wilhelmplatz	Grefrath Bergerplatz
042 Stahldorf - Krefeld Hbf - Bockum - Gartenstadt - Elfrath	053	Edelstahlwerk Tor 3	Willich
	055	Edelstahlwerk Tor 3	Willich Knickelsdorf
	056	Edelstahlwerk Tor 3	Willich Münchheide -Neersen Am Schloß
044 KR-Hüls - Krefeld Hbf - Linn - KR-Rheinhafen	045 + 049	Steege Dyk	Hüls Krankenhaus

Tabelle 7: Umsteigehaltstellen mit Pünktlichkeitsgarantie

4.3.4 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen – Erschließung

Siedlungsflächen gelten als erschlossen, wenn die dargestellten Richtwerte (Tabelle 8) bezüglich der Luftlinienentfernungen zu den Haltestellen nicht überschritten werden.

In randlichen Bereichen des Stadtgebietes besteht Wohnbebauung, mit Einzelhäusern oder sehr kleinen geschlossenen Flächen. Soweit diese sehr geringe Einwohnerdichten aufweisen (beispielsweise unter 40 Einwohner pro Hektar (siehe hierzu auch Abbildung 1, S.21) gelten diese auch bei weiteren Wegen zur Haltestelle als erschlossen, da in vielen Fällen im Linienverkehr eine Erschließung nicht möglich ist.

Bei Gewerbegebieten ist die Erschließung im Einzelfall zu entscheiden, da hier die Notwendigkeit einer Anbindung für Versorgungswege oder Wege zur Arbeit von vielen Faktoren abhängt wie die Verfügbarkeit von Parkmöglichkeiten, das Vorhandensein von Werksbussen, Beschäftigtenzahlen, etc.

Folgende Radien sollen eingehalten werden, kleine Überschreitungen sind je nach Länge des real notwendigen Fußwegs in Randbereichen möglich:

Verkehrssystem	Radius
Bus	250 m
Straßenbahn/Stadtbahn	400 m
SPNV (RE/RB)	1.000 m

Tabelle 8: Radien Haltestelleneinzugsbereiche

4.3.5 Zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele (Beförderungszeit)

Um möglichst kurze Reisezeiten für die Fahrgäste zu gewährleisten, werden Beförderungszeiten als Mindeststandard definiert. Sie geben die Zeit an, die ein Fahrgast benötigt, um von seiner Starthaltestelle zu seiner Zielhaltestelle zu kommen, einschließlich möglicher Umsteigezeiten. Zu- und Abgangszeiten von und zur Haltestelle sind dabei nicht einbezogen, da sie für jeden Fahrgast variieren und von der Erschließung abhängig sind.

Die Beförderungszeiten umfassen die Erreichbarkeit der Innenstadt von allen Haltestellen im Stadtgebiet sowie die Erreichbarkeit der Versorgungszentren in den Stadtteilen. Die dargestellten Zeiten sind die zulässige Höchstdauer, die für die Beförderung für alle Haltestellen einzuhalten sind. Ausnahmen können für stadtrandnahe Haltestellen eingeräumt werden, falls die Einführung einer nachfrageorientierte Bedienung dies notwendig macht. Die zulässige Höchstdauer der Fahrt ist für unterschiedliche Ziele in Tabelle 9 definiert.

Ziel	Maximale Beförderungszeit (Einstieg Start bis Ausstieg Ziel)
Innenstadt – von allen Haltestellen der Kernstadt aus (Stadtmitte, Kempener Feld/Baackeshof, Inrath/Kliedbruch, Cracau, Dießem/Lehmheide, Benrad-Süd, Benrad-Nord, Hülser Berg, Verberg, Gartenstadt, Bockum, Gellep-Stratum, Oppum, Fischeln und den Großteil von Traar)	15 min
Innenstadt – von allen Haltestellen der äußeren Stadtteile aus (Uerdingen, Linn, Forstwald, Hüls, Hülser Berg, Teile von Traar)	30 min
Versorgungszentren der Stadtzentren vom jeweiligen Stadtteil aus	15 min

Begründete Ausnahmen sind zulässig für einzelne Haltestellen am Stadtrand, die aufgrund ihrer Entfernung zur Innenstadt höhere Fahrzeiten bedingen.
Ebenso sind Ausnahmen für einzelne Haltestellen zulässig, wenn durch die Linien die Innenstadt schneller erreicht wird als das zugehörige Stadtteilzentrum (Beispiel Haltestellen der Linie 052 in Fischeln).

Tabelle 9: Maximale Beförderungszeiten

4.3.6 Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen

Fahrten mit dem ÖPNV sollten möglichst direkt sein. Dies ist in Krefeld zumeist gewährleistet, da die Linien in der Regel die Innenstadt anfahren und häufig Durchmesser- oder Radiallinien sind. Ein Umstieg ist jedoch immer dann sinnvoll, wenn eine Buslinie genutzt wird, die als Zubringer zur Straßenbahn oder zu einem der Bahnhöfe dient.

Die maximale Zahl der zulässigen Umsteigevorgänge umfasst die Erreichbarkeit der Innenstadt von allen Haltestellen im Stadtgebiet sowie die Erreichbarkeit der Versorgungszentren in den Stadtteilen. Sie sind für diese Ziele in Tabelle 10 definiert.

Ziel	Maximal zulässige Zahl der Umsteigevorgänge
Innenstadt – von allen Haltestellen im Stadtgebiet aus	Direktverbindung, Ausnahme Systemwechsel
Versorgungszentren der Stadtzentren vom jeweiligen Stadtteil aus	Direktverbindung, Ausnahme Systemwechsel

Begründete Ausnahmen sind zulässig für die äußeren Ortsteile, wenn die Bedienung durch ein besser an den Bedarf angepasstes System erfolgt, beispielsweise durch ein flexibles System wie „on demand-Bedienung“, ggf. auch in Schwachlastzeiten.

Tabelle 10: Maximal zulässige Umsteigevorgänge

4.4 Beförderungsqualität

Die Beförderungsqualität soll grundsätzlich für das gesamte ÖPNV-Angebot gelten. Soweit Linien unter anderer Aufgabenträgerschaft stehen als der Krefelder (zum Beispiel U70/U76 oder die Buslinien 831, 076, 077, 079, 839, SB80, 941 und 925) gelten die dort festgelegten Mindeststandards des jeweiligen Aufgabenträgers. Allerdings sind im

Krefelder Stadtgebiet die Vorgaben zur Barrierefreiheit und zur Einbindung in Tarif, Vertrieb und Informationsmedien einzuhalten.

Eine hohe Qualität, die eine möglichst barrierefreie Nutzung des ÖPNV erlaubt und Komfort bietet wie eine schnelle Information und Buchung des Tickets, hochwertige Fahrzeuge und Haltestellen und einen guten Service unterstützt die Klimaziele (Kapitel 1.2.2) der Stadt Krefeld durch eine Steigerung der Fahrgastzahlen. Saubere Fahrzeuge mindern zudem langfristig den CO₂-Ausstoß sowie den Verkehrslärm (siehe dazu Ziele des Lärmaktionsplans Kapitel 1.2.3 und des Luftreinhalteplans Kapitel 1.2.5).

4.4.1 Barrierefreie ÖPNV-Bedienung

Im PBefG mit Stand 2013 wird in §8 festgehalten: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Ausnahmen, insbesondere hinsichtlich des Haltestellenausbaus werden in Kapitel 5 definiert. Hinsichtlich der weiteren Merkmale der Barrierefreiheit bei den Fahrzeugen, der Informationsmöglichkeiten, des Vertriebs etc. werden in den unterschiedlichen Kapiteln der Beförderungsqualität Aussagen getroffen.

Grundsätzlich dient die Barrierefreiheit unterschiedlichen Nutzergruppen bei der Nutzung des ÖPNV, dazu gehören zum Beispiel

- Rollstuhlnutzende Fahrgäste
- Rollatornutzende und gehbehinderte Fahrgäste
- Arm- und handbehinderte Fahrgäste
- seheingeschränkte und blinde Fahrgäste
- höreingeschränkte und gehörlose Fahrgäste
- kleinwüchsige Fahrgäste und Kinder
- Fahrgäste mit Kinderwagen / sperrigem Gepäck
- Fahrgäste mit Orientierungsschwierigkeiten, Ortsunkundige
- ältere Fahrgäste

Barrierefreie Fahrzeuge und Fahrplangestaltung

Regelverkehre müssen durchgängig mit barrierefreien Fahrzeugen (siehe Kapitel 4.4.3) durchgeführt werden.

An Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion sollten bei der Fahrplangestaltung längere Wegezeiten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste berücksichtigt werden.

Barrierefreie Haltestellenausstattung

Die Haltestellen erfüllen eine Vielzahl von Aufgaben als Visitenkarte des ÖPNV und zentrale Bausteine in der Fahrkette. Sie sind die Schnittstelle zwischen öffentlichem Raum und dem Fahrzeug als Beförderungsmittel sowie Aufenthalts- oder Warteraum als letzter Informationspunkt vor Fahrtantritt, daher ist ihr barrierefreier Ausbau von besonderer Bedeutung.

Angestrebt werden einheitliche barrierefreie Standards. Die Ausbaupriorität der einzelnen Haltestellen sowie zu den definierten Standards ist in Kapitel 5 dargestellt. Die allgemeinen Ausbaustandards finden sich im Kapitel 4.4.2.

Barrierefreie Fahrgastinformation und Service

Neben den in Kapitel 4.4.4 ausgeführten Anforderungen an die Fahrgastinformation an Haltestellen und im Zusammenhang mit den Fahrzeugen lassen sich weitere allgemeine Anforderungen und Ziele definieren, die im Sinne der Barrierefreiheit sinnvoll sind:

- Bereitstellung aktueller und detaillierter Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und darüberhinausgehende Anschlussverbindungen zur individuellen Planung
- Barrierefreie Informationen über das Internet bzw. über App und per Telefon für blinde und sehbehinderte Menschen
- Leicht verständliche Informationen für Menschen mit Lernbehinderungen und kognitiven Einschränkungen
- Regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals besonders zur Mobilitätsberatung

Standards zur barrierefreien Fahrgastinformation und Service sind im Kapitel 4.4.4 dargestellt.

4.4.2 Haltestellenausstattung

Zuordnung der Bus-, Straßenbahn- und Stadtbahn-Haltestellen

Unabhängig von der Kategorisierung für den barrierefreien Ausbau (Kapitel 5) sollen die Haltestellen hinsichtlich ihrer Funktion als Umsteigehaltestelle oder ihres Fahrgastaufkommens ausgestattet sein.

Es wird in die Haltestellenkategorien I, II, III und IV unterschieden. Die Zuordnung der Haltestellen zu den Kategorien erfolgt anhand der Hauptkriterien Umsteigebedeutung, Fahrgastaufkommen und Umgebungsstruktur. Die folgende Tabelle 11 soll für die Entscheidung als Anhaltswert dienen, letztlich ist die Einschätzung der Funktion der Haltestelle ausschlaggebend.

Kriterien		(I)	(II)	(III)	(IV)
Umsteige- bedeutung	Hoher Umsteiger-Anteil	x	x		
	Mittlerer Umsteiger-Anteil		(x)	x	
	Geringer Umsteiger-Anteil			x	x
Fahrgast- aufkom- men	Sehr hoch	x			
	Hoch – mittel		x	x	
	Mittel (- gering)			x	x
Umgebungs- struktur	Stadtkern (City)	x	x	x	x
	Stadtteilzentrum	x	x	x	x
	Stadtrand / Außenbezirk		x		x
	Gewerbe- /Industriegebiet				x

x Trifft zu (x) Kann zutreffen

Tabelle 11: Kategorisierung der Bus- und Straßenbahnhaltestellen

Ausstattung der Bus- und Straßenbahnhaltstellen		(I)	(II)	(III)	(IV)
Kennzeichnung	H-Schild	x	x	x	x
	Haltestellenname	x	x	x	x
	Liniennummern	x	x	x	x
	Linienziel	x	x	(x)	(x)
	Unternehmenskennzeichen	x	x	x	x
	Produktkennzeichen	x	x	x	x
	Gleis-/ Bussteigbezeichnung (wenn mehr als zwei)	x	(x)	(x)	(x)
	Einheitliche Gestaltung	x	x	x	x
Wartefläche, Ein-/ Ausstieg	Befestigung	x	x	x	x
	Abgrenzung	x	x	x	x
	Lautsprecheranlagen u.a. zur Kundeninformation bei Betriebsstörungen	(x)			
Unterstand	Unterstand (mit transparenten Wänden) in Lastrichtung	x	x	(x)	(x)
	Sitzgelegenheit	x	x	(x)	(x)
	Beleuchtung (Sicherheit) im gesamten Haltestellenbereich	x	x	x	x
	Abfallbehälter	x	x	x	x
	Entwässerung	x	x	x	x
Fahrgastinformation	Aushangfahrplan mit Linienverlauf	x	x	x	x
	Uhr	(x)	(x)	(x)	
	Linienetzplan, evtl. Ausschnitt	x	(x)		
	Tarifinfo	x	x	x	x
	Service-Hinweise (Notruf, Verkaufsstellen)	x	x	x	x
	Haltestellenübersichtsplan	x	(x)		
	Stadtplan, evtl. Ausschnitt, Umgebungsplan	x	(x)		
Fahrkarten	Fahrkartenautomat	(x)			
x Ausstattung an Bus-, Straßenbahnhaltstellen (x) situationsbedingte Ausstattung Eine regelmäßige Reinigung der Haltestellen ist sicherzustellen.					

Tabelle 12: Ausstattung der Bus- und Straßenbahnhaltstellen

4.4.3 Fahrzeuganforderungen

Im Folgenden werden die Ausrüstungsstandards beschrieben, die für die eingesetzten Fahrzeuge gelten sollen.

Standards zur Barrierefreiheit

Für die Fahrzeuge wurden Zielvorgaben für die vollständige Barrierefreiheit berücksichtigt. Hierzu gehören die Ausstattungsmerkmale zur Niederflrigkeit, zu den Einstiegshilfen, den Multifunktionsflächen, den gut erreichbaren Haltewunsch- und Türöffnungstasten, den Informationsmedien im Zwei-Sinne-Prinzip (zum Beispiel Ansage und visuelle Information zur nächsten Haltestelle). Außerdem soll die Information blinder und sehbeeinträchtigter Fahrgäste an den Haltestellen vom Fahrzeug aus sichergestellt sein.

Der Zielsetzung des PBefG §1a zu Klimaschutz und Nachhaltigkeit ist insbesondere durch die Zugrundelegung der Anforderungen der Clean-Vehicles-Directive genüge zu leisten.

Clean Vehicles Directive (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019)

Durch die Clean Vehicles Directive besteht die Anforderung, saubere oder emissionsfreie Fahrzeuge zu bestimmten Mindestanteilen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen. Dies gilt für Aufträge, bei denen das Vergabeverfahren nach dem 02. August 2021 eingeleitet wurde.

Saubere Fahrzeuge sind Fahrzeuge der Klassen M1¹⁶ und M2¹⁷, die den Grenzwert für CO₂-Emissionen von 50 g/km (bis 2025) unterschreiten. Ab 01.01.2026 gelten nur emissionsfreie Fahrzeuge als saubere leichte Nutzfahrzeuge. Busse der Fahrzeugklasse M3¹⁸ gelten als sauberes Fahrzeug, wenn diese mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, zum Beispiel Elektrizität und Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas (CNG und LNG), Flüssiggas (LPG)

Ausgenommen sind „Kraftstoffe, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden“ (CDV Artikel 4 (4b)).

Emissionsfreie Busse sind Fahrzeuge der Klasse M3 „ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO₂/kWh oder weniger als 1 g CO₂/km ausstößt“ (CDV Artikel 4 (5)).

¹⁶ Fahrzeugklasse M1: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

¹⁷ Fahrzeugklasse M2: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz / zulässige Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen.

¹⁸ Fahrzeugklasse M3: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz / zulässige Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.

	Fahrzeugklassen M ₁ und M ₂		Busse (Fahrzeugklasse M ₃)	
	bis 01.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030	bis 01.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030
Deutschland	38,5 %	38,5 %	45 %	65 %

Tabelle 13: Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, bezogen auf Deutschland

Die Umsetzung der Clean Vehicles Directive wird über ein Bundesgesetz organisiert, das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG in der Fassung vom 09.06.2021)

Durch dieses Gesetz werden die Vorgaben der CVD (Clean Vehicles Directive (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019)) in nationales Recht überführt. Dabei werden Mindestziele für die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge definiert. Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 Prozent und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 Prozent. Diese Werte gelten als Maß, welches auf Landesebene erreicht werden muss. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.

Die Anwendung wird über § 3 und § 4 definiert. So sind für Busse der Klasse M3 mit der Aufbauart Klasse I (über 22 Personen) mit Stehplatzbereichen und konstruktiven Merkmalen für häufiges Ein- und Aussteigen sowie Busse der Klasse M3 und Aufbauklasse A (bis 22 Personen) mit Stehplätzen die Mindestziele zu erfüllen.

Weitergehende Verordnungen zur Umsetzung auf Landesebene, die beispielsweise landesweise Ausgleiche zur Einhaltung des landesweiten Mittelwertes ermöglichen, bestehen in NRW noch nicht.

Die rechtlichen Vorgaben sind nach ihrer Festlegung zu erfüllen. Bei Beschaffung emissionsfreier Busse ist mit deutlichen Mehrkosten im Busangebot zu rechnen. Zusätzliche zur Beschaffung der Busse sind auch mögliche Infrastrukturkosten einzuplanen, beispielsweise für Ladestationen für E-Busse und für Werkstattumbauten.

Weitere Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge

Die folgenden Ausstattungsmerkmale sollen für alle Fahrzeuge im Linienverkehr gelten, nicht jedoch für E-Wagen-Fahrten.

Ausstattungsmerkmal	Ausprägung
Alter	Höchstalter 12 Jahre (Bus)
Niederflur	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bus: 100% der Fahrzeuge ➤ Straßenbahn: 90% der Fahrzeuge
Einstieghilfen	mechanische Rampe, Kneeling für Busse

Ausstattungsmerkmal	Ausprägung
Multifunktionsfläche	Für Rollstuhl, Kinderwagen etc. entsprechend den gesetzlichen Regelungen
Haltewunschasten	Erreichbar von allen Sitzplätzen aus
Anzahl der Türen (Bus)	mindestens 2 bei Solowagen, 3 bei Gelenkbussen
Türöffnungstasten	Gesondert auch für Kinderwagen, Rollstühle (kein automatisches Schließen)
Ausreichender Sitzabstand	mindestens 800 mm
Ausgestaltung Sitzplätze	Sitzschale mit Flachpolster
Ausgestaltung Stehplätze	Haltestangen
Ausreichende Beleuchtung und Belüftung	
Lärm	Ausstattung entspricht mindestens dem anerkannten Stand der Technik bzgl. der Lärmemissionen
Informationen innen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anzeige nächste Haltestelle ➤ Ansage nächste Haltestelle ➤ „Wagen hält“-Anzeige ➤ Bordmikrofon, u.a. für Kundeninformation bei Störungen ➤ Liniennetzplan
Information an Haltestellen für blinde und sehbeeinträchtigte Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Blinde und sehbeeinträchtigte Fahrgäste sollen durch den Fahrer oder per Lautsprecher an der Haltestelle über Linie und ggf. Richtung informiert werden. Angestrebt wird eine bedarfsbezogene, elektronische Durchsagefunktion.
DFI	Ansteuerung für stationäre dynamische Fahrgastinformation (DFI) und Echtzeit-Auskunft
RBL-Fähigkeit	Einheitliche RBL-Fähigkeit nach Vorgabe des Aufgabenträgers (Sprach-/ Datenfunkkontakt zur Leitstelle)
Informationen außen	<p>Matrixanzeige:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Front und rechts: Linie und Ziel ➤ Heck und links: Linie
Sicherheit	Notruftaste für das Fahrpersonal (Freischaltung der Verbindung zur Leitstelle). Alle neu beschafften Fahrzeuge sind mit Videoüberwachung auszurüsten.
Sauberkeit	Reinigung innen und außen, so dass ein sauberer Gesamteindruck gewährleistet ist. Beseitigung von Beschädigung der Innenausstattung

Ausstattungsmerkmal	Ausprägung
Außenwerbung	Werbung auf Fensterflächen muss transparent sein, sie dürfen bis maximal 20% der Fensterflächen einnehmen
Antrieb	Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben, siehe hierzu auch gesonderte Darstellung der Clean Vehicles Directive oben

Ausnahme: Die Ausstattungsmerkmale der Rheinbahn richten sich nach den Anforderungen der Stadt Düsseldorf, diese werden in Krefeld akzeptiert.

Tabelle 14: Anforderung Fahrzeugausstattung

Hinsichtlich der Fahrzeuganforderungen sind in ihrer jeweils aktuellen Fassung die „VRR-Richtlinie - Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“ (aktueller Stand März 2016) und die „Richtlinie zur Finanzierung von Anreizen zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge im ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr im Sinne des § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW“ (Stand 8. Juni 2017) anzuwenden.

4.4.4 Fahrgastinformation und Service

Anforderungen an das Fahrpersonal

Die Qualifikationsstandards des eingesetzten Personals sind gemäß dem ÖPNV-Gesetz NRW im Nahverkehrsplan darzustellen. Im Sinne des Services und der Barrierefreiheit sind hierbei folgende Standards einzuhalten (Tabelle 15):

Anforderungen an das Personal	
Personal: Grundwissen (Qualifikation)	Netz-, Orts-, Tarif- und Fahrplankenntnisse
Regelmäßige Schulung für das Fahrpersonal	z.B. zu Tarif, Verhalten gegenüber Kunden, Konfliktmanagement
	Schulung zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen einschließlich der Information blinder und sehbeeinträchtigter Fahrgäste an den Haltestellen
	Ausbildung des Fahr- und Servicepersonals qualitativ in Anlehnung an die ‚Ausbildung zur/zum Fachfrau/Fachmann im Verkehrsservice‘ Fortbildung in wirtschaftlicher und damit umweltfreundlicher Fahrweise
Einheitliches Erscheinungsbild	Dienstkleidung

Tabelle 15: Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal

Fahrgastinformationen und Vertrieb:

In Krefeld sind für die Fahrgäste folgende Informationen für den Fahrgast zugänglich:

- Das Verkehrsunternehmen, das den Stadtlinienverkehr betreibt, unterhält mindestens ein Service-Center in der Innenstadt mit Fahrscheinverkauf sowie persönlicher Beratung zu den üblichen Geschäftszeiten und entsprechender telefonischer Auskunftsmöglichkeit rund um die Uhr.
- Elektronische Fahrplanauskunft über das Internet: Auf der Internet-Seite des Verkehrsunternehmens wird auf das Auskunftssystem des VRR verwiesen. Die Fahrplandaten müssen elektronisch zugeliefert werden.
- Das Verkehrsunternehmen stellt eine App als Multimodalitätsapp für Krefeld zur Verfügung. Zentraler Baustein ist neben der Fahrplanauskunft, einer interaktiven Karte und dem Ticketshop für den ÖPNV auch die Routenplanung, welche durch die Integration des „mein SWCAR“ sowie des SWK KRuiser das gesamte Mobilitätsangebot für die Stadt Krefeld vereint. Dieser Funktionsumfang wird durch die Message of the Day und einen virtuellen Chat-Assistenten abgerundet, der zudem das Abonnieren von Linien im Rahmen des seit Jahren bewährten Services von SWKlive ermöglicht. Dem Nutzer werden im Rahmen dieser Abonnements Nachrichten zu Störungen, Umleitungen und Baustellen zugestellt, um stets auf dem aktuellen Stand zu bleiben. Außerdem steht durch Anbindung des eezy.nrw-Tarifes dem Nutzer der relationsbasierte e-Tarif als weiteres Produkt in der App zur Verfügung. Hierdurch kann dann auch der neue e-Tarif NRW in der SWK App genutzt werden und komplementiert als weiteres Feature das Produktsortiment der Mobilitätssparte in der App.
- Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, die VRR-App zu nutzen, die ebenfalls die Möglichkeiten für die Fahrplanauskunft und Ticketbuchung enthält sowie Informationen zu Fahrradabstellplätzen und Bikesharing.
- Grundsätzlich ist langfristig eine Vereinheitlichung der Buchungssysteme (VRR-/NRW-/Deutschlandweit) anzustreben.
- Informationsmedien sind wie folgt erhältlich:
 - Digitale Bereitstellung der Fahrplanmedien und der Netzpläne
 - Bereitstellung von Papierfahrplanbuchseiten auf Kundenwunsch im Service-Center
 - Digitale Bereitstellung von Liniennetzplänen (Tagnetz und Nachtnetz) auf Stadtplangrundlage.
 - Informationen zur Preisstufengestaltung der Verbundtarife (Preisstufenübersicht im Internet für alle Fahrscheinarten).
- Der Fahrscheinverkauf ist wie folgt sichergestellt:
 - Fahrscheinverkauf im Service-Center
 - Verkauf von digitalen Tickets via Smartphone und Internet

- Eingeschränkter Fahrscheinverkauf ist beim Fahrer möglich (nicht komplettes Sortiment). Dies gilt nicht für die Stadtbahn, in deren Fahrzeuge Fahrscheinautomaten vorhanden sind.
- Verkaufsstellen in der Stadt Krefeld und im Umland

Fahrradmitnahme

Fahrräder können in den Bussen und Bahnen mitgenommen werden, wenn auf der Multifunktionsfläche genügend Platz vorhanden ist. Dabei haben Rollstühle und Kinderwagen Vorrang.

4.4.5 Entlohnung des eingesetzten Personals

Gemäß § 8 Abs. 3 ÖPNV NRW hat der Nahverkehrsplan als Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot die Entlohnung des eingesetzten Personals nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge vorzugeben. Diesbezüglich wird für die in Frage kommenden einschlägigen und repräsentativen Tarifverträge auf die gemäß § 3 des Gesetzes über die Sicherung von Tariftreue und Mindestlohn bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (Tariftreue- und Vergabegesetz Nordrhein-Westfalen – TVgG NRW) erlassene Verordnung zur Feststellung der Repräsentativität von Tarifverträgen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (Repräsentative Tarifverträge Verordnung - RepTVVO) in der jeweils geltenden Fassung verwiesen.

4.4.6 Inter- und multimodale Systeme in Krefeld - SWK Sharing - und eMobility

Unter dem Label SWK Sharing - und eMobility bietet die SWK intermodale und multimodale Angebote an. Hierzu gehört bereits heute das Sharing-System für E-Roller, ein CarSharing-System sowie das On-Demand-System „mein SWCAR“. Zusätzlich werden Ladestationen für E-Fahrzeuge angeboten sowie eine Erdgas-Tankstation.

Die Angebote zeichnen sich dadurch aus, dass sie vom Verkehrsbetrieb SWK initiiert und teilweise auch betrieben werden. Dies ist im Sinne einer abgestimmten Mobilität sinnvoll und schränkt gegenseitige Konkurrenz zwischen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ein.

SWK-KRuiser (Elektroroller)

Die SWK bietet ein E-Roller-Sharing-System an. Zur Ausleihe der E-Roller ist eine Registrierung online oder über die App notwendig.

Das System ist free floating, das heißt, die Roller können innerhalb des Heimatgebietes überall abgestellt werden. Entladene Akkus werden von SWK am Abstellort ausgetauscht.

CarSharing

CarSharing wird in Kooperation mit dem CarSharing-Unternehmen stadtmobil angeboten. Derzeit stehen Fahrzeuge an 15 Stationen zur Verfügung. Dies dient der

Entscheidung, auf einen eigenen Pkw zu verzichten und fördert damit auch die Nutzung des ÖPNV.

On Demand Service „mein SWCAR“

Im Abend- und Nachtverkehr wird der Linienverkehr unabhängig von den Haltestellen an rund 20.000 virtuellen Punkten durch ein On Demand System ergänzt, das jeden Tag zwischen 18:00 Uhr und 01:00 Uhr nachts angeboten wird (Freitag, Samstag und vor Feiertagen auch bis 04:00 Uhr).

Das Angebot kann nach Registrierung über eine App gebucht werden, die Fahrzeuge sind barrierefrei und fahren im Elektrobetrieb (Hybridbetrieb). Es gelten gesonderte Tarife mit einem Rabattierungsangebot für VRR-Abonnenten und für Mitfahrende.

4.5 Verbundtarif

Die Nahverkehrspläne haben nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW „die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten“. Die Zielsetzung des Landes Nordrhein-Westfalen ist eine Harmonisierung aller Nahverkehrstarife der einzelnen Zweckverbände sowie die Angleichung der Beförderungsbedingungen in den Grenzbereichen benachbarter Kooperationsräume und der DB AG. Die im Stadtgebiet von Krefeld genehmigten Linienverkehre unterliegen dem VRR-Gemeinschaftstarif. Dieser ist in seiner jeweils gültigen Fassung anzuwenden. Dies gilt auch für Linienbedarfsverkehre nach § 44 PBefG.

Der VRR-Tarif ist ein Flächenzonentarif. Grundlage der Preisberechnung im Verbundraum sind die Tarifgebiete, Waben und Kurzstrecken. Ein Tarifgebiet umfasst in der Regel eine Stadt oder mehrere kleine Städte/Gemeinden und setzt sich aus einer oder mehreren Waben zusammen. Jeder Verbindung innerhalb des VRR-Raums ist eine Preisstufe zugeordnet. Derzeit gibt es die Preisstufen Kurzstrecke, A (aufgefächert in die Preisstufen A1, A2 und A3), B, C und D. Kinder unter sechs Jahren fahren grundsätzlich unentgeltlich bzw. unter sieben Jahren bis zur Einschulung. Für Kinder von sechs bis 14 Jahren gelten ermäßigte Ticketpreise.

Für Gelegenheitsfahrer werden Mehrfachtickets sowie zeitbezogene Tickets angeboten. Daneben steht ein Sortiment unterschiedlicher Tickets zur Verfügung, die im Abonnement angeboten werden und die verschiedene Nutzergruppen ansprechen (Schüler, Azubis, Studenten, Aktive ab 60, Vielfahrer, etc.).

Für die Zukunft ist die Einführung und Etablierung des CiBo-Systems (Check-in/ Be-out) vorgesehen. Kunden benötigen keine Tarif- oder Ticketkenntnisse mehr, sondern können alle Verkehrsmittel des Nahverkehrs spontan nutzen. Für die Nutzung ist lediglich die Installation einer App auf dem Smartphone notwendig. Die App erfasst Fahrten und Fahrketten und berechnet den Fahrpreis. Sie stellt den Fahrgästen beim Check-in eine digitale Fahrtberechtigung aus, erfasst die zurückgelegte Strecke im ÖPNV bis zum Check-out und ermittelt den für den Fahrgast günstigsten Preis. Dieser wird über bargeldlose Bezahlfverfahren abgerechnet.

5 Barrierefreiheit der Haltestellen

Durch die Festlegung im PBefG seit 2013 kommt dem Thema Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung im Rahmen der Erstellung von Nahverkehrsplänen zu. Hierbei soll das Ziel berücksichtigt werden, für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen bis zum 01.01.2022 das ÖPNV-Angebot vollständig barrierefrei nutzbar zu gestalten.

Das Ziel der Barrierefreiheit gilt für das Gesamtsystem des ÖPNV. Die konkreten Maßnahmen zur Umsetzung dieses Ziels werden in den jeweiligen Kapiteln dargestellt (siehe Kapitel 4.4). Lediglich der barrierefreie Ausbau der Haltestellen wird im Folgenden gesondert betrachtet.

Das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit ist jedoch nicht absolut vorrangig gesetzt, sondern muss in einen Ausgleich mit anderen Belangen gebracht werden. Das PBefG lässt zeitliche und inhaltliche Ausnahmen zu. Eine barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle erweist sich nur dann als zweckmäßig, wenn auch das Haltestellenumfeld barrierefrei gestaltet ist. Dies kann nicht überall gewährleistet werden, wie in historischen Ortskernen, an steilen Hanglagen oder in abgelegenen Gebieten. Eine weitere Ausnahme besteht, wenn die Herstellung der Infrastruktur in Einzelfällen aus technischen Gründen nicht möglich ist. Zudem verlangt das Gesetz nicht, alle Haltestellen gleichzeitig auszubauen, sondern erlaubt auch einen schrittweisen Ausbau, der einerseits auf die betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernisse Rücksicht nimmt und andererseits den Nutzen des Ausbaus für die Betroffenen maximiert (Kategorisierung und Priorisierung).

Zunächst ist jede Haltestelle für den Ausbau vorgesehen, soweit sie nicht bereits ausgebaut ist. Die Kategorisierung und Priorisierung geben lediglich die Reihenfolge vor. Ausnahmetatbestände sind Haltestellen, die erst nach dem 01.01.2022 ausgebaut werden können. Nur in Ausnahmefällen wird vorgesehen, einzelne Haltestellen nicht auszubauen (aus den genannten Gründen wie die abgelegene Lage)

Für die Festlegung der Ausbauschritte wurden folgende Untersuchungen durchgeführt:

- Erhebung des Ausbauzustandes jedes Steiges der Haltestellen im Busverkehr und nachrichtliche Aufnahme der Ausbaustände der Straßenbahnhaltestellen
- Kategorisierung der Haltestellen nach unterschiedlichen Kriterien wie in der Umgebung der Haltestelle liegende Einrichtungen, Lage im Ort, Umsteigefunktion, Netzhierarchie, klassifiziertes Fahrgastaufkommen.
- Priorisierung des Ausbaus und Zuordnung von Jahreszahlen anhand der Kategorisierung und des Ausbauzustandes sowie der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten der Stadt Krefeld.

Die einzelnen Schritte werden im Folgenden beschrieben, die Haltestellenlisten mit der letztlichen Priorisierung werden im Anhang (siehe Kapitel 8.1) aufgeführt.

5.1 Erhebung der Haltestellenausstattung im Busverkehr

Im Herbst 2020 wurden alle Bussteige hinsichtlich ihrer Ausstattung erhoben. Ziel war die Erstellung eines Haltestellenkatasters, mit Hilfe dessen der Ausbau organisiert werden kann. Zudem dienten ausgewählte Kriterien der Feststellung, ob schon ein Ausbau oder Teilausbau der Haltestelle vorgenommen wurde.

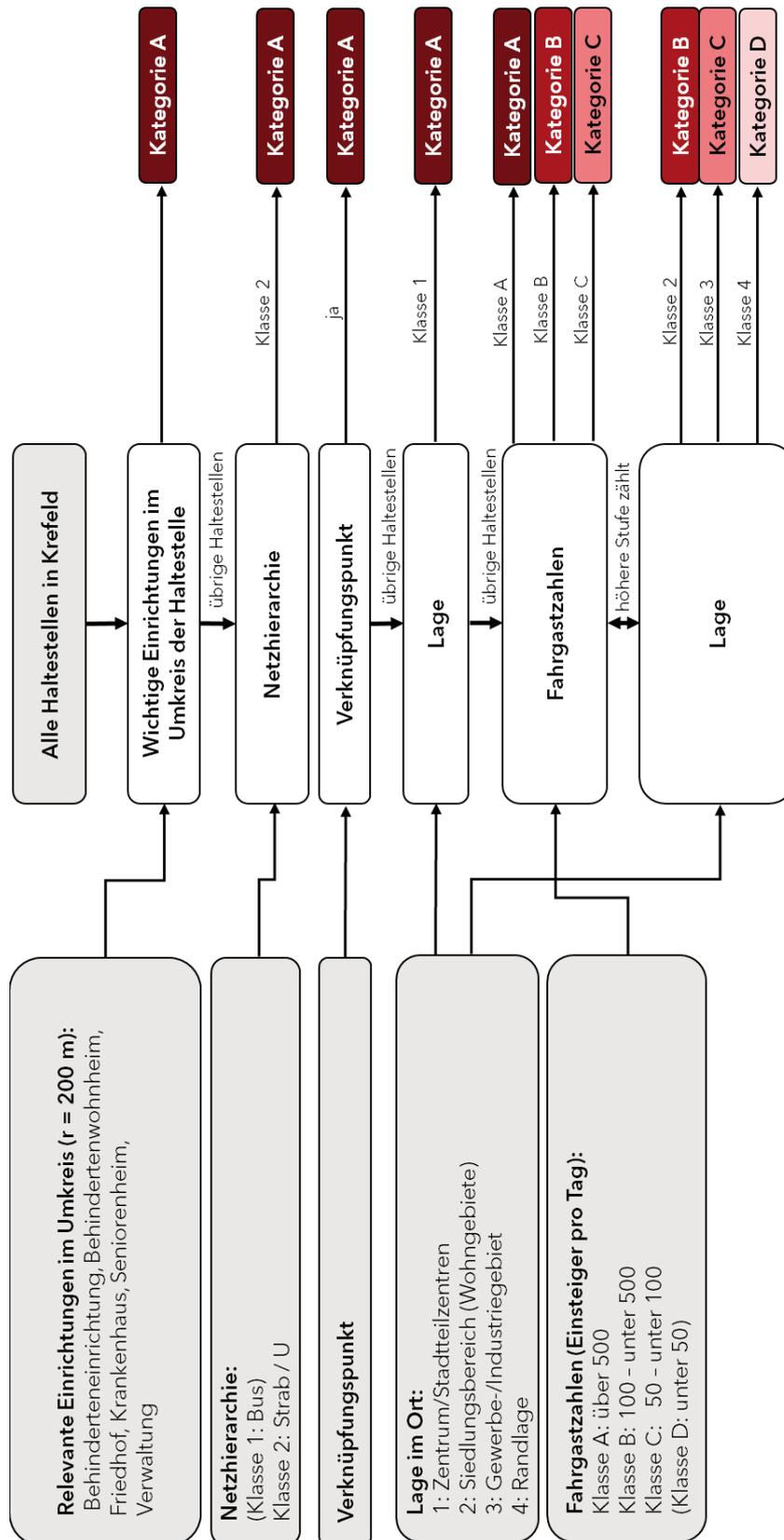
Erhoben wurden für jede Richtungshaltestelle (einschließlich einer Fotodokumentation)

- Querungsmöglichkeiten und deren Sicherung (z.B. stufenfrei, Doppelquerung, taktile Leitelemente)
- Barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle
- Radweg (gemeinsam mit Fußgängern oder getrennt)
- Ausbauf orm der Haltestelle (Fahrbahnrand, Mittellage, Bucht, Kap)
- Befestigung des Fahrbahnrandes
- Aufstellfläche (Durchgangsbreiten, Länge, Gefälle)
- Taktil es Leitsystem (Ausmaße und Belag): Leitstreifen Auffindestreifen, Einstiegsfelder, Unterbrechungen, Hindernisse
- Borde: Art, Höhe, Einheitlichkeit

5.2 Kategorisierung der Haltestellen

Bei der Einteilung der Haltestellen in vier Kategorien (A, B, C und D) werden die Ausprägungen unterschiedlicher Kriterien zu Grunde gelegt, um die Dringlichkeit und den Umfang des barrierefreien Ausbaus zu bestimmen.

In der Abbildung 10 wird dargestellt, welche Kriterien sich in welcher Weise auf die Kategorisierung auswirken.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 10: Kategorisierung der Haltestellen - Vorgehen

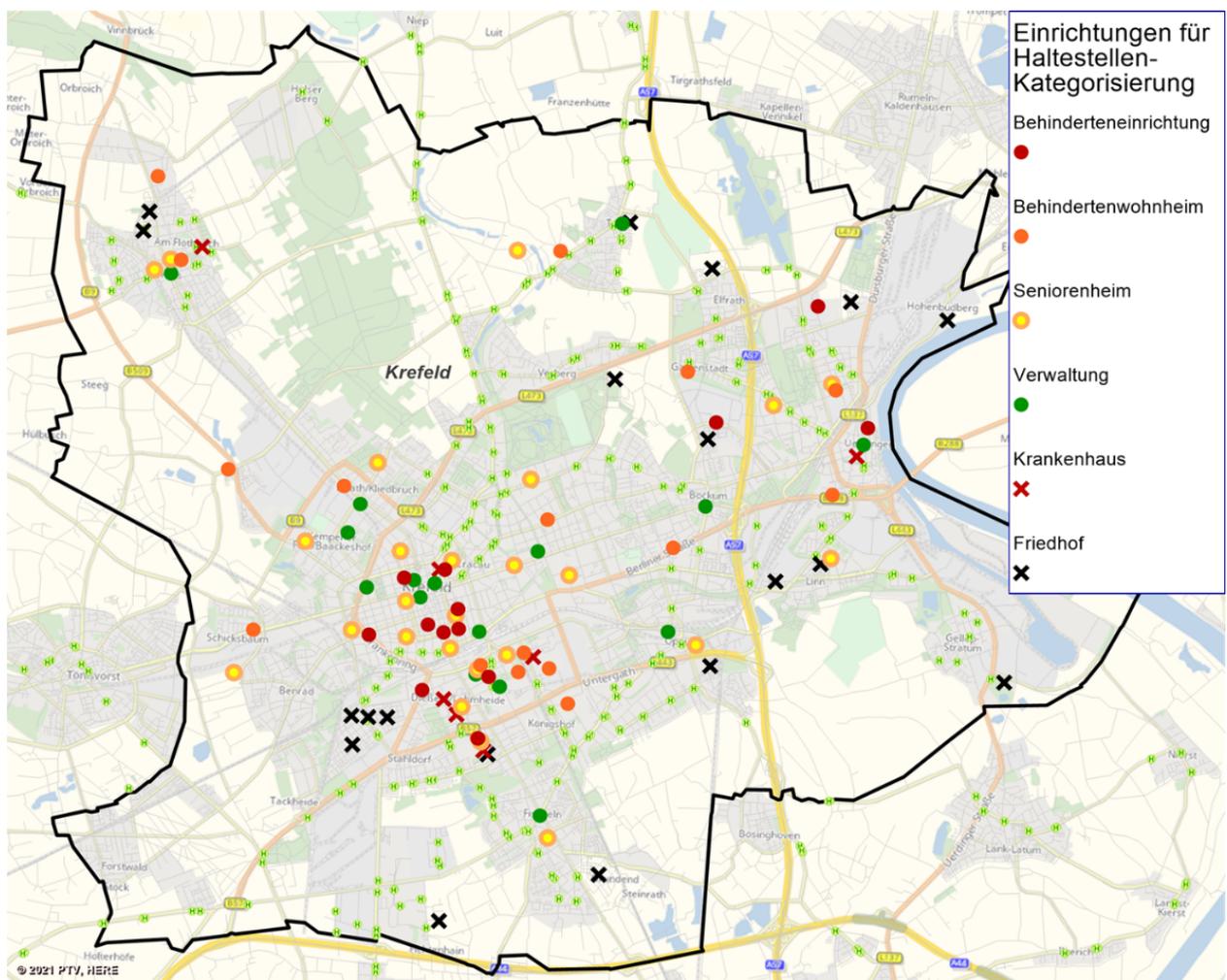
Im Einzelnen wurden folgende Kriterien betrachtet und die Haltestellen entsprechend zugeordnet:

Relevante Einrichtungen im Umkreis der Haltestellen

Für jede Haltestelle wurde geprüft, welche Einrichtungen, die regelmäßig von Betroffenen angesteuert werden, im Umkreis der Haltestellen liegen bzw. von den jeweiligen Haltestellen erschlossen werden.

Hierzu wurden folgende Einrichtungen aufgenommen und ihren Haltestellen zugeordnet (siehe Abbildung 11): Behinderteneinrichtungen, Behindertenwohnheime, Seniorenheime, Verwaltungsgebäude, Krankenhäuser und Friedhöfe.

Viele Haltestellen decken dabei mehrere Einrichtungen ab. Alle diesen Haltestellen wurden der Kategorie A zugewiesen. Damit sind sie, unabhängig von anderen Bewertungen in der höchsten Kategorie.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 11: Kategorisierung der Haltestellen: Einrichtungen

Umsteigehaltestellen / Verknüpfungspunkte

Auch die wichtigen Umsteigehaltestellen / Verknüpfungspunkte (siehe Tabelle 6 in Kapitel 4.3.3) wurden alle der Kategorie A zugeordnet.

Netzhierarchie

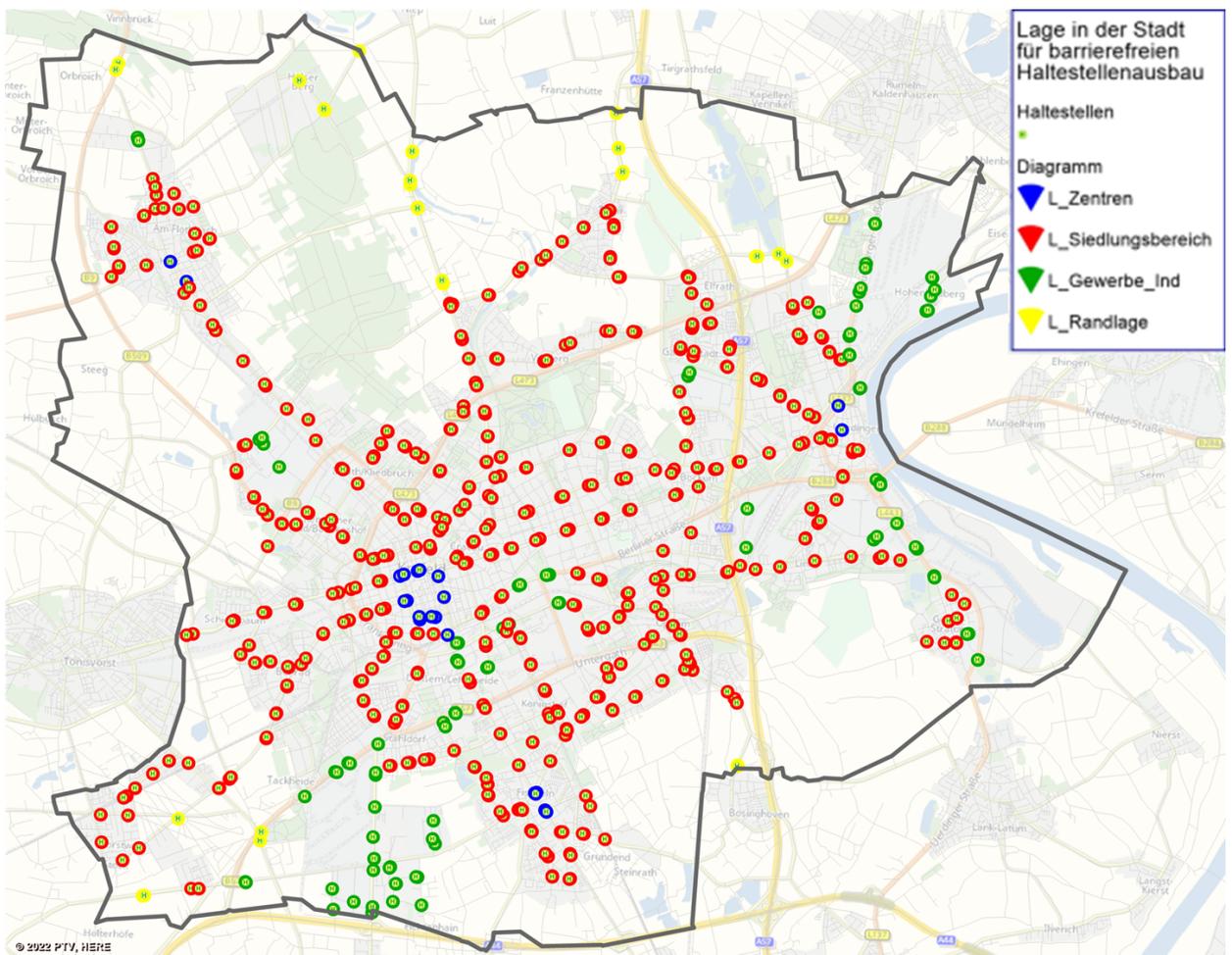
Alle Haltestellen im Schienenverkehr (Straßenbahn/U-Bahn) wurden ebenfalls der Kategorie A zugeteilt

Lage der Haltestellen

Die Haltestellen wurden hinsichtlich ihrer Lage

- in Zentren (Kategorie A)
- in Siedlungsbereichen / Wohngebieten (Kategorie B)
- in Industrie-/Gewerbegebieten (Kategorie C)
- in Randlage (Kategorie D)

eingeteilt und entsprechenden Kategorien zugeteilt (siehe Abbildung 12).



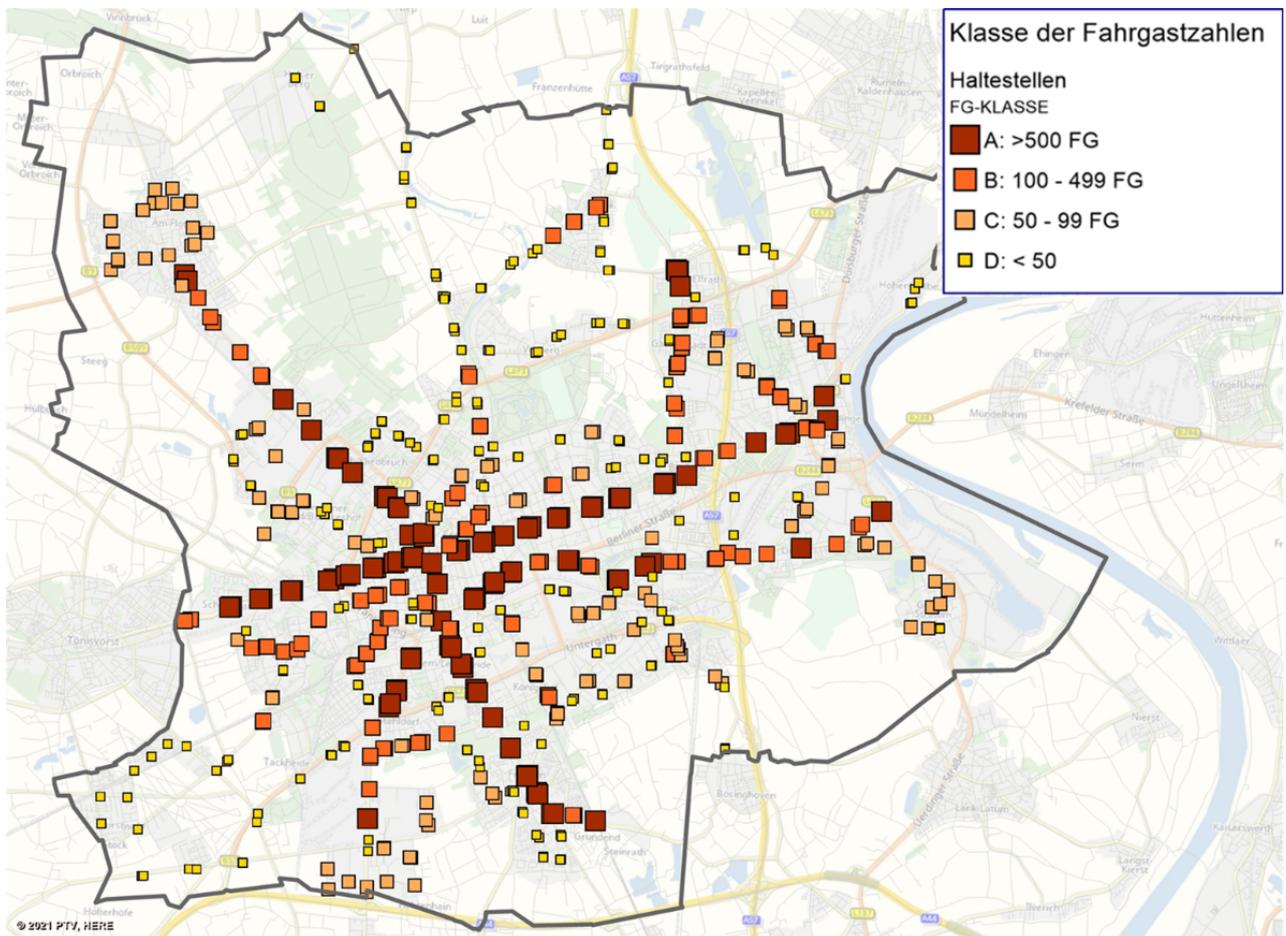
Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 12: Kategorisierung der Haltestellen: Lage

Fahrgastaufkommen (klassifiziert)

Die Fahrgastzahlen (Ein- / Aussteigerzahlen) an Haltestellen dienen wie folgt der Einteilung in Kategorien

- Kategorie A: größer als 500 Fahrgäste pro Tag
- Kategorie B: zwischen 100 und 500 Fahrgästen pro Tag
- Kategorie C: zwischen 50 und 100 Fahrgästen pro Tag
- Kategorie D: unter 50 Fahrgästen pro Tag



Quelle: Darstellung PTV

Nachfragezahlen sind nur für Linien der SWK vorhanden

Abbildung 13: Kategorisierung der Haltestellen: Fahrgastaufkommen

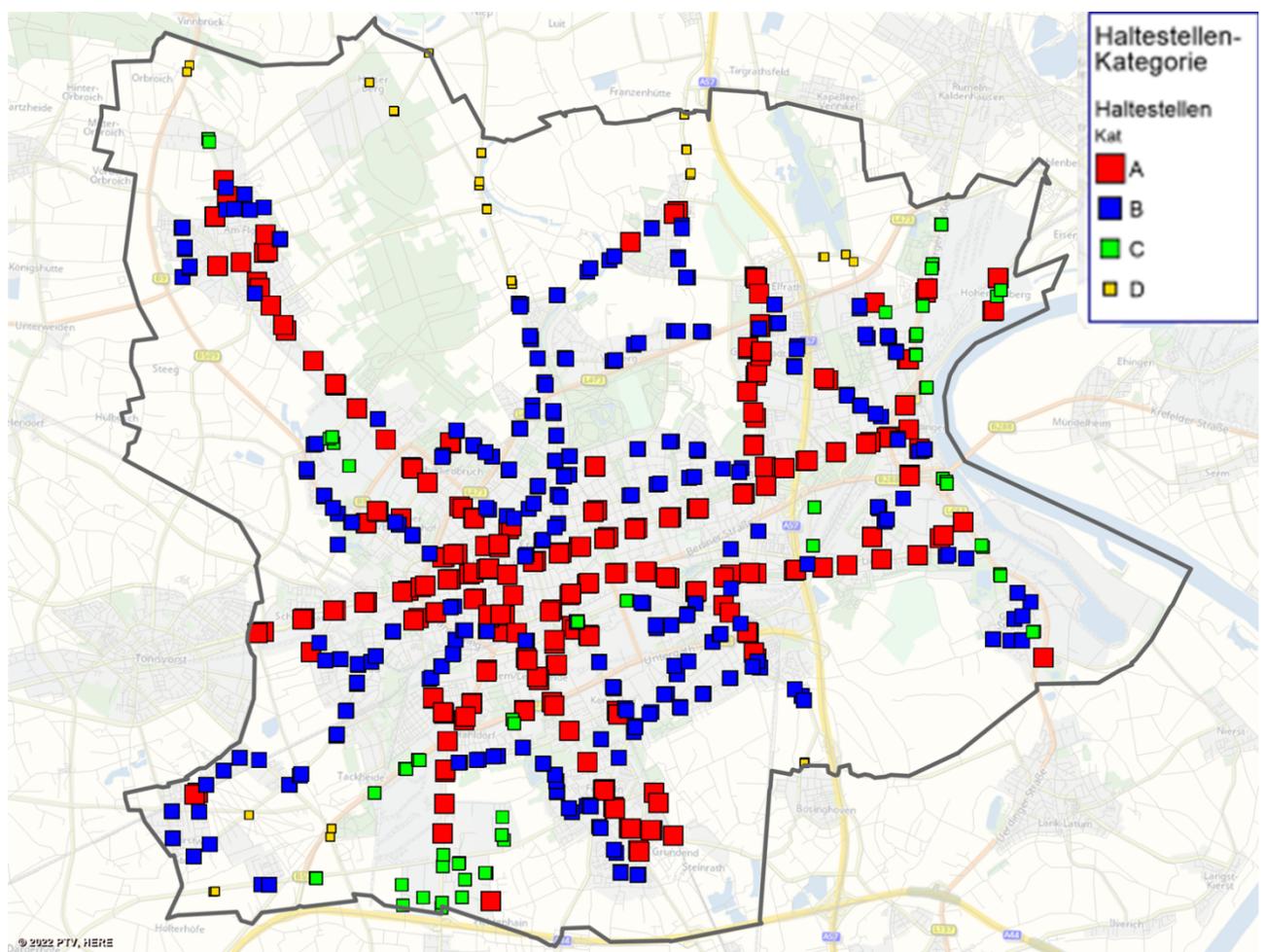
Ergebnis der Kategorisierung

Erwartungsgemäß überschneiden und bestätigen sich Zuteilungen von Kategorien bei vielen Haltestellen. So sind die meisten Straßenbahnhaltestellen auch hochfrequentiert und liegen in Zentren oder Siedlungsbereichen. Auch viele Einrichtungen befinden sich in zentraler Lage.

Insgesamt sind alle Haltestellensteige in folgender Größenordnung den Kategorien zuzuordnen:

- Kategorie A: 37%
- Kategorie B: 47 %
- Kategorie C: 11 %
- Kategorie D: 5 %

Das zeigt, dass eher wenige Haltestellen eine niedrigere Kategorie haben und nur sehr wenige als nachrangig zu bezeichnen sind. Abbildung 14 zeigt, dass die Haltestellen der Kategorie D ausschließlich in Randlagen der Stadt zu finden sind, Haltestellen der Kategorie C vorwiegend in Gewerbegebieten.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 14: Kategorisierung der Haltestellen - Ergebnis

5.3 Priorisierung des Ausbaus, Definition von Ausnahmen

Die Priorisierung führt zur endgültigen Einteilung der Haltestellen zu Ausbaujahren / Ausbauzeitfenstern. Die einzelnen Haltestellen mit ihrem vorgesehenen Ausbaujahr und in Einzelfällen mit ihrer Einteilung als nicht auszubauen, sind im Anhang (Kap 8) dargestellt.

Anhand der Kategorisierung und des Ausbauzustandes, der auf Grundlage der Erhebung festgestellt wurde, wurde eine Priorisierung vorgenommen.

Vordringlich sind zwar die Haltestellen hoher Kategorie umzubauen, allerdings haben dabei Haltestellen, die noch nicht umgebaut sind, eine höhere Priorität als Haltestellen, die schon teilweise ausgebaut sind oder bereits einen guten Ausbaustand aufweisen. Bei diesen weitgehend barrierefreien Haltestellen (wo bereits ein Hochbord und ein taktiler Leitstreifen besteht), soll der Ausbau, der auch den wirtschaftlichen Möglichkeiten der Stadt entsprechend geplant werden muss, später stattfinden. Am dringlichsten umzubauen sind die Haltestellen hoher Kategorie, die bislang noch nicht ausgebaut sind. Durch dieses Vorgehen kann die Situation besonders schnell und ressourcenschonend verbessert werden.

Von der vorgeschlagenen Vorgehensweise wird nach Abstimmung mit dem Deutschen Paritätischen Wohlfahrtsverband (DPWV) teilweise abgewichen.

5.4 Ausstattung der Haltestellen

Ausstattung für auszubauende Haltestellen

Der barrierefreie Ausbau soll je nach Ausbauzeitraum dem jeweils aktuellen Stand der Technik entsprechen und umfasst mindestens

- eine stufenlose Zuwegung, wo nötig mit Rampen, Aufzügen, Fahrtreppen,
- Anknüpfung an den Straßenraum außerhalb der Haltestelle
- einen Hochbord, bzw. erhöhten Bahnsteig,
- ein taktiler Leitsystem mit Leitstreifen, Auffindestreifen und Einstiegsfeld (Bodenindikatoren für sehbehinderte Menschen)
- eine kontrastreiche Gestaltung
- ausreichend breite Durchgangs- und Aufstellflächen (für Klapprampen, für Rollstühle
- bei Bedarf Handläufe

Ergänzend ist zu prüfen, ob Querungshilfen z.B. in Form von Mittelinseln, Absenkung der Bordsteine / taktiler Leitsystem, Lichtsignalanlagen oder Zebrastreifen erforderlich sind.

Beim Umbau der Haltestellen ist zu prüfen, ob ein Rückbau von Busbuchten zu Buskaps möglich ist. Diese erleichtern dem Fahrpersonal eine möglichst einfache Anfahrt und sichern einen minimalen Spalt zwischen der Bordsteinkante und dem Fahrzeug. Zudem fördern Buskaps einen zuverlässigen Betrieb, da das Wiedereinfädeln in den Straßenverkehr entfällt.

An Haltestellen mit hohem Aufkommen ist zudem ein Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten vorzusehen. Hierzu existiert ein entsprechender Vertrag mit einem externen Dienstleister.

Sicherstellung des Zwei-Sinne-Prinzips bei der Information

Bereits heute wird in den Fahrzeugen das Zwei-Sinne-Prinzip im Sinne von schriftlicher Darstellung und mündlicher Ansage über Lautsprecher berücksichtigt. An Haltestellen werden wartende Fahrgäste, die erkennbar sehbehindert sind, über den Fahrer informiert. Für ältere Straßenbahnfahrzeuge mit Beschaffungsjahr vor 2009 gilt bis zur Außerdienststellung eine Ausnahmeregelung, da diese nicht über die technischen Voraussetzungen zur Information von Fahrgästen außerhalb des Fahrgastraumes verfügen. Zur Fahrplanauskunft besteht die Möglichkeit einer telefonischen Auskunft, zum Beispiel über die „Schlaue Nummer für Bus und Bahn in NRW“. Damit ist das Zwei-Sinne-Prinzip bei der Information ausreichend erfüllt.

Zusätzlich sind bereits elektronische Lösungen für Informationen vom Fahrzeug aus sowie Lösungen zur akustischen Information über eine App in Entwicklung.

Die Vorgaben gelten nicht für die Fahrzeuge der Rheinbahn. Die Ausstattungsmerkmale der Rheinbahn richten sich nach den Anforderungen der Stadt Düsseldorf, diese werden in Krefeld akzeptiert.

Ausstattung von Haltestellen mit Anlagen für die Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

Ergänzend kann an ausgewählten Haltestellen als besonderer Komfort eine Dynamische Fahrgastinformation (DFI) per Anzeige und akustischer Auskunft auf Tastendruck eingerichtet werden. Hier muss jedoch eine Abwägung des Nutzens mit den Kosten und dem berechtigten Interesse der Anwohner am Lärmschutz stattfinden. Die Lautstärke ist entsprechend der Umgebung statisch einstellbar.

Um dem Zwei-Sinne-Prinzip gerecht zu werden, ist eine Dynamische Fahrgastinformation nicht unbedingt notwendig. Sie erhöht jedoch den Komfort an ausgewählten, wichtigen Haltestellen und es ist vorgesehen, sie dort, wo sie eingerichtet werden, mit akustischer Funktion auszurüsten.

Durch den sehr verbreiteten Einsatz von privaten mobilen Geräten (Smartphones etc.) verliert die stationäre DFI-Ausstattung immer mehr an Bedeutung. Dennoch hat die Stadt Krefeld vor, zusätzlich zu bestehenden DFI-Standorten weitere ausgewählte, wichtige Haltestellen mit der DFI-Technik auszustatten, um dort den Komfort für alle Fahrgäste zu erhöhen. Dafür muss die planerische und bauliche Möglichkeit jeweils

gegeben sein und ein vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis bestehen. Dabei orientiert sich die Stadt Krefeld weitgehend an den jeweils gültigen Richtlinien des Fördergebers (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) und setzt grundsätzlich voraus, dass die geplanten DFI uneingeschränkt (voll) förderfähig gemäß den jeweils gültigen Förderregularien ohne Kostendeckelung bzw. ohne Förderungsdeckelung sind.

Für eine Ausstattung mit DFI sollen die jeweiligen Haltestellen zusätzlich folgende Kriterien erfüllen:

- Wichtige Umsteigehaltestellen/Verknüpfungspunkte in Krefeld (möglichst weitgehend gemäß der Tabelle 6) ohne zusätzliche Kriterien
- Bushaltestellen müssen von mindestens zwei verschiedenen Buslinien (Taglinien) bedient werden (aufgrund der heutigen Förderregularien und Taktichten werden zurzeit grundsätzlich mehr Buslinien benötigt, um Vollförderung zu bekommen)
- Straßenbahnhaltestellen müssen von mindestens zwei verschiedenen Straßenbahnlinien bedient werden
- Stadtbahnhaltestellen (Rheinbahn AG) ohne zusätzliche Kriterien

Die DFI-Ausstattung erfolgt grundsätzlich möglichst im Zuge des Ausbaus bzw. der Modernisierung der Haltestellen und es ist vorgesehen, sie dort, wo sie eingerichtet werden, mit akustischer Funktion (Auskunft auf Tastendruck, Lautstärke statisch einstellbar) auszurüsten. Einige der Haltestellen sind bereits heute mit DFI ohne Akustik ausgestattet. Es wird versucht, diese DFI mit einer Akustikfunktion nachzurüsten, falls die oben genannte Voraussetzungen erfüllt werden. Eventuelle Ausnahmen und weitere Details werden jeweils im Einzelfall zum Zeitpunkt der späteren Planung geprüft.

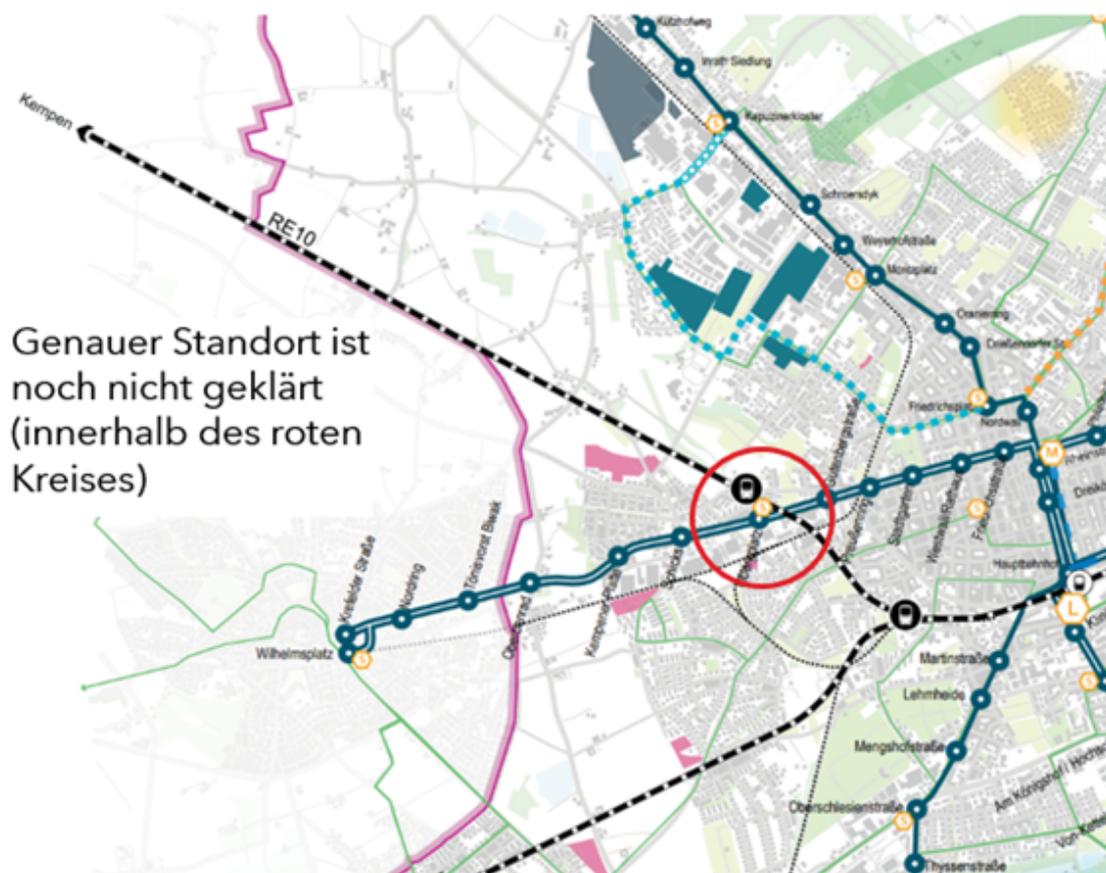
6 Angebotskonzeption

6.1 Perspektivische Maßnahmen: Zusätzliche SPNV-Halte

6.1.1 Einrichtung eines SPNV-Halts Nähe Obergplatz (RE 10)

Die Einrichtung eines SPNV-Halts soll das Schienenangebot zu den umliegenden Zentren verbessern. Das Vorhaben ist bereits Teil der Stationsoffensive DB und ist im Regionalplan Düsseldorf verzeichnet. Aktuell fährt der RE10 zwischen Kempen und Krefeld im 30er-Takt.

Die Maßnahme würde eine verbesserte Verknüpfung zwischen Regionalverkehr und Straßenbahnen gewährleisten. Auf Fahrten innerhalb Krefelds kommt es zu deutlich kürzeren Reisezeiten, insbesondere zwischen den Stadtteilen Kempener Feld und Krefeld HBF, sowie zwischen Tönisvorst und Krefeld HBF von ca. 10 Minuten. Allerdings müsste die Linie RE 10 eine Fahrzeitverlängerung von 1-2 Minuten in Kauf nehmen.



Darstellung Mobilitätskonzept 2021

Abbildung 15: Standort des möglichen neuen SPNV-Halts Obergplatz. Der genaue Standort ist noch unklar

Die Bezirksvertretung bevorzugt einen Standort südlich der St. Töniser Straße.

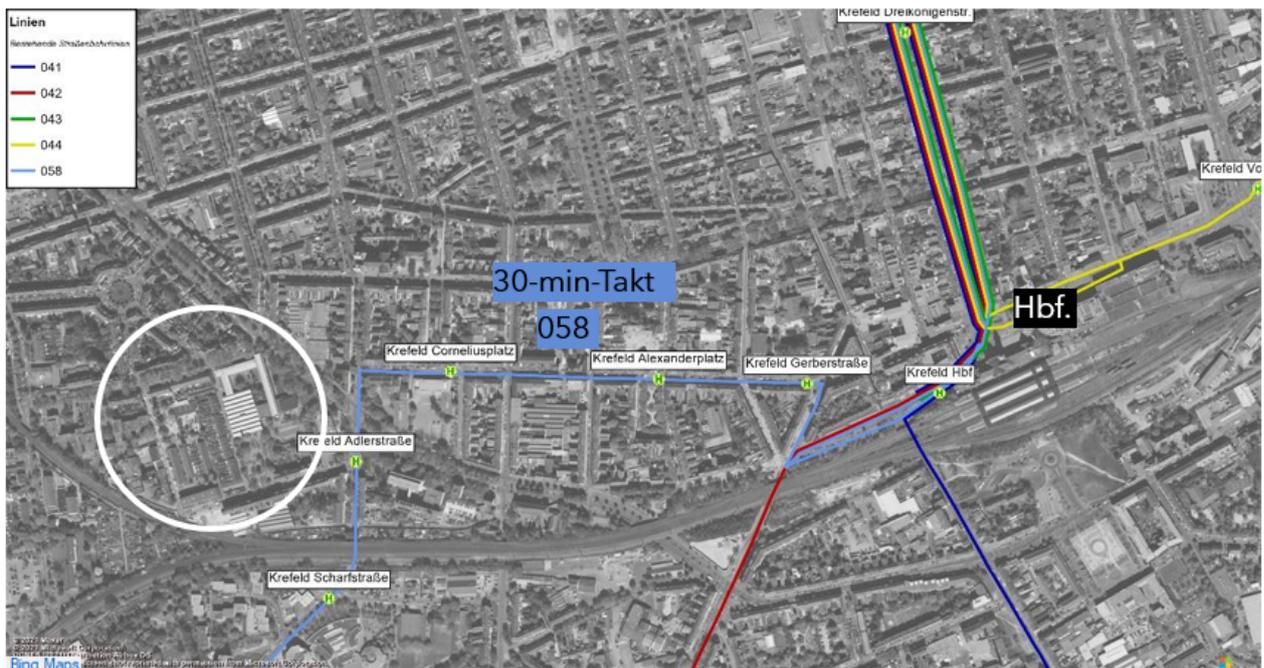
Dieser Halt befindet sich bereits in der engeren Planung der Kapazitäts-offensive Bahnhöfe - Tranche 2 von VRR und DB Station & Service zur Umsetzung. Der Stationsneubau wird aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III Anlage 8. 7 finanziert. Ein genauer Inbetriebnahmezeitpunkt kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht genannt werden.

Die Einrichtung des SPNV-Halts wird weiterverfolgt.

6.1.2 Einrichtung eines SPNV-Halts Hochschule Niederrhein

Die Hochschule Niederrhein mit Standort Frankenring hat aktuell keinen Schienenhaltepunkt und liegt ca. 1.000 m vom Hauptbahnhof entfernt. Aktuell wird sie im 30-Minuten-Takt durch die Buslinie 058 angebunden. Die Hochschule hat ca. 6.500 Studierende an beiden Standorten in Krefeld.

Allerdings würde die Einrichtung eines Schienenhalts an der Hochschule zu einem sehr kurzen Haltestellenabstand (auch unter Berücksichtigung des geplanten Haltepunktes Oberplatz) führen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Fahrzeiten der Bahnen. Mit dem Aufbau einer Mobilitätsstation am HBF Krefeld inklusive Leihrädern wird keine Notwendigkeit der Einrichtung eines Schienenhalts an der Hochschule gesehen.



Darstellung PTV

Abbildung 16: Lage und bisherige Erschließung des Hochschulstandorts

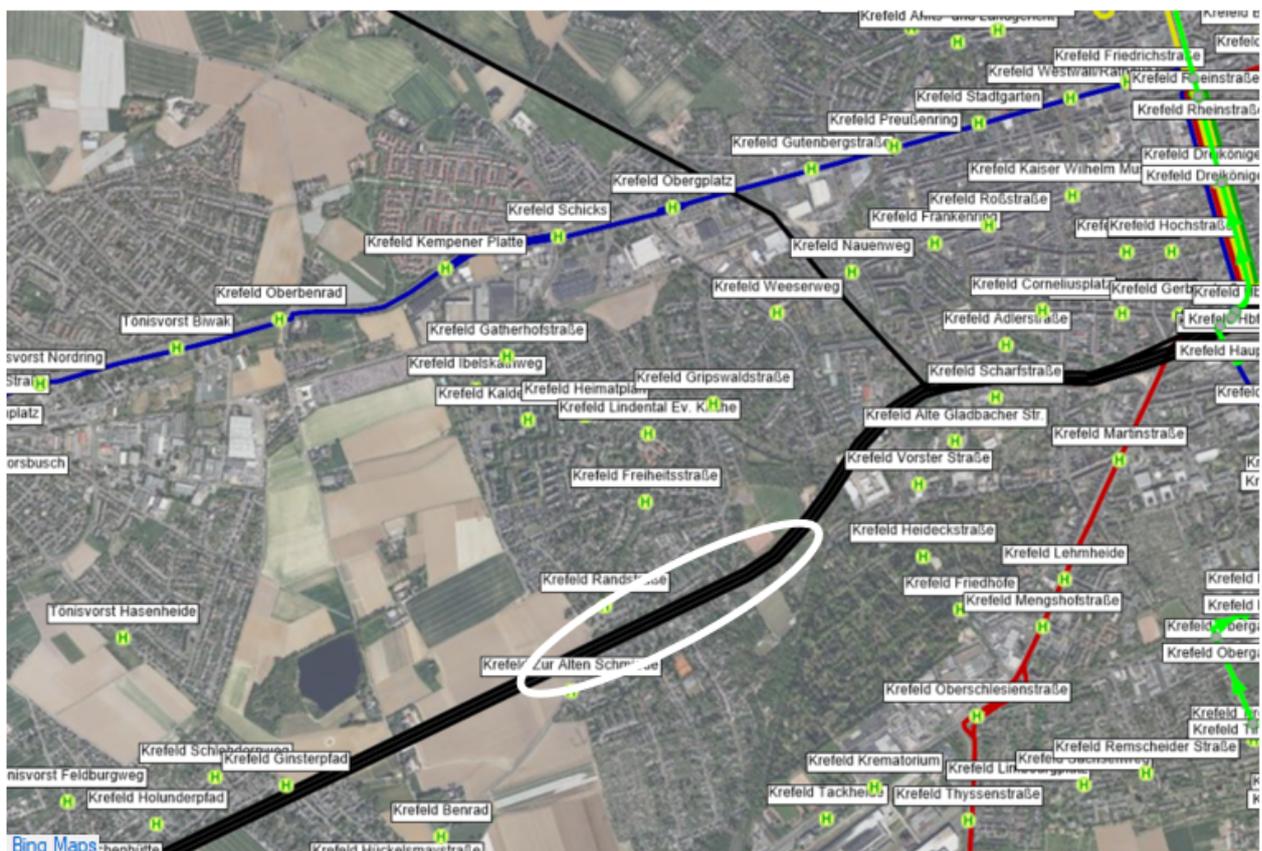
Für die Einrichtung des SPNV-Halts an der Hochschule wird derzeit kein Bedarf festgestellt. Eine Weiterverfolgung wird derzeit nicht vorgesehen.

6.1.3 Einrichtung eines SPNV-Halts in Lindental

Der Haltepunkt in Lindental wurde bereits im letzten Nahverkehrsplan zur Umsetzung festgehalten. Gegenüber 2013 haben sich hinsichtlich der positiven Beurteilung keine Änderungen ergeben. Im letzten Nahverkehrsplan hieß es:

„Eine Untersuchung eines Bahnhofsteilpunkts Lindental im Auftrag der Stadt Krefeld kommt zu dem Schluss, dass die Anbindung für diesen städtischen Bereich eine wesentliche Verbesserung der Erschließung durch den öffentlichen Verkehr darstellt. Es wird von Fahrgastpotenzialen von über 1.000 täglichen Fahrgästen ausgegangen.“¹⁹

Dieser Halt wurde inzwischen jedoch unter dem Arbeitsnamen Krefeld Op de Pley im Korridor 18 Niederrhein III der Stationsoffensive, gelegen an der Forstwaldstr., untersucht und als negativ geprüft. Die Korridorentscheidung in Zusammenarbeit mit dem NVR ergab einen insgesamt angespannten und komplexen Korridor Aachen - Krefeld. Die Planung dieses Halts wird von Seiten des VRR aktuell nicht weiterverfolgt, da die Umsetzungsmöglichkeiten im Korridor begrenzt sind.



Darstellung PTV

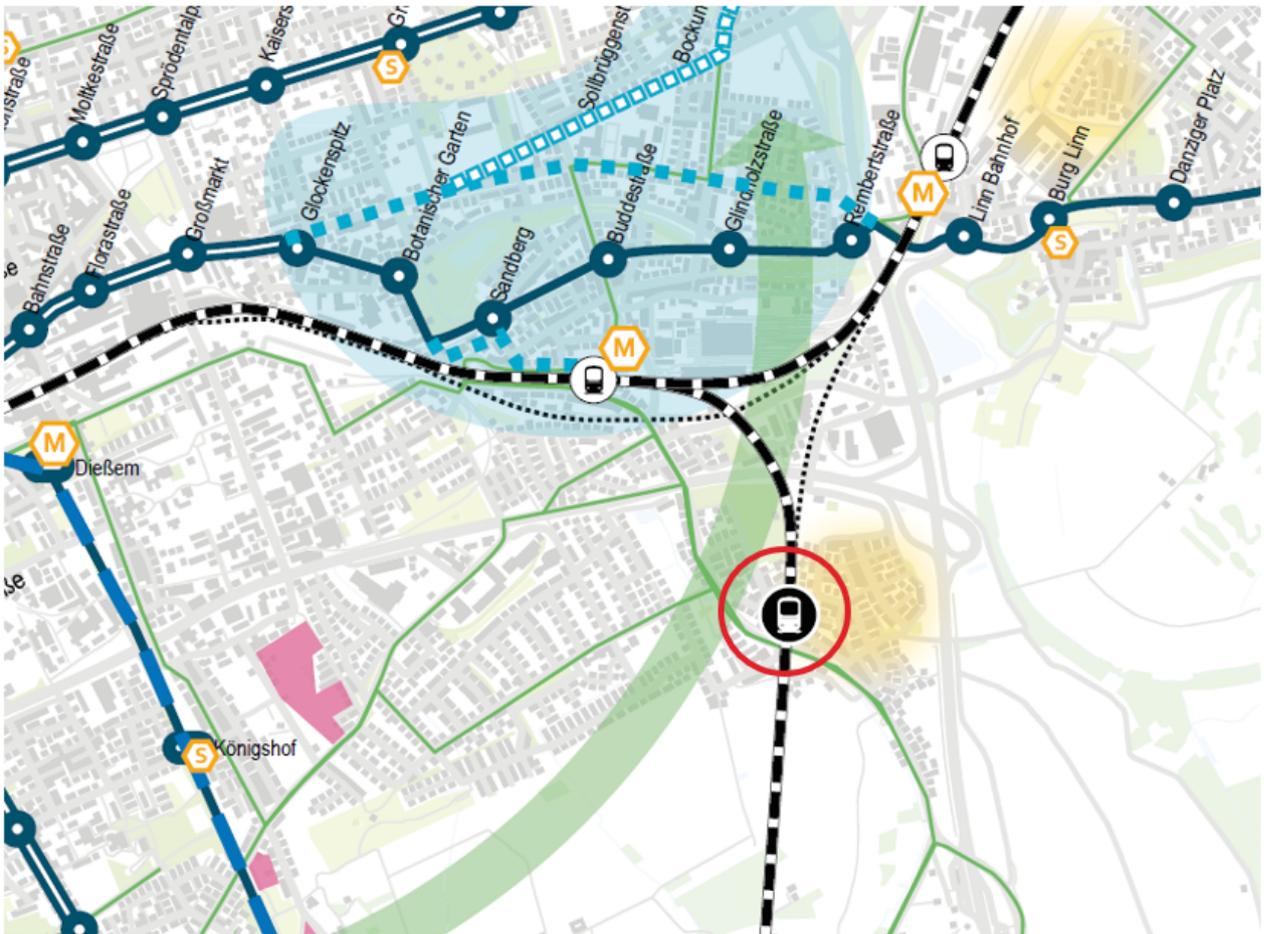
Abbildung 17: Lage des möglichen SPNV-Halts in Lindental

Aktuell wird der SPNV-Halt nicht weiterverfolgt.

¹⁹ Nahverkehrsplan der Stadt Krefeld 2013, S. 108

6.1.4 Einrichtung eines SPNV-Halts Oppum-Süd

Auch der Haltepunkt in Oppum-Süd wurde bereits im Nahverkehrsplan 2013 zur Umsetzung festgehalten. Die Einrichtung des Halts Krefeld Oppum Süd, auf Höhe des Abzw. Krefeld Lohbruch, wurde im Korridor 8 der Stationsoffensive für die Linien RE 10 und RE 7 untersucht und als negativ geprüft. Die Planung dieses Halts wird von Seiten des VRR daher aktuell nicht weiterverfolgt, da die Umsetzungsmöglichkeiten im Korridor begrenzt sind.



Darstellung Mobilitätskonzept 2021

Abbildung 18: Lage des möglichen SPNV-Halts in Oppum-Süd

Die Bezirksvertretung befürwortet den Neubau ebenfalls nicht.

Aktuell wird der SPNV-Halt nicht weiterverfolgt.

6.2 Netzergänzende Maßnahmen: Ausweitung des Straßenbahnnetzes

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes von 2021 wurden Vorschläge zur Ergänzung und Erweiterung des Krefelder Straßenbahnnetzes aufgelistet. Diese Vorschläge wurden im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans bewertet und ggf. Empfehlungen zur Umsetzung bzw. Prüfaufträge ausgesprochen. Die bewerteten Maßnahmen werden im Folgenden aufgeführt.

6.2.1 Ergänzung/Verdichtung des Straßenbahnnetzes auf einen einheitlichen 7,5/15-Minuten-Grundtakt

Im Mobilitätskonzept 2021 wurde das Fahrtenangebot des ÖPNV insgesamt als nicht ausreichend bezeichnet und eine Straßenbahnverdichtung auf einen 7,5/15-min-Takt vorgeschlagen. Dabei wird ein einheitlicher 15-Minuten-Grundtakt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit vorgeschlagen, auf Strecken mit Überlagerungen von Linien ergibt sich ein 7,5-Minuten-Takt oder sogar ein dichteres Angebot.

Aktuell weisen alle Straßenbahnlinien zwischen 06:00 und 20:00 Uhr mindestens 8 Fahrten pro Stunde aus (beide Richtungen), was einem 15-Minuten-Takt entspricht. Die Linie 041 geht sogar darüber hinaus und fährt in der Regel auch außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit an Schultagen einen 10-Minuten-Takt.

Somit ist ein einheitlicher 15-Minuten-Grundtakt der Straßenbahnen bereits in ganz Krefeld mindestens gewährleistet. Im Zuge der im Folgenden beschriebenen Prüfungen zu Straßenbahnverlängerungen und neuen Straßenbahnästen kann es zu neuen Astverknüpfungen kommen. Hier ist, wie im Mobilitätskonzept vorgeschlagen auch eine weitere Verdichtung vorstellbar, zum Beispiel durch Aufspaltung der Linie 041 in zwei Linien im 15-Minuten-Takt.

Linie	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ Abends
	Morgens	Morgens	Grundtakt	
041	15'	10'	10'	30'
042	20'	15'	15'	30'
043	20'	15'	15'	30'
044	20'	15'	15'	30'

Abbildung 19: Taktfamilie der Krefelder Straßenbahnlinien je Verkehrszeiten im Status quo

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

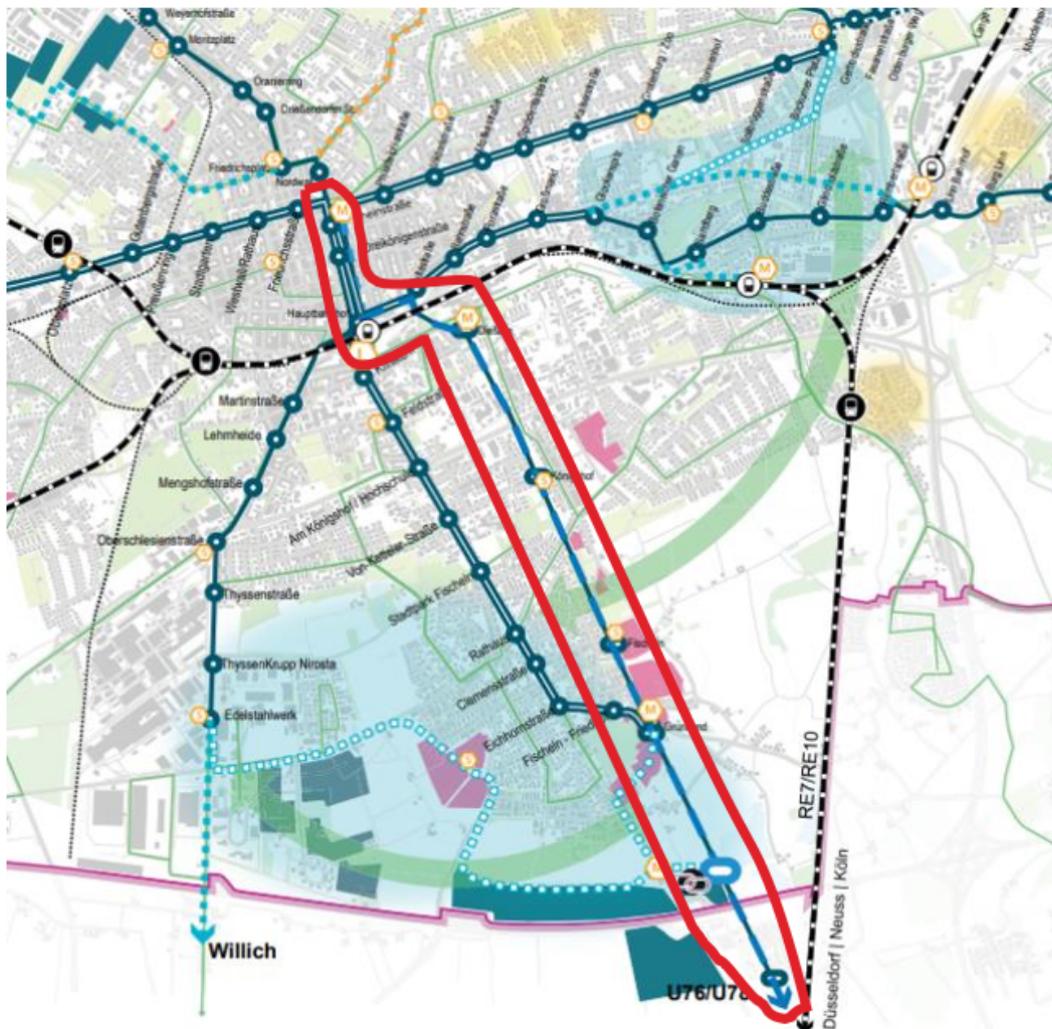
Im Zuge der im Folgenden beschriebenen Prüfungen zu Straßenbahnverlängerungen und neuen Straßenbahnästen sind Veränderungen des Netzes vorstellbar, die zu weiteren Verdichtung führen können. Dies ist zu prüfen.

6.2.2 Angebotsverbesserung auf der „K-Bahn“

Im Stadtgebiet Krefelds stellt eine Ausweitung des 10-Minuten-Takts auf Zeiten außerhalb der Hauptverkehrszeit eine spürbare Angebotsverbesserung dar. Dazu wurden bereits verschiedene Untersuchungen durchgeführt.

Eine Taktverdichtung würde insbesondere die regionale Anbindung Krefelds verbessern. Zudem entstehen in Fischeln verschiedene Neubaugebiete, die zu einer höheren Nachfrage führen. Allerdings weisen die derzeitigen Belastungszahlen auf der „K-Bahn“ keinen erheblichen Mehrbedarf an Beförderungsleistung aus.

Es besteht der Beschluss, dass für die Umsetzungsstufen 1 und 2 aus der Machbarkeitsstudie zur K-Bahn einen Maßnahmen- Zeit- und Kostenplan in Abstimmung mit der Rheinbahn erarbeitet wird.



Darstellung Mobilitätskonzept 2021.

Abbildung 20: Verlauf der „K-Bahn“ in Krefeld. Die „K-Bahn“ verbindet Krefeld mit der Region insbesondere mit Düsseldorf.

Eine Taktverdichtung soll weiterverfolgt werden, da es interkommunal zwecks Attraktivitätssteigerung gewünscht ist.

6.2.3 Erweiterung des Straßenbahnnetzes - Zusammenfassung

Im Zuge des Mobilitätskonzeptes 2021 wurden Ideen zur Straßenbahn-Netzerweiterung gesammelt. Für den Nahverkehrsplan wurden diese Ideen einheitlich auf ihre Potenziale hin geprüft. Diese Potenzialprüfung lehnt sich methodisch an das Bewertungsverfahren der Standardisierten Bewertung an, stellt jedoch keine Aussage über eine Förderfähigkeit der einzelnen Maßnahmen. Die Maßnahmen wurden untereinander bewertet, um die Erweiterungsideen mit hohem Potenzial von denen mit niedrigem Potenzial zu trennen.

Strecke	Gesamtbewertung
Edelstahlwerk - Willich	Hohes Potential
Hüls	Mittleres Potential
Kempener Feld	Mittleres Potential
Verberg	Mittleres Potential
Grundend - Fischeln	Mittleres Potential
Grundend - Edelstahlwerk	Geringes Potential
Verberg - Traar	Geringes Potential
Glockenspitz - Rembertstraße	Geringes Potential
Glockenspitz - Bockumer Platz	Geringes Potential
Oppum Bahnhof	Geringes Potential
Linn bis Gellep-Stratum	Geringes Potential
Elfrath - Parkstraße	Geringes Potential

Abbildung 21: Zusammenfassung der Bewertung aller betrachteten möglichen Straßenbahnerweiterungen.

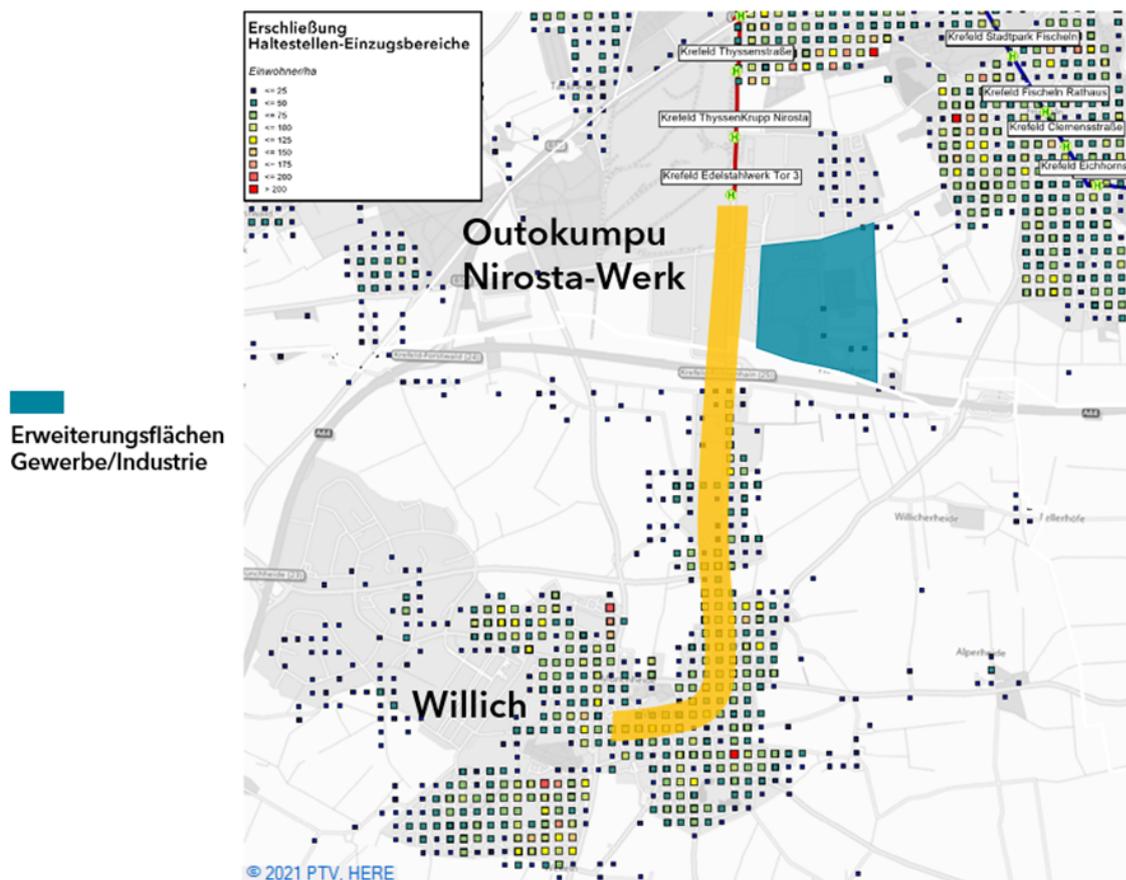
Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen vorgestellt und die Bewertung erläutert.

Für empfohlene Maßnahmen sollen Untersuchungen zur technischen Machbarkeit sowie Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt werden, um über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

6.2.4 Verlängerung der Linie 042 nach Willich

Um die „intensive Pendlerverflechtungen“²⁰ zwischen Krefeld und Willich zu stärken und um Pendlerverkehre auf den ÖPNV zu verlagern wird eine Straßenbahnverlängerung vom Edelstahlwerk nach Willich diskutiert.

Auf einer Länge von ca. 4,5 km können ca. 10.000 bis 12.000 Einwohner erschlossen werden. Dazu kommt eine Vielzahl größerer Arbeitgeber, die von einer verbesserten Anbindung zwischen Krefeld und Willich profitieren würden. Gegenüber der bestehenden Umsteigeverbindung (Bus + Straßenbahn) zwischen Willich und Krefeld können Reisezeiteinsparungen erzielt werden.



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011. Flächenentwicklungen übernommen aus Mobilitätskonzept 2021.

Abbildung 22: Geplante Straßenbahnverlängerung 042 nach Willich mit grobem möglichen Streckenverlauf

Der Straßenbahnverlängerung wird ein hohes Gesamtpotenzial ausgewiesen und zur weiteren tiefergehenden Prüfung (technische Machbarkeit, Nutzen-Kosten) vorgesehen.

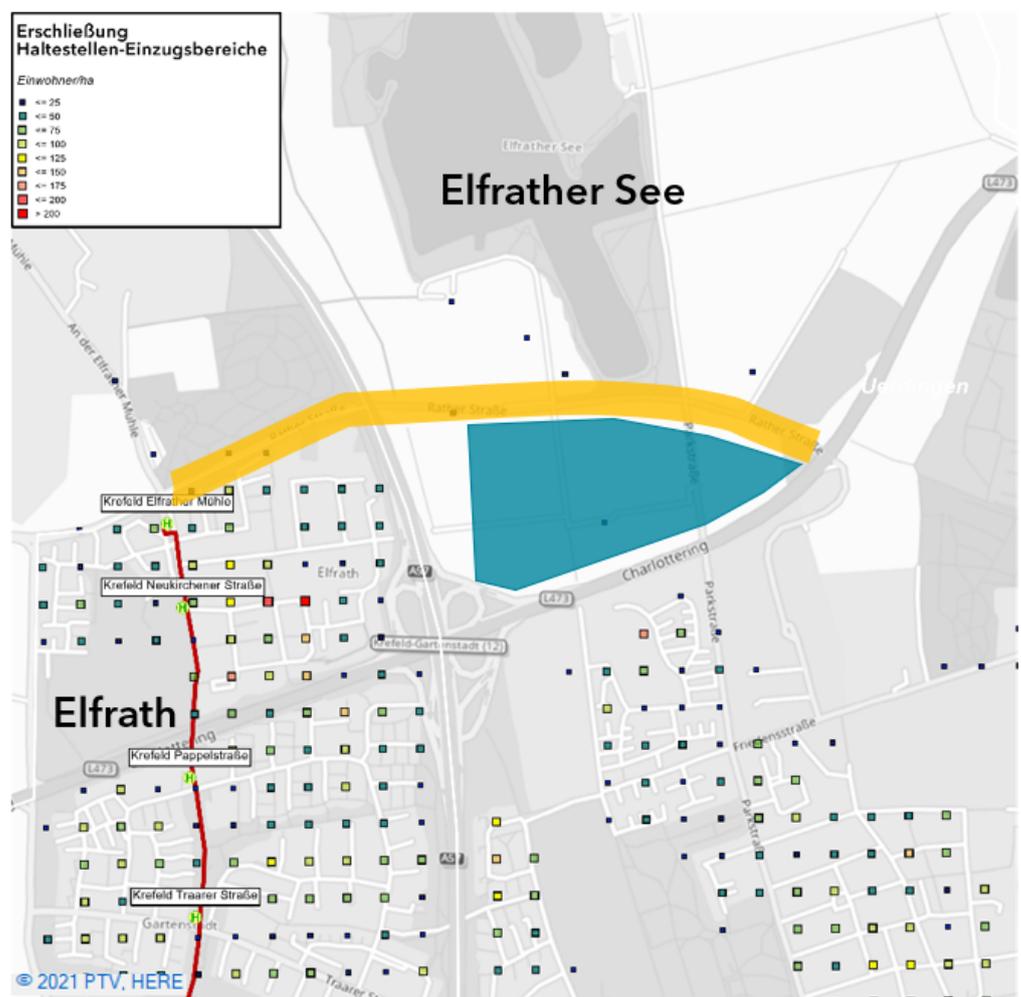
²⁰ Mobilitätskonzept der Stadt Krefeld 2021, S. 100.

6.2.5 Verlängerung der Linie 042 zur Parkstraße / Elfrather See

Zur besseren Erschließung des Elfrather Sees und der Gewerbeflächen östlich der A57 wurde die Straßenbahnverlängerung diskutiert. Sie wird auch im Flächennutzungsplan berücksichtigt. Fahrgastpotenziale werden überwiegend im Freizeitverkehr und durch die Gewerbeentwicklung gesehen.

Auf einer Länge von ca. 1,9 km können weniger als 300 Einwohner erschlossen werden. Dazu kommt ein Fahrgastpotenzial durch Ausflugverkehre, das nur an wenigen Monaten im Jahr zu einem relevanten Fahrgastaufkommen führen würde. Auch die potenziellen Fahrgäste durch Arbeitsverkehre werden als gering eingeschätzt. Gegenüber der bestehenden Umsteigeverbindung (Bus + Straßenbahn) zwischen Elfrather See - Krefeld Zentrum können keine Reisezeiteinsparungen erzielt werden.

Erweiterungsflächen
Gewerbe/Industrie



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011. Flächenentwicklungen übernommen aus Mobilitätskonzept 2021.

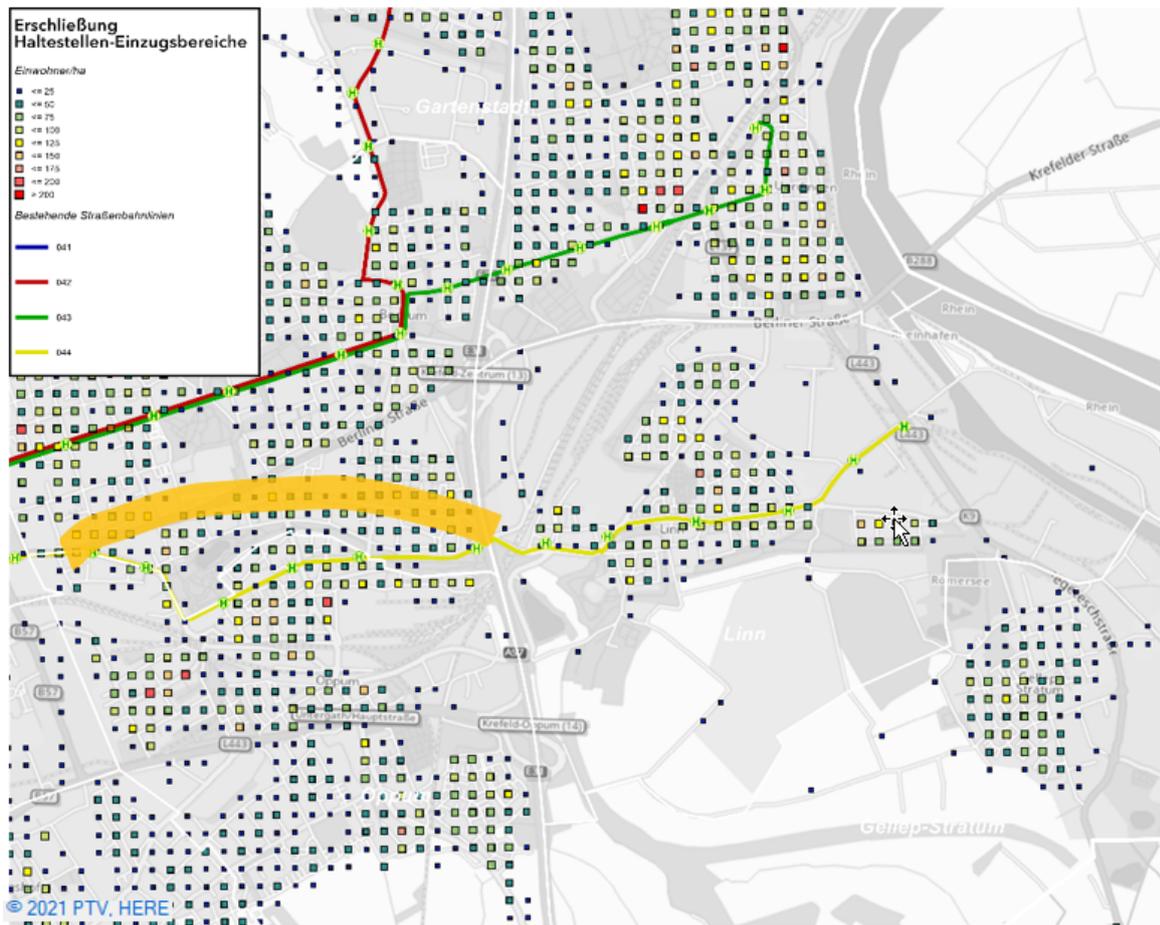
Abbildung 23: Geplante Straßenbahnverlängerung 042 zum Elfrather See mit grobem möglichen Streckenverlauf

Der Straßenbahnverlängerung wird ein geringes Gesamtpotenzial ausgewiesen und soll daher nicht weiterverfolgt werden.

6.2.6 Ergänzung des Straßenbahnnetzes Glockenspitze – Rembertstraße (Linie 044)

Zur besseren Erschließung der Berliner Straße wurde die Einrichtung einer Straßenbahnstrecke diskutiert. Das Erschließungsgebiet liegt zwischen zwei Straßenbahnstrecken und würde eine direktere Streckenführung für die Linie 044 bedeuten zuungunsten der bestehenden Strecke.

Auf einer Länge von ca. 2,4 km können zusätzlich zu den bestehenden Straßenbahnlinien keine weiteren Einwohner erschlossen werden. Dazu kommt ein geringes bislang unerschlossenes Fahrgastpotenzial durch Arbeitsplätze. Gegenüber der bestehenden Verbindung zwischen Rembertstraße und Krefeld HBF können sehr geringe Reisezeiteinsparungen erzielt werden. Die Ergänzung würde eventuell zu einer Neukonzeption des Liniennetzes führen und ist damit mit hohen Betriebskosten verbunden.



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011. Flächenentwicklungen übernommen aus Mobilitätskonzept 2021.

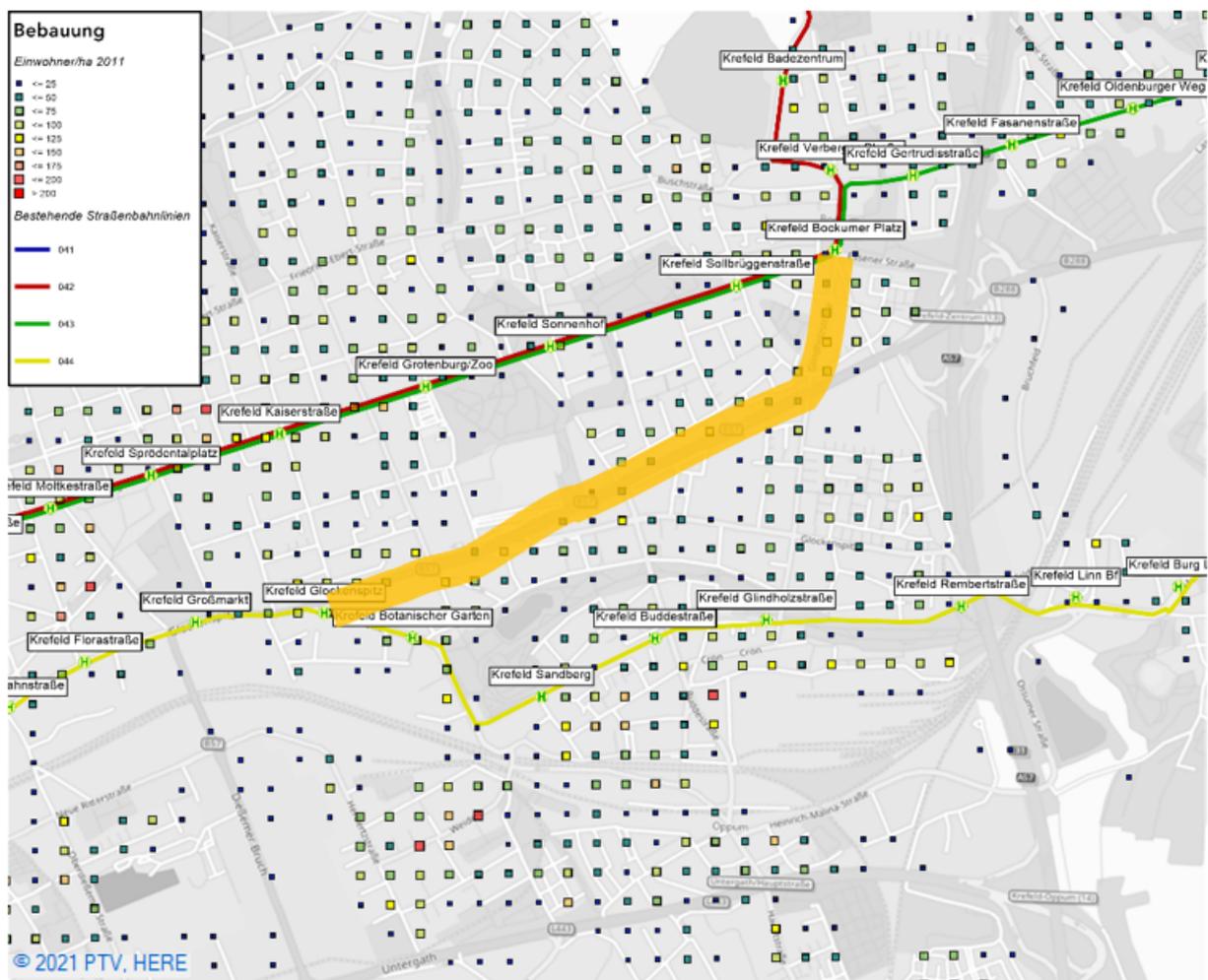
Abbildung 24: Geplante Ergänzung Straßenbahnnetz 044 im Bereich Glockenspitze – Rembertstraße

Der Netzerweiterung wird ein geringes Gesamtpotenzial ausgewiesen und soll daher nicht weiterverfolgt werden.

6.2.7 Ergänzung des Straßenbahnnetzes Glockenspitz – Bockumer Platz

Zwischen Glockenspitz und Bockumer Platz kann mit der Einrichtung einer Querspange ein Lückenschluss im Straßenbahnnetz erreicht werden.

Auf einer Länge von ca. 2,3 km können zusätzlich zu den bestehenden Straßenbahnlinien keine weiteren Einwohner erschlossen werden. Dazu kommt ein geringes bislang unerschlossenes Fahrgastpotenzial durch Arbeitsplätze. Gegenüber der bestehenden Verbindung zwischen Bockumer Platz und Krefeld HBF können keine Reisezeiteinsparungen erzielt werden. Die Ergänzung kann aus betrieblichen Gründen sinnvoll sein, die Integration in das bestehende Straßenbahnnetz würde eventuell auch hier zu einer Neukonzeption des Liniennetzes führen und ist damit mit hohen Betriebskosten verbunden.



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011.

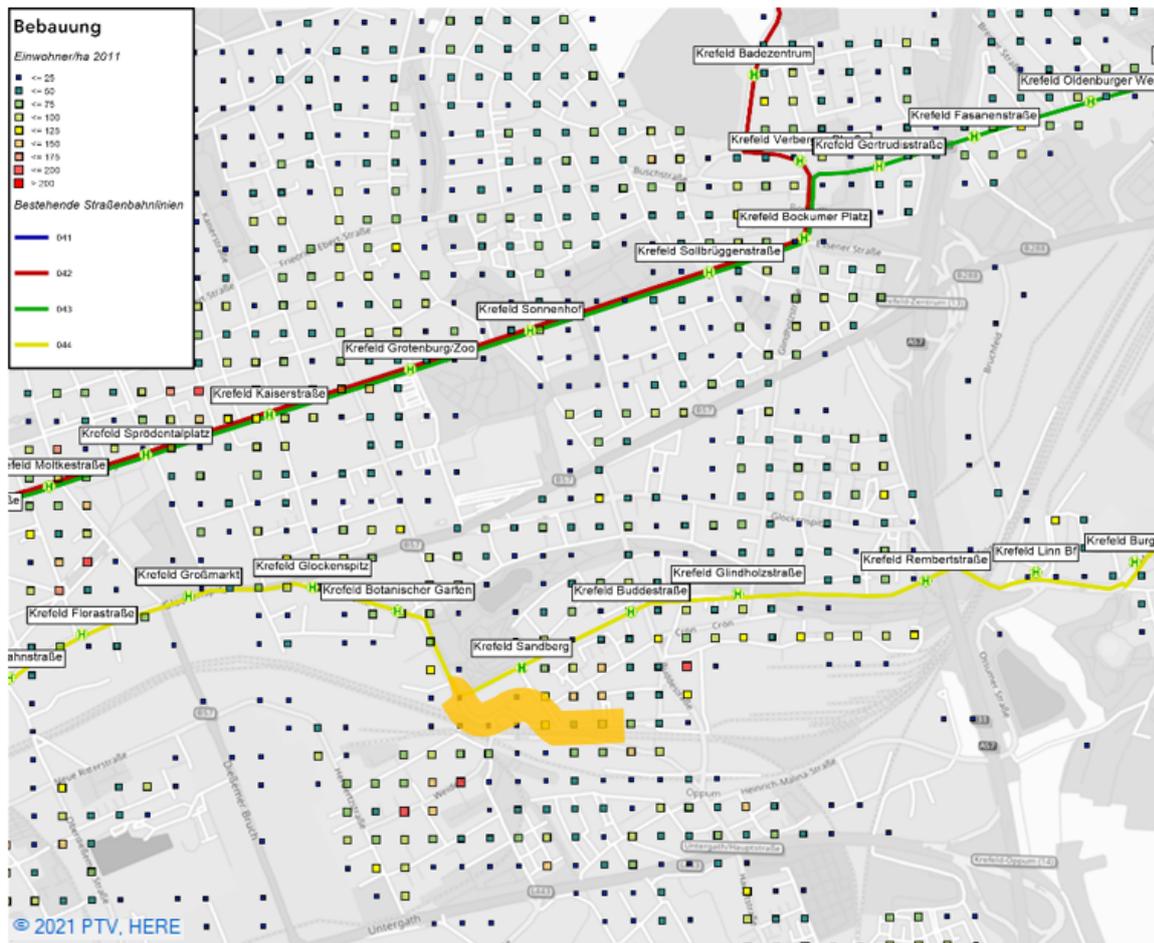
Abbildung 25: Geplante Lückenschließung im Straßenbahnnetz im Bereich Glockenspitz – Bockumer Platz

Für die Netzerweiterung wird keine Notwendigkeit gesehen und soll daher nicht weiterverfolgt werden.

6.2.8 Anbindung des Oppumer Bahnhofs an das Straßenbahnnetz

Aktuell ist der Bahnhof Oppum nicht an das Straßenbahnnetz angebunden. Dies könnte durch ein kurzes Stück Straßenbahntrecke erreicht werden.

Auf einer Länge von ca. 0,7 km können zusätzlich zu den bestehenden Straßenbahnlinien allerdings keine weiteren Einwohner erschlossen werden. Dazu kommt ein geringes bislang unerschlossenes Fahrgastpotenzial durch Arbeitsplätze. Gegenüber der bestehenden Verbindung können – beispielsweise zwischen der Haltestelle Botanischer Garten und Düsseldorf mit Umstieg am Bahnhof Oppum Reisezeiteinsparungen erzielt werden. Die Anbindung an den Bahnhof Oppum würde lediglich für die regionale Anbindung Verbesserungen bedeuten. Auch hier würde Integration in das bestehende Straßenbahnnetz Linienneukonzeptionen bedeuten, was mit hohen Betriebskosten verbunden wäre.



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011

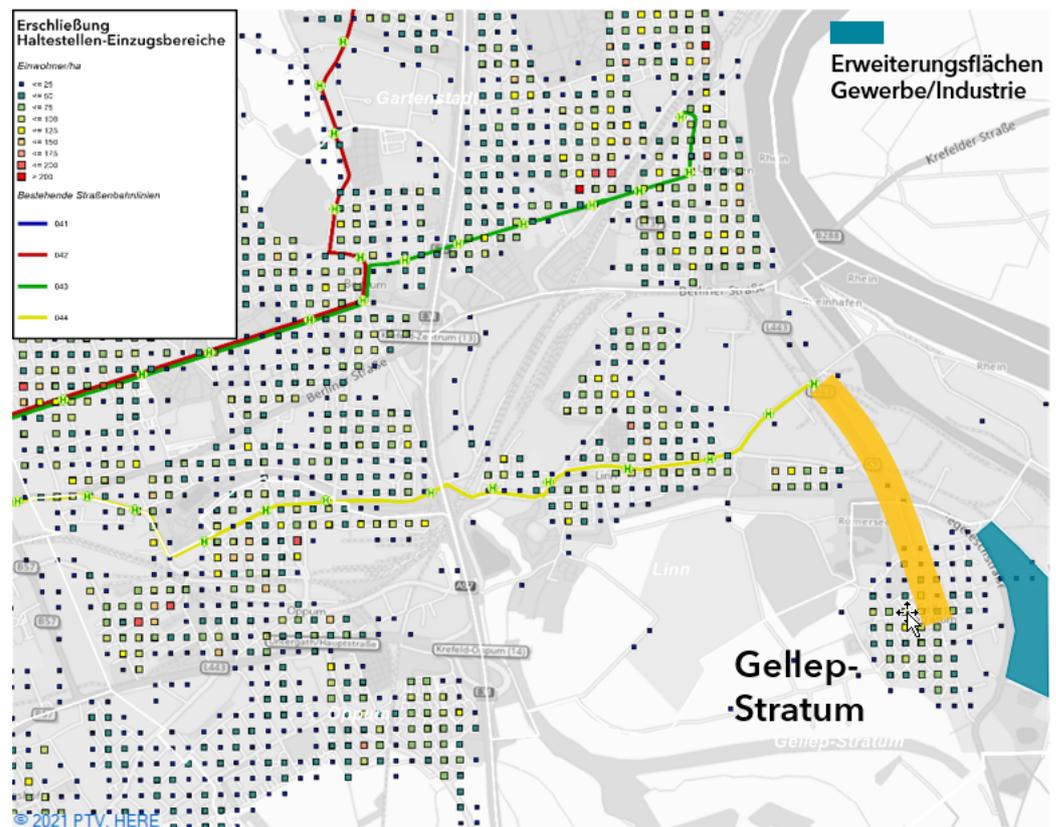
Abbildung 26: Geplante Ergänzung im Straßenbahnnetz zur Erschließung des Bahnhof Oppum

Für die Netzerweiterung wird keine Notwendigkeit gesehen und soll daher nicht weiterverfolgt werden.

6.2.9 Verlängerung der Linie 044 nach Gellep-Stratum

Aktuell ist der Stadtteil Gellep-Stratum nicht an das Straßenbahnnetz angebunden. Dies könnte durch eine Verlängerung der Linie 044 über den aktuellen Endhaltepunkt erreicht werden.

Auf einer Länge von ca. 1,7 km können zusätzlich zu den bestehenden Straßenbahnlinien ca. 2.600 Einwohner erschlossen werden sowie einige wenige Beschäftigte in den dort angesiedelten Betrieben. Gegenüber der bestehenden Verbindung können zwischen Gellep-Stratum und Krefeld Hauptbahnhof keine Reisezeiteinsparungen erzielt werden. Eine Verlängerung über Gellep-Stratum hinaus in den Rheinhafen ist nicht sinnvoll, eine Buslinie zur Erschließung der Gewerbeflächen wurde aufgrund zu geringer Nachfrage eingestellt. Die aktuelle Berechnung zur Baulandplanung (Stand 2021, siehe auch Kapitel 2.2) weist für die Region Linn/Gellep-Stratum einen Bevölkerungsrückgang von 4% zwischen 2020 und 2030 auf, dies wirkt sich negativ auf die zu erwartende Nachfrage und damit die Förderfähigkeit einer Straßenbahnverlängerung aus.



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011. Flächenentwicklungen übernommen aus Mobilitätskonzept 2021

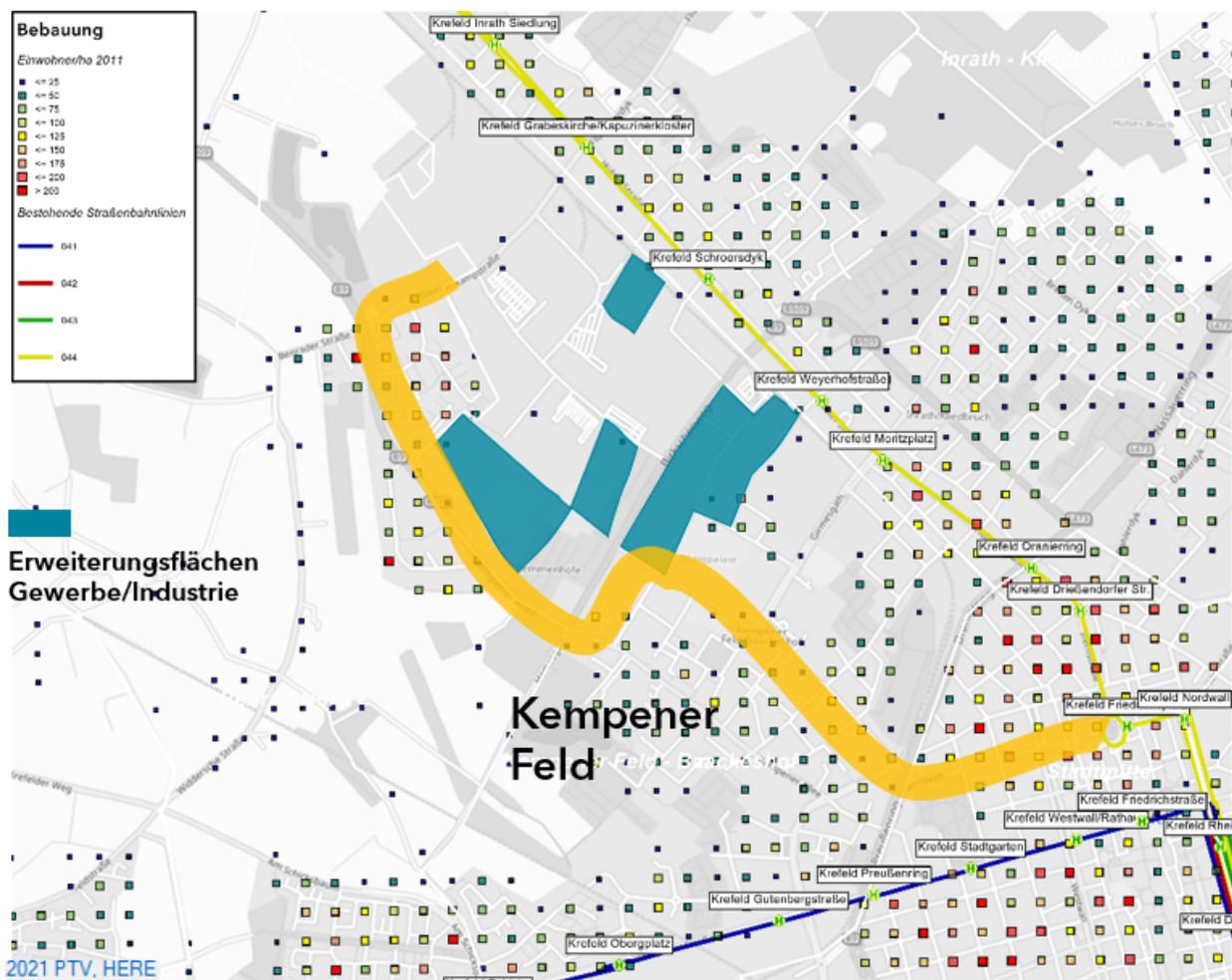
Abbildung 27: Geplante Verlängerung der Linie 044 nach Gellep-Stratum

Für die Netzerweiterung wird keine Notwendigkeit gesehen und soll daher nicht weiterverfolgt werden. Vorsorglich soll die mögliche Straßenbahntrasse freigehalten werden.

6.2.10 Erschließung des Kempener Feld mit einer Straßenbahnlinie

Aktuell ist der Stadtteil Kempener Feld nicht an das Straßenbahnnetz angebunden und soll weiter mit Gewerbeflächen verdichtet werden. Die Erschließung kann durch die Einrichtung einer zusätzlichen Straßenbahnlinie durch das Kempener Feld erreicht werden.

Auf einer Länge von ca. 3,7 km können ca. 8.500 Einwohner erschlossen werden. Dazu kommt weiteres Fahrgastpotenzial durch Wohnneubau (ca. 500 Einwohner), Arbeitsplätze und Einkaufsverkehre. Auch die Berechnung zur Baulandplanung (siehe Kapitel 2.2) weist hier ein hohes Bevölkerungswachstum aus. Gegenüber der bestehenden Buserschließung können mit einer Straßenbahn allerdings kaum Reisezeiteinsparungen erzielt werden.



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011. Flächenentwicklungen übernommen aus Mobilitätskonzept 2021

Abbildung 28: Geplante Straßenbahnerschließung des Kempener Feld

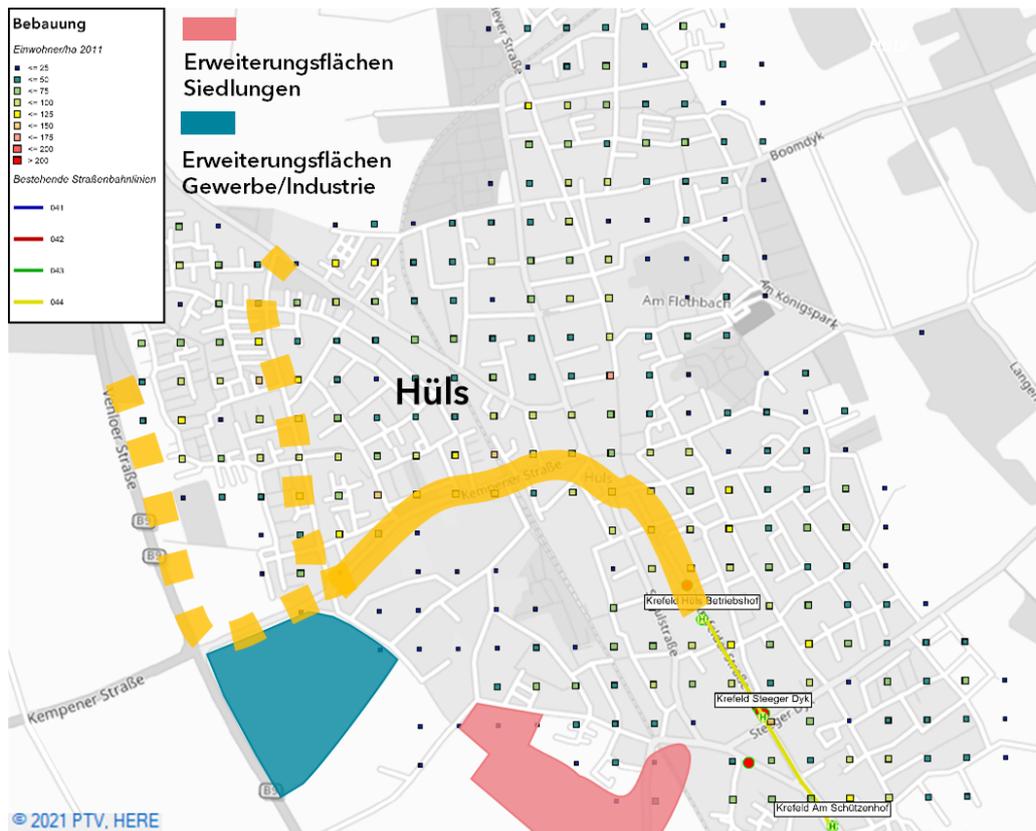
Der Netzerweiterung wird ein hohes Gesamtpotenzial ausgewiesen und ist zur weiteren tiefergehenden Prüfung vorgesehen. Die betriebliche Einbindung der Straßenbahnlinie muss in Hinblick auf andere mögliche Erweiterungen entschieden werden.

6.2.11 Verlängerung der Straßenbahnlinie in Hüls (044)

Aktuell ist der Stadtteil Hüls nur im südlichen Bereich mit einer Straßenbahnlinie erschlossen, der Stadtteil soll durch Siedlungs- und Gewerbeflächen erweitert werden. Die Maßnahme wird seit sehr langer Zeit diskutiert und wurde auch im Zuge des NVP 2013 behandelt, letztlich jedoch nicht beschlossen.

Auf einer Länge von ca. 1,3 km können ca. 4.000 Einwohner zusätzlich erschlossen werden. Durch die Gewerbeentwicklungen kommt ein Fahrgastpotenzial durch Arbeitsplätze und Einkaufsverkehre dazu. Gegenüber der bestehenden Buserschließung können mit einer Straßenbahn keine Reisezeiteinsparungen zwischen Hüls und Krefeld Hbf. erzielt werden, allerdings entfällt ein Umstieg. Zudem würde Hüls durch die Straßenbahn deutlich dichter getaktet bedient als heute.

Die aus dem Mobilitätskonzept übernommenen Erweiterungsflächen sind derzeit noch nicht mit Bebauungsplänen hinterlegt, daher ist hier die weitere Entwicklung abzuwarten.



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011. Flächenentwicklungen übernommen aus Mobilitätskonzept 2021

Abbildung 29: Geplante Straßenbahnerweiterung in Hüls. Die Darstellung zeigt verschiedene Varianten

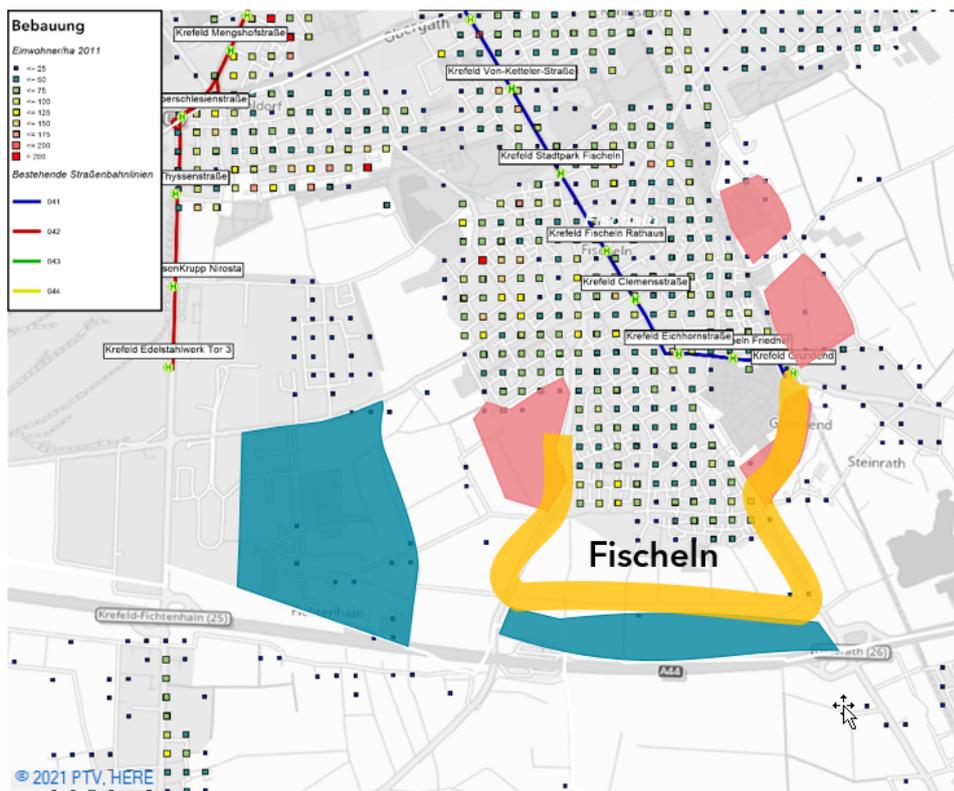
Der Netzerweiterung wird ein mittleres Gesamtpotenzial ausgewiesen und ist zur weiteren tiefergehenden Prüfung vorgesehen. Die verschiedenen Trassenführungen und Potenziale sollen in einem eigenen Gutachten betrachtet werden.

6.2.12 Verlängerung der Straßenbahnlinie im Bereich Grundend - Fischeln (041)

Aktuell wird der Stadtteil Fischeln nur im nördlichen Bereich mit der Straßenbahnlinie 041 erschlossen, allerdings soll der Stadtteil durch Siedlungs- und Gewerbeflächen erweitert werden. Auch die Berechnung zur Baulandplanung (siehe Kapitel 2.2) kommt zu diesem Ergebnis.

Auf einer Länge von ca. 4,0 km können ca. 4.500 Einwohner zusätzlich erschlossen werden. Durch die interkommunalen Gewerbeentwicklungen kommt ein zusätzliches Fahrgastpotenzial durch Arbeitsplätze dazu. Gegenüber der bestehenden Buserschließung können mit einer Straßenbahn nur geringe Reisezeiteinsparungen zwischen Fischeln und Krefeld Hbf. erzielt werden, jedoch entfällt ein Umstieg und die Verbindung wäre deutlich dichter getaktet als das heutige Busangebot im Stundentakt.

Für die Erweiterungsflächen aus dem Mobilitätskonzept, die in der Abbildung 30 dargestellt sind, liegen Bebauungspläne derzeit für das Wohngebiet Krützboomweg und für das Wohngebiet Fischeln Südwest erstes Teilgebiet an der Willicher Straße vor.



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011. Flächenentwicklungen übernommen aus Mobilitätskonzept 2021

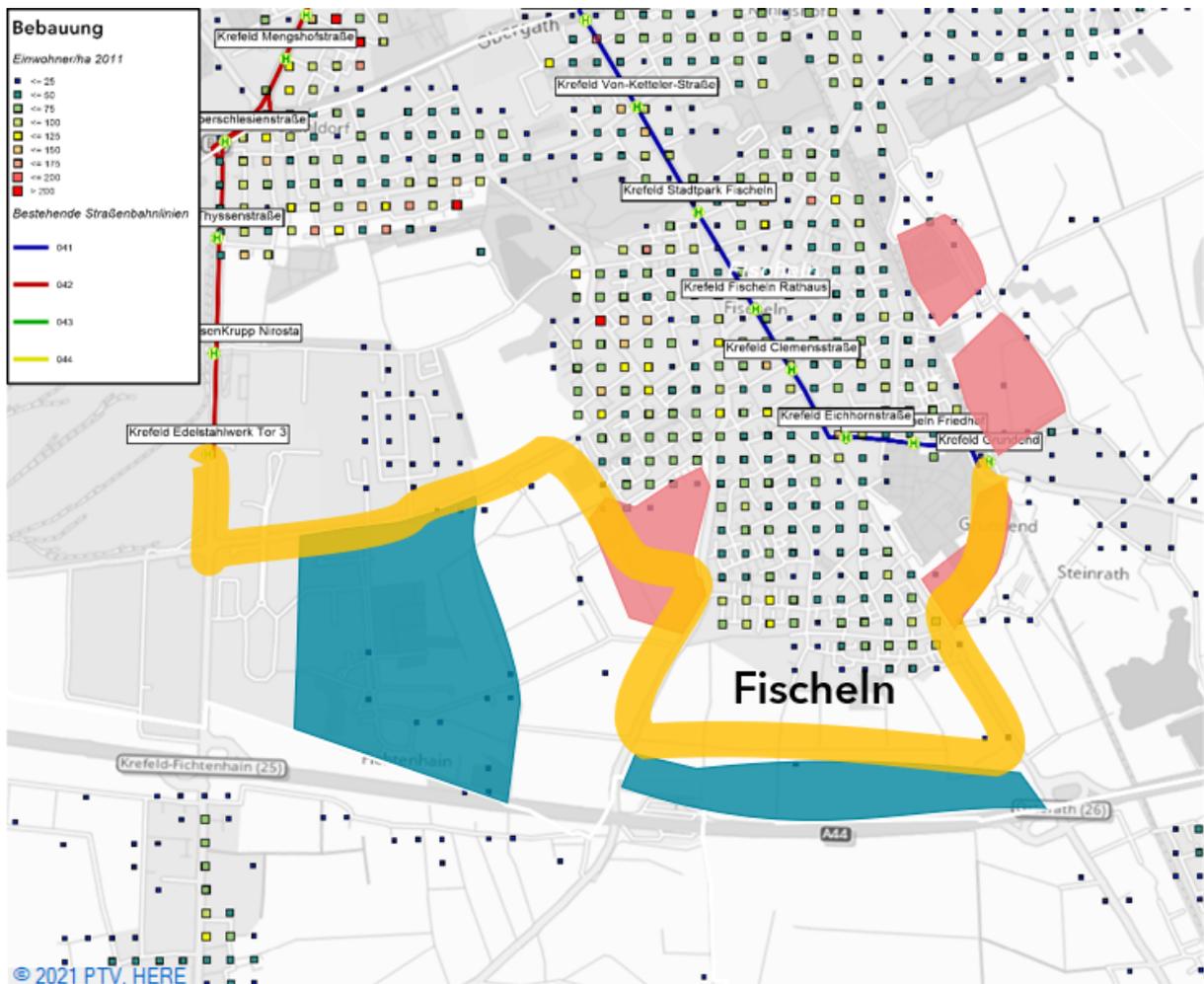
Abbildung 30: Geplante Straßenbahnerweiterung in Fischeln

Der Netzerweiterung wird ein mittleres Gesamtpotenzial ausgewiesen und ist zur weiteren tiefergehenden Prüfung vorgesehen, wenn die Planungen für das interkommunale Gewerbegebiet weiter fortgeschritten sind. Vorsorglich soll die mögliche Straßenbahntrasse freigehalten werden.

6.2.13 Erweiterung des Straßenbahnnetzes Grundend - Edelstahlwerk

Aktuell wird der Stadtteil Fischeln nur im nördlichen Bereich von der Straßenbahnlinie 041 erschlossen und es besteht eine unzureichende Verbindung zwischen Fischeln und Edelstahlwerk.

Auf einer Länge von ca. 6,9 km können ca. 6.000 Einwohner zusätzlich erschlossen werden. Durch die interkommunalen Gewerbeentwicklungen kommt ein zusätzliches Fahrgastpotenzial durch Arbeitsplätze dazu. Gegenüber der bestehenden Buserschließung können jedoch mit einer Straßenbahn keine Reisezeiteinsparungen zwischen Fischeln und Edelstahlwerk erzielt werden, allerdings weist das bestehende geringe Busangebot auf eine geringe Nachfrage hin.



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011. Flächenentwicklungen übernommen aus Mobilitätskonzept 2021.

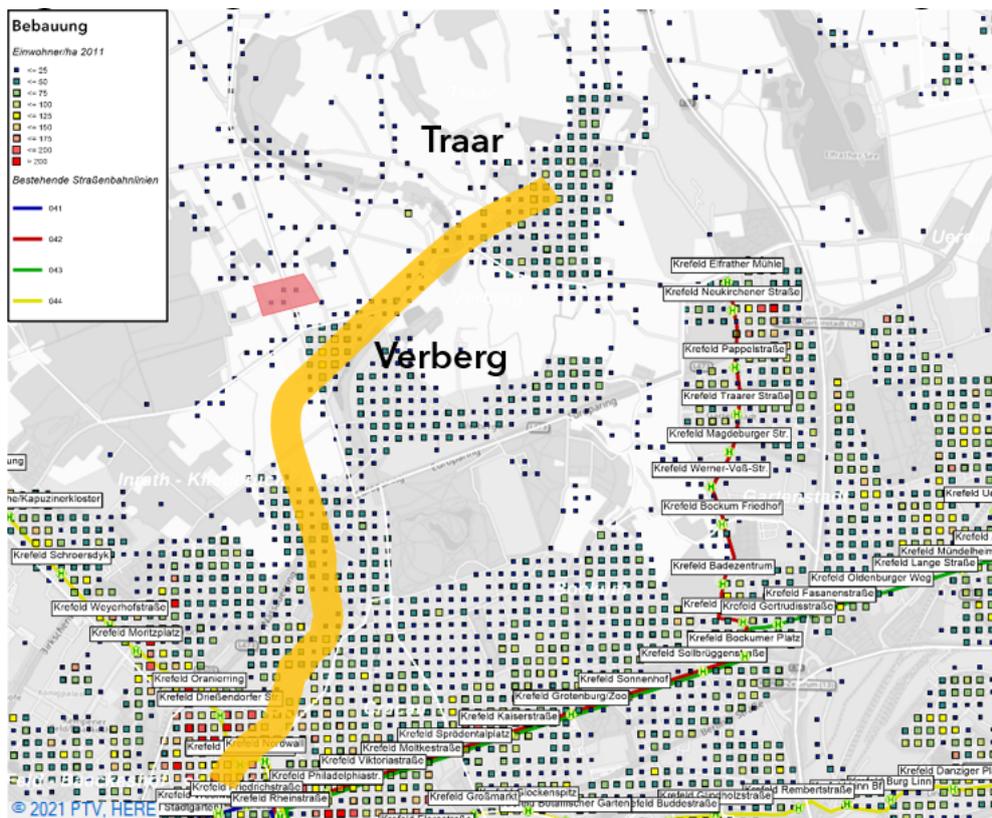
Abbildung 31: Geplante Straßenbahnverbindung zwischen Fischeln und Edelstahlwerk

Der Netzerweiterung wird ein geringes Gesamtpotenzial ausgewiesen und ist zur weiteren tiefergehenden Prüfung nicht vorgesehen, vorsorglich soll die mögliche Straßenbahntrasse freigehalten werden.

6.2.14 Straßenbahnerschließung der Stadtteile Verberg und Traar

Aktuell haben die Stadtteile Verberg und Traar keine Straßenbahnbindung. Zur Erschließung der beiden Stadtteile wurde im Rahmen des K-Bahn-Gutachtens²¹ eine Verlängerung der ‚K-Bahn‘ über das Krefelder Stadtzentrum hinaus vorgeschlagen.

Auf einer Länge von ca. 6,1 km können ca. 13.000-15.000 Einwohner zusätzlich erschlossen werden. Dazu kommt ein geringes zusätzliches Fahrgastpotenzial durch Arbeitsplätze. Gegenüber der bestehenden Buserschließung können mit einer Straßenbahn nur geringe Reisezeiteinsparungen nach Krefeld HBF erzielt werden. Die Stadtteile Verberg und Traar haben eine geringe Gesamtnachfrage (siehe Kap 2.4.1), Verberg weist auch kaum Zuwachspotenziale bis 2030 auf (siehe Kap 2.2).



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011. Flächenentwicklungen übernommen aus Mobilitätskonzept 2021

Abbildung 32: Geplante Straßenbahnerweiterung nach Verberg und Traar

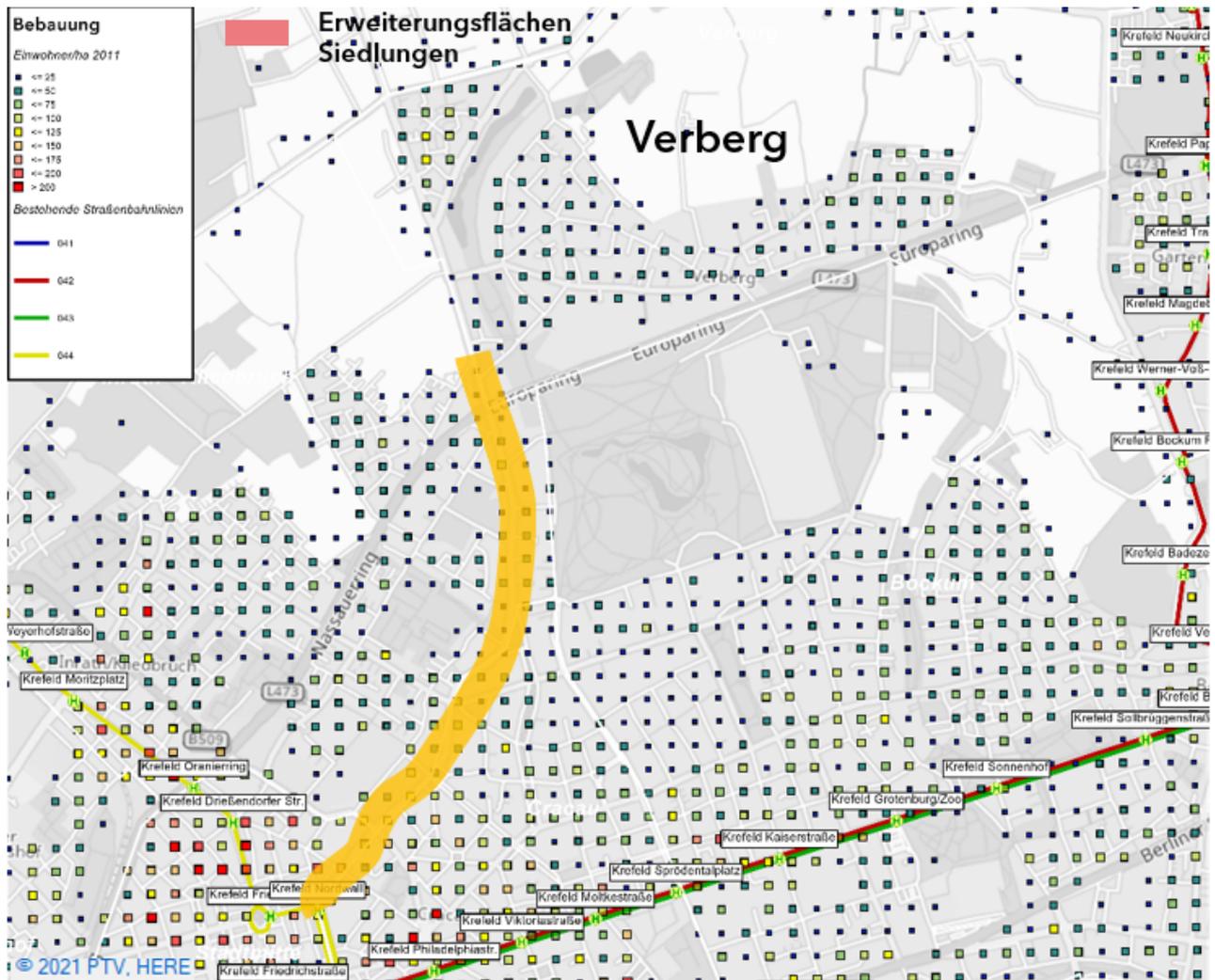
Der Netzerweiterung wird ein geringes Gesamtpotenzial ausgewiesen und ist zur weiteren tiefergehenden Prüfung nicht vorgesehen. Es wird kein relevantes durchgehendes Nachfragepotenzial zwischen Verberg/Traar und Düsseldorf gesehen, was eine Verlängerung der U76 rechtfertigen würde.

²¹ Landeshauptstadt Düsseldorf: Untersuchung zu den Auswirkungen von Siedlungsentwicklungen entlang der K-Bahn Düsseldorf-Meerbusch-Krefeld auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes, 2019

6.2.15 Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Verberg

Aktuell hat der Stadtteil Verberg keine Straßenbahnbindung. Zur Erschließung wurde eine Verlängerung der ‚K-Bahn‘ über das Krefelder Stadtzentrum hinaus vorgeschlagen.

Auf einer Länge von ca. 2,5 km können ca. 7.500 Einwohner zusätzlich erschlossen werden. Dazu kommt ein zusätzliches Fahrgastpotenzial durch Arbeitsplätze. Gegenüber der bestehenden Buserschließung können mit einer Straßenbahn nur geringe Reisezeiteinsparungen nach Krefeld HBF erzielt werden.



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011. Flächenentwicklungen übernommen aus Mobilitätskonzept 2021

Abbildung 33: Geplante Straßenbahnerweiterung nach Verberg

Der Straßenbahnerschließung wird ein mittleres Gesamtpotenzial ausgewiesen und ist zur weiteren tiefergehenden Prüfung vorgesehen. Eine Verlängerung der U76 wird als nicht sinnvoll abgelehnt, eine Straßenbahnerschließung wird bevorzugt.

6.2.16 Zusammenfassung und Kosten der empfohlenen Maßnahmen zur Straßenbahnerweiterung

Folgende Tabelle 16 fasst die zur weiteren Prüfung empfohlenen Maßnahmen zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes zusammen. Zudem wird hier eine grobe Kostenschätzung der zu erwartenden investiven Kosten vorgenommen.

Maßnahme	Bewertung	Beschreibung	Betriebskosten [Euro/Jahr]	Infrastrukturkosten (grobe erste Abschätzung) [Euro]	Fördermöglichkeit der Baukosten * bis zu 90%, d.h. (grobe Abschätzung) [Euro]
Verlängerung der Strecke der Straßenbahnlinie 042 nach Willich	Hohes Gesamtpotenzial	Tieferegehende Prüfung vorzusehen	noch offen	ca. 60 Mio.	bis zu ca. 54 Mio.
Erschließung des Kernpener Feldes mit einer Straßenbahn	Hohes Gesamtpotenzial	Tieferegehende Prüfung vorzusehen	noch offen	ca. 50 Mio.	bis zu ca. 45 Mio.
Verlängerung der Strecke der Straßenbahnlinie 044 nach Hüls	Mittleres Gesamtpotenzial	Tieferegehende Prüfung vorzusehen	noch offen	ca. 30 Mio.	bis zu ca. 27 Mio.
Verlängerung der Strecke der Straßenbahnlinie 041 im Bereich Grundend – Fischeln-Neubauegebiet im Westen	Mittleres Gesamtpotenzial	Tieferegehende Prüfung vorzusehen auch in Abhängigkeit von der Realisierung des Interkommunalen Gewerbegebiets	noch offen	ca. 45 Mio.	bis zu ca. 40 Mio.
Erschließung von Verberg mit einer Straßenbahn	Mittleres Gesamtpotenzial	Tieferegehende Prüfung vorzusehen	noch offen	ca. 35 Mio.	bis zu ca. 31 Mio.

*** Fördermöglichkeiten bestehen, falls eine Fördermöglichkeit erreicht und nachgewiesen werden kann. Hierzu ist eine Standardisierte Bewertung mit ausreichendem Nutzen-Kosten-Indikator nötig:**

Baukosten: Förderung der Baukosten durch den Bund ist bis zu max. 90% möglich.

Planungskosten: Die Planungskosten sind hier nicht ausgewiesen. Jedoch ist auch hier eine Förderung von 10% der Baukosten möglich, das kann etwa die Hälfte der entstehenden Planungskosten bedeuten.

Tabelle 16: Zusammenfassung und Kosten der Straßenbahnmaßnahmen und Prüfaufträge

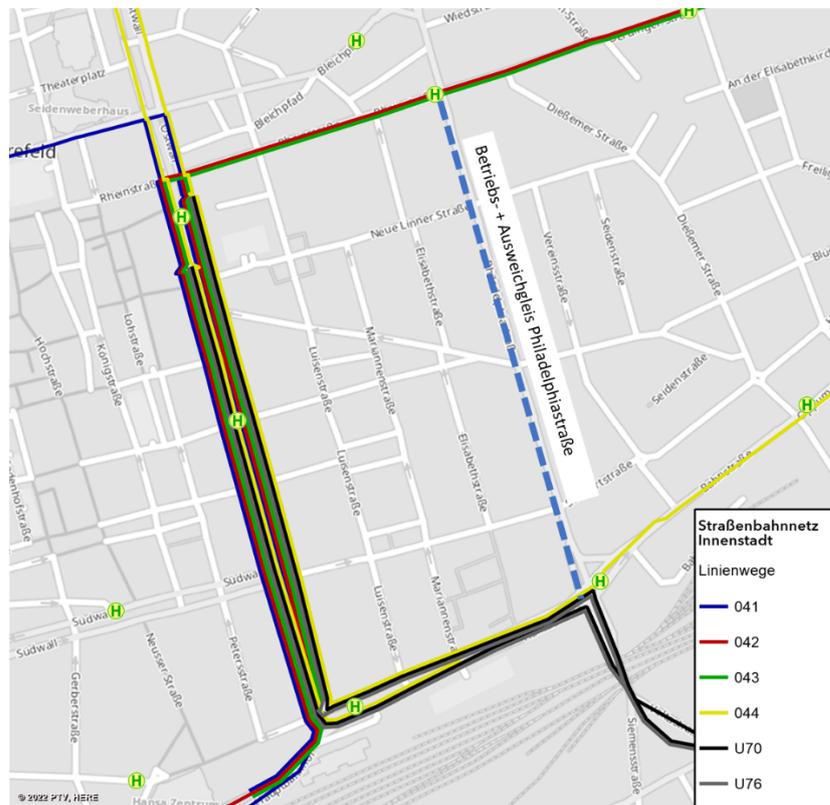
6.2.17 Erhalt der Ausweichstrecke Philadelphiastraße

Die Philadelphiastraße zwischen der Rheinstraße/Uerdinger Straße und Hansastrasse/Bahnstraße ist fester Bestandteil des Straßenbahn-Liniennetzes der SWK MOBIL. Es finden geplante als auch ungeplante Fahrten auf diesem Ast statt. Sowohl morgens als auch abends fahren Bahnen der Linie 044 planmäßig über die Philadelphiastraße (Ein- und Aussetzfahrten ohne Fahrgastwechsel auf der Philadelphiastraße). Besonders bei ungeplanten Fahrten ist die Philadelphiastraße eine wesentliche Gleisstrecke zur Aufrechterhaltung des Straßenbahnbetriebes, denn alle Straßenbahnlinien durchqueren die Innenstadt und verbinden die wichtigen Haltestellen Hbf und Rheinstraße

miteinander. Auf dem stark befahrenen Ostwall kommt es mehrmals im Monat vor, dass durch Verkehrsunfälle, Feuerwehreinsätze oder auch technische Störungen an Bahnen der Ostwall für einige Stunden blockiert ist und eine Umleitung über die Philadelphiastraße notwendig wird. Andernfalls würde der ÖPNV mit Straßenbahn mangels alternativer Ausweichen zusammenbrechen.

Des Weiteren wird die Philadelphiastraße als Ausweichstrecke bei innerstädtischen Veranstaltungen wie z. B. Karneval oder auch bei Baumaßnahmen auf dem Ostwall benutzt.

Insofern ist die Gleisanlage auf der Philadelphiastraße ein unabdingbarer Teil des Straßenbahnsystems in Krefeld.



Darstellung PTV

Abbildung 34: Ausweichstrecke Philadelphiastraße

6.3 Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen

Im Kapitel 3, der Schwachstellenanalyse, wurde Handlungsbedarf bei einigen Erschließungslücken sowie auf einigen ÖPNV-Strecken hinsichtlich der Bedienungsdichte (Taktung) festgestellt.

Diese werden hier näher beschrieben und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans sollen die Maßnahmenvorschläge näher geprüft

werden und eine Detailplanung vorgenommen werden. Ziel ist eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in den genannten Bereichen.

6.3.1 Erschließungslücken in Hüls

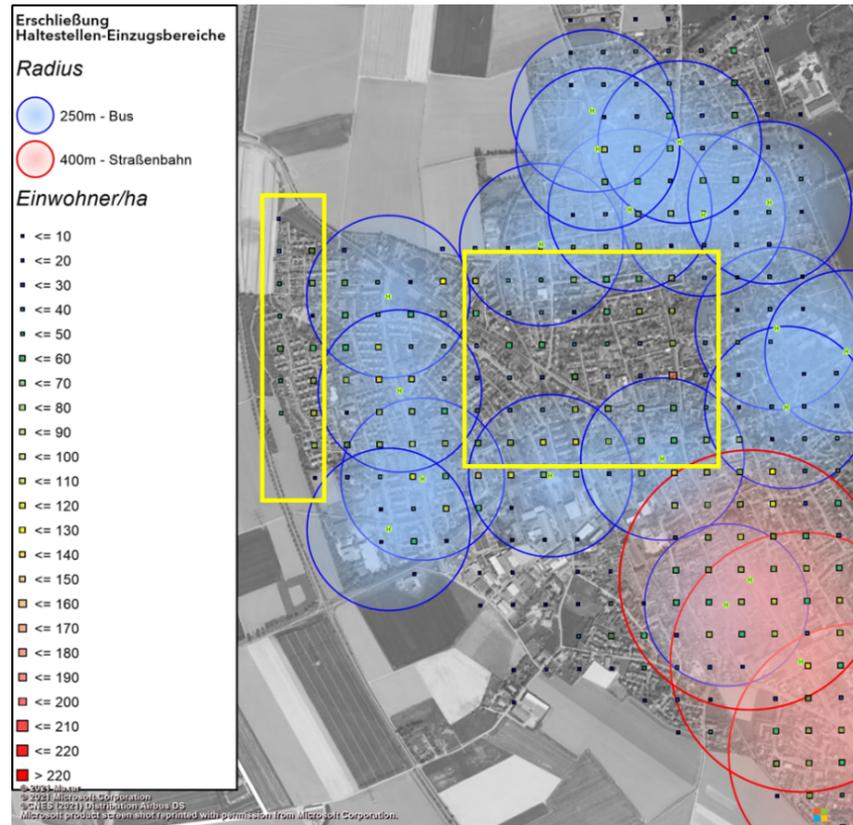
In der Abbildung 35 sind zwei Bereiche in Hüls dargestellt, die von den angesetzten 250-Radien um die Haltestellen nicht erschlossen sind.

Am westlichen Rand von Hüls handelt es sich um eine kleine Erschließungslücke (ca. 300 Einwohner), diese ist mit dem Busverkehr jedoch schwer zu beheben. Allerdings betragen die Luftlinienentfernungen zur nächsten Haltestelle maximal 400 m, daher ist dies für einzelne Straßenzüge mit Doppelhausbebauung zumutbar und stellt keinen Mangel dar.

Die zweite Erschließungslücke im Zentrum von Hüls betrifft ca. 800 Einwohner mit allerdings ebenfalls geringfügig längeren Zugangswegen. Möglich wäre zur Behebung die Einrichtung einer Bushaltestelle (Linien 076, 077, 079) auf der Tönisberger Straße. Bei Verlängerung der Straßenbahn 044 wäre durch die zulässigen größeren Radien um Straßenbahnhaltestellen die Lücke geschlossen.

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

- **Einrichtung einer weiteren Haltestelle auf der Tönisberger Straße (Prüfung der straßenbaulichen Machbarkeit)**
- **Langfristig mögliche Behebung durch die zu prüfende Straßenbahnverlängerung (siehe Kapitel 6.2.11)**



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011

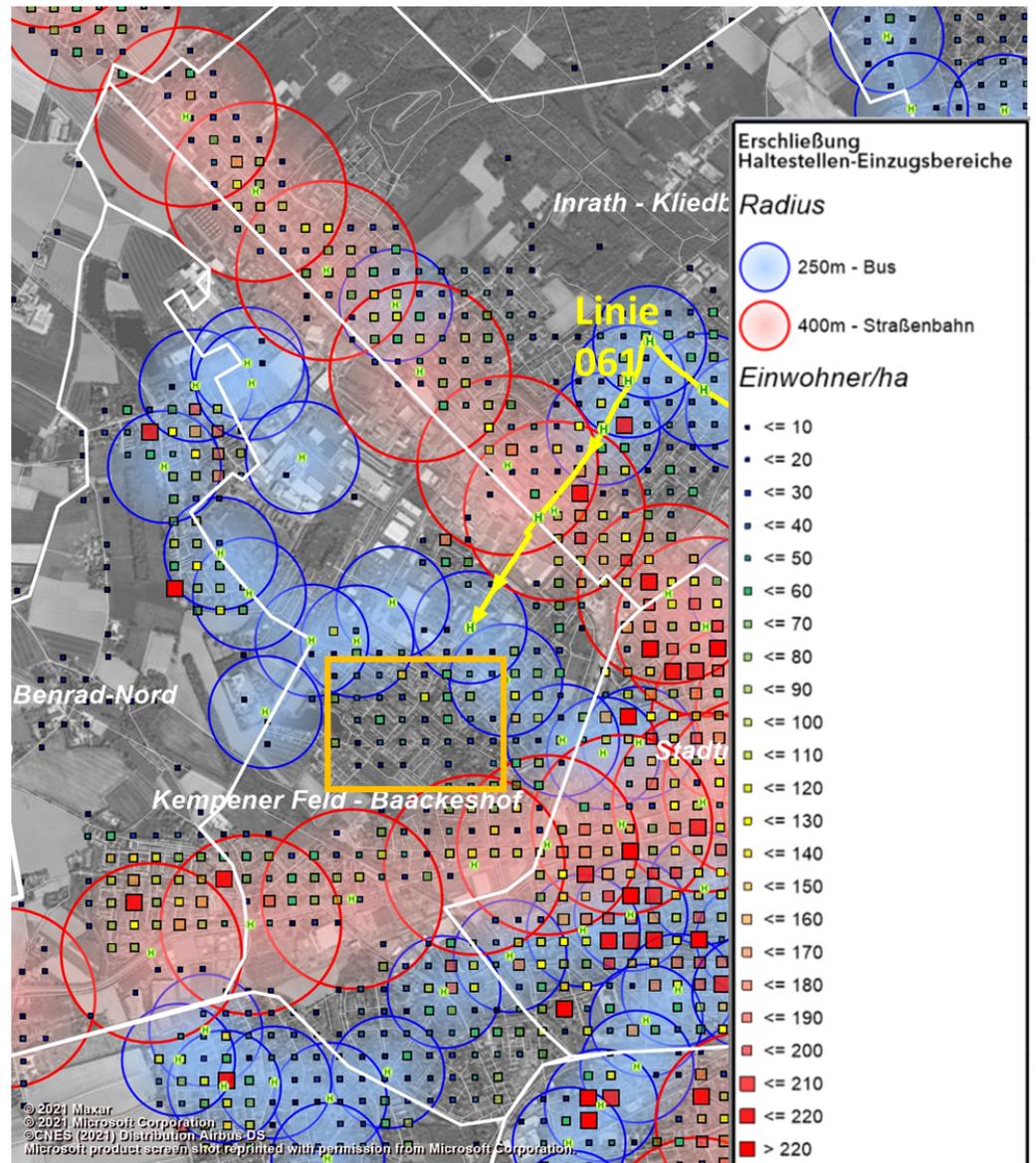
Abbildung 35: Erschließungslücke in Hülse

6.3.2 Erschließungslücke im Kempener Feld

Die Erschließungslücke ist in Abbildung 36 dargestellt. Sie umfasst ca. 1.000 Einwohner, die eine Luftlinienentfernung bis maximal 550 m zur Haltestelle der Buslinien oder Straßenbahnlinie 041 zurücklegen müssen. Auch hier sind unterschiedliche Lösungen für eine Erschließung möglich.

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

- **Ggf. Linienwegveränderung / -verlängerung der Linie 061 (Prüfung der Befahrbarkeit)**
- **Prüfung einer Lösung im Zuge der Untersuchung der Straßenbahnverlängerung in das Kempener Feld (siehe Kapitel 6.2.10)**



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011

Abbildung 36: Erschließungslücke im Kempener Feld

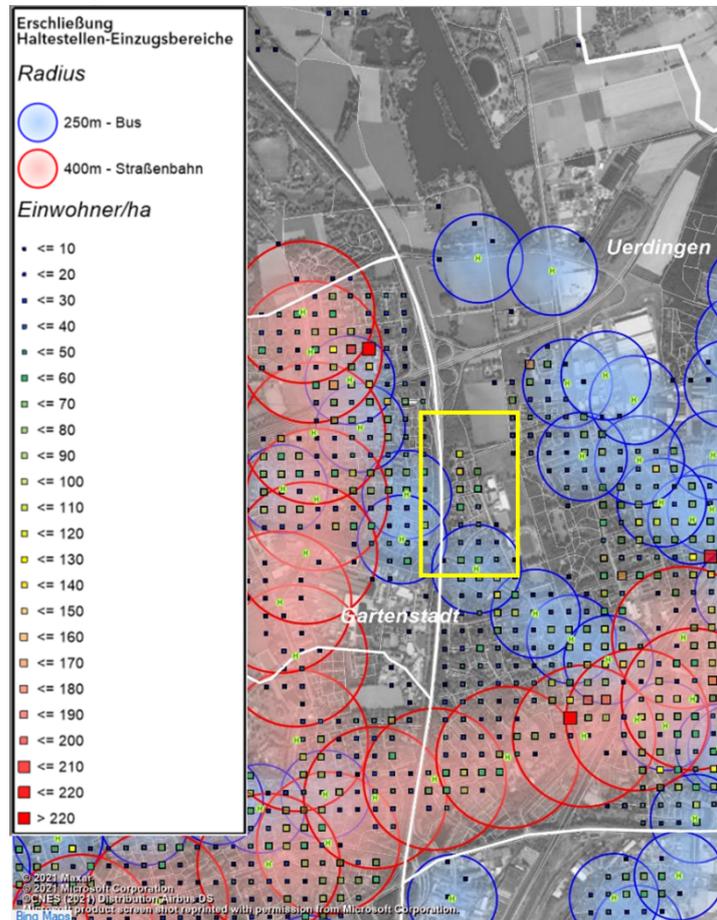
6.3.3 Erschließungslücke in Uerdingen

In Abbildung 37 ist eine Erschließungslücke am westlichen Rand von Uerdingen erkennbar, die eine dichte Bebauung, teilweise Wohnhochhäuser, mit insgesamt ca. 800 Einwohnern betrifft. Die Bebauung ist jedoch durch die Autobahn A 57 von der nahegelegenen Gartenstadt getrennt. Daher können die nahegelegenen Haltestellen der Linien 058/059 nur durch längere Fußwege erreicht werden.

Eine verbesserte Erschließung ist daher von der östlichen Seite her denkbar, ggf. durch eine Lösung zur besseren Erreichbarkeit des Elfrather Sees / Surfparks im Zuge einer besseren Erschließung der Mauritzstraße.

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

Im Zuge der Prüfung der zusätzlichen Bedienung Elfrather See / Surfpark / Mauritzstraße etc. soll hier eine Lösung untersucht werden (siehe hierzu auch Kapitel 6.2.5).



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011

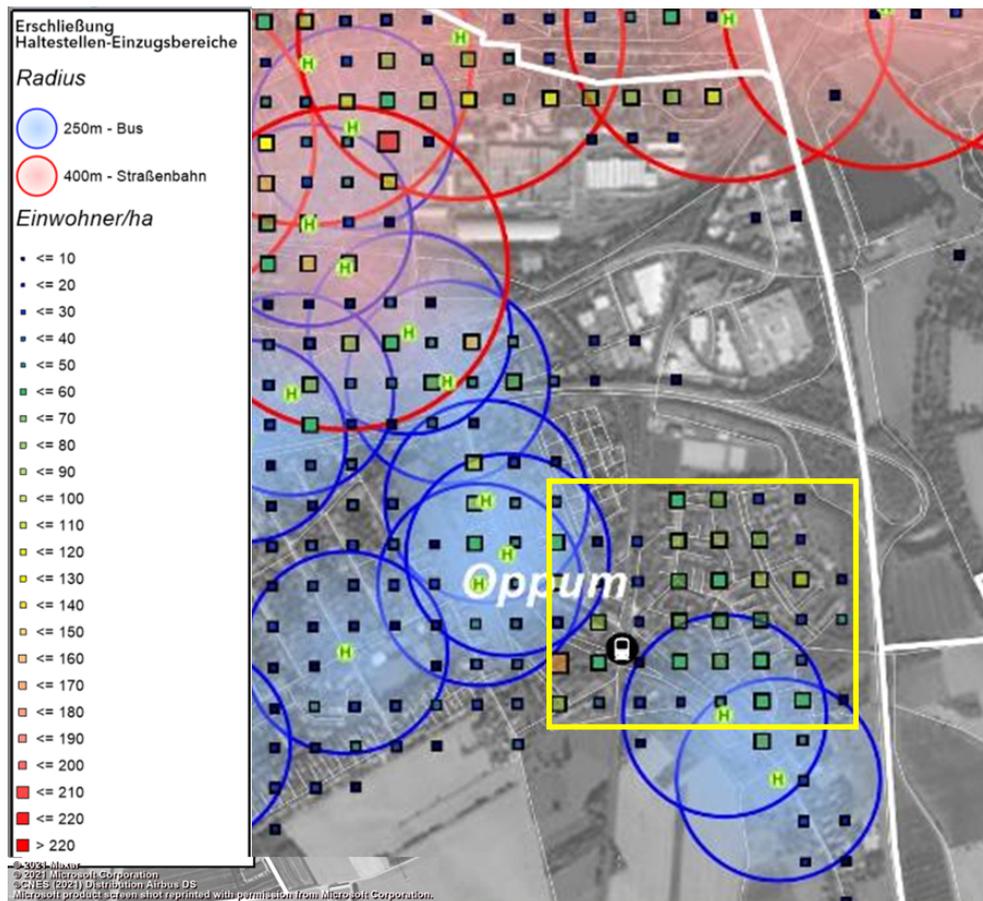
Abbildung 37: Erschließungslücke in Uerdingen

6.3.4 Erschließungslücke in Oppum-Süd

Die Erschließungslücke im Bereich der Heinrich-Klausmann-Siedlung umfasst etwa 1.300 Einwohner (siehe Abbildung 38). Sie ist durch die Bahnstrecke, die A 57 und den nördlich verlaufenden Zubringer zur Autobahn für den ÖPNV schwer zu erschließen. Die Befahrung mit Solobussen (etwa der Linie 047) ist nicht möglich, daher soll hier die Bedienung mit kleineren Fahrzeugen geprüft werden. Eine Verbesserung würde durch die Einrichtung des SPNV-Haltes Oppum-Süd – zumindest hinsichtlich der Verbindung zur Innenstadt – erreicht werden.

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

Falls der SPNV-Halt Oppum Süd nicht vorgesehen wird, ist die Erschließung des Bereichs anderweitig zu prüfen, vorrangig mittels Kleinbussen.



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011

Abbildung 38: Erschließung Oppum-Süd (Heinrich-Klausmann-Siedlung)

6.3.5 Schwachstelle bei der Bedienungshäufigkeit - 60-Minuten-Takt auf der Tangente Linie 047 und Friedrich-Ebert-Straße

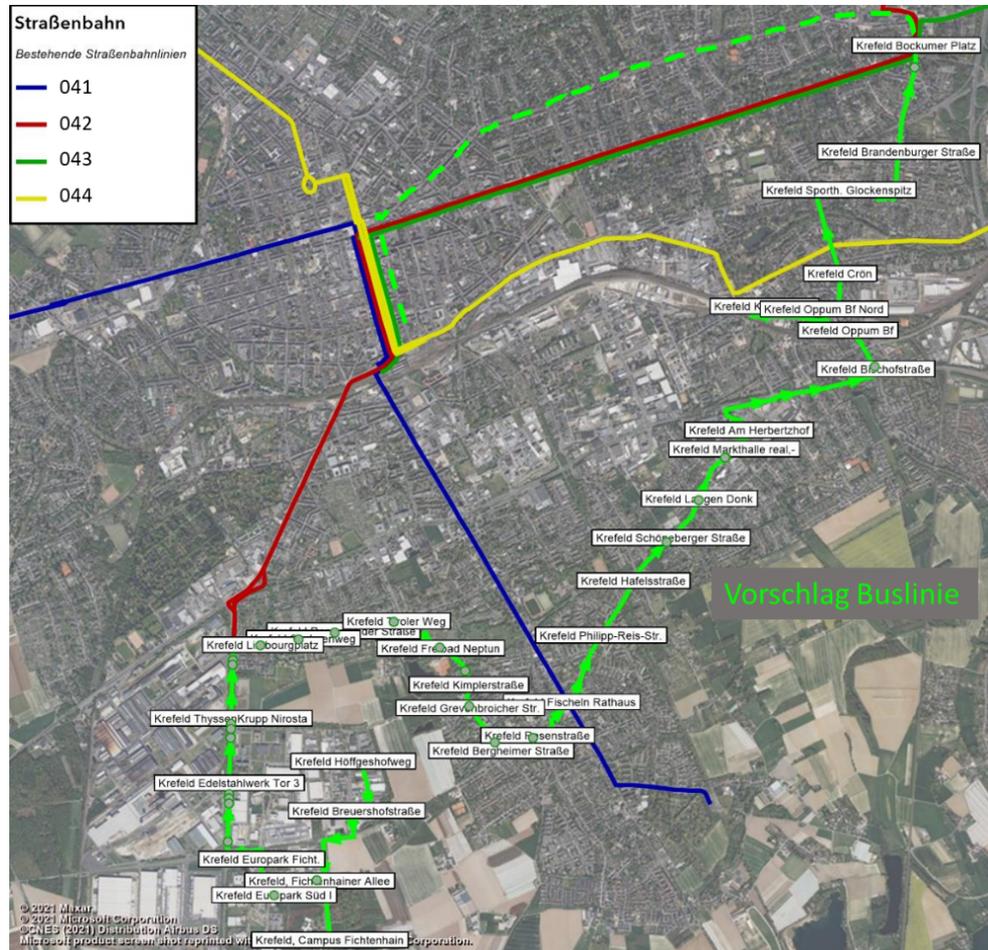
Wie die Schwachstellenanalyse gezeigt hat, liegt die Bedienungshäufigkeit auf den Streckenabschnitten der Tangentialverbindung durch die Linie 047 zwischen Bockumer Platz und Fischeln Europapark sowie auf der Friedrich-Ebert-Straße (Linie 927) mit jeweils einem 60-Minuten-Takt zu niedrig.

Denkbar wäre es, diese Strecken durch eine neue Verdichtungslinie Innenstadt – Friedrich-Ebert-Straße-Bockumer-Platz – Oppum-Bahnhof – Fischeln – Europapark zu verdichten (Abbildung 39)

Die Datengrundlage hinsichtlich der entsprechend feingliedrigen Gesamtnachfrage und der ÖPNV-Nachfrage liegt jedoch nicht vor und muss im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans ermittelt werden, um die Maßnahme zu bewerten. Gegebenenfalls sind Alternativen der Bedienung zu prüfen.

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

Zu prüfen ist, ob die aktuelle geringe Nutzung am vorhandenen ÖPNV-Angebot oder am nicht adäquaten Linienweg der Linie 047 liegt, kann mit vorliegender Datengrundlage nicht bewertet werden. Daher soll eine adäquate Lösung geprüft werden.



Darstellung PTV. Datenquelle: Feinräumige Einwohnerdaten Bundeszensus 2011

Abbildung 39: Mögliche Lösung zur Verdichtung auf der Tangente Linie 047 und der Friedrich-Ebert-Straße

6.3.6 Weitere Prüfungen zur Verdichtung der Linie 047 (Linn und Gellep-Stratum)

Die Linie 047 verkehrt auch zwischen Linn und Uerdingen sowie zwischen Gellep-Stratum und der Endhaltestelle der Linie 044 nur im 60-Minuten-Takt in der Nebenverkehrszeit.

Dies wurde nicht als Schwachstelle identifiziert, da die Linie 831 Gellep-Stratum im 20-Minuten-Takt bedient und die Verbindung zur Straßenbahnlinie 044 sowie nach Uerdingen herstellt. Nur wenige Siedlungsräume von Gellep-Stratum werden ausschließlich von der Linie 047 bedient, von überall aus ist in maximal 500 m Luftlinie auch die Linie 831 erreichbar.

Zwischen Linn und Uerdingen werden nur die Haltestellen Idastraße und Bruchfeld von der Linie 047 bedient. Hier wäre gesondert zu prüfen, ob im Gewerbegebiet eine Nachfrage besteht, die eine Verdichtung rechtfertigt.

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

Im Zuge der Prüfung zur Verdichtung der Linie 047 zwischen Bockumer Platz und Fischeln soll auch die Notwendigkeit einer Verdichtung zwischen Gellep-Stratum und Bockumer Platz geprüft werden.

6.4 Prüfung von Maßnahmenvorschlägen im Busverkehr

Maßnahmenvorschläge kommen einerseits aus Beteiligungsverfahren, andererseits aber auch aus anderen verkehrsplanerischen Untersuchungen. Wichtige Quellen für Maßnahmenvorschläge sind hier vor allem die ÖPNV-Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept Krefeld 2030+ (siehe Kapitel 1.2.1), aber auch aus ersten Befragungen zu beteiligender Verkehrsunternehmen, Nachbar-Aufgabenträger und Interessensvertreter sowie aus der Informationsveranstaltung. Sie werden im Folgenden bewertet und bei Bedarf zur weiteren Prüfung oder Feinplanung vorgesehen.

6.4.1 Brechung Regionalbusse in Hüls

Der Nahverkehrsplan 2013 sah für die Linien 076, 077 und 079 eine Brechung in Hüls vor (für die Linie 069 jedoch nicht, da sie auch der Erschließung des Kempener Feldes dienen könnte).

Die Linien 077 und 079 bedienen vorwiegend Schülerverkehre.

Der Kreis Wesel hegt den Wunsch nach Beibehaltung der Linienwege bis in die Innenstadt.

Eine Brechung wäre nur dann denkbar, wenn die Straßenbahn entsprechend verlängert und ggf. verdichtet ist (siehe Kapitel 6.2.11).

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

Im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans soll eine umfassende Prüfung durchgeführt werden, die mindestens folgende Punkte zum Gegenstand hat:

- Vermeidung von Parallelbedienung (Kannibalisierung der Straßenbahn) und Wirkung auf die Fahrgastzahlen der Straßenbahnlinie 044 (Stärkung der Bahn oder Kapazitätsprobleme in der Hauptverkehrszeit)
- Möglicher Umsteigepunkt – An der Haltestelle Betriebshof ist der Umstieg weniger gut möglich, es bieten sich eher die Haltestellen Steeger Dyk oder Am Schützenhof an. Bei einer Straßenbahnverlängerung wäre zu prüfen, inwieweit eine Haltestelle innerhalb von Hüls in baulicher Hinsicht dafür in Frage kommt.

- Quell-Ziel-Beziehungen der Fahrgäste aus dem Umland (Nachfrageausrichtung) und Wirkung auf ihren Fahrkomfort (Umsteigenotwendigkeit und Reisezeitverlängerung)
- Auswirkung der Umweltwirkungen (CO₂-Bilanz, Luftreinhaltung)
- Bauliche und fahrplantechnische Machbarkeit

6.4.2 Maßnahme Mevissenstraße – Linienführung

Seitens der SWK wurde der Wunsch geäußert, Maßnahmen zu ergreifen, die eine größere Fahrplanstabilität der Linie 057 ermöglichen. Derzeit wendet die Linie nach einer Stichfahrt in die Mevissenstraße auf dem Parkplatz des ansässigen großflächigen Einzelhandels und muss sich an der Ausfahrt links abbiegend wieder in die Mevissenstraße einfädeln. Dies führt zu spürbaren Verzögerungen, denn es sind drei andere Verkehrsströme vorfahrtsberechtigt. Betroffen sind acht Busse pro Stunde, da der Stich in die Mevissenstraße in beiden Richtungen durchgeführt wird.

Dem soll durch eine geänderte Linienführung begegnet werden. Denkbar wäre eine Führung über Mevissenstraße, Niedieckstraße, Siempelkampstraße zur Pestalozzistraße. Dies hätte den Vorteil einer stabileren Verlässlichkeit des Fahrplans, allerdings würde damit die Haltestelle am real nicht mehr bedient. Zumindest wäre dann eine Haltestelle in der Nähe des real in beiden Richtungen einzurichten.

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

Möglicher Ersatz entfallender Haltestellenlagen ist baulich und betrieblich zu prüfen (vor allem am Areal des heute bedienten Einzelhandels). Im Zuge dessen können auch Prüfungen anderer Linienführungen durchgeführt werden.

6.4.3 Anbindung Tackheide

Seitens der SWK wurde vorgeschlagen, die Anbindung von Tackheide neu zu ordnen und eine verbesserte Zugänglichkeit zum ÖPNV zu ermöglichen.

Dies bedeutet Veränderungen bei der Linie 069 und der Linie 054. Die Linie 069 weist zwischen Hauptbahnhof und Tackheide nach den Erfahrungen der SWK nur eine geringe Nachfrage auf. Daher soll eine Maßnahme gefunden werden, mit der Tackheide über die Linie 054 bedient werden kann. Dazu soll die Linie 054 mit allen Fahrten den Kreisverkehr im Benrader Feld mit einer Stichfahrt anfahren. Hierzu muss geprüft werden, ob der Kreisverkehr vergrößert und mit einer Haltestelle versehen werden kann.

Die Linie 069 kann damit zwischen Krefeld Hbf und Tackheide entfallen. Im Gegenzug kann die Leistung der Linie 054 erweitert werden, etwa durch eine Ausdehnung des 30 min-Taktes 054 bis Willich Anrath (oder Frachtpostzentrum oder Tackheide).

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

Die Umsetzung muss zunächst in einer feineren Untersuchung geprüft werden.

Dabei werden zumindest dargestellt:

- Vorteile für Fahrgäste (Anbindung Tackheide nach Krefeld Bockum und Willich Anrath) versus einer geringfügigeren Verlängerung der Fahrzeit für durchfahrende Fahrgäste,
- Auslastung Linien 069 (auch Abendverkehre) und 054 zur Abschätzung der Wirkungen,
- Möglichkeiten der betrieblichen Einbindung und der Kostenwirkungen,
- Möglichkeiten zusätzlicher Fahrten spät abends.

6.4.4 Verbindung zum Flughafen Düsseldorf

Der Bedarf nach einer Verbindung zum Flughafen Düsseldorf wurde im NVP 2013 bereits thematisiert, außerdem wurde vom VRR darauf hingewiesen, dass die auf der Verbindung erwartete Nachfrage nicht durch ein adäquates ÖPNV-Angebot bedient wird.

Eine Buslinie wäre, wie die Untersuchung von Linienvarianten im NVP 2013 zeigte, aufgrund der Entfernung sehr kostenintensiv, daher wurde von einer dichtgetakteten Buslinie abgeraten.

Im Zuge der Planung einer neuen Rheinquerung durch die U81 mit Anbindung an den Flughafen Düsseldorf ist jedoch eine deutliche Verbesserung der Schienenanbindung (mit einem Umstieg über die U76) möglich. Eine abgestimmte Umsteigemöglichkeit von und nach Krefeld soll daher unterstützt werden.

Die Schaffung einer Buslinie Krefeld-Flughafen Düsseldorf soll daher nicht weiterverfolgt werden. Die Umsteigeverbindung über die U81 soll unterstützt werden.

6.4.5 Tangentiale Busverbindungen

Im Mobilitätskonzept sowie in Einzelanregungen werden zusätzliche Tangentialverbindungen über die bestehenden (wie Linie 047) hinaus gefordert.

Heute werden viele Tangentialverbindungen über Umsteigeverbindungen Bus/Straßenbahn oder mit dem SPNV gut und tagesdurchgängig getaktet.

Direkte Busverbindungen auf Tangenten haben zwar den Vorteil, dass sie in der Regel schneller sind und keinen Umstieg erfordern, allerdings besteht häufig nur eine geringe Nachfrage, so dass im Sinne einer wirtschaftlichen Bedienung nur eine geringere Taktfrequenz oder auf bestimmte Tageszeiten begrenzte Fahrten stattfinden könnten. Diese Fahrten würden den bestehenden Straßenbahnen oder Buslinien Nachfrage abziehen. Mehrfahrgäste werden in der Regel durch Tangentialverbindungen mit geringem Nachfragepotenzial kaum gewonnen.

Eine gut getaktete Verbindung über das Zentrum ist besser als eine zusätzliche Busverbindung mit niedriger Taktfrequenz.

Das Gesamtpotenzial für einzelne Tangenten lässt sich grob aus den Ergebnissen der Mobilitätsbefragung ableiten, in denen die Gesamtverkehrsnachfrage zwischen den Stadtteilen dargestellt ist. Es zeigt sich, dass auf den Tangentialverbindungen die höchsten Ströme zwischen Fischeln und Oppum/Bockum bestehen. Dort verkehrt die Linie 047 im Stundentakt (siehe Kapitel 6.3.5). Alternativ besteht jedoch eine gute Verbindung mit einem Umstieg über die Straßenbahn oder die U76 mit ähnlichen Beförderungszeiten, allerdings deutlich besserer Taktung.

Andere Tangenten mit höherer Nachfrage werden bereits mit guten Busverbindungen bedient, wie Uerdingen-Gartenstadt-Traar oder Linn-Uerdingen.

Alle übrigen Tangenten ohne direkte, gut getaktete Busverbindung oder Umsteigeverbindung ohne weite Umwege weisen nur eine geringe Nachfrage auf.

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

Aufgrund der groben Aggregation der Nachfrageauswertungen aus der Mobilitätsbefragung auf Stadtteilebene sollen Gesamtnachfrageströme zwischen feineren Stadtstrukturen (z.B. große Betriebe, Freizeiteinrichtungen) langfristig weiter beobachtet werden und bei Bedarf über die Einrichtung von weiteren Tangentialverbindungen entschieden werden.

6.5 Prüfung von weiteren Maßnahmenvorschlägen zur Mobilität

Insbesondere im Rahmen des Mobilitätskonzept aber auch anhand anderer Planungen und Anregungen wurden die folgenden Vorschläge für den Nahverkehrsplan eingebracht.

6.5.1 Frühzeitige Erschließung von Neubaugebieten

Potenziale für den ÖPNV ergeben sich grundsätzlich aus den Bevölkerungsentwicklungen in den Neubaugebieten. Hier ist die frühzeitige Planung der Erschließung anzugehen, um auch Anreize zu schaffen, den ÖPNV von Anfang an zu nutzen und auf den Einsatz des motorisierten Individualverkehrs zu verzichten. Außerdem erfährt das Neubaugebiet mit einem guten ÖPNV-Angebot eine Aufwertung. Idealerweise bedient somit der ÖPNV bereits das Gebiet, bevor die Bebauung vollständig fertiggestellt ist.

6.5.2 Pilotprojekt Autonome Fahrzeuge zur ÖPNV-Erschließung

Sowohl das K-Bahn-Gutachten als auch das Mobilitätskonzept weisen auf die Möglichkeiten autonomer Kleinbusse im Testbetrieb zur Erprobung der Technologie hin.

Im K-Bahn-Gutachten wird ein Testbetrieb im Zubringerverkehr zum geplanten interkommunalen Gewerbegebiet in Meerbusch und Krefeld vorgeschlagen, auch um die

Akzeptanz für eine langfristige Nutzung auch anderweitig bei der Bevölkerung zu erhöhen.

Das Gebiet erscheint geeignet, da die Strecke größtenteils nicht für PKW zugänglich ist und teilweise durch geplante Firmengelände führt. Da über die Einrichtung des Gewerbegebiets noch nicht endgültig entschieden ist, ist dies eher als langfristiges Vorhaben einzustufen.

Der Nahverkehrsplan steht Testfeldern für autonomen Betrieb nicht im Wege, allerdings sollte die Technik dann so weit ausgereift sein, dass ein Betrieb auch unabhängig von einer komplett eigenen Trasse möglich ist. Technische, aber auch rechtliche Fragen müssen geklärt sein.

6.5.3 Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV

Um den ÖPNV, insbesondere den schienengebundenen, zu beschleunigen und eine gute Fahrplanstabilität zu gewährleisten wurde im Zuge der Beteiligung sowohl seitens der SWK als auch der Rheinbahn der Wunsch nach Beschleunigungsmaßnahmen geäußert. Dies wird auch im Mobilitätskonzept aufgenommen.

Zu möglichen Beschleunigungsmaßnahmen gehören:

- Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen,
- ÖV-Sonderspuren, vor allem in staugefährdeten Straßenbereichen
- Zulässigkeit von Geschwindigkeiten bis 50 km/h auf Straßen mit ÖPNV-Nutzung,
- Beseitigung von Störungen durch ein-/ausparkenden Pkw/Lkw, Einrichtung von Halte-/Parkverboten
- eigene Gleiskörper für die Straßenbahn

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV sind notwendig und grundsätzlich zu berücksichtigen. Sie stellen eine sinnvolle Förderung des ÖPNV dar und zeigen auch in ihrer Außenwirkung die Bedeutung des ÖPNV, auch aus Sicht der Fahrgäste und Pkw-Nutzer. Einschränkungen für den Motorisierten Individualverkehr sind dabei in Kauf zu nehmen, dies ist abzuwägen.

Hierfür sind weitere Prüfungen zur Umsetzung durchzuführen, auch im Hinblick auf konkrete detaillierte Vorschläge von Rheinbahn und SWK.

Die Untersuchung kann auch eine Überprüfung der Möglichkeiten im Hinblick auf den Ratsbeschluss vom 16.09.2021 zum Pilotprojekt Tempo 30 km/h umfassen.

6.5.4 Entzerrung Schülerverkehr durch Staffelung der Schulanfangszeiten

In der morgendlichen Hauptverkehrszeit sind die meisten Fahrzeuge im Einsatz, was die Gesamtkosten des ÖPNV maßgeblich beeinflusst. Die Anzahl der benötigten Fahrzeuge und Fahrer hängt maßgeblich davon ab, welche Schulen zu welchen

Anfangszeiten bedient werden müssen. Dabei werden allzu lange Wartezeiten für die Schüler bis zum Schulbeginn vermieden. Das bedeutet, dass für pünktliche Fahrten zu den Schulen oft Fahrzeuge eingesetzt werden müssen, die außerhalb dieser Zeit nicht benötigt werden, dadurch sind hohe Sprungkosten bedingt. Durch eine geringfügige Anpassung der Schulanfangszeiten ließen sich so ggf. eine Reihe von Fahrzeugen einsparen. Eine sinnvolle Staffelung der Schulanfangszeiten würde es ermöglichen, dass Schulen nacheinander bedient werden können. Eine entsprechende Initiative ist daher positiv zu bewerten.

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

Um eine deutliche Einsparung von Fahrzeugen und Fahrpersonalstunden in der Hauptverkehrszeit zu erreichen, sollen die Möglichkeiten und Auswirkungen einer Schulzeitenstaffelung untersucht werden. Hier eingesparte Kosten können sinnvoller in der Bedienung an anderer Stelle eingesetzt werden. Die Ergebnisse müssen mit den Schulen / Schulträgern abgestimmt werden, hierbei muss die finanzielle Auswirkung deutlich werden.

6.5.5 Ausbau der on-demand-Angebote

Das Angebot „mein SWCAR“ verkehrt heute bereits im Abend- und Nachtverkehr mit E-Fahrzeugen / Hybridfahrzeugen mit Rampe und Rollstuhlplatz, die Buchung geschieht App-basiert. Im Mobilitätskonzept wird eine Evaluation gefordert sowie der Ausbau auch außerhalb der SVZ. Hierbei ist darauf zu achten, dass das Angebot den liniengebundenen ÖPNV nicht kannibalisiert. Eine Evaluierung ist bereits vorgesehen. Die Qualitätskriterien sind im Anforderungsprofil verankert (Kapitel 4.4.6), ebenso die Anbindung an den Stadtverkehr als Teil des Gesamtnetzes (siehe Kapitel 4.2.1).

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

Das heutige Angebot soll evaluiert werden, im Nachgang ist eine Erweiterung des Angebotes zu prüfen.

6.5.6 Prüfung eines kostenfreien ÖPNV in der Innenstadt

Im Mobilitätskonzept ist die Forderung verankert: „Einrichtung eines kostenfreien ÖPNV im Innenstadtbereich Krefelds für einen einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr“. Hier wird nicht weiter erläutert, warum diese Maßnahme sich für Krefeld besonders anbieten würde. Es wird das Vorgehen der Stadt Augsburg zitiert, das darauf abzielt, insbesondere Pkw-Nutzern, die in Parkhäusern parken, die Möglichkeit zu geben, sich im Innenstadtbereich kostenlos mit dem ÖPNV zu bewegen und dadurch Parksuchverkehr zu vermeiden. Die Stadt Augsburg rechnet mit jährlichen Einnahmeverlusten von ca. 500.000 Euro²².

²² <https://www.sw-augsburg.de/magazin/detail/gratis-durch-die-city-zone/> Abruf am 15.11.2021

Der Vorschlag ist für Krefeld wie folgt zu bewerten:

- Eine positive Wirkung zeichnet sich vor allem für Pkw-Nutzer ab, die ihren Pkw im Parkhaus abstellen,
- ÖV-Nutzer aus dem übrigen Stadtgebiet mit Fahrschein werden benachteiligt, da der ÖPNV für sie nicht kostenlos ist oder reduziert werden kann. Eine Reduzierung des Fahrpreises würde voraussetzen, dass eine zusätzliche Tarifzone (zum Beispiel eine „Cityzone“) sowie Kurzstreckenzonen eingeführt würden, was für die ÖPNV-Nutzer, die von außerhalb der Innenstadt kommen, das Tarifsysteem komplizierter macht.
- Anreisende mit dem SPNV profitieren nicht vom kostenlosen Verkehr in der Innenstadt, da sie den ÖPNV mit ihrem Verbundticket sowieso nutzen können. Fernreisende profitieren von der City-Funktion im Fernverkehr, die eine kostenlose Fahrt im Stadtverkehr beinhaltet.
- Gefahr der Überlastung der Busse und Straßenbahnen vor allem im Innenstadtbereich. Dies kann nicht nur zu Mehrkosten durch nötige Kapazitätsausweitungen führen, sondern verärgert beispielsweise Zeitkartennutzer, deren Bahnen im Innenstadtbereich überfüllt sein könnten.
- Die zu erwartenden Einnahmeverluste, die vom SWK-Konzern und damit mittelbar von der Stadt Krefeld auszugleichen sind, sollten vermieden werden. Sinnvoller erscheint es, in die Qualität des ÖPNV zu investieren.

Die Forderung nach kostenlosem ÖPNV im Innenstadtbereich soll daher nicht weiterverfolgt werden.

6.5.7 Anpassung Verkehrszeiten für attraktiven Abend- und Wochenendverkehr

Im Mobilitätskonzept wird die Forderung auf die ÖPNV-Hauptachsen bezogen.

Derzeit erscheinen die Betriebszeiten sowie die Übergänge zwischen den Verkehrszeiten zwischen Tag- und Abendverkehr angemessen (siehe dazu auch Kapitel 4.3.1). Hinsichtlich des Einkaufsverhaltens erscheint keine Ausweitung der Tag-Bedienung notwendig, hinsichtlich der Freizeitverkehr wären detaillierte Potenziale nachzuweisen.

Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans:

Der Abend- und insbesondere der Nachtverkehr sollen hinsichtlich ihrer Potenziale und Einsatzmöglichkeiten im Freizeitverkehr überprüft und gegebenenfalls ausgeweitet werden.

6.5.8 Einrichtung von Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen sind eine inzwischen weitverbreitete Möglichkeit, inter- und multimodale Angebote zu verknüpfen. In einem Gutachten des VRR wurde dies bereits geprüft

und Vorschläge für Standorte und deren Ausstattung erarbeitet.²³ Auf Basis dieses Gutachtens werden Mobilitätsstationen auch in Krefeld geplant.

Bereits in Planung ist der Mobilitäts-Hub am Willy-Brandt-Platz mit

- P+R-Plätzen
- Radstation + Fahrradparkhaus
- ergänzende Mobilitäts-, Service- und Informationsangebote

Die Einrichtung des Mobilitätshubs und die Prüfung weiterer möglicher Standorte soll weiterverfolgt werden.

6.6 Zusammenfassung der Angebotskonzeption

Die folgenden Tabellen fassen alle Maßnahmenbewertungen noch einmal zusammen.

Kapitel	Maßnahme	Einordnung / Priorität	Status	Infrastrukturkosten
6.1.1	Einrichtung eines SPNV-Halts Nähe Obergplatz (RE 10)	Die Einrichtung des SPNV-Halts wird weiterverfolgt	Prüfung SPNV (Zuständigkeit nicht Stadt Krefeld)	Noch offen
6.1.2	Einrichtung eines SPNV-Halts Hochschule Niederrhein	Eine Weiterverfolgung wird derzeit nicht vorgesehen.	-	-
6.1.3	Einrichtung eines SPNV-Halts in Lindental	Die Einrichtung des SPNV-Halts wird weiterverfolgt.	Prüfung SPNV (Zuständigkeit nicht Stadt Krefeld)	Noch offen
6.1.4	Einrichtung eines SPNV-Halts Oppum-Süd	Die Einrichtung des SPNV-Halts wird weiterverfolgt.	Prüfung SPNV (Zuständigkeit nicht Stadt Krefeld)	Noch offen

Tabelle 17: Zusammenfassung perspektivischer Maßnahmen: Zusätzliche SPNV-Halte

Kapitel	Maßnahme	Einordnung / Priorität	Status	Betriebskosten	Infrastrukturkosten
6.2.1	Ergänzung/Verdichtung des Straßenbahnnetzes auf einen einheitlichen 7,5/15-Minuten-Grundtakt	Bei Linienerweiterungen sind Verdichtungen vorstellbar.	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung	Noch offen	Noch offen
6.2.2	Angebotsverbesserung auf der „K-Bahn“	Eine Taktverdichtung soll weiterverfolgt werden	Maßnahmen-, Zeit- und Kostenplan in Arbeit	Noch offen	Noch offen

²³ VRR: Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen, 2020

Kapitel	Maßnahme	Einordnung / Priorität	Status	Betriebskosten	Infrastruktur- kosten
6.2.4	Verlängerung der Linie 042 nach Willich	Hohes Potenzial	Weitere Prüfungen werden vorgesehen (techn./NKU)	Noch offen	ca. 60 Mio. (Förderung bis zu 54 Mio.)
6.2.5	Verlängerung der Linie 042 zur Parkstraße / Elfrather See	Geringes Potenzial – nicht weiterverfolgen	Derzeit kein Handlungsbedarf	-	-
6.2.6	Ergänzung des Straßenbahnnetzes Glockenspitz – Rembertstraße (Linie 044)	Geringes Potenzial – nicht weiterverfolgen	Derzeit kein Handlungsbedarf	-	-
6.2.7	Ergänzung des Straßenbahnnetzes Glockenspitz – Bockumer Platz	Geringes Potenzial – nicht weiterverfolgen	Derzeit kein Handlungsbedarf	-	-
6.2.8	Anbindung des Oppumer Bahnhofs an das Straßenbahnnetz	Geringes Potenzial – nicht weiterverfolgen	Derzeit kein Handlungsbedarf	-	-
6.2.9	Verlängerung der Linie 044 nach Gellep-Stratum	Geringes Potenzial – nicht weiterverfolgen	Derzeit kein Handlungsbedarf - Vorsorgliche Trassenfreihaltung	-	-
6.2.10	Erschließung des Kempener Feld mit einer Straßenbahnlinie	Mittleres Potenzial	Weitere Prüfungen werden vorgesehen (techn./NKU)	Noch offen	ca. 50 Mio. (Förderung bis zu 45 Mio.)
6.2.11	Verlängerung der Straßenbahnlinie in Hüls (044)	Mittleres Potenzial	Weitere Prüfungen werden vorgesehen (techn./NKU)	Noch offen	ca. 30 Mio. (Förderung bis zu 27 Mio.)
6.2.12	Verlängerung der Straßenbahnlinie im Bereich Grundend - Fischeln (041)	Mittleres Potenzial	Weitere Prüfungen werden vorgesehen (techn./NKU) – Trassenfreihaltung.	Noch offen	ca. 45 Mio. (Förderung bis zu 40 Mio.)
6.2.13	Erweiterung des Straßenbahnnetzes Grundend - Edelstahlwerk	Geringes Potenzial – nicht weiterverfolgen	Derzeit kein Handlungsbedarf - Vorsorgliche Trassenfreihaltung	-	-
6.2.14	Straßenbahnerschließung der Stadtteile Verberg und Traar	Geringes Potenzial – nicht weiterverfolgen	Derzeit kein Handlungsbedarf, Verlängerung K-Bahn hier nicht vorsehen	-	-

Kapitel	Maßnahme	Einordnung / Priorität	Status	Betriebskosten	Infrastruktur- kosten
6.2.15	Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Verberg	Mittleres Potenzial	Weitere Prüfungen werden vorgesehen (techn./NKU). Verlängerung K-Bahn hier nicht vorgesehen	Noch offen	ca. 35 Mio. (Förderung bis zu 31 Mio.)

Tabelle 18: Zusammenfassung netzergänzender Maßnahmen: Ausweitung des Straßenbahnnetzes

Kapitel	Maßnahme	Einordnung / Priorität	Status	Betriebskosten	Infrastruktur- kosten
6.3.1	Erschließungslücken in Hüls - Zusätzliche Haltestellen / Straßenbahnverlängerung	Schwachstelle soll behoben werden	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung	Noch offen	Ggf. für Haltestellen
6.3.2	Erschließungslücke im Kempener Feld – Linienverlängerung oder Straßenbahnverlängerung	Schwachstelle soll behoben werden	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung	Noch offen	Ggf. für Haltestellen
6.3.3	Erschließungslücke in Uerdingen – Lösung im Zuge Bedienung Elfrather See / Mauritzstraße	Schwachstelle soll behoben werden	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung	Noch offen	Ggf. für Haltestellen
6.3.4	Erschließungslücke in Oppum-Süd, SPNV oder ggf. Kleinbus	Schwachstelle soll behoben werden	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung	Noch offen	Ggf. für Haltestellen
6.3.5	Schwachstelle bei der Bedienungshäufigkeit - 60-Minuten-Takt auf der Tangente Linie 047 und Friedrich-Ebert-Straße	Schwachstelle soll behoben werden, aber in Abhängigkeit vom Potenzial in einzelnen Abschnitten	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung	Noch offen	Ggf. für Haltestellen
6.3.6	Weitere Prüfungen zur Verdichtung der Linie 047 (Linn und Gellep-Stratum)	Notwendigkeit soll überprüft werden	Prüfauftrag im Zuge der Prüfung zu Linie 047	Noch offen	Ggf. für Haltestellen

Tabelle 19: Zusammenfassung der Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen

Kapitel	Maßnahme	Einordnung / Priorität	Status	Betriebskosten	Infrastrukturkosten
6.4.1	Brechung Regionalbusse in Hülse	Umfassende Prüfung und Abwägung der Wirkungen	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung	Noch offen	-
6.4.2	Maßnahme Mevisenstraße – Linienführung	Prüfung der Möglichkeiten und Wirkungen	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung	Noch offen	Ggf. für Haltestellen, straßenbauliche Maßnahmen
6.4.3	Anbindung Tackheide	Prüfung der Möglichkeiten und Wirkungen	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung	Noch offen	Ggf. für Haltestellen, straßenbauliche Maßnahmen
6.4.4	Verbindung zum Flughafen Düsseldorf	Keine neue Buslinie, da Lösung durch U 81	Kein Handlungsbedarf für Busplanung	-	-
6.4.5	Tangentiale Busverbindungen	Langfristige Beobachtung des Bedarfs, zielgerichtet für konkrete Bedarfe	Langfristige Prüfungen, derzeit kein Handlungsbedarf	-	-

Tabelle 20: Zusammenfassung der Prüfung von Maßnahmenvorschlägen im Busverkehr

Kapitel	Maßnahme	Einordnung / Priorität
6.5.1	Frühzeitige Erschließung von Neubaugebieten	Frühzeitige Planung der ÖPNV-Erschließung ist vorzusehen.
6.5.2	Pilotprojekt Autonome Fahrzeuge zur ÖPNV-Erschließung	Der Nahverkehrsplan steht Testfeldern für autonomen Betrieb nicht im Wege. Klärung rechtlicher und technischer Fragen offen.
6.5.3	Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV	Hierfür sind weitere Prüfungen zur Umsetzung durchzuführen, auch im Hinblick auf konkrete detaillierte Vorschläge von Rheinbahn und SWK. Die Untersuchung kann auch eine Überprüfung der Möglichkeiten im Hinblick auf den Ratsbeschluss vom 16.09.2021 zum Pilotprojekt Tempo 30 km/h umfassen
6.5.4	Entzerrung Schülerverkehr durch Staffelung der Schulanfangszeiten	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des NVP: Um eine deutliche Einsparung von Fahrzeugen und Fahrpersonalstunden in der Hauptverkehrszeit zu erreichen, sollen die Möglichkeiten und Auswirkungen einer Schulzeitenstaffelung untersucht werden.
6.5.5	Ausbau der on-demand-Angebote	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des NVP: Das heutige Angebot soll evaluiert werden, im Nachgang ist eine Erweiterung des Angebotes zu prüfen.
6.5.6	Prüfung eines kostenfreien ÖPNV in der Innenstadt	Die Forderung nach kostenlosem ÖPNV im Innenstadtbereich soll nicht weiterverfolgt werden.
6.5.7	Anpassung Verkehrszeiten für attraktiven Abend- und Wochenendverkehr	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des NVP: Der Abend- und insbesondere der Nachtverkehr sollen hinsichtlich ihrer Potenziale und Einsatzmöglichkeiten im

Kapitel	Maßnahme	Einordnung / Priorität
		Freizeitverkehr überprüft und gegebenenfalls ausgeweitet werden.
6.5.8	Einrichtung von Mobilitätsstationen	Bereits in Planung ist der Mobilitäts-Hub am Willy-Brandt-Platz. Die Einrichtung des Mobilitätshubs und die Prüfung weiterer möglicher Standorte soll weiterverfolgt werden.

Tabelle 21: Zusammenfassung von Prüfungen von weiteren Maßnahmenvorschlägen zur Mobilität

7 Finanzierung und Investitionsplanung

7.1 Grundlagen der Finanzierung

Der ÖPNV im Stadtgebiet von Krefeld wird (mit Ausnahme einiger weniger eigenwirtschaftlicher Linien aus dem Regionalverkehr²⁴) öffentlich finanziert auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge und allgemeiner Vorschriften nach Maßgabe der EU-Verordnung Nr. 1370/2007, die dafür den spezifischen vergabe- und beihilferechtlichen Rahmen bildet (vgl. oben Kap. 1.). Vor diesem Hintergrund ist die Betrauung der Verkehrsunternehmen, die auf dem Gebiet der Stadt Krefeld Verkehre anbieten, um Regelungen zur Laufzeit ergänzt worden. Für die SWK MOBIL GmbH gilt eine Laufzeit bis zum 31.12.2024, für die BVR GmbH (Linie 076) bis zum 30.11.2024. Die Betrauung der Rheinbahn AG läuft bis zum 30.04.2042, die der Duisburger Verkehrsgesellschaft mbH bis zum 30.06.2042.

Die Stadt Krefeld ist Aufgabenträger für die auf ihrem Stadtgebiet zu erbringenden ÖPNV-Verkehrsleistungen (Bus und Straßenbahn) und als solche für die Finanzierung des ÖPNV in ihrem Gebiet verantwortlich. Sie ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und hat als Verbandsmitglied Aufgaben der Finanzierung seines ÖPNV auf den VRR übertragen.

Soweit der im NVP definierte Bedarf an Verkehrsdiensten, den die Stadt Krefeld zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für erforderlich erachtet, nicht auf eigenwirtschaftlicher Basis erbracht wird, bestellt und finanziert sie das erforderliche Verkehrsangebot. Dabei wird den Verkehrsunternehmen über den VRR in Anwendung der VRR-eigenen Finanzierungsrichtlinien in ihrer jeweils gültigen Fassung ein finanzieller Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gewährt. Unter gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen werden Aufgaben verstanden, die ein Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht in gleichem Umfang oder nicht unter gleichen Bedingungen übernehmen würde.

Die Finanzierungsrichtlinie des VRR einschließlich deren Anlagen definiert zusätzlich Kostenparameter für die Gewährung von Ausgleichsleistungen zum Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Dabei handelt es sich um die folgenden Finanzierungsbausteine (Kostenparameter):

- Vorhaltung von Verkehrsinfrastruktur (Finanzierungsbaustein 1),
- Erbringung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrleistungen (Finanzierungsbaustein 2),
- Vorhaltung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Fahrzeug-Qualitätsstandards (Finanzierungsbaustein 3)

²⁴ Die Linien 077 (BVR) Krefeld Hbf – Rheurdt Oermterberg, 079 (BVR) Krefeld Hbf – Kerken-Aldekerk, und SB80 (NIAG) Krefeld Am Röttgen – Moers Königlicher Hof werden in der Regel eigenwirtschaftlich betrieben.

- Erbringung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (Finanzierungsbaustein 4a),
- Erfüllung sozialpolitischer Verpflichtungen (Finanzierungsbaustein 4b).

Die Höhe des Finanzierungsbedarfs für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird jährlich auf Basis der Anträge der Verkehrsunternehmen und nach Führung der gemäß § 19b der Zweckverbandssatzung des VRR vorab zu führenden lokalen Anhörungsgespräche mit den Verkehrsunternehmen vom VRR im jeweiligen Verbundetat festgelegt.

Der tatsächliche Finanzierungsbetrag, den die Stadt Krefeld an die Verkehrsunternehmen leistet, richtet sich – sofern die im Verbundetat festgelegten Obergrenzen nicht überschritten werden – nach den erzielten Unternehmensergebnissen der Verkehrsunternehmen und der dadurch tatsächlich notwendigen Finanzausgleiche bzw. nach den in den Anhörungsprotokollen festgehaltenen Vereinbarungen.

Daneben leistet der VRR Ausgleiche für Tarifpflichten auf Basis der von ihm erlassenen allgemeinen Vorschriften (Richtlinien) wie insbesondere für die Beförderung Auszubildender zu ermäßigten Tarifen (vgl. <https://www.vrr.de/de/der-vrr/der-verbund/>).

7.2 Zuwendungen und Zuschüsse

7.2.1 Betriebskostenförderung und Ausgleiche

Die kommunalen Aufgabenträger verfügen im gesetzlichen Rahmen unmittelbar über die Mittel zur allgemeinen Betriebskostenförderung und zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs.

Zur Betriebskostenförderung gewährt das Land nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW eine Pauschale auf der Grundlage von Betriebsleistungen, Einwohnerzahl und Fläche. Von dieser Pauschale müssen mindestens 80% an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden. Maximal 20 % des Betrages können von den kommunalen Aufgabenträgern für Zwecke des ÖPNV verwendet werden. Davon wird bei der Stadt Krefeld derzeit Gebrauch gemacht. Die Aufgabe der Ausreichung der Mittel wurde von der Stadt Krefeld auf den VRR übertragen. Die Durchführung der Finanzierung erfolgt aufgrund der oben (7.2) genannten Rechtsakte.

Der Ausgleich für die Beförderung von Personen im Ausbildungsverkehr ist in § 11a des ÖPNVG NRW geregelt. Die Aufgabenträger leiten mindestens 87,5 % der Mittel an die vor Ort tätigen öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen weiter. Damit erfolgt ein Ausgleich zu den Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit rabattierten Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Linienverkehr entstehen.

Bis zu 12,5 % der Ausbildungsverkehr-Pauschale können die Aufgabenträger zur Finanzierung von Maßnahmen verwenden, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie der Qualitätsverbesserung im Ausbildungsverkehr dienen. Sie können diesen Teil der Mittel aber auch für die mit der Abwicklung der Pauschale

verbundenen Aufwendungen einsetzen oder hierfür diskriminierungsfrei an Dritte weiterleiten.

Die Aufgabe der Ausreichung der Ausbildungsverkehr-Pauschale wurde von der Stadt Krefeld auf den VRR übertragen. Die Pauschale wird zurzeit zu 100 % an die Verkehrsunternehmen ausgereicht. Der VRR wickelt den Ausgleich auf der Grundlage einer allgemeinen Vorschrift (Richtlinie) ab (siehe oben Kapitel 7.2).

Daneben können die Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen in Krefeld erbringen, Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV nach SGB IX beantragen.

Das Land NRW gewährt außerdem Zuwendungen zur Förderung von sogenannten Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr. Diese Zuwendungen können verwendet werden, um rabattierte Ticketangebote für bestimmte Bezieher von Sozialleistungen finanziell zu unterstützen. Auch die Abwicklung dieser Finanzierung erfolgt durch den VRR (siehe oben Kapitel 7.2).

7.2.2 Investitionskostenzuschüsse

Das Land NRW gewährt den Zweckverbänden gemäß § 12 ÖPNVG NRW aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes, nach dem Entflechtungsgesetz sowie aus Landesmitteln in entsprechender Höhe pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV. Die Zuwendung ist zur Förderung von Investitionen des ÖPNV, insbesondere in die Infrastruktur, zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Die Zweckverbände haben einen jährlichen Katalog der mit den Mitteln zu fördernden Maßnahmen durch Beschluss der Zweckverbandsversammlung festzulegen.

Zudem gewährt das Land NRW gemäß § 13 ÖPNVG NRW aus den Mitteln nach dem GVFG, dem Entflechtungsgesetz sowie weiteren Mitteln Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse. Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse sind u.a. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms, Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-) Haltestellen - und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV. Zuwendungsempfänger können Kreise, Städte und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, sein.

Das Verkehrsministerium des Landes NRW hat 2019 ein Budget von 1 Mrd. EUR zur Verfügung gestellt, um Erneuerungsmaßnahmen an der Infrastruktur (ohne Betriebshöfe und Fahrzeuge) der Stadt- und Straßenbahnsysteme in NRW gemäß § 13 ÖPNVG NRW bis zum Jahr 2031 vornehmen zu können. Auf die SWK MOBIL GmbH entfallen

für den genannten Zeitraum Fördermittel von 30,9 Mio. EUR. Insgesamt werden alle förderfähigen Erneuerungsmaßnahmen mit 40% gefördert.

Zu den zu erwartenden Investitionskosten im Falle von Straßenbahnerweiterungen siehe Kap. 6.2.16.

7.2.3 Barrierefreiheit Kosten Infrastruktur

Die Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen sind nach einer ersten Abschätzung für die einzelnen Ausbaujahre wie folgt zu anzusetzen. Zu den Kosten der einzelnen Haltestellen siehe die Tabellen im Anhang 8.1. Dort sind auch die Kosten für den Ausbau der Stadtbahn zu entnehmen.

Straßenbahnhaltestellen

Die folgende Tabelle weist für jedes Jahr die Kosten aus, bis 2038 insgesamt entsteht ein Eigenanteil von ca. 31 Mio. Euro.

Ausbauzeitraum	Kosten (netto)	ca. 75% Förderquote	Eigenanteil + 20% Planungs- kosten
2022	4.960 TEUR	3.720 TEUR	2.232 TEUR
2023	14.840 TEUR	11.130 TEUR	6.678 TEUR
2024	8.820 TEUR	6.615 TEUR	3.969 TEUR
2025	4.240 TEUR	3.180 TEUR	1.908 TEUR
2026	3.440 TEUR	2.580 TEUR	1.548 TEUR
2027	6.960 TEUR	5.220 TEUR	3.132 TEUR
2028	4.640 TEUR	3.480 TEUR	2.088 TEUR
2028 - 2030	1.540 TEUR	1.155 TEUR	693 TEUR
2029	2.320 TEUR	1.740 TEUR	1.044 TEUR
2030	1.400 TEUR	1.050 TEUR	630 TEUR
2031 - 2033	4.760 TEUR	3.570 TEUR	2.142 TEUR
2031-2033	240 TEUR	180 TEUR	108 TEUR
2034 - 2037	5.600 TEUR	4.200 TEUR	2.520 TEUR
2038	4.060 TEUR	3.045 TEUR	1.827 TEUR
2042	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Summe netto	68.980 TEUR	51.735 TEUR	31.041 TEUR
Summe brutto	82.086 TEUR	61.565 TEUR	36.939 TEUR

Tabelle 22: Zusammenfassung der Kosten für den Ausbau der Straßenbahnhaltestellen

Bushaltestellen

Die folgende Tabelle weist für jedes Jahr die Kosten aus, bis 2038 insgesamt 22,6 Mio Euro.

Ausbauzeitraum (Jahr)	Kosten für den Ausbau der Bushaltestellen (Schätzung) in Tausend Euro
2023	1.337 TEUR
2024	955 TEUR
2025	1.003 TEUR
2026	1.107 TEUR
2027	2.119 TEUR
2028	1.293 TEUR
2029	1.281 TEUR
2030	1.518 TEUR
2031	1.559 TEUR
2032	1.745 TEUR
2033	1.519 TEUR
2034	1.595 TEUR
2035	1.717 TEUR
2036	1.759 TEUR
2037	1.847 TEUR
2038	339 TEUR
Summe brutto	22.694 TEUR
davon geschätzte Zuwendung	11.347 TEUR
verbleibender Eigenanteil	11.347 TEUR

Tabelle 23: Zusammenfassung der Kosten für den Ausbau der Bushaltestellen

8 Anhang

8.1 Haltestellenlisten – Barrierefreier Ausbau Priorisierung

Die folgenden Tabellen definieren den Zeitraum für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen und damit die Ausnahmen zum Haltestellenausbau bis zum 01.01.2022 wie im Kapitel 5 beschrieben wurde.

Der Ausbau oder die Modernisierung setzen grundsätzlich Fördermittel voraus und müssen wirtschaftlich sowie technisch verhältnismäßig bzw. vertretbar sein. Ausnahmen nach PBefG §8 werden vor allem mit begrenzten finanziellen Möglichkeiten begründet, die jährlich zur Verfügung stehen.

Es bestehen bereits viele weitgehend barrierefreie Haltestellen im Stadtgebiet, auch wenn nicht alle Ausstattungsmerkmale auf einem baulich aktuellen Stand sind. In diesen Fällen wird der Ausbau, soweit nicht andere Gründe dagegen sprechen, zeitlich nach hinten gerückt, um den dringlicheren Ausbau noch nicht barrierefreier wichtiger Haltestellen zu ermöglichen.

Genannt werden in den Tabellen in der Regel die Haltestellen, die jedoch zumeist aus unterschiedlichen Steigen und Haltestellenpositionen bestehen. Zumindest bestehen in den meisten Fällen zwei Positionen für Hin- und Rückrichtung, allerdings gibt es wie am Hauptbahnhof oder an anderen Umsteigepunkten auch komplexe Anlagen mit einer Reihe von Positionen für unterschiedliche Verkehrsmittel. Diese werden in der Kostenabschätzung getrennt für die Verkehrsmittel berücksichtigt.

Durch größere städtische Baumaßnahmen kann sich ein abweichender Ausbaupunkt ergeben.

Sämtliche Angaben müssen in den späteren Planungsphasen überprüft und nachjustiert werden.

Haltestellen der Stadtbahn

Diese im Folgenden genannten Ausnahmen werden vor allem mit begrenzten finanziellen Möglichkeiten begründet sowie mit dem bereits vorhandenen Ausbaustand.

Haltestelle	Anschluss	Kategorie	Barrierefrei	Priorität	Planungsaufwand	Angestrebtes Ausbau-/Modernisierungsjahr	Geschätzte Gesamtkosten	Geschätzter Eigenanteil der Stadt
	S=Strab S+B=auch Bus						netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)
Rheinstraße*	S+B	A	nein	1	Stadtplanerischer Kontext "hoch"	2029-2032	offen	0 TEUR
Hbf (CinemaxX)	S+B	A	nein	1	Stadtplanerischer Kontext "hoch"	2023-2024	8.950 TEUR	noch in Klärung
Dießem	S	A	nein	1		2028-2029	7.560 TEUR	0 TEUR
Königshof	S	A	ja	3		Notwendigkeit zurzeit nicht erkennbar	-	0 TEUR
Fischeln	S	A	nein	2	Barrierefreier Einstieg gegeben. Kein Leit-system und/oder keine Rampen mit Zwischenpodesten Akustik an den DFI wird 2023 nachgerüstet.	2032-2033	300 TEUR	60 TEUR
Grundend	S+B	A	nein	2		2032-2033	300 TEUR	60 TEUR

*Umsteigemöglichkeiten sind am Hauptbahnhof vorgesehen, Umbau Haltestelle Rheinstraße ist in nächster Zukunft nicht vorgesehen. Es wird geprüft, ob es möglich ist, eine barrierefreie Haltestelle in der Nähe der Haltestellen Rheinstraße für die Rheinbahn einzurichten.

Tabelle 24: Priorisierung des Ausbaus der Stadtbahnhaltestellen

Haltestellen der Straßenbahn

Die Straßenbahnhaltestellen haben alle die Kategorie A und sind teilweise bereits ausgebaut. Der Umbau der Haltestellen ist jedoch sehr planungs- und kostenintensiv, daher kann in jedem Jahr nur ein Teil der Haltestellen ausgebaut werden. In die Findung der Reihenfolge gingen daher nicht nur die Fahrgastzahlen oder die Bedeutung der Haltestelle ein. Darüber hinaus sind insbesondere folgende Bedingungen zu berücksichtigen, die in die Planung der Ausbaustufen eingegangen sind:

- Zusammenhang mit Baumaßnahmen der Schieneninfrastruktur
- Betriebliche Bedingungen (Baubedingte Einschränkungen im Betrieb und daher sorgfältige Planung)
- Umfang der Kapazitäten an Planungsleistungen für den Bau und Baukapazitäten zu beauftragender Firmen

- Verkehrssicherheitsaspekte (z.B. Berücksichtigung querender Fußgänger beim Ein- und Ausstieg)

Darüber hinaus wurden in Abstimmung mit dem DPWV einzelne Haltestellen vorgezogen, wo dies besonders vordringlich erschien.

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Planungsaufwand	Angestrebtes Ausbau- / Modernisierungsjahr	Kosten netto (Abschätzung)	ca. 75% Förderquote	Eigenanteil + 20% Planungskosten
Maßgeblich: Nur Straßenbahnhaltestellen	S=Strab S+B=auch Bus					netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)
Krefeld Buddestraße	S	A	1		2022	520 TEUR	390 TEUR	234 TEUR
Krefeld Glindholzstraße	S	A	1		2022	520 TEUR	390 TEUR	234 TEUR
Krefeld Grabeskirche/Kapuzinerkloster	S+B	A	1		2022	1.120 TEUR	840 TEUR	504 TEUR
Krefeld Inrath Siedlung	S	A	1		2022	1.120 TEUR	840 TEUR	504 TEUR
Krefeld Rembertstraße	S	A	1		2022	520 TEUR	390 TEUR	234 TEUR
Krefeld Sandberg	S	A	1		2022	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Bockum Friedhof	S	A	1		2023	1.120 TEUR	840 TEUR	504 TEUR
Krefeld Fasänenstraße	S+B	A	1		2023	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Gertrudisstraße	S+B	A	1		2023	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Grotenburg/Zoo	S	A	1		2023	1.120 TEUR	840 TEUR	504 TEUR
Krefeld Hbf Cinemaxx	S+B	A	1		2023	8.000 TEUR	6.000 TEUR	3.600 TEUR
Krefeld Lange Straße	S+B	A	1		2023	1.120 TEUR	840 TEUR	504 TEUR
Krefeld Oldenburger Weg	S+B	A	1		2023	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Botanischer Garten	S	A	1	stadtplanerischer Kontext "gering"	2024	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Eichhornstraße	S+B	A	1		2024	580 TEUR	435 TEUR	261 TEUR
Krefeld Fischeln Rathaus	S	A	1		2024	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Planungsaufwand	Angestrebtes Ausbau- / Modernisierungsjahr	Kosten netto (Abschätzung)	ca. 75% Förderquote	Eigenanteil + 20% Planungskosten
Maßgeblich: Nur Straßenbahnhaltestellen	S=Strab S+B=auch Bus					netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)
Krefeld Flo-rastraße	S	A	1	stadtplanerischer Kontext "gering"	2024	240 TEUR	180 TEUR	108 TEUR
Krefeld Friedrichsplatz	S+B	A	1	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2024	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Glockenspitz	S	A	1	stadtplanerischer Kontext "gering"	2024	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Klinikum	S	A	1	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2024	1.120 TEUR	840 TEUR	504 TEUR
Krefeld Stadtpark Fischeln	S+B	A	1		2024	1.120 TEUR	840 TEUR	504 TEUR
Krefeld Guttenbergstraße	S	A	2	stadtplanerischer Kontext "gering"	2024	1.120 TEUR	840 TEUR	504 TEUR
Krefeld Dreikönigenstr.	S+B	A	1	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2025	240 TEUR	180 TEUR	108 TEUR
Krefeld Feldstraße	S+B	A	1	stadtplanerischer Kontext "normal"	2025	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Hüls Betriebshof	S	A	1	stadtplanerischer Kontext "normal"	2025	520 TEUR	390 TEUR	234 TEUR
Krefeld Schroersdyk	S+B	A	2		2025	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Weyerhofstraße	S	A	3	stadtplanerischer Kontext "gering"	2025	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Am Königshof	S	A	1	stadtplanerischer Kontext "normal"	2026	1.120 TEUR	840 TEUR	504 TEUR
Krefeld Am Röttgen	S+B	A	1	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2026	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Sonnenhof	S	A	1	stadtplanerischer Kontext "normal"	2026	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Preußenring	S	A	1	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2027	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Sollbrüggenstraße	S	A	1	stadtplanerischer Kontext "normal"	2027	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Stadtgarten	S	A	1	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2027	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Planungsaufwand	Angestrebtes Ausbaue-/ Modernisierungsjahr	Kosten netto (Abschätzung)	ca. 75% Förderquote	Eigenanteil + 20% Planungskosten
Maßgeblich: Nur Straßenbahnhaltestellen	S=Strab S+B=auch Bus					netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)
Krefeld Kaiserstraße	S	A	2	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2027	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Philadelphiastr.	S	A	2	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2027	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Von-Ketteler-Straße	S+B	A	2		2027	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Westwall/Rathaus	S	A	1	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2028	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Sprödenalplatz	S	A	2	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2028	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Viktoriastraße	S	A	2	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2028	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Westpreußenstraße	S	A	2	stadtplanerischer Kontext "gering"	2028	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Steeger Dyk	S+B	A	1	stadtplanerischer Kontext "normal"	2028 - 2030	580 TEUR	435 TEUR	261 TEUR
Krefeld Magdeburger Str.	S	A	3		2028 - 2030	240 TEUR	180 TEUR	108 TEUR
Krefeld Thyssen-Krupp Ni-rosta	S+B	A	3		2028 - 2030	240 TEUR	180 TEUR	108 TEUR
Krefeld Thyssenstraße	S	A	3		2028 - 2030	240 TEUR	180 TEUR	108 TEUR
Krefeld Werner-Voß-Str.	S	A	3		2028 - 2030	240 TEUR	180 TEUR	108 TEUR
Krefeld Friedrichstraße	S	A	1	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2029	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Moltkestraße	S	A	2	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2029	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Bahnstraße	S	A	3	stadtplanerischer Kontext "normal"	2030	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Rheinhafen	S+B	A	3		2030	240 TEUR	180 TEUR	108 TEUR

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Planungsaufwand	Angestrebtes Ausbaue-/ Modernisierungsjahr	Kosten netto (Abschätzung)	ca. 75% Förderquote	Eigenanteil + 20% Planungskosten
Maßgeblich: Nur Straßenbahnhaltestellen	S=Strab S+B=auch Bus					netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)
Krefeld Fischeln Friedhof	S+B	A	2		2031 - 2033	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Moritzplatz	S+B	A	2	stadtplanerischer Kontext "normal"	2031 - 2033	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Drießendorfer Str.	S	A	3	stadtplanerischer Kontext "normal"	2031 - 2033	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Oberbenrad	S	A	3		2031 - 2033	120 TEUR	90 TEUR	54 TEUR
Krefeld Oranienring	S	A	3	stadtplanerischer Kontext "gering"	2031 - 2033	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
St. Tönis Biwak	S	A	3		2031-2033	240 TEUR	180 TEUR	108 TEUR
Krefeld Am Schützenhof	S	A	3		2034 - 2037	1.120 TEUR	840 TEUR	504 TEUR
Krefeld Am Steinacker	S+B	A	3		2034 - 2037	520 TEUR	390 TEUR	234 TEUR
Krefeld Edelstahlwerk Tor 3	S+B	A	3	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2034 - 2037	240 TEUR	180 TEUR	108 TEUR
Krefeld Kützhofweg	S+B	A	3		2034 - 2037	240 TEUR	180 TEUR	108 TEUR
Krefeld Lehmheide	S+B	A	3	laufende Zweckbindung	2034 - 2037	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Martinstraße	S+B	A	3	laufende Zweckbindung	2034 - 2037	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Mengshofstraße	S+B	A	3	laufende Zweckbindung	2034 - 2037	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Clemensstraße	S	A	3	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2038	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
St. Tönis Krefelder Str.	S	A	3	stadtplanerischer Kontext "normal"	2038	580 TEUR	435 TEUR	261 TEUR
St. Tönis Nordring	S	A	3	stadtplanerischer Kontext "normal"	2038	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
St. Tönis Wilhelmplatz	S+B	A	3	stadtplanerischer Kontext "hoch"	2038	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Mündelheimer Str.	S+B	A	3	laufende Zweckbindung	2042	1.160 TEUR	870 TEUR	522 TEUR
Krefeld Schicks	S	A		bereits barrierefrei ausgebaut				

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Planungsaufwand	Angestrebtes Ausbau- / Modernisierungsjahr	Kosten netto (Abschätzung)	ca. 75% Förderquote	Eigenanteil + 20% Planungskosten
Maßgeblich: Nur Straßenbahnhaltestellen	S=Strab S+B=auch Bus					netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)
Krefeld Badezentrum	S	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Bockumer Platz	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Burg Linn	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Danziger Platz	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Eichhornstraße	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Elfrather Mühle	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Großmarkt	S	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Grundend	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Hbf Hansa Centrum	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Kempener Platte	S	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Linn Bf	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Neukirchner Straße	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Nordwall	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Oberbenrad	S	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Obergplatz	S	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Oberschlesienstraße	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Pappestraße	S	A		bereits barrierefrei ausgebaut				

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Planungsaufwand	Angestrebtes Ausbaue-/Modernisierungsjahr	Kosten netto (Abschätzung)	ca. 75% Förderquote	Eigenanteil + 20% Planungskosten
Maßgeblich: Nur Straßenbahnhaltestellen	S=Strab S+B=auch Bus					netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)	netto (Abschätzung)
Krefeld Rheinstraße	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Trararer Straße	S	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Uerdingen Bf	S+B	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Voltastraße	S	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Dießem	S	A		bereits barrierefrei ausgebaut				
Krefeld Fischeln	S	A		bereits barrierefrei ausgebaut				

Tabelle 25: Priorisierung des Ausbaus der Straßenbahnhaltestellen

Haltestellen der Buslinien

Bei den Umbaumaßnahmen wird grundsätzlich angestrebt, dass alle nicht komplett barrierefreien Bussteige einer Haltestelle im gleichen Zeitfenster ausgebaut bzw. modernisiert werden, unabhängig vom Ausbaustadium bzw. Kategorie des einzelnen Bussteiges.

Einige Haltestellen unterliegen noch der Zweckbindungsfrist (die entsprechenden Angaben in der folgenden Tabelle beziehen sich in erster Linie auf die zugehörige Straßenbahnhaltestelle).

Die in den Tabellen genannten Ausbaupunkte der Bushaltestellen können sich verschieben, falls der Ausbauperiodenraum an den Ausbauperiodenraum der dazugehörigen Straßenbahnhaltestelle angepasst werden muss.

Die Begründungen für die Priorisierung liegen sowohl in der zugehörigen Kategorie als auch in den unter Punkt 8.1 genannten Gründen. Neben der Kategorie und damit der Bedeutung im Netz gingen Punkte wie die bereits bestehenden Ausbaumaßnahmen sowie die Abstimmungen mit dem Deutschen Paritätischen Wohlfahrtsverband (DPWV) in die Entscheidung der Reihenfolge ein. Die Anzahl der in jedem Jahr umzubauenden Haltestellen ist in der Finanzierbarkeit und der Organisation der baulichen Maßnahmen begründet. Im Einzelnen ist die Priorität wie folgt (Tabelle 26) begründet:

Priorität	Erläuterung
1	Haltestellen gemäß Abstimmung mit dem DWPV (im Wesentlichen Haltestellen Kategorie A und B nicht barrierefrei, teilweise barrierefrei und weitgehend barrierefrei mit Problemstellen wie Radweg bzw. maßgebenden Einrichtungen)
2	Im Wesentlichen restliche Haltestellen Kategorie A: nicht barrierefrei und teilweise barrierefrei
3	Im Wesentlichen restliche Haltestellen Kategorie A: weitgehend barrierefrei
4	Im Wesentlichen restliche Haltestellen Kategorie B: nicht barrierefrei und teilweise barrierefrei
5	Im Wesentlichen Haltestellen Kategorie B: weitgehend barrierefrei
6	Im Wesentlichen Haltestellen Kategorie C: nicht barrierefrei und teilweise barrierefrei
7	Im Wesentlichen Haltestellen Kategorie C: weitgehend barrierefrei
8	Im Wesentlichen Haltestellen Kategorie D: nicht barrierefrei und teilweise barrierefrei
9	Haltestellen Kategorie D weitgehend barrierefrei
10	Haltestellen Kategorie A, B, C, D vollständig barrierefrei (Modernisierung bei Bedarf)

Tabelle 26: Erläuterung der Priorität der Bushaltestellen

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Angestrebtes Ausbaue- / Modernisierungsjahr	Geschätzte Baukosten*	Planungsaufwand
Maßgeblich: Nur Bushaltestellen am Standort	B= nur Bus S+B=Bus mit Anschluss an Strab.		Erläuterung siehe Tabelle 26		inkl. Planungskosten LPH 3-5 der HOAI	
Krefeld Am Röttgen	S+B	A	1	2023	368 TEUR	stadtplanerischer Kontext "hoch"
Krefeld CHEMPARK Tor 4	B	A	1	2023	47 TEUR	
Krefeld Grabeskirche/Kapuzinerkloster	S+B	A	1	2023	93 TEUR	
Krefeld Hochstraße	B	A	1	2023	47 TEUR	
Krefeld HPZ Uerdingen	B	A	1	2023	23 TEUR	
Krefeld Hüls Friedhof	B	A	1	2023	47 TEUR	
Krefeld Hülser Markt	B	A	1	2023	93 TEUR	
Krefeld Körnerstraße	B	A	1	2023	47 TEUR	
Krefeld Linn Bf	S+B	A	1	2023	47 TEUR	
Krefeld Nauenweg	B	A	1	2023	47 TEUR	
Krefeld Oppum Bf	B	A	1	2023	111 TEUR	
Krefeld Rektoratsstraße	B	A	1	2023	47 TEUR	
Krefeld Schroersdyk	S+B	A	1	2023	47 TEUR	
Krefeld Traar Rathaus	B	A	1	2023	47 TEUR	
Krefeld Uerdingen Bf	S+B	A	1	2023	159 TEUR	
Krefeld Virchowstraße	B	A	1	2023	47 TEUR	

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Angestrebtes Ausbaue- / Modernisierungsjahr	Geschätzte Baukosten*	Planungsaufwand
Maßgeblich: Nur Bushaltestellen am Standort	B= nur Bus S+B=Bus mit Anschluss an Strab.		Erläuterung siehe Tabelle 26		inkl. Planungskosten LPH 3-5 der HOAI	
Krefeld, Campus Fichtenhain	B	A	1	2023	23 TEUR	
Krefeld Alexanderplatz	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Am Baumhof	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Am Brustert	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Am Herberthof	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Am Hohen Haus	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Bergstiege	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Buschstraße	B	B	1	2024	98 TEUR	
Krefeld Gubener Straße	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Haberlandstraße	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Heckschenstraße	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Holunderpfad	B	B	1	2024	24 TEUR	
Krefeld Kützhofweg	S+B	A	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Laschenhütte	B	B	1	2024	24 TEUR	
Krefeld Oppum Böken- donk	B	B	1	2024	24 TEUR	
Krefeld Rather Straße	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Reepenweg S`zentrum	B	B	1	2024	24 TEUR	
Krefeld Ritzhütte	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Schulz. Horkes- gath	B	B	1	2024	73 TEUR	
Krefeld Schützenhofstraße	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld, Am Königspark	B	B	1	2024	49 TEUR	
Krefeld Brauerei	B	A	1	2025	51 TEUR	
Krefeld Breiten Dyk	B	B	1	2025	51 TEUR	
Krefeld CHEMPARK Aus- bildung	B	A	1	2025	51 TEUR	
Krefeld Friedhöfe	B	A	1	2025	51 TEUR	
Krefeld Girmesgath	B	A	1	2025	77 TEUR	
Krefeld Grotenburgstraße	B	B	1	2025	51 TEUR	
Krefeld Hafelsstraße	B	B	1	2025	103 TEUR	
Krefeld Hasenheide	B	B	1	2025	51 TEUR	
Krefeld Heideckstraße	B	A	1	2025	51 TEUR	
Krefeld Hückelsma- ystraße	B	B	1	2025	51 TEUR	
Krefeld Kemmerhofstraße	B	B	1	2025	51 TEUR	
Krefeld Langen Donk	B	B	1	2025	103 TEUR	
Krefeld Linner Straße	B	A	1	2025	51 TEUR	
Krefeld Maria-Sohmann- Straße	B	B	1	2025	51 TEUR	

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Angestrebtes Ausbau- / Modernisierungsjahr	Geschätzte Baukosten*	Planungsaufwand
Maßgeblich: Nur Bushaltestellen am Standort	B= nur Bus S+B=Bus mit Anschluss an Strab.		Erläuterung siehe Tabelle 26		inkl. Planungskosten LPH 3-5 der HOAI	
Krefeld Oberend Wendeschleife	B	B	1	2025	26 TEUR	
Krefeld Ricarda-Huch-Schule	B	A	1	2025	51 TEUR	
Krefeld Schlehdornweg	B	B	1	2025	26 TEUR	
Krefeld, Ennsstraße	B	B	1	2025	51 TEUR	
Krefeld Alte Neusser Straße	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Am Hagelkreuz	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Amts- und Landgericht	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Bäckerpfad	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Bischofstraße	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Buscher Holzweg	B	A	1	2026	108 TEUR	
Krefeld Elfrather Mühle	S+B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Feldblumenstraße	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Fischeln Rathaus	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Hubertusstraße	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Ibelskathweg	B	A	1	2026	27 TEUR	
Krefeld Insterburger Platz	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Kaiser Wilhelm Museum	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Kampstraße	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Linn Friedhof	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Seniorenzentrum	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Stockerhof	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Verberger Straße	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld YAYLA ARENA	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krkh. Maria Hilf	B	A	1	2026	54 TEUR	
Krefeld Edelstahlwerk Tor 3	S+B	A	2	2027	272 TEUR	
Krefeld Eichhornstraße	S+B	A	2	2027	57 TEUR	
Krefeld Fasanenstraße	S+B	A	2	2027	57 TEUR	
Krefeld Feldstraße	S+B	A	2	2027	57 TEUR	stadtplanerischer Kontext "normal"
Krefeld Fischeln Friedhof	S+B	A	2	2027	57 TEUR	
Krefeld Friedrichsplatz	S+B	A	2	2027	234 TEUR	stadtplanerischer Kontext "hoch"
Krefeld Gertrudisstraße	S+B	A	2	2027	57 TEUR	
Krefeld Hüls Betriebshof	B	A	2	2027	28 TEUR	
Krefeld Lange Straße	S+B	A	2	2027	57 TEUR	
Krefeld Mengshofstraße	S+B	A	2	2027	57 TEUR	laufende Zweckbindung

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Angestrebtes Ausbau- / Modernisierungsjahr	Geschätzte Baukosten*	Planungsaufwand
Maßgeblich: Nur Bushaltestellen am Standort	B= nur Bus S+B=Bus mit Anschluss an Strab.		Erläuterung siehe Tabelle 26		inkl. Planungskosten LPH 3-5 der HOAI	
Krefeld Moritzplatz	S+B	A	2	2027	488 TEUR	stadtplanerischer Kontext "normal"
Krefeld Mündelheimer Str.	S+B	A	2	2027	57 TEUR	laufende Zweckbindung
Krefeld Oranierring	S+B	A	2	2027	57 TEUR	stadtplanerischer Kontext "gering"
Krefeld Steeger Dyk	S+B	A	2	2027	301 TEUR	stadtplanerischer Kontext "normal"
Krefeld ThyssenKrupp Ni-rosta	S+B	A	2	2027	57 TEUR	
Krefeld Hbf	S+B	A	3	2027	229 TEUR	
Krefeld Am Steinacker	S+B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld Bockumer Platz	S+B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld Burg Linn	S+B	A	3	2028	119 TEUR	
Krefeld Danziger Platz	S+B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld De-Greiff-Straße	B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld Dreikönigenstr.	S+B	A	3	2028	100 TEUR	stadtplanerischer Kontext "hoch"
Krefeld Grenzstraße	B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld Grundend	S+B	A	3	2028	71 TEUR	
Krefeld Haus Lange	B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld Hüls Krankenhaus	B	A	3	2028	30 TEUR	
Krefeld Lehmheide	S+B	A	3	2028	60 TEUR	laufende Zweckbindung
Krefeld Martinstraße	S+B	A	3	2028	60 TEUR	laufende Zweckbindung
Krefeld Neukirchener Straße	S+B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld Nordwall	S+B	A	3	2028	80 TEUR	
Krefeld Oberschlesienstraße	S+B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld Oldenburger Weg	S+B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld Rheinhafen	S+B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld Stadtpark Fischeln	S+B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld Südwall	B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld Von-Ketteler-Straße	S+B	A	3	2028	60 TEUR	
Krefeld Am Wallgarten	B	A	3	2029	63 TEUR	
Krefeld Fegeteschstr.	B	A	3	2029	31 TEUR	
Krefeld Frankenring	B	A	3	2029	63 TEUR	
Krefeld Gerberstraße	B	A	3	2029	63 TEUR	
Krefeld Klever Str.	B	A	3	2029	31 TEUR	
Krefeld Oppum Bf Nord	B	A	3	2029	31 TEUR	

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Angestrebtes Ausbau- / Modernisierungsjahr	Geschätzte Baukosten*	Planungsaufwand
Maßgeblich: Nur Bushaltestellen am Standort	B= nur Bus S+B=Bus mit Anschluss an Strab.		Erläuterung siehe Tabelle 26		inkl. Planungskosten LPH 3-5 der HOAI	
Krefeld Am Strathhof	B	B	4	2029	63 TEUR	
Krefeld Brandenburger Straße	B	B	4	2029	63 TEUR	
Krefeld Bückersfeldstraße	B	B	4	2029	63 TEUR	
Krefeld Grevenbroicher Str.	B	B	4	2029	63 TEUR	
Krefeld Stratum	B	B	4	2029	125 TEUR	
Krefeld Büdericher Weg	B	B	5	2029	63 TEUR	
Krefeld Gellep Kirche	B	B	5	2029	63 TEUR	
Krefeld Gelleper Str.	B	B	5	2029	63 TEUR	
Krefeld Heidbergsweg	B	B	5	2029	63 TEUR	
Krefeld Leydelstraße	B	B	5	2029	63 TEUR	
Krefeld Neißestraße	B	B	5	2029	63 TEUR	
Krefeld Pappelstraße	B	B	5	2029	63 TEUR	
Krefeld Rembertstraße	B	B	5	2029	63 TEUR	
Krefeld Schützenstraße	B	B	5	2029	63 TEUR	
Krefeld Stettiner Straße	B	B	5	2029	63 TEUR	
Krefeld Arndtstraße	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Behringstraße	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Bergstraße	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Bismarckplatz	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Bleichpfad	B	B	5	2030	271 TEUR	
Krefeld Engerstraße	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Heidedyk	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Kaiserplatz	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Moerser Platz	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Reitstall Hubertus	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Richard-Wagner-Str.	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Scheiblerstraße	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Schönwasserstraße	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Stadtwald	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Topsstraße	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Wallerhof	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Wallerspfad	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Wiesenstraße	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Wilhelmshofallee	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Zwingenbergstraße	B	B	5	2030	66 TEUR	
Krefeld Am Flohbusch	B	B	5	2031	285 TEUR	

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Angestrebtes Ausbaue- / Modernisierungsjahr	Geschätzte Baukosten*	Planungsaufwand
Maßgeblich: Nur Bushaltestellen am Standort	B= nur Bus S+B=Bus mit Anschluss an Strab.		Erläuterung siehe Tabelle 26		inkl. Planungskosten LPH 3-5 der HOAI	
Krefeld Appellweg	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Busenpfad	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Dahlerdyk	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Flünnertzdyk	B	B	5	2031	103 TEUR	
Krefeld Grafenschaftsplatz	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Grüner Dyk	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Heyenbaumstraße	B	B	5	2031	138 TEUR	
Krefeld Hohe Linden	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Horkesgath	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Kaiser-Wilhelm-Park	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Kliebruchstraße	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Krüllsdyk	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Minkweg	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Neuer Weg	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Vluynner Platz	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Wallenburgdyk	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Wilmendyk	B	B	5	2031	69 TEUR	
Krefeld Am Mariengraben	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Bellenweg	B	B	5	2032	36 TEUR	
Krefeld Benrad	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Benrader Straße	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Dieselstraße	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Elsternweg	B	B	5	2032	36 TEUR	
Krefeld Freiheitsstraße	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Gatherhofstraße	B	B	5	2032	36 TEUR	
Krefeld Ginsterpfad	B	B	5	2032	36 TEUR	
Krefeld Gripswaldstraße	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Hauptbahnhof Süd	B	B	5	2032	370 TEUR	
Krefeld Heimatplan	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Herm.-Schumacher-Str.	B	B	5	2032	36 TEUR	
Krefeld Holterhöfe	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Kaldenkirchener Str.	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Lerchenstraße	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Lindental Ev. Kirche	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Randstraße	B	B	5	2032	72 TEUR	

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Angestrebtes Ausbau- / Modernisierungsjahr	Geschätzte Baukosten*	Planungsaufwand
Maßgeblich: Nur Bushaltestellen am Standort	B= nur Bus S+B=Bus mit Anschluss an Strab.		Erläuterung siehe Tabelle 26		inkl. Planungskosten LPH 3-5 der HOAI	
Krefeld Reepenweg	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Roßstraße	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Stockweg	B	B	5	2032	36 TEUR	
Krefeld Weeserweg	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Zur Alten Schmiede	B	B	5	2032	72 TEUR	
Krefeld Adlerstraße	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Alte Gladbacher Str.	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Am Vershubahnhof	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Bacherhofstraße	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Corneliusplatz	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Crön	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Hinter Flur	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Korekamp	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Limbourgplatz	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Remscheider Straße	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Ritterstraße	B	C	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Sachsenweg	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Scharfstraße	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Sporth. Glockenspitz	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Tiroler Weg	B	B	5	2033	152 TEUR	
Krefeld Trift	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Vorster Straße	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Weetekamp	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Weiden	B	B	5	2033	76 TEUR	
Krefeld Am Obertor	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Am Oevelbach	B	B	5	2034	40 TEUR	
Krefeld Am Porthspick	B	B	5	2034	40 TEUR	
Krefeld Augustastr.	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Carl-Sonnensch.-Str.	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Donksiedlung	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Gesch.-Scholl-Schule	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Greiffenhorst	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Kaiserswerther Str.	B	B	5	2034	40 TEUR	
Krefeld Krumme Str.	B	B	5	2034	80 TEUR	

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Angestrebtes Ausbau- / Modernisierungsjahr	Geschätzte Baukosten*	Planungsaufwand
Maßgeblich: Nur Bushaltestellen am Standort	B= nur Bus S+B=Bus mit Anschluss an Strab.		Erläuterung siehe Tabelle 26		inkl. Planungskosten LPH 3-5 der HOAI	
Krefeld Kuhleshütte	B	B	5	2034	40 TEUR	
Krefeld Lüschedonk	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Markthalle real,-	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Niederbruch	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Oberend	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Pestalozzistraße	B	B	5	2034	40 TEUR	
Krefeld Philipp-Reis-Str.	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Querstraße	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Schöneberger Straße	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Schulstr.	B	B	5	2034	40 TEUR	
Krefeld Siemesdyk	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Türkenbruch	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Weidenbruchweg	B	B	5	2034	80 TEUR	
Krefeld Am Fischerhof	B	B	5	2035	84 TEUR	
Krefeld Am Plänksken	B	B	5	2035	168 TEUR	
Krefeld Am Waldsee	B	C	5	2035	84 TEUR	
Krefeld An Maria Waldrast	B	B	5	2035	42 TEUR	
Krefeld Bergheimer Straße	B	B	5	2035	84 TEUR	
Krefeld Bruderschaftsweg	B	B	5	2035	84 TEUR	
Krefeld Freibad Neptun	B	B	5	2035	84 TEUR	
Krefeld Johannes-Blum-Straße	B	B	5	2035	42 TEUR	
Krefeld Kimplerstraße	B	B	5	2035	84 TEUR	
Krefeld Neuburgshof	B	B	5	2035	84 TEUR	
Krefeld Rosenstraße	B	B	5	2035	126 TEUR	
Krefeld Rumelner Straße	B	B	5	2035	42 TEUR	
Krefeld Schweersweg	B	B	5	2035	84 TEUR	
Krefeld Trautstraße	B	B	5	2035	84 TEUR	
Krefeld Westpark	B	B	5	2035	84 TEUR	
Krefeld Anrather Straße	B	C	6	2035	84 TEUR	
Krefeld CHEMPARK Tor 2	B	C	6	2035	84 TEUR	
Krefeld Fichtenhain	B	C	6	2035	84 TEUR	
Krefeld Im Benrader Feld	B	C	6	2035	42 TEUR	
Krefeld Krematorium	B	C	6	2035	84 TEUR	
Krefeld Vorderorbroich	B	C	6	2035	84 TEUR	
Krefeld Adolf-Dembach-Str.	B	C	6	2036	88 TEUR	
Krefeld Breuershofstraße	B	C	6	2036	44 TEUR	

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Angestrebtes Ausbau- / Modernisierungsjahr	Geschätzte Baukosten*	Planungsaufwand
Maßgeblich: Nur Bushaltestellen am Standort	B= nur Bus S+B=Bus mit Anschluss an Strab.		Erläuterung siehe Tabelle 26		inkl. Planungskosten LPH 3-5 der HOAI	
Krefeld Cerestar	B	C	6	2036	88 TEUR	
Krefeld Dakerstraße	B	C	6	2036	88 TEUR	
Krefeld Dujardinstr.	B	C	6	2036	88 TEUR	
Krefeld Europark Ficht.	B	C	6	2036	88 TEUR	
Krefeld Europark Süd I	B	C	6	2036	88 TEUR	
Krefeld Europark Süd II	B	C	6	2036	44 TEUR	
Krefeld Friedensstr	B	C	6	2036	88 TEUR	
Krefeld H.-G.-Sohl-Str. 2	B	C	6	2036	44 TEUR	
Krefeld H.-G.-Sohl-Str. 6	B	C	6	2036	44 TEUR	
Krefeld Höffgeshofweg	B	C	6	2036	44 TEUR	
Krefeld Mevissenstraße	B	C	6	2036	44 TEUR	
Krefeld Nirosastr.	B	C	6	2036	44 TEUR	
Krefeld Rheinbrücke	B	C	6	2036	132 TEUR	
Krefeld Sterkenhofweg	B	C	6	2036	44 TEUR	
Krefeld Zum Römer	B	C	6	2036	88 TEUR	
Krefeld CHEMPARK Tor 15	B	C	7	2036	88 TEUR	
Krefeld Frachtpostzentrum	B	C	7	2036	88 TEUR	
Krefeld Kastanienstr.	B	C	7	2036	88 TEUR	
Krefeld Kempener Feld	B	C	7	2036	88 TEUR	
Krefeld Siemens AG	B	C	7	2036	88 TEUR	
Krefeld Siempelkampstraße	B	C	7	2036	44 TEUR	
Krefeld Tackheide	B	C	7	2036	88 TEUR	
Krefeld Bruchfeld	B	C	7	2037	92 TEUR	
Krefeld Dießemer Bruch	B	C	7	2037	92 TEUR	
Krefeld Idastraße	B	C	7	2037	92 TEUR	
Krefeld Obergath	B	C	7	2037	92 TEUR	
Krefeld Am Waldwinkel	B	D	8	2037	92 TEUR	
Krefeld Bruchweg	B	D	8	2037	92 TEUR	
Krefeld Elfrather See	B	D	8	2037	92 TEUR	
Krefeld Elfrather Weg	B	D	8	2037	92 TEUR	
Krefeld Fischerheim	B	D	8	2037	92 TEUR	
Krefeld Hinterorbroich	B	D	8	2037	92 TEUR	
Krefeld Hülser Berg	B	D	8	2037	46 TEUR	
Krefeld Lousbilldyk	B	D	8	2037	92 TEUR	
Krefeld Molenaarstraße	B	D	8	2037	92 TEUR	
Krefeld Papendyk	B	D	8	2037	92 TEUR	
Krefeld Schöddungstraße	B	D	8	2037	92 TEUR	

Name der Haltestelle	Art	Kategorie	Priorität	Angestrebtes Ausbau- / Modernisierungsjahr	Geschätzte Baukosten*	Planungsaufwand
Maßgeblich: Nur Bushaltestellen am Standort	B= nur Bus S+B=Bus mit Anschluss an Strab.		Erläuterung siehe Tabelle 26		inkl. Planungskosten LPH 3-5 der HOAI	
Krefeld Winkelsweg	B	D	8	2037	92 TEUR	
Krefeld Forsthaus / Plückertzstr.	B	D	9	2037	46 TEUR	
Krefeld Geismühle	B	D	9	2037	92 TEUR	
Krefeld Hückelsmay Denkmal	B	D	9	2037	92 TEUR	
Krefeld Rickenweg	B	D	9	2037	92 TEUR	
Krefeld Waldesheimer Weg	B	D	9	2037	92 TEUR	
Krefeld Rheinstraße	S+B	A	10	2038	242 TEUR	
Krefeld, Fichtenhainer Allee	B	C	10	2038	97 TEUR	
Summe brutto					22.694 TEUR	
davon geschätzte Zuwendung					11.347 TEUR	
verbleibender Eigenanteil					11.347 TEUR	

*Bei den Kostenangaben wurde eine Teuerungsrate i. H. v. 5% pro Jahr berücksichtigt

Tabelle 27: Priorisierung des Ausbaus der Bushaltestellen

8.2 Liniensteckbriefe

Hinweis zu den Verkehrszeiten

Die Verkehrszeiten sind wie folgt definiert:

- Hauptverkehrszeit (HVZ):
 - Mo.-Fr. 06:00 – 08:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr
- Nebenverkehrszeit: (NVZ):
 - Mo.-Fr. 08:00 bis 15:00 Uhr,
 - Sa: 08:00 – 18:00 Uhr
- Schwachverkehrszeit (SVZ):
 - Mo-Fr: vor 06:00 Uhr und nach 19:00 Uhr
 - Sa: vor 08:00 Uhr und nach 18:00 Uhr
 - So: ganztags
- Nachtverkehr (bezogen auf Nachtbuslinien): täglich nach 22:00 Uhr

LINIE U70

System: **Stadtbahn**

Linienweg: Düsseldorf Hbf – Düsseldorf, Heinrich-Heine-Allee – Lörick – Meerbusch – Krefeld, Rheinstraße



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Überregionale Verbindungslinie Düsseldorf – Krefeld – Expressfahrten zur HVZ

Taktung (min):

	HVZ
Montag – Freitag	20

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→Düsseldorf Hbf.		→Krefeld Rheinstraße	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	6:30	8:00	16:00	17:30

LINIE U76

System: **Stadtbahn**

Linienweg: **Düsseldorf Hbf – Düsseldorf, Heinrich-Heine-Allee – Lörick – Meerbusch – Krefeld, Rheinstraße**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Überregionale Verbindungslinie Düsseldorf – Krefeld

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends	Nachts
Montag – Freitag	20	20	30	-
	Vormittags	Nachmittags	Abends	Nachts
Samstag	20	20	30	-
Sonn- und Feiertag	30	30	30	-

Betriebszeit:

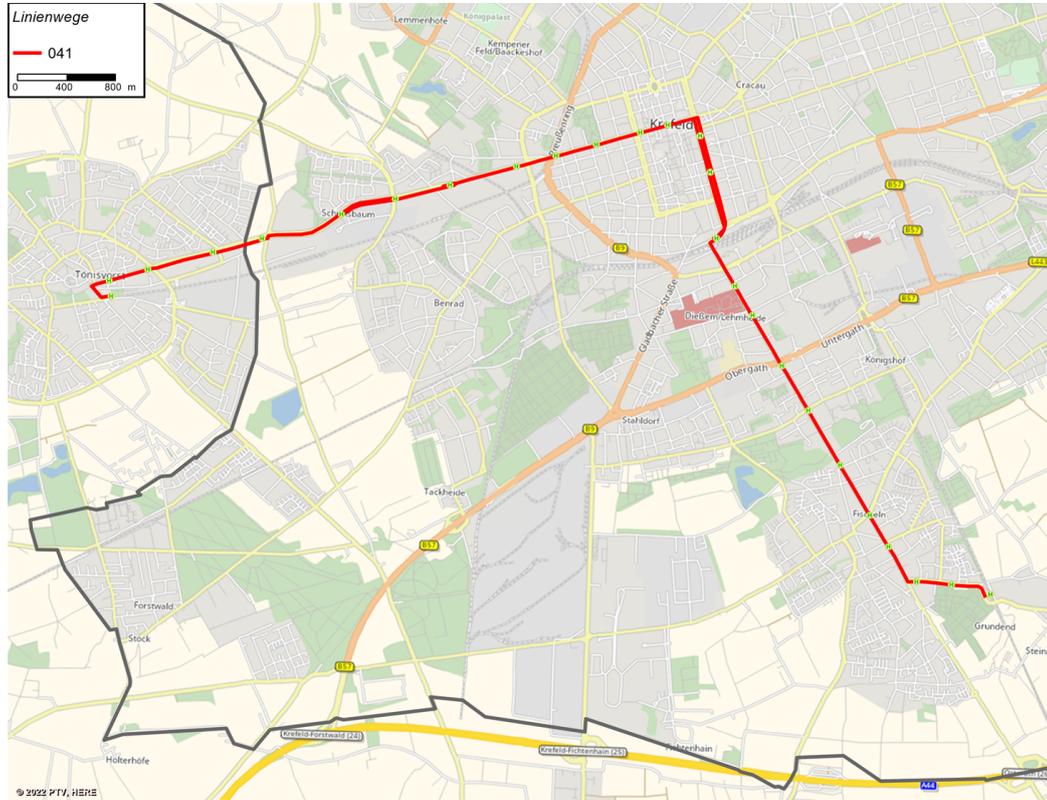
	Fahrtrichtung			
	→Düsseldorf Hbf.		→Krefeld	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	01:00	05:00	01:00
Samstag	05:00	01:00	04:00	01:00
Sonn- und Feiertag	05:00	00:00	04:00	00:00

Täglich zusätzliche Fahrten zwischen 01:00 Uhr und 02:00 Uhr zwischen Rheinstraße und Belsenplatz.

LINIE 041

System: **Straßenbahn**

Linienweg: **Krefeld Fischeln – Krefeld Hbf – Tönisvorst St. Tönis**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Verbindungslinie

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends	Nachts
Montag - Donnerstag	10	10	30	-
Freitag	10	10	30	60
	Vormit- tags	Nachmittags	Abends	Nachts
Samstag	15	15	30	60
Sonn- und Feiertag	30	30	30	-

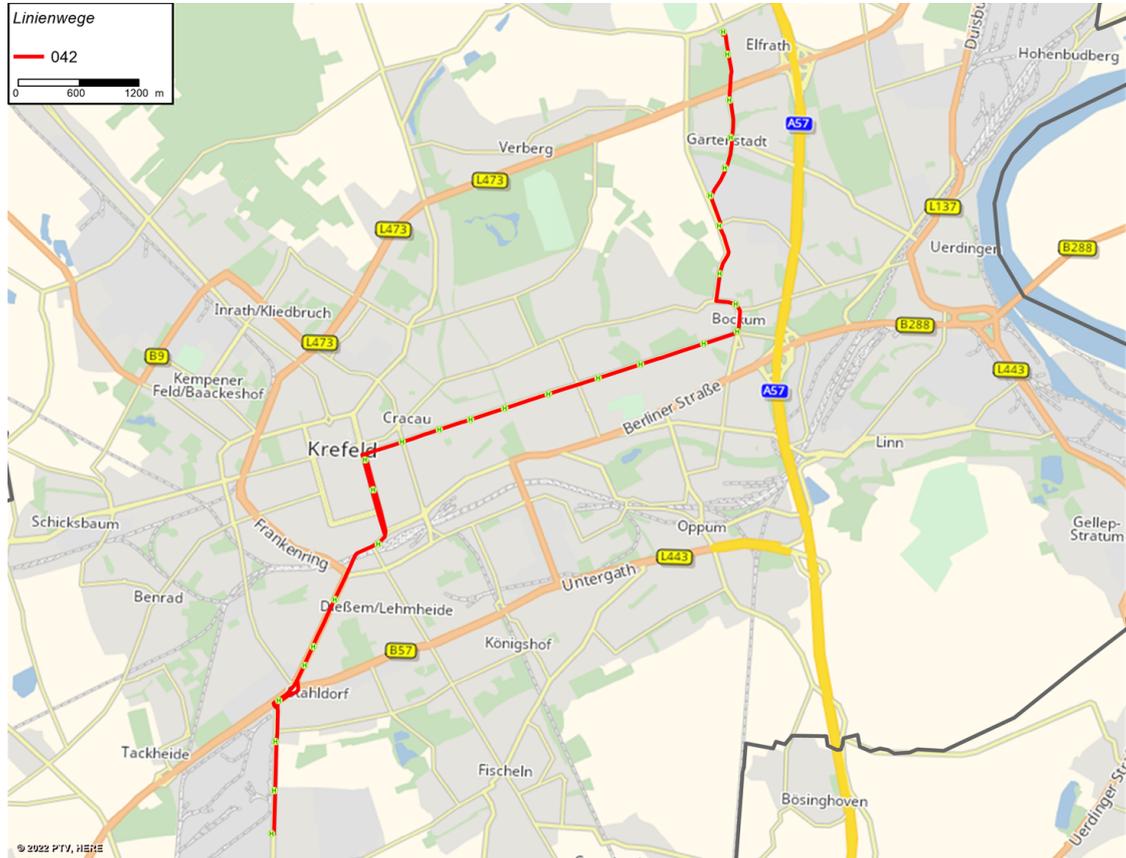
Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→Tönisvorst St. Tönis		→Krefeld Fischeln	
	von	bis	von	bis
Montag - Donnerstag	04:00	00:00	04:00	00:00
Freitag	04:00	03:00	04:00	03:00
Samstag	05:00	03:00	05:00	03:00
Sonn- und Feiertag	05:00	01:00	05:00	01:00

LINIE 042

System: **Straßenbahn**

Linienweg: **Krefeld Stahldorf – Krefeld Hbf – Krefeld Elfrath**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Verbindungslinie

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends	Nachts
Montag – Donnerstag	15	15	30	-
Freitag	15	15	30	60
	Vormittags	Nachmittags	Abends	Nachts
Samstag	15	15	30	60
Sonn- und Feiertag	30	30	30	-

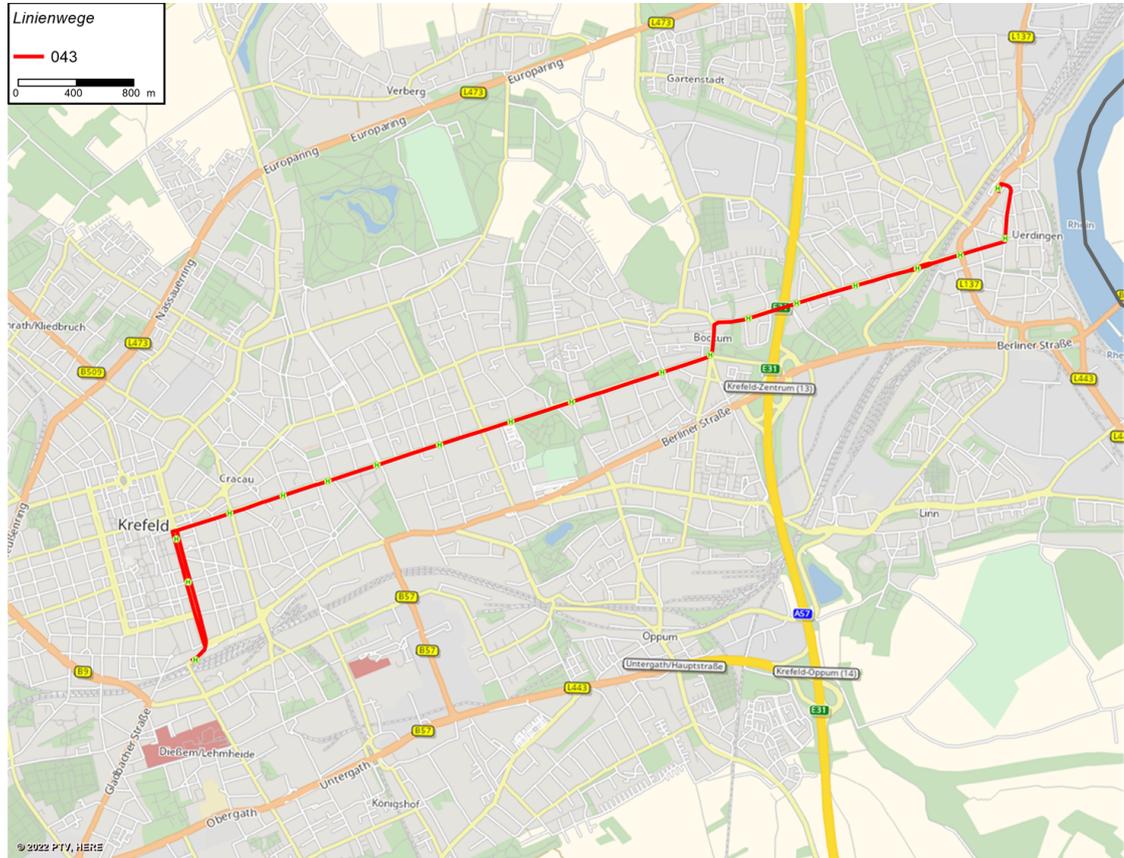
Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Elfrath		→ Krefeld Stahldorf	
	von	bis	von	bis
Montag – Donnerstag	04:00	00:00	05:00	00:00
Freitag	04:00	03:00	05:00	03:00
Samstag	05:00	03:00	05:00	03:00
Sonn- und Feiertag	06:00	00:00	06:00	00:00

LINIE 043

System: **Straßenbahn**

Linienweg: **Krefeld Hbf – Bockum – Krefeld Uerdingen**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Verbindungslinie

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	15	15	30
Samstag	15	15	30
Sonn- und Feiertag	30	30	30

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→Krefeld Uerdingen		→Krefeld HBF	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	04:00	00:00	05:00	00:00
Samstag	05:00	00:00	05:00	00:00
Sonn- und Feiertag	05:00	00:00	06:00	00:00

LINIE 044

System: **Straßenbahn**

Linienweg: **Krefeld Rheinhafen – Linn – Krefeld Hbf – Krefeld Hüls**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Verbindungslinie

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends	Nachts
Montag – Donnerstag	15	15	30	-
Freitag	15	15	30	60
	Vormit- tags	Nachmittags	Abends	Nachts
Samstag	15	15	30	60
Sonn- und Feiertag	30	30	30	-

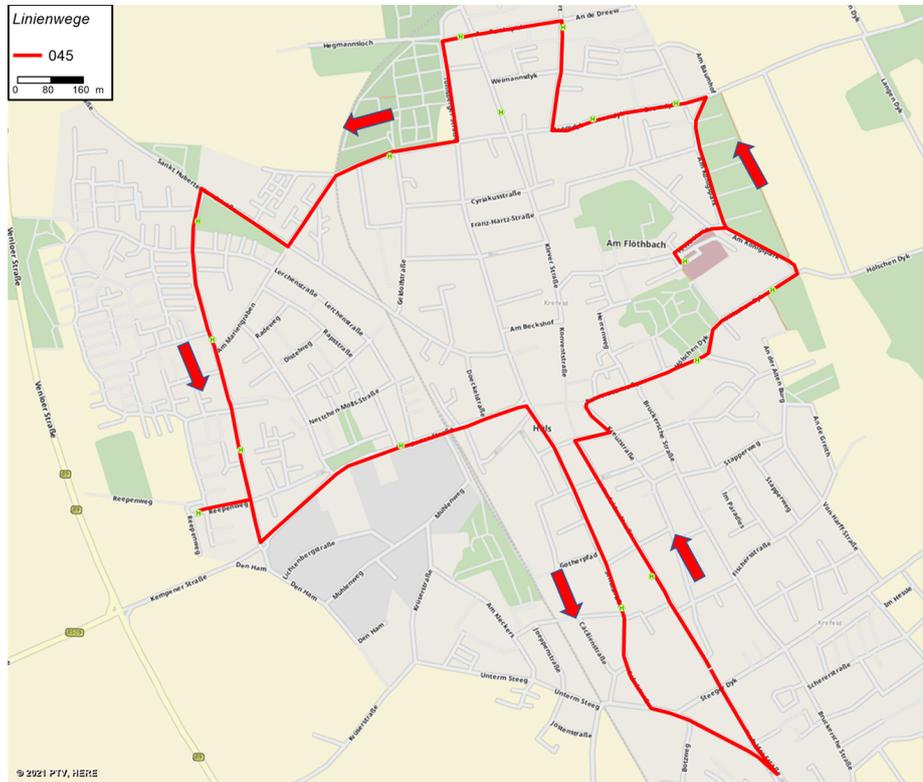
Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Hüls		→ Krefeld Rheinhafen	
	von	bis	von	bis
Montag – Donnerstag	04:00	00:00	04:00	00:00
Freitag	04:00	04:00	04:00	03:00
Samstag	05:00	04:00	05:00	03:00
Sonn- und Feiertag	06:00	00:00	06:00	00:00

LINIE 045

System: **Bus**

Linienweg: **Hüls Steeger Dyk – Markt – Krankenhaus – Friedhof – Markt– Hüls Steeger Dyk (Ringbuslinie)**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Erschließung und Zubringer Hüls

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	60	60	–
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	–
Sonn- und Feiertag	–	60	–

Betriebszeit:

	Rundweg	
	von	bis
Montag – Freitag	07:00	20:00
Samstag	07:00	20:00
Sonn- und Feiertag	10:00	20:00

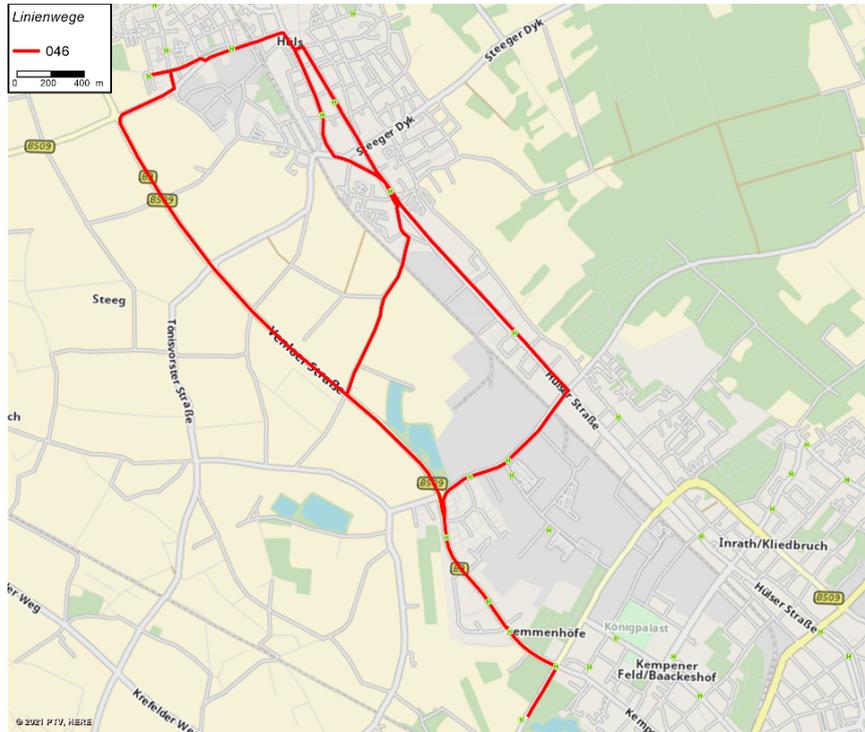
Besonderheiten:

Linie wird nur in einer Richtung als Ringlinie bedient (Gegenrichtung Linie 049).

LINIE 046

System: **Bus**

Linienweg: **Schulzentrum Horkesgath – Kempener Feld – Steeger Dyk – Reepenweg Schulzentrum / Reepenweg Schulzentrum – Steeger Dyk – Schulzentrum Horkesgath**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Schülerverkehr

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	Einzelfahrten		–
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	–	–	–
Sonn- und Feiertag	–	–	–

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Reepenweg Schulzentrum		→ Schulzentrum Horkesgath	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	07:00	16:00	07:00	13:00
Samstag	–	–	–	–
Sonn- und Feiertag	–	–	–	–

Besonderheiten:

Die Linie verkehrt nur an Schultagen. Es wird kein durchgängiger Takt gefahren.

LINIE 047

System: **Bus**

Linienweg: **Gew. Fischeln – Krefeld Stahldorf – Fischeln – Oppum – Bockum – Gellep-Stratum**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Tangentiallinie

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	60	60	–
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	–
Sonn- und Feiertag	–	–	–

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Stratum		→ Gew. Fischeln	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	06:00	20:00	06:00	20:00
Samstag	06:00	18:00	06:00	18:00
Sonn- und Feiertag	–	–	–	–

LINIE 049

System: **Bus**

Linienweg: **Steeger Dyk – Reepenweg – Hüls Krankenhaus – Steeger Dyk (Ringbuslinie)**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Erschließung und Zubringer Hüls

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	60	60	–
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	–
Sonn- und Feiertag	60	60	–

Betriebszeit:

	Rundweg	
	von	bis
Montag – Freitag	06:00	19:00
Samstag	07:00	19:00
Sonn- und Feiertag	10:00	19:00

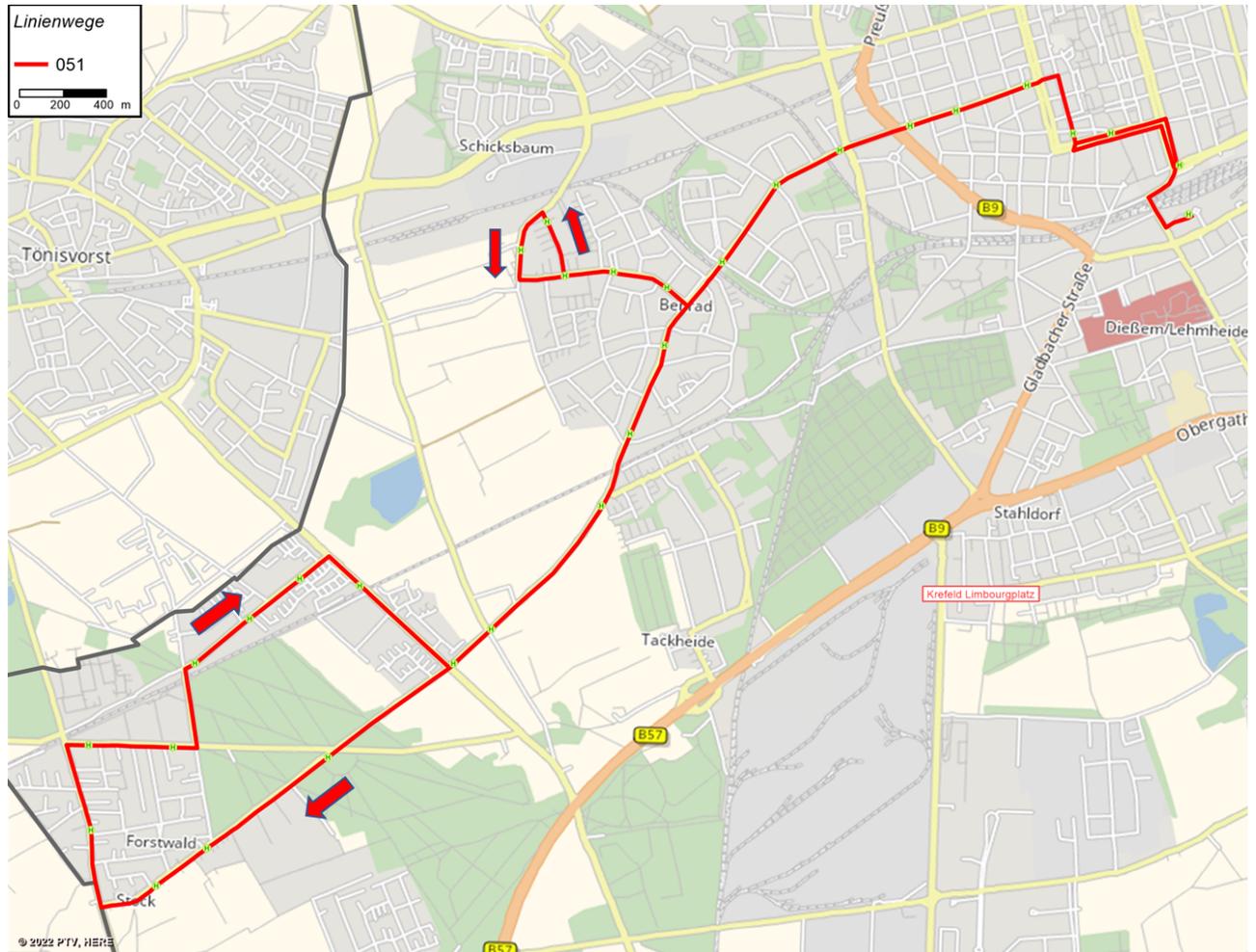
Besonderheiten:

Linie wird nur in einer Richtung als Ringlinie bedient (Gegenrichtung Linie 045).

LINIE 051

System: **Bus**

Hauptlinienweg: **Krefeld Hbf Süd – Krefeld Elsternweg und zurück mit Erschließung Forstwald**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Forstwald - Verbindung zu Innenstadt und Hbf.

Hauptlinienweg: Krefeld Hbf Süd – Krefeld Elsternweg

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	30	30
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	30	30	30
Sonn- und Feiertag	60	30	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Forstwald		→ Krefeld Hbf Süd	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	21:00	05:00	21:00
Samstag	06:00	21:00	05:00	21:00
Sonn- und Feiertag	07:00	21:00	07:00	21:00

Besonderheiten: Forstwald: Bedienung im Ring

2. Linienweg: Krefeld Hbf Süd – Lindental / Gatherhofstraße

Funktion: Lindental/Gatherhofstraße - Verbindung zu Innenstadt und Hbf. Verdichtend zur Bedienung des Hauptlinienweges

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	30	30
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	30	30	30
Sonn- und Feiertag	-	-	-

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Forstwald		→ Krefeld Hbf Süd	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	20:00	05:00	20:00
Samstag	09:00	19:00	09:00	19:00
Sonn- und Feiertag	-	-	-	-

LINIE 052

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Oppum – Krefeld Hbf – Traar – Moers Kapellen – Moers**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Verbindung Moers Innenstadt Krefeld

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	30	60
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	30	30	60
Sonn- und Feiertag	60	30	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Moers		→ Krefeld Oppum	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	22:00	05:00	20:00
Samstag	05:00	22:00	05:00	20:00
Sonn- und Feiertag	07:00	22:00	08:00	20:00

Besonderheiten:

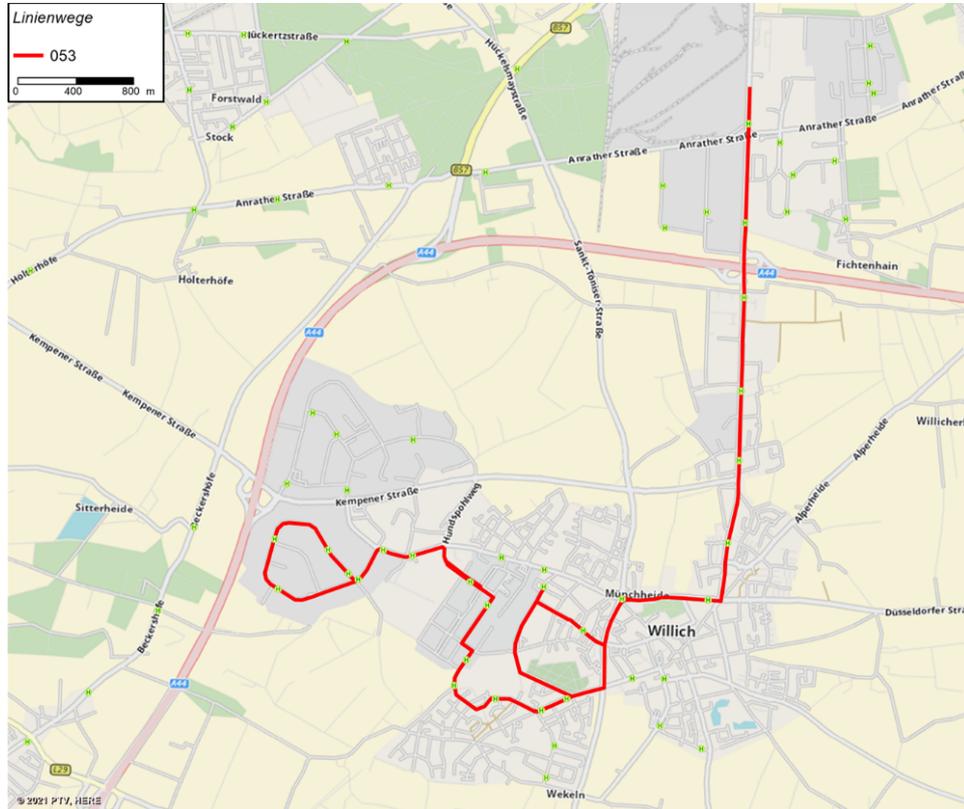
Stündlicher Verdichter zwischen Krefeld Oppum Bökendonk und Rheinstraße
 →Sonn- und feiertags, Richtung Moers, 13:00 – 17:00 Uhr; Richtung Krefeld Oppum,
 12:40 – 17:40 Uhr.

Die letzte Fahrt in Richtung Moers ab Krefeld Oppum Bökendonk endet täglich am Krefelder Hauptbahnhof und wird dort in die Linie NE6 nach Moers überführt.

LINIE 053

System: **Bus**

Linienweg: **Willich Siemensring – Krefeld Stahldorf**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Erschließung Willich, Zubringer zu Straßenbahn nach Krefeld (Verbindungsfunktion)

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	60	60	–
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	–	–	–
Sonn- und Feiertag	–	–	–

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Edelstahlwerk		→ Willich Siemensring	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	06:00	20:00	06:00	20:00
Samstag	–	–	–	–
Sonn- und Feiertag	–	–	–	–

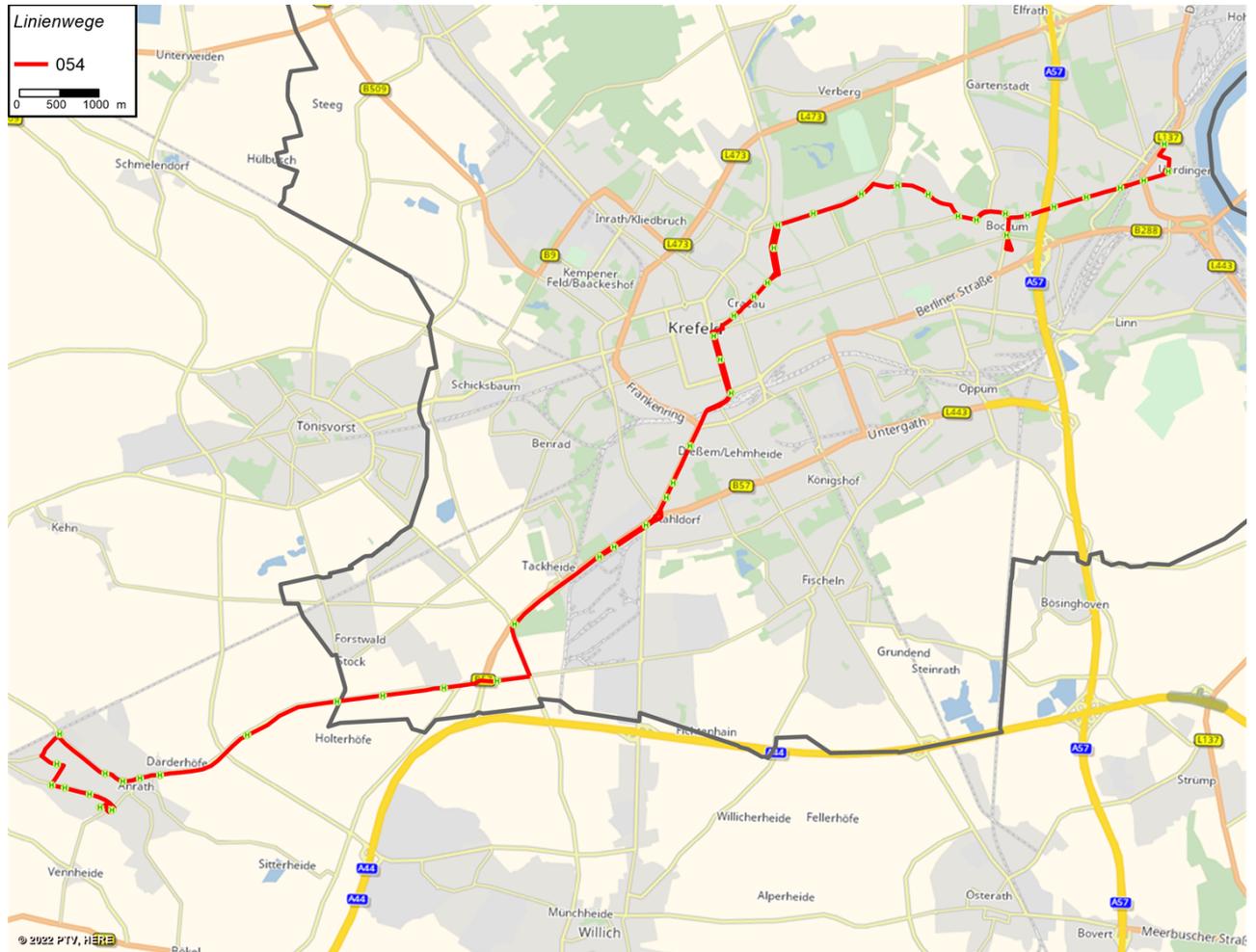
Besonderheiten:

In Willich wird zwischen Halskestraße und Siemensring Ost ein Ring gefahren.

LINIE 054

System: **Bus**

Linienweg: **Willich Anrath – Holterhöfe – Krefeld Hbf – Bockum – (Krefeld Uerdinger Bahnhof)**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Durchmesserlinie Willich-Anrath - Bockumer Platz in zwei Teilabschnitten

1. Teilabschnitt Willich-Anrath – Krefeld Hbf

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	60	60
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	60
Sonn- und Feiertag	120	120	120

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Hbf.		→ Willich Anrath	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	21:00	05:00	21:00
Samstag	06:00	21:00	06:00	22:00
Sonn- und Feiertag	08:00	20:00	09:00	21:00

2. Teilabschnitt Krefeld Hbf – Bockumer Platz

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	30	60
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	30	60
Sonn- und Feiertag	60	30	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Bockumer Platz		→ Krefeld Hbf	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	19:00	08:00	19:00
Samstag	05:30	19:00	08:00	19:00
Sonn- und Feiertag	07:30	21:00	07:00	20:00

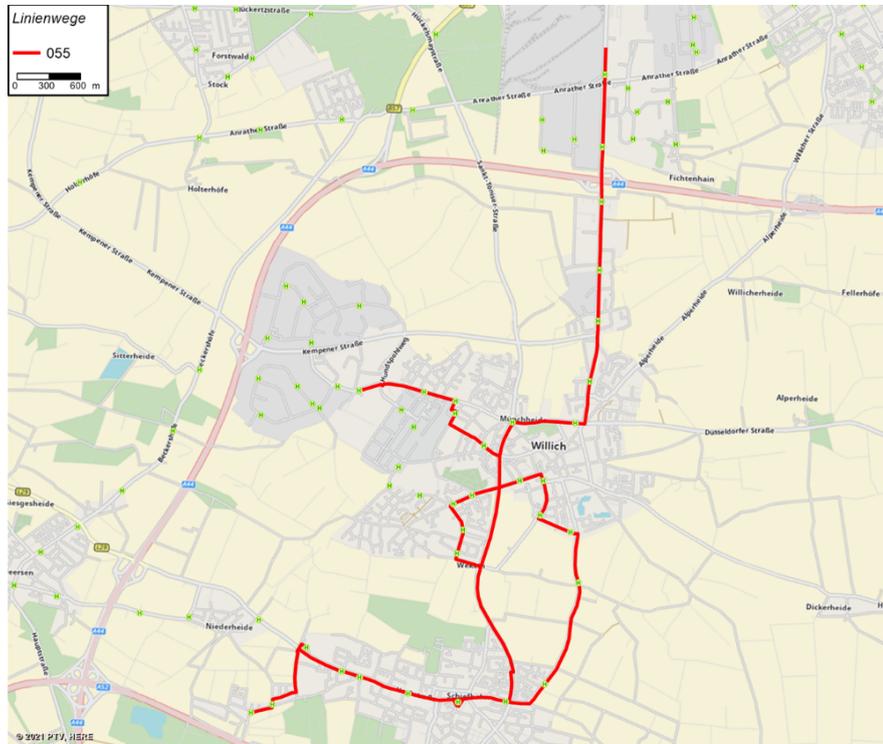
Besonderheiten:

Im Berufsverkehr Verlängerung bis Uerdingen Bahnhof sowie teilweise durchgehende Fahrten über beide Abschnitte.

LINIE 055

System: **Bus**

Linienweg: **Willich Knickelsdorf – Schiefbahn – Wekeln/Dickerheide – Willich – Krefeld Stahldorf**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Zubringer (zur Straßenbahn) aus Willich (Erschließend, zwei wesentliche Linienwege, zusätzlich Schülerfahrten innerhalb Willichs)

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	30	60
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	60
Sonn- und Feiertag	60	60	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Stahldorf		→ Willich Knickelsdorf	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	22:00	05:00	22:00
Samstag	06:00	22:00	06:00	22:00
Sonn- und Feiertag	09:00	22:00	08:00	22:00

Besonderheiten:

Zwischen Willich und Edelstahlwerk wird Werktags zwischen 5:00 und 18:00 Uhr jede zweite Fahrt abwechseln via Dickerheide oder via Wekeln gefahren.

1. Linienweg: gesamte Strecke Willich Neersen - Edelstahlwerk

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	60	60
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	60
Sonn- und Feiertag	60	60	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Stahldorf		→ Willich Neersen	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	06:00	22:00	06:00	22:00
Samstag	06:00	22:00	06:00	22:00
Sonn- und Feiertag	08:00	22:00	09:00	22:00

2. Linienweg: Krefeld Edelstahlwerk – Hans-Günther-Sohl-Str. – Nirostr. – Edelstahlwerk

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	30	30
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	-	-	-
Sonn- und Feiertag	-	-	-

Betriebszeit:

	Rundweg	
	von	bis
Montag – Freitag	05:00	20:00
Samstag	-	-
Sonn- und Feiertag	-	-

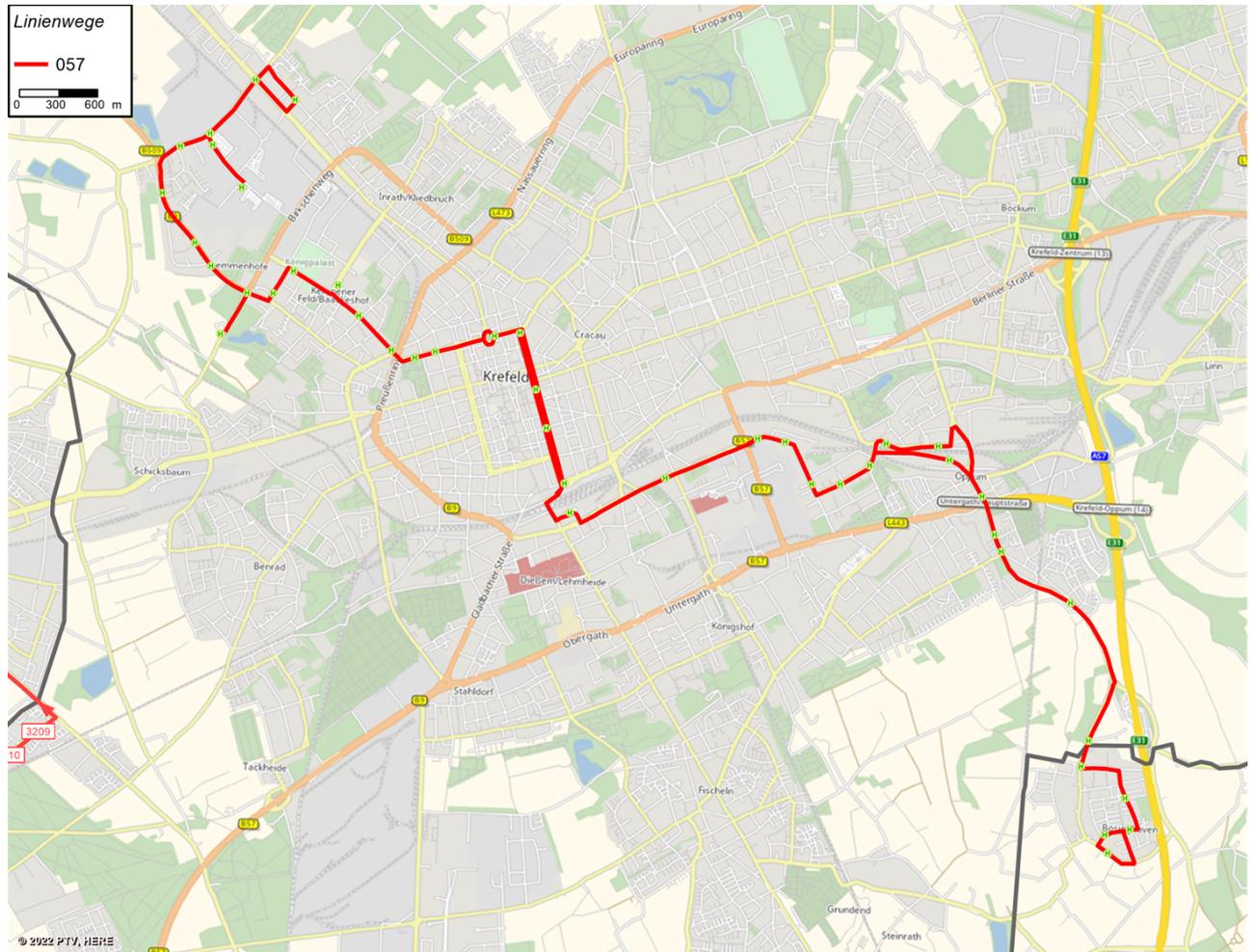
Besonderheiten:

Die Linie wird nur in einer Richtung als Ringlinie bedient.

LINIE 057

System: **Bus**

Linienweg: **Meerbusch Bösinghoven – Krefeld Oppum – Krefeld Hbf – Krefeld In-rath**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Durchmesserlinie Inrath, Kempener Feld, Innenstadt, Hbf., Oppum, Meerbusch in zwei Teilstrecken

1. Linienweg: Durchmesserlinie, gesamte Strecke

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	30	30
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	30	30 (ab 16 Uhr stündlich)	60 (ab 16.30)
Sonn- und Feiertag	60	60	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Inrath		→ Meerbusch	
	von	bis	Von	bis
Montag – Freitag	05:00	21:00	05:00	21:00
Samstag	05:00	21:00	05:00	21:00
Sonn- und Feiertag	07:00	21:00	07:00	21:00

2. Linienweg: Hauptbahnhof Süd – Pestalozzistraße verdichtend zur Hauptstrecke

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	30	30
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	30	30 (ab 16 Uhr. 3 Fahrten/h)	60
Sonn- und Feiertag	60	60	-

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Inrath		→ Meerbusch	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	20:00	04:30	20:00
Samstag	05:00	20:00	09:00	20:00
Sonn- und Feiertag	07:00	20:00	09:00	20:00

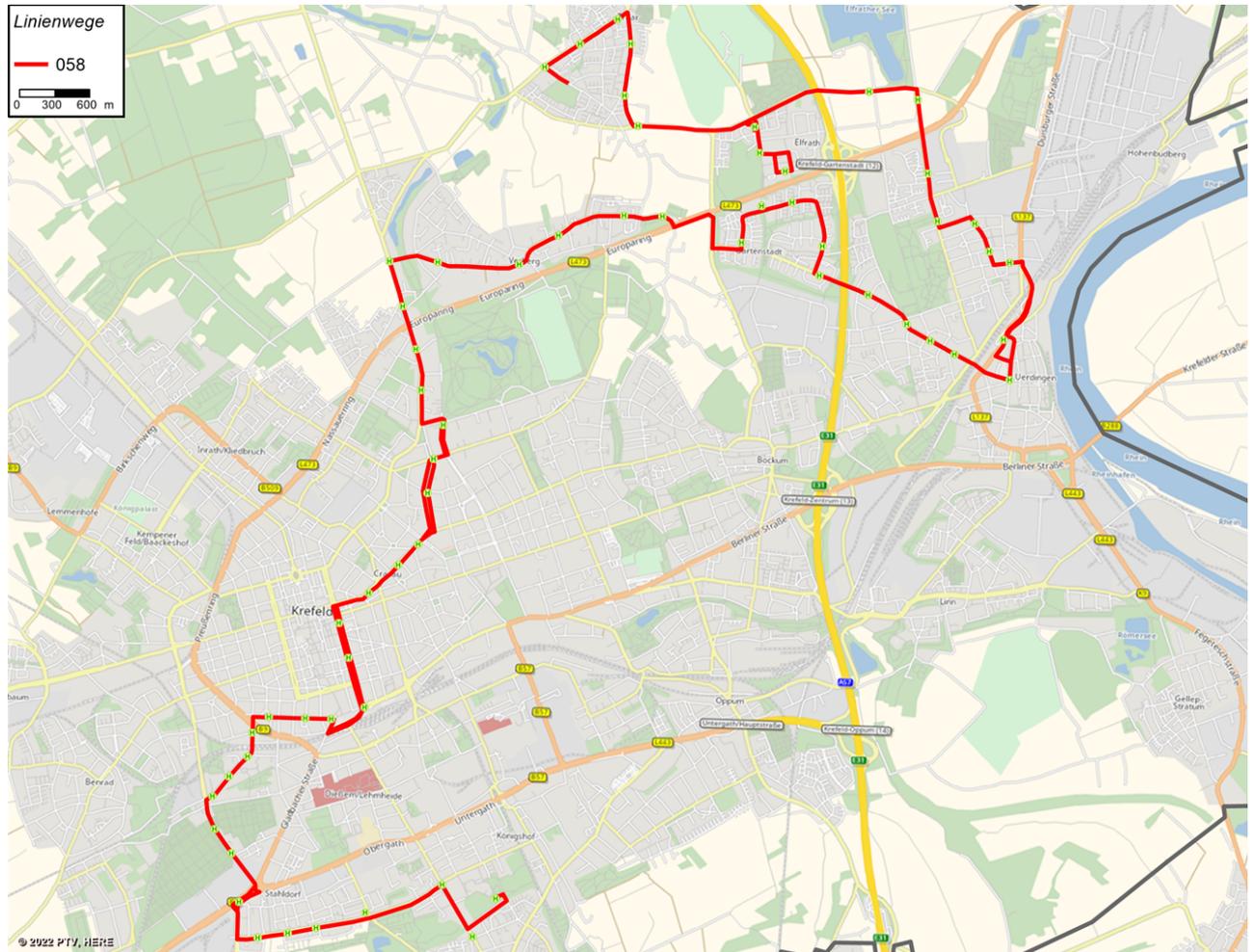
Besonderheiten: Fahrten am MF vor 6:30 und nach 21:00 Uhr sowie Samstag und Sonntag nach 16:00 beginnen und enden teilweise an den Haltestellen Mevissenstraße oder Kempener Feld.

Sonntag- und Feiertags wird der zweite Linienweg ausgeweitet auf Oberend Wendeschleife – Pestalozzistraße.

LINIE 058

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Königshof – Krefeld Stahldorf – Krefeld Hbf – Verberg – Uerdingen – Krefeld Traar**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Durchmesserlinie mit Erschließungsfunktion in Königshof, Lehmheide, Kliebruch, Uerdingen, Gartenstadt

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	30	30
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	30	30	60
Sonn- und Feiertag	60	30	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Traar		→ Krefeld Königshof	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	21:00	06:00	20:00
Samstag	05:00	21:00	06:00	20:00
Sonn- und Feiertag	07:00	21:00	07:00	20:00

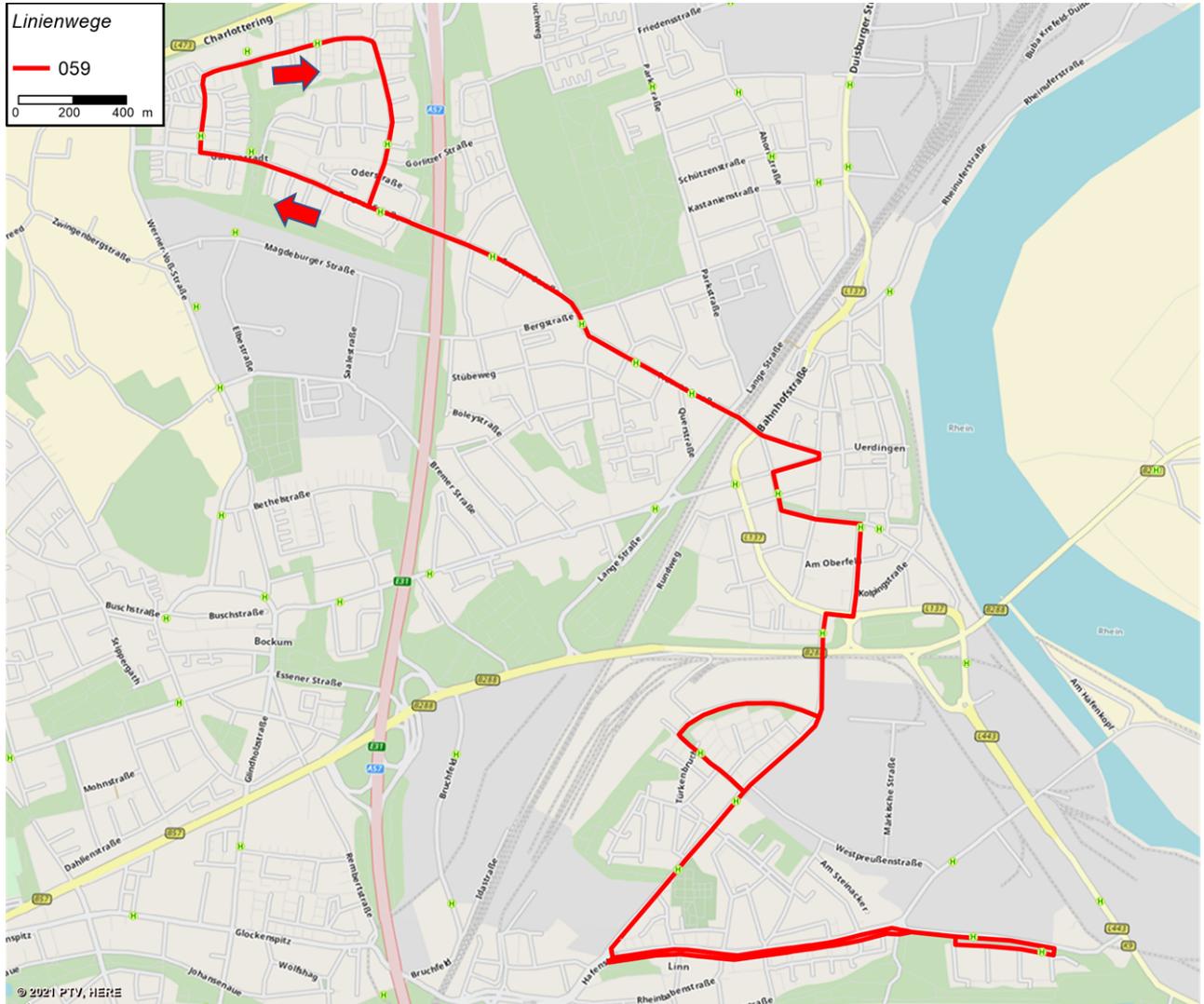
Besonderheiten:

Im Abendverkehr, sowie an Sonn- und Feiertagen enden die Fahrten in Elfrath Haltestelle Rumelner Straße.

LINIE 059

System: **Bus**

Linienweg: **Linn – Uerdingen – Krefeld Gartenstadt**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Zubringer Linn, Gartenstadt, zur Straßenbahn, Verbindung nach Uerdingen in zwei Teilabschnitten

1. Teilabschnitt: Gesamtweg Weidenbruchweg - Pappelstraße

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	30	-
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	30	60	-
Sonn- und Feiertag	60	60	-

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Gartenstadt		→ Krefeld Oppum	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	06:00	19:00	05:00	19:00
Samstag	07:00	14:00	07:00	14:00
Sonn- und Feiertag	-	-	-	-

2. Teilabschnitt: Abschnitt Weidenbruchweg – Am Röttgen

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	-	-	-
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	Morgens 2 Fahrten	Ab 15:00 Uhr 60	-
Sonn- und Feiertag	60	60	-

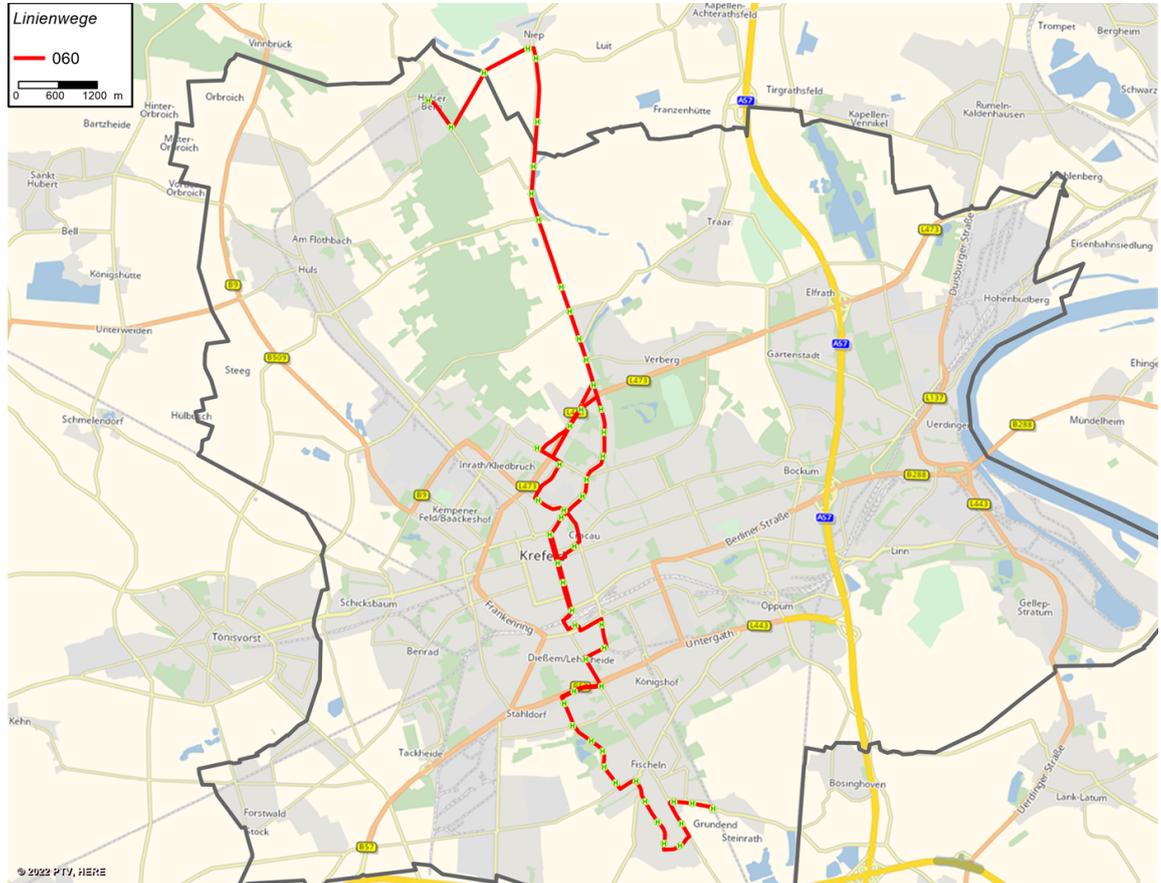
Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Weidenbruchweg		→ Krefeld Am Röttgen	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	-	-	-	-
Samstag	15:00	19:00	15:00	19:00
Sonn- und Feiertag	10:00	19:00	10:00	19:00

LINIE 060

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Fischeln – Krefeld Hbf – Krefeld Hülser Berg**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Durchmesserlinie von Hülser Berg nach Fischeln

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	60	60
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	60
Sonn- und Feiertag	60	60	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Hülser Berg		→ Krefeld Fischeln	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	20:00	06:00	21:00
Samstag	05:00	20:00	06:00	21:00
Sonn- und Feiertag	07:00	20:00	08:00	21:00

LINIE 061

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Fischeln – Krefeld Hbf – Krefeld Horkesgath (- Kempener Feld)**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Tangentiallinie Kempener Feld, Fischeln, dort erschließend und Zubringer zur Straßenbahn (Südteil wie 060)

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	60	60	60
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	60
Sonn- und Feiertag	60	60	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Horkesgath		→ Krefeld Fischeln	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	24:00	06:00	23:00
Samstag	05:00	24:00	06:00	23:00
Sonn- und Feiertag	08:00	24:00	08:00	24:00

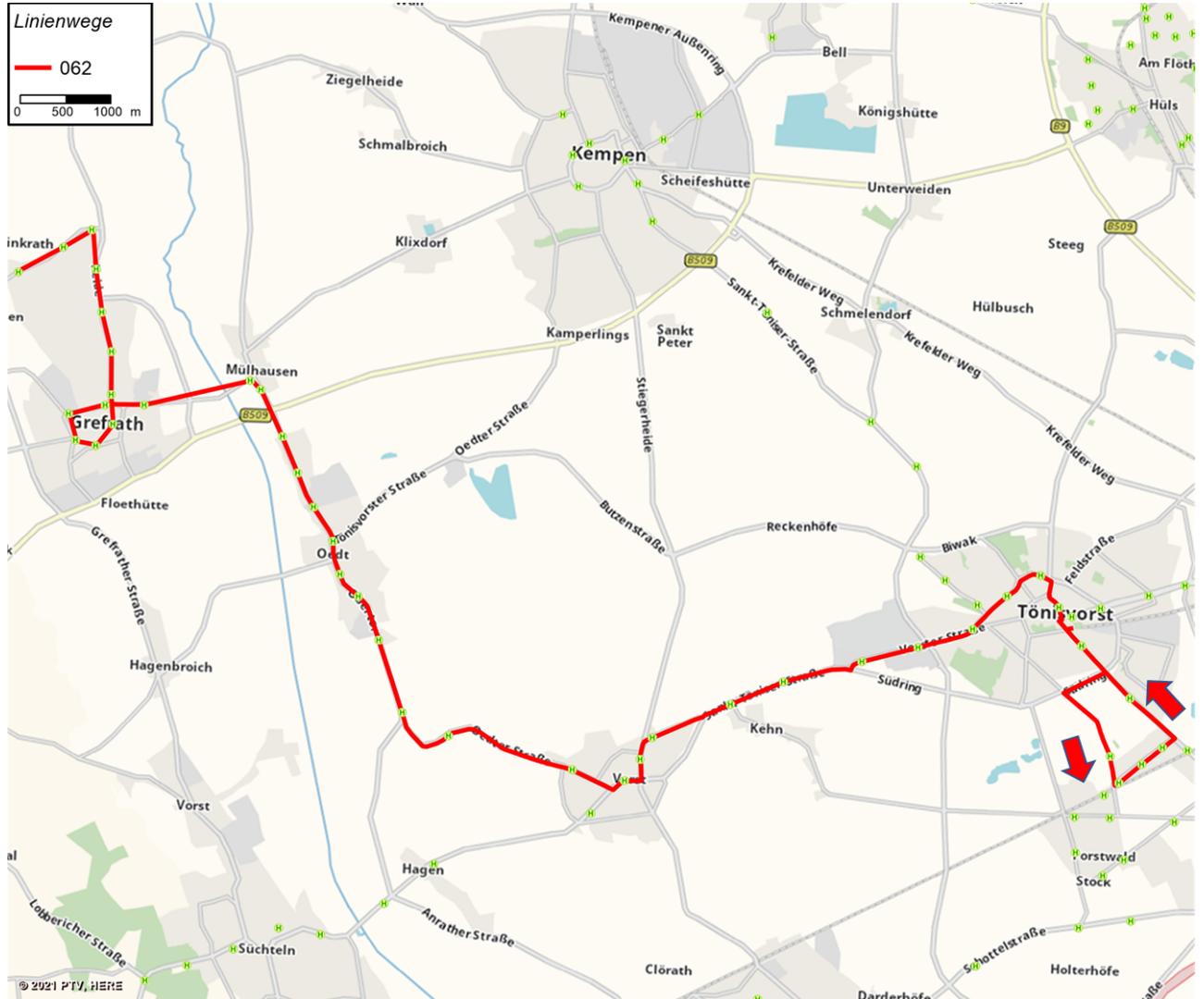
Besonderheiten:

- Der Streckenabschnitt Girmesgath – Schulzentrum Horkesgath wird nur während der Schulzeiten bedient
- In der Zeit von 5:00 – 8:00 Uhr Bedienung des Abschnittes Krefeld Hbf – Girmesgath im 60 min-Takt (Sonntags bis 12:00 Uhr)
- In den Abendstunden Bedienung des Abschnittes Krefeld Hbf– Kempener Feld (nach 21:00 Uhr bis Betriebsende)

LINIE 062

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Forstwald – Tönisvorst St. Tönis – Grefrath Vinkrath**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Zubringer Tönisvorst zur Straßenbahn, dazu Zubringer für Forstwald (Westteil)

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	60	60	–
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	–
Sonn- und Feiertag	120	120	–

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Grefrath Vinkrath		→ Krefeld Forstwald	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	06:00	22:00	05:00	21:00
Samstag	07:00	23:00	07:00	23:00
Sonn- und Feiertag	10:00	20:00	09:00	20:00

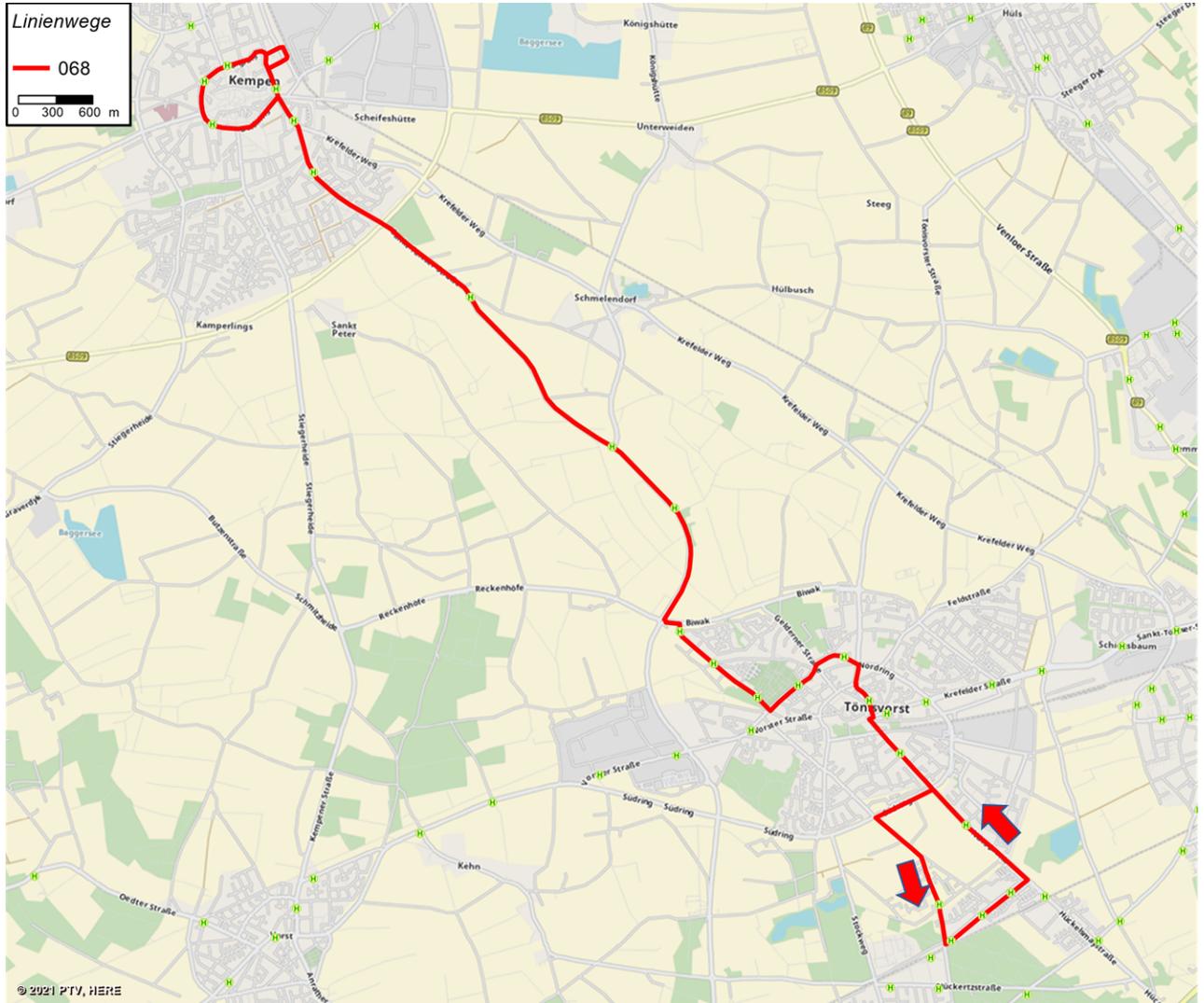
Besonderheiten:

Von Freitag 20:00 Uhr bis Sonntag Betriebsende bedient ein TaxiBus zwischen Tönisvorst Lindenallee (Anschluss an die Linie 064) und Eissportzentrum.

LINIE 068

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Forstwald – Tönisvorst St.Tönis – Kempen**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Zubringer Kempen, Tönisvorst, zur Straßenbahn

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	60	60	60
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	120
Sonn- und Feiertag	120	120	120

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Kempen		→ Krefeld Forstwald	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	07:00	22:00	06:00	22:00
Samstag	07:00	22:00	07:00	22:00
Sonn- und Feiertag	10:00	20:00	10:00	20:00

Besonderheiten:

- ▶ Die Teilstrecke Wilhelmplatz – Holunderpfad – Wilhelmplatz (Ringverkehr) wird nur Montag-Freitag zwischen 06:00 – 8:00 Uhr und 13:00-15:00 Uhr und am Wochenende bedient.
- ▶ Täglich ab 18:00 Uhr sowie von Freitag 18:00 Uhr bis Sonntag Betriebsende wird diese Linie vom TaxiBus bedient.

LINIE 069

System: **Bus**

Linienweg: **Tackheide - Krefeld Hbf – Krefeld Hüls – Kempen**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Kempen - Hüls, von dort parallel zur Straßenbahn zur Innenstadt KR, weiter nach Tackheide

1. Linienweg: Gesamtstrecke Im Benrader Feld – Kempen Bahnhof (oder Nansenstraße)

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	60	60
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	60
Sonn- und Feiertag	120	120	-

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Kempen		→ Krefeld Hbf	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	04:00	22:00	06:00	23:00
Samstag	05:00	23:00	05:00	23:00
Sonn- und Feiertag	09:00	19:00	10:00	20:00

2. Linienweg: Teilstrecke Krefeld Rheinstraße bzw. Hauptbahnhof – Im Benrader Feld (Verdichter)

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	-	60	-
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	120
Sonn- und Feiertag	60	120	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Im Benrader Feld		→ Krefeld Hbf	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	5:00	24:00	08:00	18:00
Samstag	20:00	24:00	18:00	24:00
Sonn- und Feiertag	06:00	23:00	06:00	23:00

LINIE 076

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Hbf – Krefeld Hüls – Neukirchen Vluyn – Kamp-Lintfort**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Kamp-Lintfort - Hüls, von dort parallel zur Straßenbahn zur Innenstadt Krefeld

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	120	120	–
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	120	120	–
Sonn- und Feiertag	–	180	–

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Kamp-Lintfort		→ Krefeld Hbf	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	06:00	20:00	06:00	20:00
Samstag	08:00	17:00	07:00	18:00
Sonn- und Feiertag	14:00	18:00	16:00	19:00

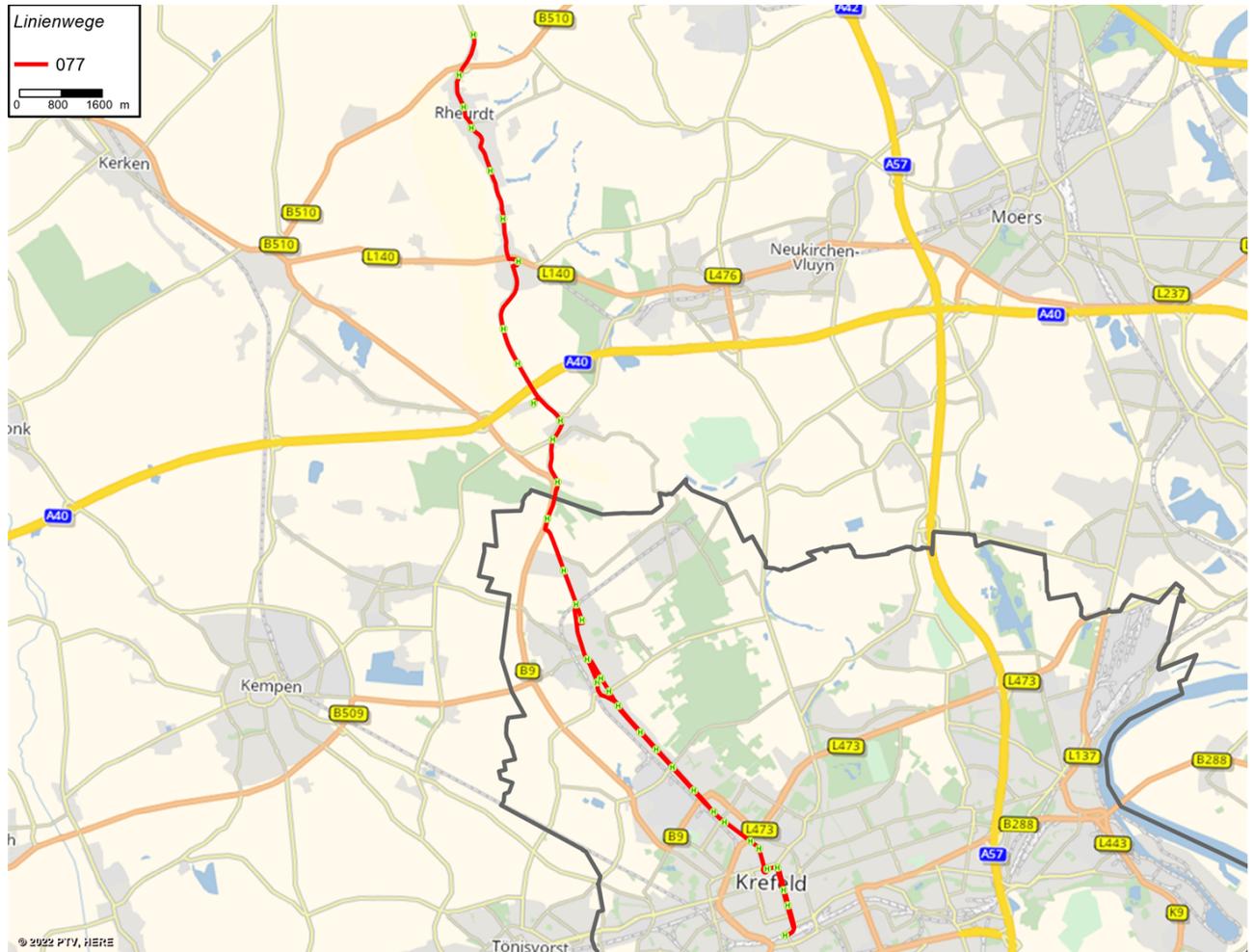
Besonderheiten:

Sonntags nur zwei Fahrten pro Richtung.

LINIE 077

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Hbf – Krefeld Hüls – Kempen Tönisberg – Rheurdt Oermterberg**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Rheurdt - Kempen - Hüls, von dort parallel zur Straßenbahn zur Innenstadt Krefeld

Fahrten / Betriebszeit (nur Montag-Freitag):

Richtung Rheurdt Oermterberg

→ Krefeld Hbf → Schaephuysen Kirche: 08:45 / 10:54

→ Krefeld Hbf → Oermterberg: 13:15 / 16:50 / 18:45

Richtung Krefeld Hbf

→ Oermterberg ↔ Hüls Steeger Dyk: 06:35

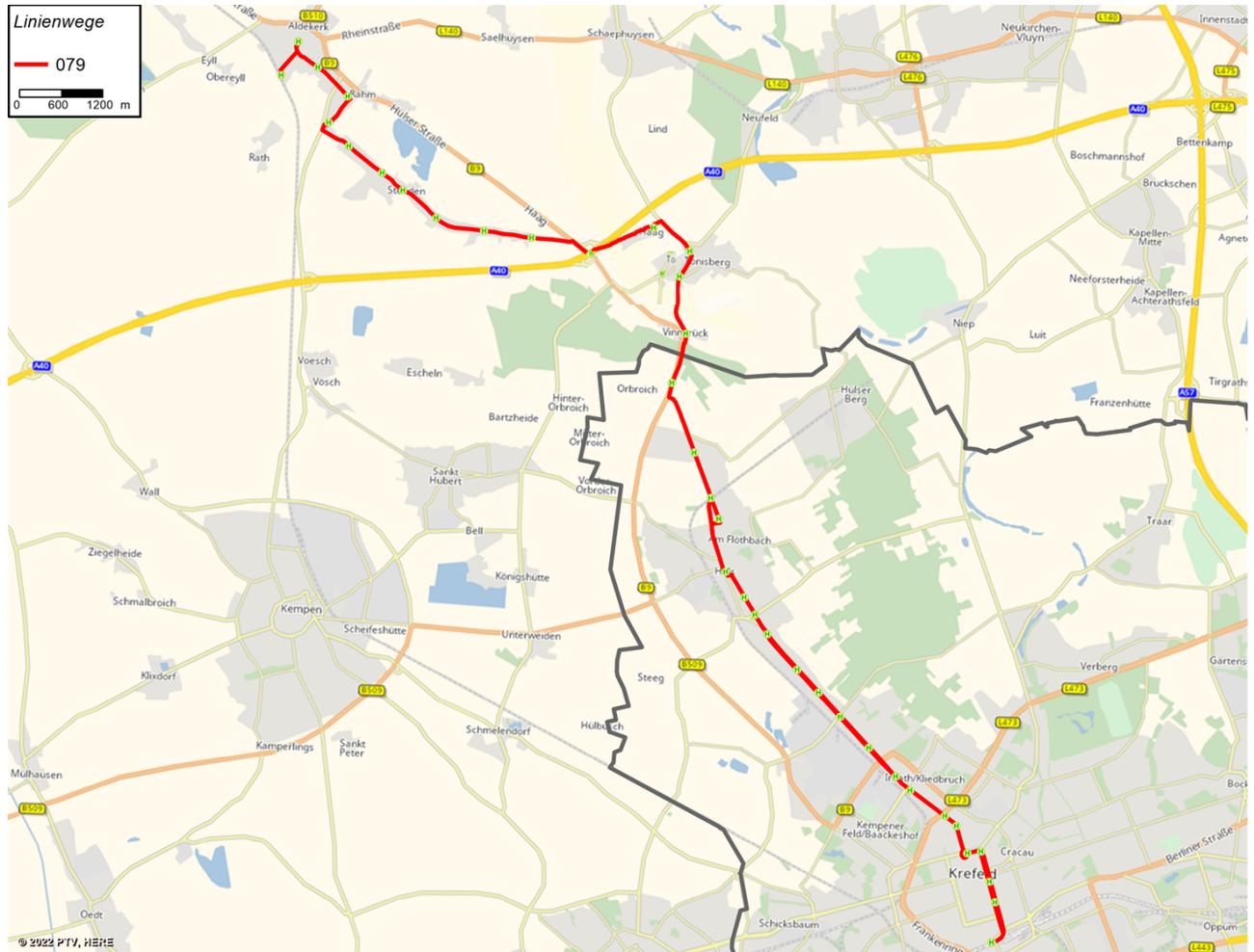
→ Schaephuysen Kirche ↔ Krefeld Hbf: 10:05 / 12:05

→ Oermterberg ↔ Krefeld Hbf: 07:58 / 13:58 / 17:58

LINIE 079

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Hbf – Krefeld Hüls – Kerken Aldekerk**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Kerken - Kempen - Hüls, von dort parallel zur Straßenbahn zur Innenstadt Krefeld

Fahrten / Betriebszeit (nur Montag-Freitag):

- ➔ Richtung Aldekerk Hbf: 09:45 / 14:00 / 14:45 / 15:45
- ➔ Richtung Krefeld Hbf: 05:22 / 06:50 / 10:52 / 14:45 / 16:01 / 16:56

LINIE 831

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Uerdingen – Meerbusch**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Tangentiallinie Meerbusch - Uerdingen. Linie dient als Zubringer zur Stadtbahn in Meerbusch und ist Teil der überregionalen Verbindung (Moers -) Uerdingen - Düsseldorf. Anbindung an die Straßenbahn in Uerdingen ohne Taktabstimmung.

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	20	20	30
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	20	20	30
Sonn- und Feiertag	30	30	30

Betriebszeit:

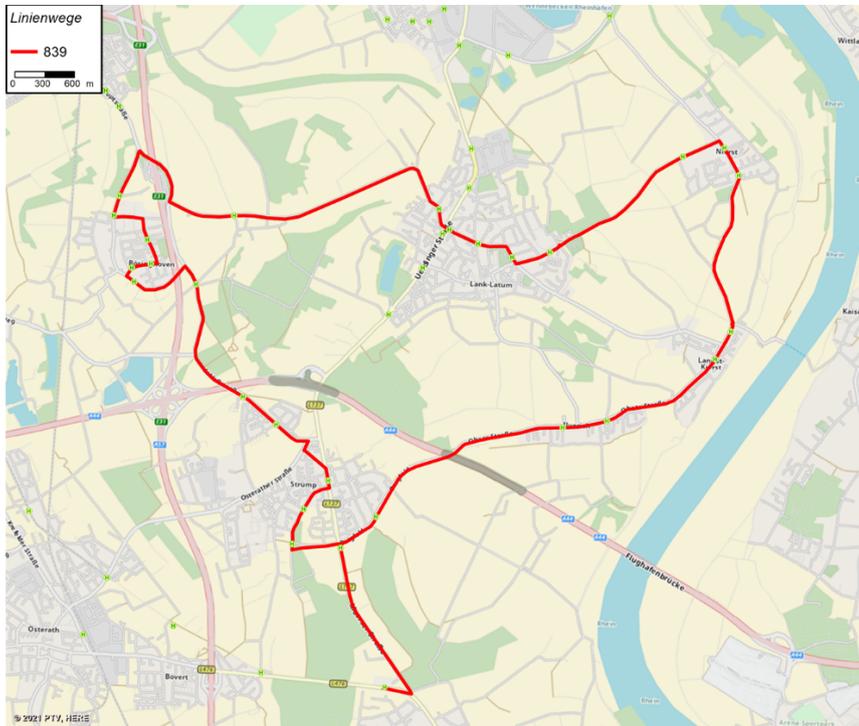
	Fahrtrichtung			
	→ Meerbusch		→ Uerdingen	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	04:30	01:00	05:00	00:00
Samstag	05:00	01:00	05:00	00:00
Sonn- und Feiertag	05:00	01:00	06:00	00:00

Besonderheiten: Nach 20:00 Uhr wird nur noch der Abschnitt Uerdingen Bahnhof – Haus Meer in beide Richtungen gefahren.

LINIE 839

System: **Bus**

Linienweg: **Meerbusch Haus Meer – Bösinghoven – Lank-Latum – Nierst – Ilverich – Meerbusch Haus Meer**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Linie erschließt die Ortsteile des Meerbuscher Nordens – wird als Ringlinie betrieben – Zubringer zur Stadtbahn Richtung Düsseldorf und Krefeld.

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	60	60
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	60
Sonn- und Feiertag	60	60	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	Bösinghoven - Lank - Nierst - Haus Meer		Nierst - Lank - Bösinghoven - Haus Meer	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	00:00	05:00	00:00
Samstag	07:00	02:00	07:00	01:00
Sonn- und Feiertag	08:00	00:00	08:00	00:00

Besonderheiten: Hinfahrt freitags und vor Feiertagen bis 02:00 Uhr, Rückfahrt freitags und vor Feiertagen bis 01:00 Uhr.

LINIE 927

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Hbf – Bockum – Uerdingen – Chempark – DU Rheinhausen**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Duisburg- Uerdingen- Stadtwald- Cracau- Innenstadt Krefeld – Radiallinie

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	60	60	60
	Vormittags	Nachmittags	Abends
Samstag	60	60	60
Sonn- und Feiertag	60	60	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Duisburg Rheinhausen		→ Krefeld Hbf	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	06:00	21:00	06:00	21:00
Samstag	06:00	21:00	06:00	21:00
Sonn- und Feiertag	08:00	21:00	08:00	21:00

LINIE 941

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Uerdingen – DU Mündelheim – DU Hüttenheim – DU Groß-
baum – DU Wedau**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Verbindungslinie Uerdingen – Duisburg

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	60	60	60
Samstag	60	60	60
Sonn- und Feiertag	60	60	60

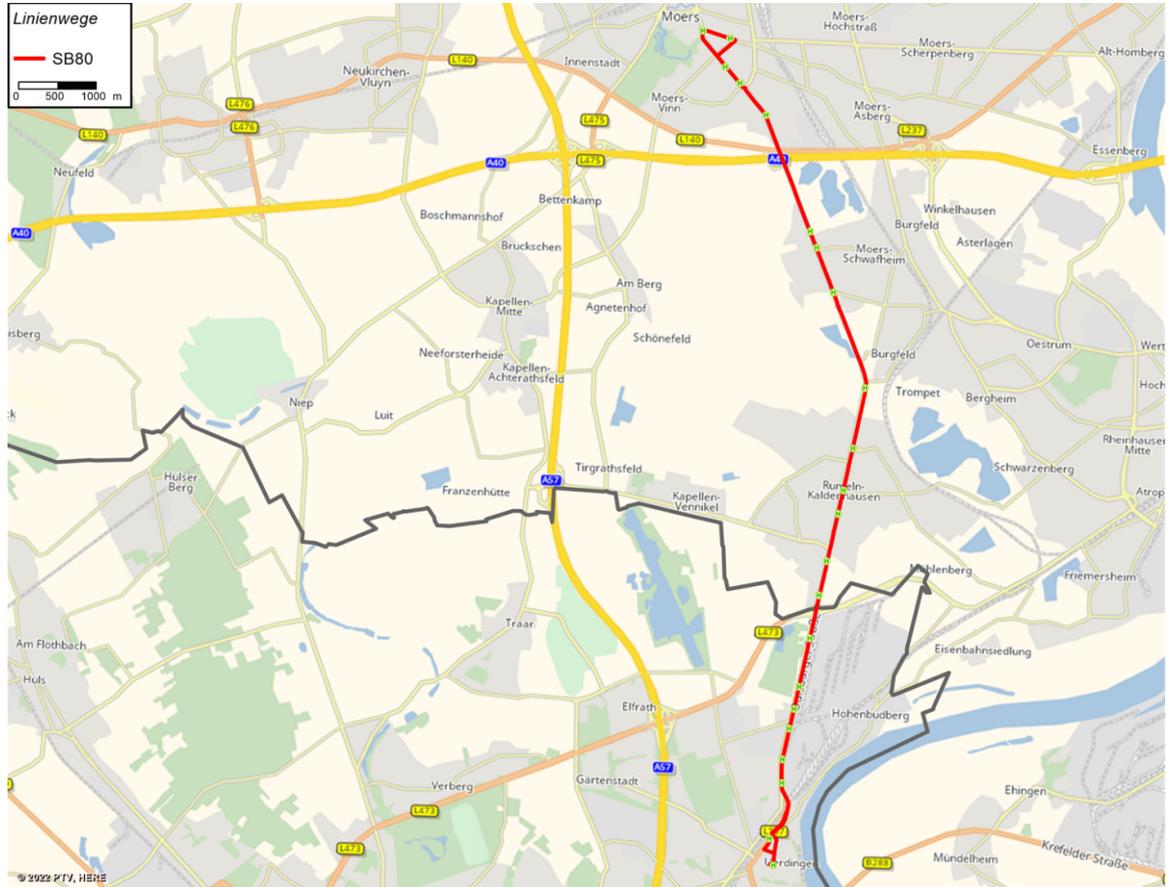
Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Duisburg Großbaum		→ Krefeld Uerdingen	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	23:00	04:00	23:00
Samstag	07:00	23:00	08:00	23:00
Sonn- und Feiertag	08:00	23:00	08:00	23:00

LINIE SB80

System: **Bus**

Linienweg: **Moers Königlicher Hof – DU Rumeln – Krefeld Uerdingen Am Röttgen**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Verbindungslinie Moers – Duisburg - Uerdingen

Taktung (min):

	HVZ	NVZ	Abends
Montag – Freitag	30	30	60
Samstag	Vormittags 30	Nachmittags 30	60
Sonn- und Feiertag	60	60	-

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Moers		→ Krefeld Uerdingen	
	von	bis	von	bis
Montag – Freitag	05:00	23:00	05:00	23:00
Samstag	06:00	23:00	06:00	23:00
Sonn- und Feiertag	09:00	20:00	09:00	20:00

LINIE NE5

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Hbf Süd – Krefeld Elsternweg**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Nachtlinie zur Innenstadt Krefeld mit Erschließung Forstwald und Benrad Süd

Taktung (min):

	Vormittag	Nachmittag	Abends
Montag – Donnerstag	–	–	60
Freitag – Samstag	–	–	60
Sonn- und Feiertag	–	–	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Krefeld Elsternweg		→ Krefeld Hbf Süd	
	von	bis	von	bis
Montag – Donnerstag	22:00	00:00	22:00	23:00
Freitag – Samstag	22:00	03:00	22:00	03:00
Sonn- und Feiertag	22:00	00:00	22:00	23:00

Besonderheiten:

Fahrten Montag–Donnerstag, Sonntag nach 00:00 Uhr des Folgetages; Freitag–Samstag nach 03:00 Uhr des Folgetages (Richtung Krefeld Hbf) bis Ginsterpfad

Gatherhof wird nur in Fahrtrichtung Elsternweg bedient.

Taktung (min):

	Vormittag	Nachmittag	Abends
Montag – Donnerstag	–	–	60
Freitag – Samstag	–	–	60
Sonn- und Feiertag	–	–	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Moers Bf.		→ Meerbusch Bösinghoven	
	von	bis	von	bis
Montag – Donnerstag	22:00	23:00	21:00	23:00
Freitag – Samstag	22:00	23:00	21:00	00:00
Sonn- und Feiertag	22:00	23:00	21:00	23:00

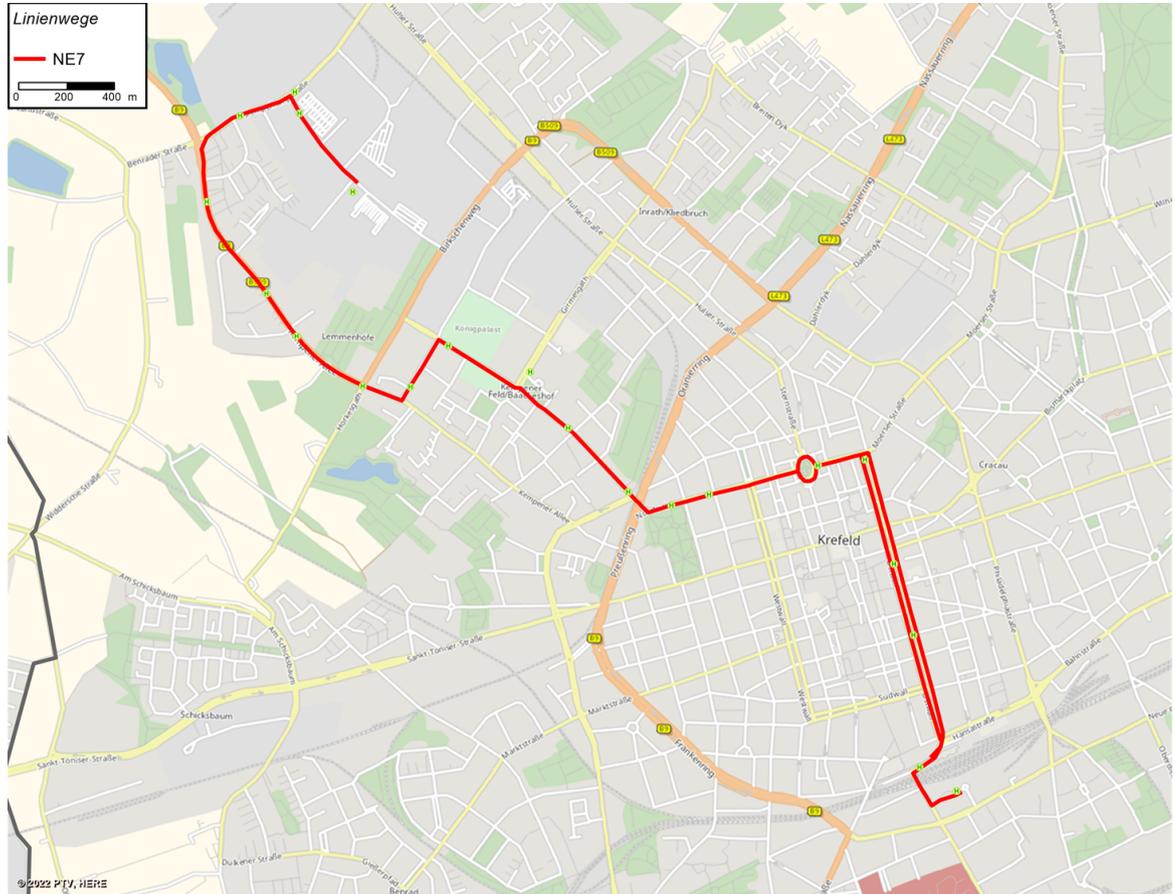
Besonderheiten:

- Zusätzlich Nachfahrten zwischen 00:00 Uhr und 03:00 Uhr am Freitag und Samstag auf dem Streckenabschnitt Meerbusch - Traar
- Fahrten Montag–Donnerstag, Sonntag nach 00:00 Uhr des Folgetages (Richtung Moers) endet an Rheinstraße
- Fahrten Freitag–Samstag, nach 00:00 Uhr des Folgetages (Richtung Moers) enden am Elfrather Weg
- Fahrten Montag–Donnerstag und Sonntag, nach 23:30 Uhr (Richtung Meerbusch) enden Krefeld Hbf
- Fahrten Freitag–Samstag, nach 1:00 Uhr des Folgetages (Richtung Meerbusch) ab Elfrather Weg

LINIE NE7

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Hbf Süd – Krefeld Kempener Feld (-Mevisenstraße)**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Nachtlinie Kempener Feld

Taktung (min):

	Vormittag	Nachmittag	Abends
Montag – Donnerstag	–	–	60
Freitag – Samstag	–	–	60
Sonn- und Feiertag	–	–	60

Betriebszeit:

	Fahrrichtung			
	→ Krefeld Kempener Feld		→ Krefeld Hbf Süd	
	von	bis	von	bis
Montag – Donnerstag	22:00	00:00	21:00	00:00
Freitag – Samstag	22:00	03:00	21:00	02:00
Sonn- und Feiertag	22:00	00:00	21:00	23:00

Besonderheiten:

Streckenabschnitt Kempener Feld – Mevisenstraße wird von den Nachtfahrten (nach 01:00 Uhr des Folgetages) nicht bedient.

LINIE NE8

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Fischeln – Krefeld Stahldorf – Krefeld Hbf – Verberg – Uerdingen – Elfrath**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Nachtlinie, Durchmesserlinie

Taktung (min):

	Vormittag	Nachmittag	Abends
Montag – Donnerstag	–	–	60
Freitag – Samstag	–	–	60
Sonn- und Feiertag	–	–	60

Betriebszeit:

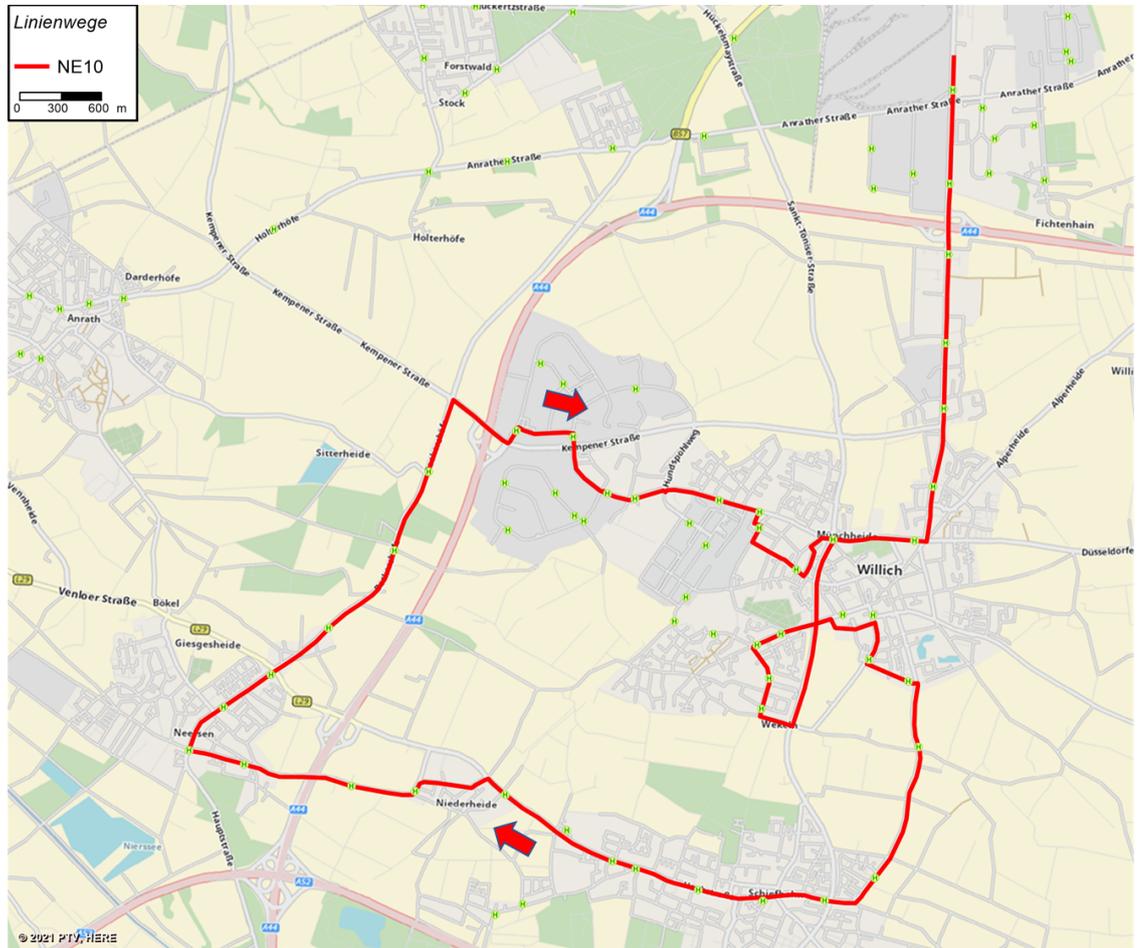
	Fahrtrichtung			
	→ Elfrath		→ Krefeld Fischeln	
	von	bis	von	bis
Montag – Donnerstag	21:00	23:00	21:00	23:00
Freitag – Samstag	21:00	02:00	21:00	02:00
Sonn- und Feiertag	21:00	23:00	21:00	23:00

Besonderheiten: An Montag-Donnerstagen sowie Sonn- und Feiertagen verkehrt die letzte Fahrt des Tages nur zwischen Grundend und Rheinstraße. In die Gegenrichtung verkehrt an denselben Tagen die letzte Fahrt nur zwischen Rumelner Straße und Krefeld Hbf.

LINIE NE10

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Stahldorf – Willich – Schiefbahn – Neersen – Willich – Krefeld Stahldorf**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: Nachtlinie, erschließend in Willich; Zubringer zur Straßenbahn 042

Taktung (min):

	Vormittag	Nachmittag	Abends
Montag – Donnerstag	–	–	60
Freitag – Samstag	–	–	60
Sonn- und Feiertag	–	–	60

Betriebszeit:

	Fahrtrichtung			
	→ Hinfahrt		→ Rückfahrt	
	von	bis	von	bis
Montag – Donnerstag	23:00	00:00	22:00	23:00
Freitag – Samstag	23:00	03:00	22:00	03:00
Sonn- und Feiertag	23:00	00:00	22:00	23:00

LINIE NE27

System: **Bus**

Linienweg: **Krefeld Hbf – Bockum – Uerdingen – Duisburg-Rheinhausen**



Quelle: Darstellung PTV

Funktion: **Nachlinie, Nachtverbindung nach Duisburg**

Taktung (min):

	Vormittag	Nachmittag	Abends
Montag – Donnerstag	–	–	60
Freitag – Samstag	–	–	60
Sonn- und Feiertag	–	–	60

Betriebszeit:

	Fahrrichtung			
	→ Hinfahrt		→ Rückfahrt	
	von	bis	von	bis
Montag – Donnerstag	22:00	23:00	22:00	23:00
Freitag – Samstag	22:00	03:00	22:00	03:00
Sonn- und Feiertag	22:00	23:00	22:00	23:00

An Freitagen und Samstagen wird nach 00:00 Uhr des Folgetages nur noch der Streckenabschnitt Uerdingen Bf. – Krefeld Hbf bedient.



STADT KREFELD

KREATIV – INNOVATIV – WELTOFFEN

Stadt Krefeld / Der Oberbürgermeister
Fachbereich Stadt- und Verkehrsplanung
Parkstraße 10
47829 Krefeld