
Nahverkehrskonzept für die Stadt Dormagen

2018 – 2029

18. Juni 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenvorgaben für das Nahverkehrskonzept.....	1
1.1	Rechtliche Grundlagen.....	1
1.2	Nahverkehrsplan des Rhein-Kreises Neuss.....	3
2	Ziele der Stadt Dormagen	5
2.1	Aufgaben des Nahverkehrskonzepts	5
2.2	Leitziele des Nahverkehrskonzeptes.....	5
2.3	Qualitätsziele als Anforderungsprofil.....	9
3	Bestandsanalyse	20
3.1	Raum- und Siedlungsstruktur.....	20
3.2	ÖPNV-Angebot	20
4	Angebotsbeschreibung und mögliche Maßnahmen	23
4.1	Angebotsbeschreibung	23
4.2	Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs.....	26
4.3	Maßnahmen zur Verbesserung von Infrastruktur und Barrierefreiheit	26
5	Leistungen des Stadtverkehr Dormagen	28
6	Finanzierungsplanung.....	32
7	Anlage: Liniensteckbriefe	34

Abbildungsverzeichnis

Bild 2-1:	Anforderungen an die Erschließungsqualität im ÖPNV der Stadt Dormagen (in Anlehnung an FGSV, 2010)	9
Bild 2-2:	Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im ÖPNV der Stadt Dormagen.....	10
Bild 2-3:	Anforderungen an die Erreichbarkeit des Kernbereichs der Stadt Dormagen	11
Bild 2-4:	Produkte des ÖPNV als Komponenten eines Gesamtsystems	12
Bild 2-5:	Anforderungen an Anschlussqualitäten im ÖPNV der Stadt Dormagen.....	13
Bild 2-6:	Anforderungen an die Haltestellenausstattung des Stadtbus Dormagen.....	14
Bild 2-7:	Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung im Stadtbusverkehr Dormagen.....	16
Bild 2-8:	Anforderungen an die Pünktlichkeit im Stadtbusverkehr Dormagen.....	17
Bild 3-1:	Einwohner mit Hauptwohnsitz in der Stadt Dormagen zum 31.10.2015	20
Bild 3-2:	Stadtbus- und Regionalbuslinien sowie AnrufLinienTaxis im Stadtgebiet Dormagen (Bezug: Fahrplan 2018)	22
Bild 4-1:	Betriebszeiten im Stadtbusverkehr Dormagen	24

Anlagenverzeichnis

Anlage 7.1:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 881.....	34
Anlage 7.2:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 882.....	35
Anlage 7.3:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 883.....	36
Anlage 7.4:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 884.....	37
Anlage 7.5:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 885.....	38
Anlage 7.6:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 886.....	39
Anlage 7.7:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 887.....	40
Anlage 7.8:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie WE1.....	41
Anlage 7.9:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie WE2.....	42
Anlage 7.10:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie NE1.....	43
Anlage 7.11:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie NE2.....	44
Anlage 7.12:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie NE3.....	45
Anlage 7.13:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie ALT2.....	46
Anlage 7.14:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie ALT3.....	47
Anlage 7.15:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie ALT4.....	48
Anlage 7.16:	Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie ALT6.....	49

1 Rahmenvorgaben für das Nahverkehrskonzept

1.1 Rechtliche Grundlagen

Das Nahverkehrskonzept für die Jahre 2016 – 2029 der Stadt Dormagen entspricht inhaltlich einem Nahverkehrsplan (NVP) und soll

- eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt Dormagen schaffen,
- ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht.

Für einen Nahverkehrsplan relevant sind die Gesetze, die sich mit Organisation, Finanzierung und Genehmigung der Verkehre befassen.

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

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

- Die Verordnung verlangt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wenn die Verkehrsunternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichzahlungen erhalten. Die Form des Auftrages ist nicht vorgegeben.
- Der Aufgabenträger kann entscheiden, ob der Verkehr selbst erbracht, im Rahmen einer Direktvergabe an ein kommunales Unternehmen vergeben oder einem wettbewerblichen Verfahren unterzogen wird.
- Eine Direktvergabe an einen „internen Betreiber“ kann erfolgen, sofern mehrere Voraussetzungen gegeben sind. U.a. muss der Auftraggeber über den Betreiber eine Kontrolle ausüben wie über seine eigenen Dienststellen und der Betreiber muss das sog. Gebietskriterium beachten.

Es besteht Wahlfreiheit für die kommunalen Aufgabenträger zwischen Ausschreibung und Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen.

Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Das Gesetz vom 01.05.2002 in Verbindung mit dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW (BGG NRW) verfolgt das Ziel, die Benachteiligung behinderter Menschen zu beseitigen. Danach sollen u. a. bauliche Anlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestaltet sein, um behinderten Menschen eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.

Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 01.01.2013 an die Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 angepasst. Es beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im ÖPNV sowie für das Genehmigungsverfahren. Das novellierte PBefG räumt den Aufgabenträgern die Möglichkeit ein, alle Instrumente der VO 1370/2007 zu nutzen, so u.a. auch die Möglichkeit der Direktvergabe.

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8 Absatz 3 geregelt. Der Aufgabenträger (hier Stadt Dormagen) definiert im Nahverkehrsplan u.a. „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“. Der Nahverkehrsplan ist somit **das** Steuerungsinstrument zur Entwicklung des ÖPNV.

Die Genehmigungsbehörde (hier Bezirksregierung Düsseldorf) hat den vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, so auch die dort definierte „ausreichende“ Verkehrsbedienung. Eine Genehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit den Zielen des Nahverkehrsplans im Einklang steht.

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

ÖPNVG NRW

Die in den Bundesgesetzen auf die Länder übertragenen Aufgaben werden für das Land Nordrhein-Westfalen durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) geregelt. Nach dem ÖPNVG NRW ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien

Städte sowie derjenigen mittleren und großen kreisangehörigen Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind. Dies gilt auch für den schienengebundenen ÖPNV mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Für diesen nehmen die Zweckverbände die Aufgabenträgerschaft wahr.

Nach den §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger verpflichtet, für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser Plan dient der Sicherung und der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und soll eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV schaffen. Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Ziele von Raumordnung und Landesplanung zu beachten. Die Belange des Umweltschutzes, die Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

Betrauung der Stadtbus Dormagen GmbH (SDG)

Die Stadt Dormagen hat zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedien-
ung im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge die Stadtbus Dormagen GmbH (SDG) mit Ratsbeschluss vom 25.06.2009 mit der Durchführung des Stadtbusverkehrs sowie der ALT-Verkehre im Gebiet der Stadt Dormagen betraut. Der Betrauungsbeschluss verpflichtet die SDG, die ihr genehmigten Linienverkehre unter Beachtung der Anforderungen der jeweils gültigen Nahverkehrskonzepte bis zum 30.06.2019 zu erbringen. Damit hat die Stadt Dormagen im öffentlichen Verkehrsinteresse den Stadtbusverkehr auf ihrem Gebiet, der Gegenstand dieses Nahverkehrskonzepts ist, durch die Betrauung sichergestellt.

Die Stadt Dormagen beabsichtigt, die von der Stadtbus Dormagen GmbH im Dormagener Stadtgebiet erbrachten Verkehrsleistungen auch in Zukunft an die Stadtbus Dormagen GmbH per Direktvergabe auf Basis der EU VO 1370/2007 als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zu vergeben.

1.2 Nahverkehrsplan des Rhein-Kreises Neuss

Der Verkehrsausschuss des Rhein-Kreises Neuss hat im Dezember 1998 den Nahverkehrsplan für den Rhein-Kreis Neuss verabschiedet. Der Nahverkehrsplan wird zzt. fortgeschrieben. Die Stadt Dormagen ist in die Fortschreibung des NVP eng eingebunden.

Der NVP des Rhein-Kreises Neuss bildet den Rahmen für die Ausgestaltung der Stadtbus- und ALT-Verkehre im Stadtgebiet Dormagen. Dieser Rahmen wird durch das Nahverkehrskonzept der Stadt Dormagen für das Stadtgebiet Dormagen konkretisiert. Die Festlegungen des Nahverkehrskonzepts sind für das Stadtgebiet Dormagen verbindlich.

2 Ziele der Stadt Dormagen

2.1 Aufgaben des Nahverkehrskonzepts

Das Nahverkehrskonzept soll dazu beitragen, das erreichte Niveau der Stadtbus- und ALT-Verkehre in der Stadt Dormagen zu halten und auszubauen. Gleichzeitig ergänzt das Nahverkehrskonzept der Stadt Dormagen den Nahverkehrsplan des Rhein-Kreises Neuss zum Wohle eines lückenlosen ÖPNV-Angebotes für die Bevölkerung. Auf diese Weise wird die Mobilität der Bevölkerung in Dormagen sichergestellt. Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Stadt Dormagen werden erhalten bzw. verbessert.

Ein weiterer Zweck des Nahverkehrskonzepts ist es, Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot im Stadtbus- und ALT-Verkehr als Mindeststandards festzulegen. Diese Mindeststandards sind der Garant für einen attraktiven ÖPNV und für einen fairen Wettbewerb. Sie sind für alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich.

Das Nahverkehrsangebot muss zudem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge befriedigen. Daraus ergeben sich die nachfolgenden Leitziele und Qualitätsziele für die Nahverkehrsplanung der Stadt Dormagen.

2.2 Leitziele des Nahverkehrskonzeptes

Sicherung der ÖPNV-Mobilität

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

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

Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Die Attraktivität des ÖPNV ist Voraussetzung für seine Wirtschaftlichkeit. Die Ziele der Stadt Dormagen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ergeben sich aus den folgenden vier Punkten:

- Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur im Stadtgebiet Dormagen durch eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Kreises Neuss bzw. des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr AöR (VRR).
- Steigerung der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten, durch eine Priorität für Taktverkehre und durch eine Verbesserung der Anschlusssituationen an zentralen Verknüpfungspunkten.
- Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks, durch eine nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung von vereinbarten Qualitätsstandards.
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen.

Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

Wie alle anderen öffentlichen Aufgaben steht der Stadtbusverkehr in Dormagen unter der Vorgabe der sparsamen und effizienten Mittelverwendung. Öffentliche Mittel müssen zielgerichtet und sorgsam ausgegeben werden. Es ist daher bei jedem Angebot, das in das Nahverkehrskonzept als Planungsgröße aufgenommen ist, zu fragen, wie es möglichst preisgünstig erbracht und wie es möglichst ertragswirksam ausgestaltet werden kann.

Verzahnung von lokalem und regionalem ÖPNV

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

Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erlegt einem Nahverkehrsplan u.a. auf, „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“. Für diese Personengruppe müssen daher besondere Ausstattungsmerkmale im ÖPNV-Angebot vorgesehen werden, die nachfolgend beispielhaft aufgeführt sind:

- Einsatz moderner Niederflurtechnik bei Neu- und Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen,
- Vorhaltung ausreichender Aufstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und schwere Lasten in den Fahrzeugen,
- Verbesserung der Information durch Ergänzung der Fahrplantabellen um Hinweise auf den Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik und auf behindertengerecht eingerichtete Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte,
- Berücksichtigung von Informationen zur Haltestellenausstattung bei der Online-Verbindungssuche (z.B. Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Beleuchtung) und Fahrzeugausrüstung (z.B. Abstellmöglichkeiten für Rollstühle und Rollatoren),
- Umsetzen eines möglichst niveaugleichen (stufenlosen) Zugangs zu Haltestellen, besonders bei Verknüpfungshaltestellen (z.B. Rampen, Aufzüge),
- Umsetzen eines möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstiegs durch die Anhebung der Bordstein-/Bahnsteighöhe (Abstimmung der Systeme „Fahrzeuge“ und „Haltestellen“)
- Konsequente Oberflächengestaltung der Haltestellen mit taktilen und kontrastreichen Leit- und Orientierungssystemen für blinde und sehbehinderte Menschen.
- Konsequente Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen mit kontrastreichen visuellen Anzeigen, zusätzlich akustische Ansagen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen.

Fehlende Informationen oder bauliche Einrichtungen behindern den Zugang zum ÖPNV z. T. erheblich. Der ÖPNV wird nur dann den Personen mit Mobilitätseinschränkungen gerecht, wenn er auf der gesamten Reisekette ihren Ansprüchen genügt.

Genderaspekte

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

Nach §2 Abs.9 ÖPVG NRW ist den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen. Um einem Mobilitätsverzicht im ÖPNV – hervorgerufen durch ein Unsicherheits- oder Bedrohungspotential an Haltestellen und in den Fahrzeugen – als häufig einziges Verkehrsmittel entgegenzuwirken, ist bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes u.a. auf folgende Punkte zu achten:

- Regelmäßiges Angebot auch in Schwachverkehrszeiten, insbesondere im Abend- und Wochenendverkehr.
- Verbesserung des Sicherheitsempfindens an den Haltestellen durch ausreichende Beleuchtung (Straßenbeleuchtung; wo diese nicht ausreicht, sollte im Wartebereich eine zusätzliche Beleuchtung vorgesehen werden) und gute Einsehbarkeit sowie durch ausreichende Abstände zu „dunklen“ Punkten (z.B. Mauern, Hecken).
- Ausreichende Sicherheit im Fahrzeug durch Beobachtungsmöglichkeit des Innenraums durch die Fahrenden (oder eine Kamera) und eine hierfür erforderliche hinreichende Innenbeleuchtung.
- Vor dem Hintergrund der immer älter werdenden Gesellschaft sollten – abhängig von der örtlichen Situation – im Bereich von Haltestellen Sitzmöglichkeiten angeboten werden, um das Warten auf den Bus oder die Bahn zu erleichtern.

2.3 Qualitätsziele als Anforderungsprofil

Anforderungen an die Erschließungsqualität

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

Die Anforderungen an die Erschließungsqualität in der Stadt Dormagen sind in Bild 2-1 dargestellt. Angegeben sind Richt- und Grenzwerte für Fußwegentfernungen zur Haltestelle (Luftlinie). Die Grenzwerte stellen den Mindeststandard dar, der durchgehend erfüllt werden muss und zukünftigen Planungen für den ÖPNV in der Stadt Dormagen zugrunde liegt. Die angegebenen Richtwerte sind als Zielwerte anzustreben.

Gemeindeklasse: Mittelzentrum	Haltestelleneinzugsbereich (m)			
	Bus / ALT		Schiene	
	Richtwert	Grenzwert	Richtwert	Grenzwert
Kernbereich, Stadtteilzentrum, solitäre Ortsteile	300	500	400	800
Hinweise:				
<ul style="list-style-type: none"> Die Zielwerte gelten nur für Raumeinheiten mit mehr als 200 Einwohnern Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn 85% (solitäre Ortsteile), 90% (Stadtteilzentren), 95% (Kernbereich) der Einwohner innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche wohnen 				

Bild 2-1: Anforderungen an die Erschließungsqualität im ÖPNV der Stadt Dormagen (in Anlehnung an FGSV, 2010)

Anforderungen an die Verbindungsqualität

Neben der guten Erreichbarkeit aller relevanten Ziele steht die schnelle Überwindung der Distanzen im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives Nahverkehrssystem. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnplätzen (auch neue Wohngebiete), Gewerbezentren, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren etc. Dabei sind die wichtigs-

ten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden sowie möglichst häufig zu bedienen. Die Verbindungsqualität wird durch folgende Kriterien beschrieben:

- Bedienungshäufigkeit (Taktfolge),
- Erreichbarkeit des Kernbereichs (Beförderungszeit),
- Umsteigehäufigkeit und Umsteigeweglängen.

Die angegebenen Grenzwerte stellen den Mindeststandard dar, die Richtwerte sind als Zielwerte anzustreben.

Der Fahrgast entscheidet u.a. anhand der Bedienungshäufigkeit des ÖPNV über die Wahl des Verkehrsmittels. Eine tiefe Marktdurchdringung des ÖPNV setzt eine relativ hohe Bedienungshäufigkeit (kurze Fahrzeugfolgezeiten) voraus. Die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit in der Stadt Dormagen sind in Bild 2-2 dargestellt. Die Anforderungen gelten auch während der Schulferien.

Verbindungen innerhalb der Stadt Dormagen*		
	Taktfolgezeit [min]	
	Richtwert	Grenzwert
Hauptverkehrszeit (HVZ)	15/20	30
Normalverkehrszeit (NVZ)	15/20	30
Schwachverkehrszeit (SVZ)	30	60
* in Bezug auf Raumkategorie „hoch verdichteter Agglomerationsraum“ (Einwohnerdichte ≥ 300 EW/km ²)		
Richtwert entspricht Verkehrsband 2. Ordnung (bedeutsame Straßenverbindungen und teilweise Bahnverbindungen)		
Grenzwert entspricht Verkehrsband 3. Ordnung (i.d.R. nur Straßenverbindung)		
HVZ MF: 7:00 – 8:30 und 13:00 – 18:00 Uhr	SVZ MF: vor 7:00 Uhr und nach 20:00 Uhr	
NVZ MF: 8:30 – 13:00 und 18:00 – 20:00 Uhr Sa: 8:30 – 15:00 Uhr	Sa: vor 8:30 Uhr und nach 15:00 Uhr SF (Sonn-/Feiertag): ganztägig	

Bild 2-2: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im ÖPNV der Stadt Dormagen
(Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010 / Verkehrszeiten Stadtbus Dormagen GmbH)

Die Erreichbarkeit des Kernbereichs der Stadt Dormagen spiegelt sich in den Beförderungszeiten im ÖPNV wieder. Die Beförderungszeiten zwischen Start- und Zielhaltestelle sollten so gering wie möglich und die Fahrtrouten

so direkt wie möglich gewählt werden. Die in Bild 2-3 angegebenen Beförderungszeiten zeigen den einzuhaltenden Grenzwert als Mindeststandard. Zur Einhaltung des Mindeststandards sollen in kritischen Bereichen Beschleunigungsmaßnahmen zugunsten des ÖPNV durchgeführt werden (z.B. Busspuren, Ampelvorrangschaltungen). Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Fußgängerzonen, Tempo-30-Zonen, Shared-Space-Bereiche) erhöhen in der Regel die Beförderungszeiten im ÖPNV und sollen deshalb auf den Fahrtrouten des ÖPNV vermieden werden.

Lokale Verbindungen	Grenzwert Erreichbarkeit [min]
Stadtteile Dormagen – Stadtzentrum Dormagen	≤ 30 min
Hinweis: Die Beförderungszeit wird ohne Zu- und Abgang bemessen	

Bild 2-3: Anforderungen an die Erreichbarkeit des Kernbereichs der Stadt Dormagen
(Quelle: in Anlehnung an FGSV, 2010: Erreichbarkeit zentraler Orte)

Für die Umsteigehäufigkeit gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Der Kernbereich der Stadt Dormagen (Haltestelle Marktplatz) muss umsteigefrei erreichbar sein. Alle anderen Ziele in der Stadt Dormagen müssen mit maximal zweimaligem Umstieg erreichbar sein.

Anforderungen an die Angebotsqualität

Nahverkehrssysteme müssen der speziellen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Raumes Rechnung tragen. Ein attraktives, funktionsgerechtes und gleichzeitig wirtschaftlich tragbares Nahverkehrsangebot lässt sich am besten durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen erreichen (vgl. Bild 2-4). Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette. Die Betriebsformen sind hierarchisch aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft.

Bei der Gestaltung von Liniennetzen ist zu beachten, dass die Regionalbusse wegen ihrer überwiegend raumverbindenden Funktion möglichst direkt, das heißt auf kurzem Weg geführt werden. Stadtbusse mit überwiegend kleinräumig erschließender Funktion sowie AnrufLinienTaxis (ALT) sichern die flächendeckende Raumerschließung.

Der Einsatz von ALT ist wegen ihrer geringen Kapazität begrenzt. Erfahrungen zeigen, dass der Einsatzbereich dieser Betriebsformen auf Teilräume mit 100 bis max. 500 Einwohnern/Beschäftigten sowie auf Zeiten mit entsprechend schwacher Verkehrsnachfrage beschränkt ist.

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

Betriebsform / Produkt	Verkehrsaufgabe
Stadtbus	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde (vielerorts auch Schülerverkehre) und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.
AnrufLinienTaxi (ALT)	Ersetzt den Stadtbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage. Bedarfsorientierte Bedienung mit Taxen oder Kleinbussen auf festgelegtem Linienweg nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung.
WochenendExpress (WE)	Ersetzt den Stadtbus am Wochenende (samstags ab ca. 15:30 bis 20:30 und sonn- und feiertags von ca. 8:30 bis 20:30 Uhr). Eine Verknüpfung mit dem SPNV und anderen WE-Linien ist am Dormagener Bahnhof gegeben.
NachtExpress (NE)	Erschließt das Stadtgebiet in Spät- und Nachtzeiten. Eine Verknüpfung mit dem SPNV und anderen NE- und ALT-Linien wird - wo möglich - geboten.

Bild 2-4: Produkte des ÖPNV als Komponenten eines Gesamtsystems

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) im Stadtbusverkehr der Stadt Dormagen müssen die Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010 beachtet werden. Demnach muss allen Fahrgästen bei Fahrten mit einer Länge von mehr als 3 km in der Regel ein Sitzplatz zur Verfügung stehen (Mindeststandard). Anzustreben ist jedoch eine genügende Anzahl Sitzplätze für alle Fahrgäste auf allen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zumindest außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

Bei der Fahrplangestaltung müssen grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachtet werden. Die Anforderungen der Stadt Dormagen an die Anschlussqua-

lität zeigt Bild 2-5. Der Grenzwert beschreibt den Mindeststandard, der durchgehend erfüllt werden muss. Die angegebenen Richtwerte sind als Zielwerte anzustreben. Fahrplanmäßige Anschlüsse müssen vor allem an Verknüpfungspunkten mit hohen Umsteigerzahlen (≥ 1.000 Umsteiger/Tag) sowie beim Übergang zum/vom Schienenverkehr gesichert werden.

Anschlussicherung			
Angebotskriterium	Fahrdauer	Richtwert	Grenzwert
Anschlussicherung (Wartezeit auf Anschluss- verkehrsmittel)	bis 60 min	< 10 min	10 bis < 15 min
	über 60 min	< 15 min	15 bis < 22,5 min

Bild 2-5: Anforderungen an Anschlussqualitäten im ÖPNV der Stadt Dormagen
(Quelle: FGSV, 2010)

Anforderungen an die Haltestellenausstattung

Die Haltestellenausstattung soll in erster Linie den Anforderungen der Kunden entsprechen. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar sein und darüber hinaus einen akzeptablen Service bieten. Gestaltung und Design müssen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des Stadtbus Dormagen sein und in der Bevölkerung ein positives Image bewirken. Die Ausstattung der Haltestellen muss diese Anforderungen bedarfsgerecht erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben. In dem hier gewählten Baukastenprinzip werden bestimmten Haltestellenkategorien bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet. Die Grundausstattung (Mindeststandard) für die Haltestellenkategorien I (zentrale Bahnhöfe, Busbahnhöfe, Rendezvous Haltestellen), II (Haltestellen mit überdurchschnittlichen Fahrgastzahlen), III (Haltestellen mit durchschnittlichen Fahrgastzahlen) und IV (Haltestellen mit unterdurchschnittlichen Fahrgastzahlen) zeigt Bild 2-6 ebenso wie zweckmäßige Ergänzungen (optional).

Haltestellenausstattung Bus				
Ausstattung	Kategorie			
	I	II	III	IV
Haltestellenkennzeichnung				
Zeichen 224 StVO	●	●	●	●
Haltestellenmast	●	●	●	●
Haltestellenbezeichnung (Name)	●	●	●	●
Liniennummer	●	●	●	●
Fahrtziel der Linie	●	●	●	●
Unternehmens- / Verbundkennzeichnung	●	●	●	●
Tarifstandort	○	○	○	○
Fahrgastinformation				
Aushangfahrplan	●	●	●	●
Tarifinformation	●	●	●	●
Grundlegende Service-Informationen	●	●	●	●
Dynamische Fahrgastinformation	●	●	○	
Liniennetzplan	●	●	○	○
Haltestellenplan	●	○		
Stadtplan/Umgebungsplan	●	○		
Wegweisung innerhalb der Haltestelle	●	○		
Wegweisung von der Haltestelle	●	○		
Uhr	●	○		
Telefon	○	○		
Lautsprecher	●	○		
Hinweise auf weitergehende Serviceangebote	●	●	○	
Haltestellenausstattung				
Wetterschutz / Fahrgastunterstand	●	●	●	○
Sitzgelegenheit	●	●	●	○
Abfallbehälter	●	●	●	●
Vitrine	●	●	●	○
Beleuchtung	●	●	●	○
Ausreichend breite und sichere Aufstellfläche	●	●	●	●
Fahrbahnquerungshilfen	●	●	●	●
Notrufsäule / Infosäule	○	○	○	
Fahrausweisautomat	○	○		
Entwerter	○			
Videoüberwachung	○	○	○	
Barrierefreiheit				
Stufenloser Zugang	●	●	●	●
Spalt- und stufenarmer Zugang (Hochbord)	●	●	●	●
Taktils Leitsystem	●	●	●	●
Hauptinformation im Zwei-Sinne-Prinzip	●	○		
Legende:				
●	Grundausrüstung			
○	Zweckmäßige Ergänzung			

Bild 2-6: Anforderungen an die Haltestellenausstattung des Stadtbus Dormagen

Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung

Die Fahrzeugausrüstung muss sich an der Verkehrsaufgabe der eingesetzten Fahrzeuge orientieren. Bild 2-7 enthält die Standards der Fahrzeugausrüstung im Stadtbusverkehr Dormagen. Auch hier wird zwischen einer Grundausrüstung (Mindeststandard) und einer zweckmäßigen Ergänzung (optional) unterschieden.

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge des Linienverkehrs (ohne Verstärkerfahrten und ohne ALT) darf 10 Jahre nicht überschreiten. Das älteste Fahrzeug darf nicht älter als 12 Jahre sein.

Die Fahrzeuge müssen über mindestens 30-35 Sitzplätze und ca. 60 Stehplätze verfügen (Ausnahme: ALT). Die elektronischen Fahrscheindrucker müssen neben der Erstellung von Papierfahrscheinen auch in der Lage sein, die gespeicherten Daten für die Einnahmen- und Fahrgaststatistik auf elektronischem Wege an ein Hintergrundsystem zu übertragen und elektronische Fahrscheine zu verarbeiten.

Fahrzeugausrüstung	
Ausstattung	Stadtbus
Einstieg	
Niederflur	●
Fahrzeugabsenkung/Rampe	●
Inneneinrichtung	
Abstellmöglichkeiten (Kinderwagen, Rollatoren, Rollstuhl inkl. Halteeinrichtungen etc.)	●
Gepäckablage/Sonderfläche	○
Fahrgastinformation	
Zielanzeige/Linienkennung	●
Haltestellenansage	●
Haltestellenanzeige	●
Netzplanaushang	○
Fahrausweiserwerb	
Fahrausweisautomat, -drucker o.a.	●
Fahrzeugausstattung	
Standardausstattung ¹⁾	●
Betriebsfunkgerät (einheitliches Funksystem auf der bestehenden Frequenz für den StadtBus Dormagen)	●
Klimaanlage	●
LSA-Beeinflussung	●
Dynamische Fahrgastinformation	●
Optische und akustische Signale beim Schließen der Fahrzeugtüren	○
Abgasstandard	
Euro V/EEV oder Euro VI	●
Rußpartikelfilter	●
Legende:	
●	Grundausrüstung
○	Zweckmäßige Ergänzung
1) Ausstattungsbeispiele: Beschlagfreie Fenster, gepolsterte Sitze, Haltestellen-Wunschtasten und Haltestellen-Ansage, Abfallbehälter, Haltegriffe	

Bild 2-7: Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung im Stadtbusverkehr Dormagen

Anforderungen an den Betrieb

Der Fahrgast hat einen Anspruch auf intakte Fahrzeug- und Haltestellenausstattung. Deshalb müssen Beanstandungen (z.B. defekte Fahrscheinautomaten, Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung) innerhalb von 24 Stunden nach Eingang der Schadensmeldung behoben sein. Größere Schäden, die z. B. durch Vandalismus entstanden sind, müssen spätestens nach 3 Werktagen beseitigt sein.

Darüber hinaus ist die Sauberkeit ein weiteres wichtiges Ziel, den Stadtbusverkehr attraktiver zu gestalten. Sowohl die eingesetzten Fahrzeuge als auch die Haltestellen müssen ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben. Beschwerden über mangelnde Sauberkeit im Stadtbusverkehr muss die SDG umgehend nachgehen, insbesondere wenn sich verschiedene Beschwerdeführer zum gleichen Beschwerdegegenstand äußern. Sofern Probleme mangelnder Sauberkeit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der SDG auftreten (z.B. an Haltestellen), müssen die Betroffenen (z.B. Verkehrsunternehmen und Baulastträger) informiert werden.

Der Fahrgast hat Anspruch darauf, dass das Leistungsangebot im Stadtbus- und ALT-Verkehr der Stadt Dormagen den Vorgaben des Fahrplans entspricht, die Anforderungen an die Anschlusssicherung (Bild 2-5) erfüllt und die angegebene Taktfolge sowie die Betriebszeiten einhält. Verfrüht durchgeführte Fahrten (ab einer Minute vor planmäßiger Abfahrtszeit) oder Verspätungen ab 20 Minuten gelten als Fahrtausfall. Die Auswirkungen solcher Betriebsbeeinträchtigungen auf die Fahrgäste sind durch Reservefahrzeuge sowie durch Personalplanung und Personalschulung soweit wie möglich zu begrenzen. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Betriebsfunk oder Rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) zu sichern.

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven Stadtbusverkehr. In Abhängigkeit von der Fahrtdauer ist eine bestimmte Verspätung zulässig. Bild 2-8 zeigt die noch akzeptablen Grenzwerte (Mindeststandard). Die anzustrebenden Richtwerte liegen jedoch deutlich darunter. Gelegentliche oder temporäre Betriebsstörungen sowie Verspätungen bis 5 Minuten (in Ausnahmefällen 10 Minuten) müssen als nicht vermeidbar betrachtet werden.

Qualitätsziel Pünktlichkeit			
Angebotskriterium	Fahrtdauer	Richtwert	Grenzwert
Pünktlichkeit (Verspätung)	bis 60 min	0 min	0 bis < 5 min
	über 60 min	< 5 min	5 bis < 10 min

Bild 2-8: Anforderungen an die Pünktlichkeit im Stadtbusverkehr Dormagen (Quelle: FGSV, 2010)

Busse und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel des ÖPNV können dieser Anforderung nicht immer gerecht werden, weil sie unter anderem Behin-

derungen durch den MIV ausgesetzt sind. Solche Behinderungen haben sowohl Fahrzeitverlängerungen als auch Fahrzeitschwankungen zur Folge. Um dem entgegenzuwirken, sind die bestehenden Behinderungen im Straßenraum soweit wie möglich durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen abzubauen.

Anforderungen an den Service

Einen weiteren Aufgabenschwerpunkt sieht die Stadt Dormagen in der Verbesserung der Fahrgastinformation. Durch einheitlich aufgebaute und verständliche Fahrpläne und Tarifinformationen werden der Bevölkerung bzw. den Fahrgästen die angebotenen Möglichkeiten und Qualitäten des Stadtbus Dormagen und des übrigen ÖPNV zugänglich gemacht. Fehlende Fahrplanaushänge und Tarifinformationen müssen innerhalb von 24 Stunden nach Bekanntwerden des Mangels ersetzt werden.

Bei Verspätungen von mehr als 5 Minuten muss der Fahrgast über die Ursache informiert und ggf. auf Ausweichverbindungen hingewiesen werden. Dazu können z.B. an besonders bedeutenden Haltestellen dynamische Abfahrtsinformationen dienen oder ein schneller Informationszugang über Mobiltelefone.

Des Weiteren muss die Erreichbarkeit des konzessionierten Verkehrsunternehmens gewährleistet sein, um Fahrplan- und Tarifauskünfte zu erhalten und etwaige Beschädigungen und Mängel melden zu können. Im Falle einer Beschwerde darf die Bearbeitungszeit eine Woche nicht überschreiten. Zumindest muss innerhalb dieser Zeit eine qualifizierte Eingangsbestätigung erfolgen, in der ein konkreter Termin für die Antwort genannt wird.

In einem modernen Dienstleistungsunternehmen hat der Kunde Anspruch auf Freundlichkeit und Kompetenz der Mitarbeiter. Es gehört zu den Grundanforderungen an die Angestellten, in jeder Situation ruhig und höflich zu reagieren.

Das Personal muss Schulungen zu Beförderungs- und Tarifbestimmungen sowie zum Notfallmanagement erhalten und gute Kenntnisse des Liniennetzes aufweisen. Die Schulungen müssen regelmäßig erfolgen sowie bei – aus Kundensicht – maßgeblichen Änderungen. Ein einheitliches Erscheinungsbild der Mitarbeiter steigert den Wiedererkennungswert und die Akzeptanz bei den Fahrgästen.

Die Sicherheit an Haltestellen des Stadtbus Dormagen und in den Fahrzeugen, die im Stadtbusverkehr Dormagen eingesetzt werden, muss jederzeit gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Eine gute Einsehbarkeit und eine ausreichende

Beleuchtung der Haltestellen sollen dem Fahrgast ein Sicherheitsgefühl vermitteln. Sofern im Einzelfall angezeigt, ist der Haltestellenbereich mittels Überwachungskameras im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen abzusichern. In den Fahrzeugen soll jederzeit Kontakt mit dem Fahrpersonal aufgenommen werden können. Das Personal muss technisch in der Lage sein, in Notfallsituationen die notwendigen Maßnahmen schnell zu ergreifen.

3 Bestandsanalyse

3.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Dormagen (Mittelzentrum) liegt im Südosten des Rhein-Kreises Neuss in unmittelbarer Nachbarschaft der Stadt Neuss (Mittelzentrum), der Landeshauptstadt Düsseldorf (Oberzentrum) sowie der Stadt Köln (Oberzentrum). Das Stadtgebiet Dormagen umfasst eine Fläche von etwa 85 km² mit einer Ausdehnung von 13,1 km in Ost-West- und 13,0 km in Nord-Süd-Richtung. In der Stadt Dormagen waren am 31.10.2015 insgesamt 64.412 Personen gemeldet, die sich auf 16 Stadtteile verteilen (vgl. Bild 3-1).

Stadtteil	Einwohner
Delhoven / Knechtsteden	3.722
Delrath	4.035
Dormagen-Mitte	5.670
Dormagen-Nord	3.545
Gohr / Broich	2.236
Hackenbroich / Hackhausen	8.764
Horrem	8.388
Nievenheim / Ückerath	9.636
Rheinfeld	5.450
Strabag	2.865
Stürzelberg / St. Peter	4.684
Zons	5.417
Stadt Dormagen	64.412

Bild 3-1: Einwohner mit Hauptwohnsitz in der Stadt Dormagen zum 31.10.2015 (Quelle: Angaben der Stadtbus Dormagen GmbH)

IT.NRW erwartet für die Stadt Dormagen bis zum Jahr 2025 keine gravierenden Veränderungen der Einwohner.

3.2 ÖPNV-Angebot

Dormagen ist über den Bahnhof Dormagen und die S-Bahnhöfe Nievenheim und Dormagen Chempark an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und damit unmittelbar an die Oberzentren Düsseldorf und Köln sowie an die Stadt Neuss angebunden (S11, RE7, RE6). Neben den SPNV-Linien wird Dormagen über 4 regionale Buslinien mit den benachbarten Städten Grevenbroich und Neuss sowie mit der Gemeinde Rommerskirchen verbunden. An Werktagen

(Montag – Freitag) verkehren diese Regionalbuslinien mindestens im 60-Minuten-Takt (Ausnahme: Linie 873).

Grundlage der Bestandsaufnahme des ÖPNV-Leistungsangebots in Dormagen ist der Fahrplan der SDG, gültig ab 11.12.2017, mit insgesamt 7 Stadtbuslinien, 2 WochenendExpress-Linien, 3 NachtExpress-Linien und 4 ALT-Linien (vgl. Bild 3-2). Hinzu kommen 2 Schülerlinien. Im Jahr 2015 umfasste das Streckennetz der 7 Stadtbuslinien der SDG 258,1 km mit insgesamt 120 Haltestellen.

Die Stadtbuslinien erschließen alle Stadtteile Dormagens und verbinden diese montags bis freitags in der Regel im 30-Minuten-Takt mit dem Zentrum (Marktplatz). Die Stadtteile Gohr/Broich und Straberg werden einmal stündlich bedient, in Delhoven mit Knechtsteden wird die zweite Fahrt pro Stunde mit einer Regionalbuslinie erbracht.

Die Schülerlinien verkehren mit wenigen Fahrten zur Schulzeit. Die Stadtbuslinien werden zum Teil um einige Schülerfahrten verstärkt.

In Anlage 7 sind sämtliche in Dormagen verkehrende Stadtbuslinien in Form von Liniensteckbriefen einzeln aufgeführt und anhand von Angaben zu Betriebszeit und Bedienungshäufigkeit (Takt), differenziert nach Tagesarten (Montag – Freitag, Samstag, Sonntag) und nach Tageszeiten beschrieben. Die Liniensteckbriefe beschreiben den Mindeststandard.

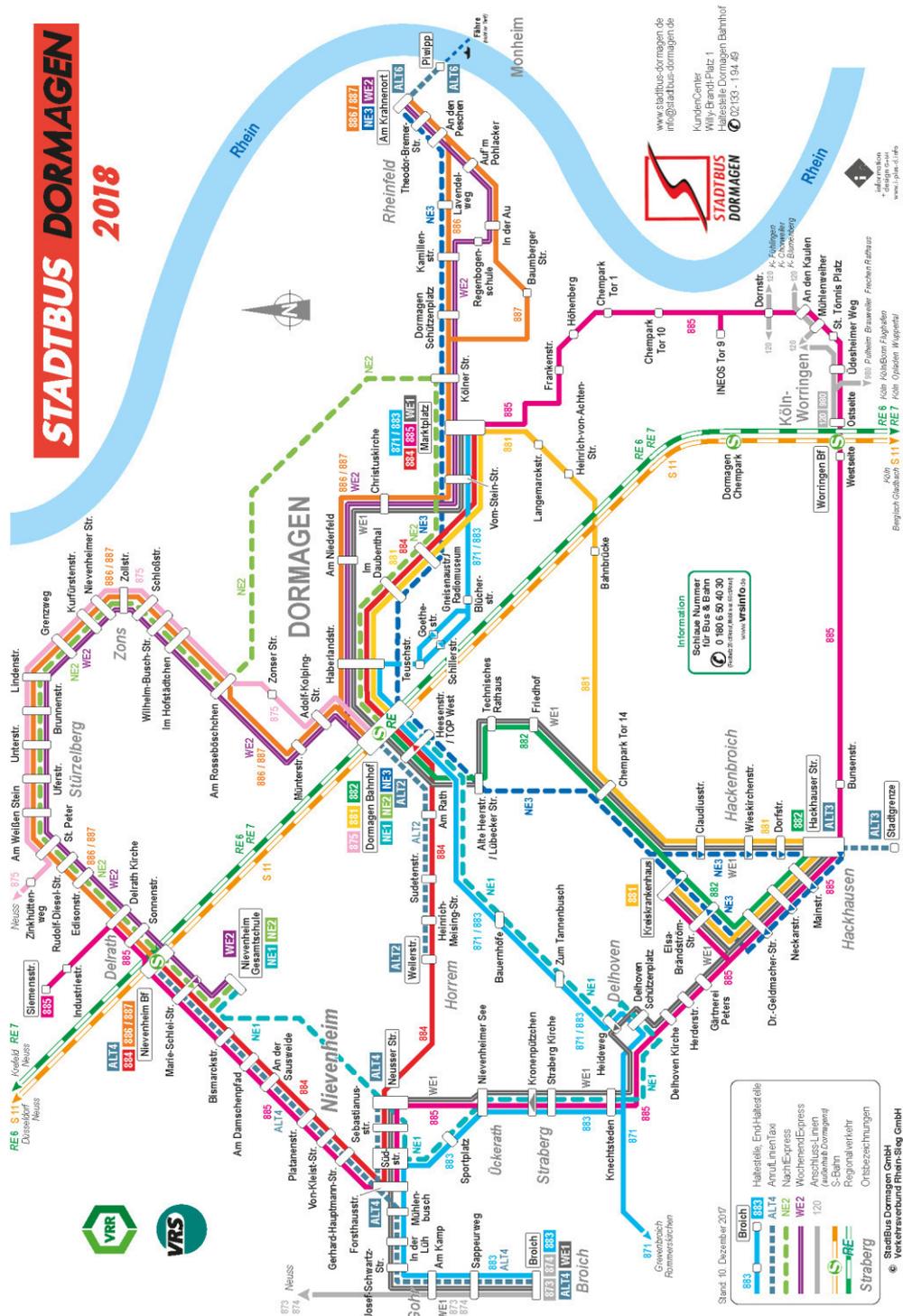


Bild 3-2: Stadtbus- und Regionalbuslinien sowie AnrufLinienTaxis im Stadtgebiet Dormagen (Bezug: Fahrplan 2018)

4 Angebotsbeschreibung und mögliche Maßnahmen

4.1 Angebotsbeschreibung

Aufgrund der Plafonierung des Defizitausgleichs ist eine konsequente Orientierung des Liniennetzes an der Nachfrage bzw. an Nachfragepotentialen notwendig. Dabei sollte die Struktur des Liniennetzes, sofern keine betrieblichen Gründe dagegenstehen, weiterhin durch Vermeidung von Schleifen und alternierenden Linienführungen möglichst einfach gehalten werden.

Das Liniennetz ist weiterhin auf Dormagen Bahnhof und auf den Marktplatz auszurichten. Diese beiden zentralen Punkte der Stadt Dormagen müssen von den Stadtteilen aus ohne Umsteigen erreichbar sein.

Auf allen Stadtbusachsen – besonders aber auf nachfragestarken Achsen – besteht das Ziel, eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit zu erreichen. Dazu ist es notwendig, Behinderungen für den Stadtbusverkehr, die durch Vorfahrtsregelungen bzw. ruhenden Verkehr entstehen, zu vermeiden. Maßnahmen zur Busbeschleunigung wie z.B. Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen tragen zusätzlich zur Verkürzung der Beförderungszeit bei.

Aufgrund der notwendigen Ausrichtung des Liniennetzes auf Nachfragepotentiale können in nachfrageschwachen Räumen oder zu nachfrageschwachen Zeiten Linienbedarfsverkehre (ALT-Verkehr), NachtExpress-Verkehre oder WochenendExpress-Verkehre verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich geboten sein.

Entsprechend Kap. 2.3 ist folgende Flächenabdeckung sicherzustellen: Von jeder Wohnung bzw. jedem Arbeitsplatz im Stadtgebiet Dormagen aus muss sich im Umkreis von maximal 500 m (Luftlinie), im Idealfall 300 m (Luftlinie) eine Haltestelle befinden. Ausnahmen sind in weniger dicht besiedelten Stadtteilen, in Bereichen geringer Fahrgastnachfrage und bei fehlender Infrastruktur möglich.

Neben Dormagen Bahnhof und der Haltestelle Marktplatz sind folgende Bereiche im Stadtgebiet als wichtige ÖPNV-Ziele zu betrachten:

- Weiterführende Schulen
 - Bettina-von-Arnim-Gymnasium
 - Leibniz-Gymnasium
 - Norbert-Gymnasium Knechtsteden

- Bertha-von-Suttner-Gesamtschule
- Städtische Realschule am Sportpark
- Städtische Realschule Dormagen-Hackenbroich
- Sekundarschule Dormagen
- Hermann-Gmeiner-Schule/UNESCO-Projekt-Schule
- Berufsbildungszentrum Dormagen – Berufskolleg des Rhein-Kreises Neuss,
- Versorgungseinrichtung
 - Gewerbegebiet TOP West,
- Freizeiteinrichtungen
 - Historische Altstadt Zons
 - Tierpark Tannenbusch.

Diese Bereiche müssen über eine gute Anbindung (möglichst Direktverbindungen nach Dormagen Bahnhof und Marktplatz) und eine hohe Taktfrequenz verfügen.

Für den Stadtbus Dormagen sind Taktverkehre vorzusehen. Die Betriebszeiten des Stadtbusverkehrs ergeben sich aus Bild 4-1.

Betriebszeit	Montag – Freitag		Samstag	Sonn- und Feiertag
Hauptverkehrszeit (HVZ)	7:00-8:30	13:00-18:00	-	-
Normalverkehrszeit (NVZ)	8:30-13:00	18:00-20:00	8:30-15:00	-
Schwachverkehrszeit (SVZ)	vor 7:00	nach 20:00	vor 8:30 / nach 15:00	ganztäglich

Bild 4-1: Betriebszeiten im Stadtbusverkehr Dormagen
(Quelle: Angaben der Stadtbus Dormagen GmbH)

Das gesamte Leistungsangebot des Stadtbusses Dormagen muss mindestens rd. 1.200.000 Nutzwagenkilometer pro Jahr betragen, zzgl. Schülerlinienverkehr.

Für die Stadtbuslinien ist in der Hauptverkehrs- und Normalverkehrszeit mindestens ein 30-Minuten-Takt vorzuhalten. Ausnahmen für die Linien 883 und 885 sind zulässig. In der Schwachverkehrszeit ist im Stadtbusnetz ein 60-Minuten-Takt vorzuhalten.

Für die definierten Hauptziele sind möglichst kurze Beförderungszeiten in die Innenstadt (Marktplatz) bzw. Bahnhof Dormagen zu realisieren.

Zur Bewältigung von Verkehrsspitzen z.B. durch die Schülerbeförderung im Linienverkehr sind bei Bedarf Zusatzfahrten in Ergänzung der Linientakte einzurichten. Diese Zusatzfahrten (E-Wagen) können flexibel auf Änderungen der Schulzeiten reagieren.

Anschlüsse

Das Stadtbussystem übernimmt im Stadtgebiet Dormagen die Versorgung mit Nahverkehrsleistungen. Folglich sind die Anschlüsse der Stadtbusse untereinander und mit dem SPNV zu priorisieren.

Bei Anschlusssituationen außerhalb der Innenstadt ist auf kurze Übergangswege und Übergangszeiten zu achten. Hierfür eignen sich besonders die Haltestellen

- Dormagen Bahnhof
- Nievenheim Bahnhof
- Worringen Bahnhof
- Knechtsteden.

Die Übergangs- bzw. Wartezeit darf im Rahmen von Anschlüssen 10 bis maximal 15 Minuten betragen (vgl. Bild 2-5). Der Fokus ist auf die Gewährleistung der momentan stark nachgefragten Verbindungen zu legen. Dabei ist eine möglichst große Anzahl von Anschlüssen sicherzustellen.

Tarif

Der Verbundtarif der Verkehrsverbünde Rhein-Ruhr (VRR) und Rhein-Sieg (VRS), einschließlich der Übergangstarife, insbesondere die Struktur und Fortentwicklung der gemeinsamen Beförderungsentgelte, die Beförderungsbedingungen und die Einnahmenaufteilungssystematik von VRR und VRS sind zwingend anzuwenden.

Vertrieb

Ein zentral gelegenes Kunden-/Servicecenter muss vorgehalten werden. Eine möglichst gute Abdeckung des Stadtgebietes durch Vorverkaufsstellen in 6 Stadtteilen (Dormagen-Mitte, Hackenbroich, Horrem, Nievenheim, Ückerath, Zons) muss gewährleistet sein.

4.2 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs

Bei demografischen und städtebaulichen Entwicklungen sowie bei Änderungen im SPNV muss das Angebot im Stadtverkehr Dormagen überprüft und ggf. angepasst werden. Im Stadtgebiet Dormagen werden gegenwärtig 4 Neubaugebiete geplant bzw. bereits entwickelt. Aktuell sind jedoch weder deren detaillierte Ausgestaltung noch der jeweilige Zeitpunkt der Fertigstellung zuverlässig bekannt. In diesem Nahverkehrskonzept wird daher darauf verzichtet, fertige Maßnahmenkonzepte vorzulegen. Maßnahmenkonzepte sollen erst erstellt werden, wenn die Fertigstellung absehbar ist und Änderungen im ÖPNV somit geboten sind.

Bei der Maßnahmenplanung müssen die Qualitätsziele gemäß Kap. 2.3 beachtet werden.

4.3 Maßnahmen zur Verbesserung von Infrastruktur und Barrierefreiheit

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur betreffen die

- Haltestellenausstattung
- ÖPNV-Beschleunigung
- Fahrzeugausrüstung
- Barrierefreiheit.

Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung sowie zur ÖPNV-Beschleunigung obliegen der Stadt Dormagen. Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugausrüstung erfolgen ebenfalls nach Vorgabe der Stadt Dormagen. Grundlage sämtlicher Verbesserungsmaßnahmen sind die Qualitätsziele Infrastruktur und Betrieb in Kap. 2.3.

Haltestellenausstattung

Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung sowie zur ÖPNV-Beschleunigung gehen in der Regel auf eine Initiative der Stadt Dormagen zurück. Dabei werden die Qualitätsziele Infrastruktur (hier Ausstattungsstandards von Haltestellen gemäß Bild 2-6) beachtet. Davon unberührt bleibt die Baulastträgerschaft. Sofern es sich um verkehrlich notwendige und gesetzlich

vorgeschriebene Ausstattungsmerkmale handelt (z.B. Haltestellenschild oder Aushangfahrplan) ist dies Pflichtaufgabe der Verkehrsunternehmen.

ÖPNV-Beschleunigung

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV sind erforderlich, um die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes weiter zu erhöhen und die Betriebswirtschaftlichkeit zu verbessern. Bei der Maßnahmenplanung müssen die Qualitätsziele gemäß Kap. 2.3 (hier Qualitätsziele Betrieb) beachtet werden. Besonders bedeutsame Nahverkehrsstrecken mit hohem Fahrgastaufkommen und durch Fahrgastbeschwerden wiederholt bekannte Problempunkte sollen vorrangig behandelt werden.

Fahrzeugausrüstung

Die Verbesserung der Fahrzeugausrüstung erfolgt weiterhin konsequent im Rahmen von Zusatz- oder Ersatzbeschaffungen. Dabei werden die Qualitätsziele Infrastruktur (hier Fahrzeugausrüstung gemäß Bild 2-7) beachtet.

Barrierefreiheit

Die konsequente Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen ist eine permanente Aufgabe und selbstverständlicher Bestandteil jeder Infrastrukturmaßnahme. Insbesondere geht es dabei um den niveaufreien (stufenlosen) Zugang zu Haltestellen, z. B. durch Rampen, sowie um den niveaufreien Ein-/Ausstieg durch Anhebung der Bordsteinhöhe auf mindestens 16 cm bzw. 18 cm.

5 Leistungen des Stadtverkehr Dormagen

Die Stadt Dormagen hat zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge die Stadtbus Dormagen GmbH (SDG) mit der Durchführung des Stadtbusverkehrs sowie der ALT-Verkehre im Gebiet der Stadt Dormagen betraut. Der Betrauungsbeschluss verpflichtet die SDG, die ihr genehmigten Linienverkehre unter Beachtung der Anforderungen der jeweils gültigen Nahverkehrspläne bzw. Nahverkehrskonzepte zu erbringen. Damit hat die Stadt Dormagen im öffentlichen Verkehrsinteresse den Stadtbusverkehr auf ihrem Gebiet durch die Betrauung sichergestellt.

Das der SDG im Rahmen der Betrauung übertragene Liniennetz „Stadtverkehr Dormagen“ umfasst die in Anlage 7 aufgeführten Linien. Die jährliche Betriebsleistung (ohne Betriebsfahrten) dieses Liniennetzes beläuft sich auf rd. 1,3 Mio. Kilometer im Jahr. Veränderungen der Betriebsleistung, die sich beispielsweise aus dem Maßnahmenprogramm des Nahverkehrskonzepts oder aus betrieblichen Optimierungen ergeben, sind in bestimmten Grenzen möglich.

Die Linien im Hoheitsgebiet der Stadt Dormagen wurden bislang im Rahmen von einzelnen Liniengenehmigungen der SDG erteilt. Die Linien des bestehenden Liniennetzes „Stadtverkehr Dormagen“ treten allerdings aktuell und auch in Zukunft unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsintegration in einem einheitlichen Marktauftritt als System auf, welches folgende Merkmale aufweist:

- Einheitliches Taktangebot im 30- oder 60-Minuten-Takt.
- Umsteigebeziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten an zahlreichen Haltestellen im Stadtgebiet (insbesondere an den Haltestellen Dormagen Bahnhof und Marktplatz).
- Relevante und aufkommensstarke Nachfragestrukturen zwischen den verschiedenen Stadtteilen und Einzelzielen sowie zur Haltestelle Marktplatz und zu den Bahnhöfen.
- Die Umläufe der Fahrzeuge können aufgrund der Verflechtungen des Stadtbusnetzes sinnvoll miteinander verknüpft werden, so dass eine Optimierung des notwendigen Fahrzeugeinsatzes und der bereitzustellenden Reservekapazitäten zu erzielen ist und somit der Zuschussbedarf minimiert wird (Synergieeffekte bei der Planung der Betriebsreserve).

- Aufgrund des integrierten Angebots im Stadtbusverkehr ist ein einheitliches Kommunikationssystem (RBL, Betriebsfunk) zur Anschlusssicherung etc. unabdingbar.
- Die Ausdehnung des Bedienungsgebiets entspricht weitgehend dem Stadtgebiet Dormagen, so dass lange Ein- und Ausrückzeiten und die damit verbundenen Leerleistungen zu einem Betriebshofstandort vermieden werden.
- Bedarfsgesteuerte Verkehre (ALT) ergänzen das Stadtbussystem und sind somit verkehrlich und tariflich eng mit diesem verflochten.

Für die Zwecke der Erreichung der Ziele in § 8 PBefG, insbesondere der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen will die Stadt Dormagen sicherstellen, dass in Zukunft Linien nur noch entsprechend den wirtschaftlichen, administrativen und qualitativen Zielsetzungen dieses Nahverkehrskonzepts genehmigt werden.

Deshalb sollen die bestehenden Linien des „Stadtverkehrs Dormagen“ ab dem 01.07.2019 als Gesamtleistung im Sinne §8a Abs. 2 Satz 4 PBefG genehmigt werden, um die wirtschaftlichen Risiken für das Verkehrsangebot zu minimieren und die planerischen Ziele des vorliegenden Nahverkehrskonzepts zu optimieren. Die Genehmigung der Linien des bestehenden Liniennetzes „Stadtverkehr Dormagen“ darf zukünftig nur noch entsprechend der folgenden Kriterien als Gesamtleistung erfolgen:

- Beachtung enger verkehrlicher Verflechtungen von Linien

Die Betrachtung als Gesamtnetz sichert die flächendeckende Raumerschließung ab, stärkt die integrierte Verkehrsbedienung und erhält den funktionalen Zusammenhang von Netzsystemen (z.B. Stadtbusverkehr). Damit wird gleichzeitig gewährleistet, dass das Verkehrsangebot im Bedarfsfall wesentlich effektiver weiterentwickelt werden kann als bei einem Betrieb durch mehrere unabhängig voneinander agierende Unternehmen.

- Gewährleistung einer betrieblich optimalen Verkehrsbedienung

Die Betrachtung als Gesamtnetz berücksichtigt betriebliche Kriterien, um Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung zu nutzen. Maßgebend sind dabei der räumliche Zuschnitt, der Leistungsumfang und die Ausrichtung des Gesamtnetzes auf die Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen. Historische Zusammenhänge sind allgemein kein ausreichendes Kriterium für eine Vergabe als Gesamtnetz.

Wird der städtische ÖPNV nur von einem einzigen Betreiber bedient, muss nur eine Leitstelle vorgehalten werden. Diese kann die Belange des Verkehrsunternehmens abdecken und im Störfall eine integrierte und abgestimmte Vorgehensweise für alle Linien entwickeln. Deutlich vereinfacht wird auch die Anschlusssicherung zwischen den Linien. Die Sicherstellung eines Anschlusses kann zentral durch die Leitstelle geschehen. Eine Abstimmung mehrerer Verkehrsunternehmen ist nicht erforderlich.

Schließlich stellt die Vergabe als Gesamtleistung sicher, dass die qualitativen Vorgaben des vorliegenden Nahverkehrskonzepts auch tatsächlich bei sämtlichen Verkehrsleistungen im Hoheitsgebiet der Stadt Dormagen eingehalten werden und nicht einzelne Linien aus wirtschaftlichen Gründen zu geringeren Standards bedient werden.

Ein einziger Betreiber aller Dormagener Linien hat zusätzlich den Vorteil, dass dieses Verkehrsunternehmen für die Kundenkommunikation zuständig ist, z.B. bei Fragen zum Leistungsangebot, Baustellen oder Störungen. Für den Fahrgast ist damit sofort deutlich, bei welchem Verkehrsunternehmen er nach Hinweisen und möglichen Ersatzfahrplänen suchen muss.

- Nutzung des wirtschaftlichen Querausgleichs zwischen Linien

Die Ertragskraft der einzelnen Dormagener Stadtbuslinien ist sehr heterogen. Die Ertragskraft (€/Wg.km) ertragsstarker Linien liegt z.T. um mehr als 100% über der Ertragskraft ertragsschwacher Linien. Werden Wochenend-Express - und NachtExpress-Linien mit einbezogen, sind die Unterschiede noch weitaus größer.

Die Betrachtung als Gesamtleistung kann ertragsstarke und ertragsschwache Linien wirtschaftlich effektiv miteinander kombinieren, um den Rückzug der Verkehrsunternehmen auf einzelne besonders ertragsstarke Linien („Rosinenpickerei“) zu verhindern. Das Zusammenfassen wirtschaftlich guter und weniger guter Linien bedeutet, dass der Gewinn aus der „guten“ Linie zur Finanzierung des Bedienungsangebotes der „weniger guten“ Linie verwendet werden soll (wirtschaftlicher Querausgleich), was gemäß der Gesetzesbegründung des § 9 Abs. 2 PBefG Ziel sein sollte.

Um Fahrzeuge, die zur Bedienung des Tagesnetzes notwendig sind, besser auszulasten, sind Stadtbuslinien, die NachtExpress-Linien und die WochenendExpress-Linien Teil des Gesamtnetzes Stadtverkehr Dormagen.

Durch die Betrachtung des Stadtverkehrs Dormagen als Gesamtleistung können einzelne Linien, deren Genehmigungen zur Verlängerung anstehen,

künftig nicht mehr isoliert von den anderen Linien des Bündels behandelt werden, sondern nur als integraler Bestandteil des Stadtverkehrs Dormagen.

- Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Um das Gesamtnetz entsprechend dieser Vorgaben umsetzen zu können, sollen zudem die Laufzeiten der Liniengenehmigung auf den Stichtag 30.06.2019 harmonisiert werden. Die Liniengenehmigungen, welche vor diesem Datum enden, sollen entsprechend maximal nur bis zum 30.06.2019 wieder erteilt werden.

Mit Blick auf diejenigen Genehmigungen, die über diesen Zeitpunkt hinauslaufen, hat sich die SDG bereit erklärt, alle genehmigungsrechtlich erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um eine Einbeziehung auch dieser Linien in die geplante Harmonisierung zu ermöglichen.

Sollte für die Dormagener Linien kein Gesamtnetz gebildet werden, hätte dies die folgenden negativen Folgen:

- Für Fahrgäste:

- Häufig ist nicht klar, welches Verkehrsunternehmen welche Linien bedient und daher als Ansprechpartner dient.
- Die Anschlusssicherung wird erschwert.
- Wichtige Durchbindungen von Linien können wegfallen.

- Für den Aufgabenträger

- Zur Reduzierung des Betriebsaufwandes und damit des Zuschussbedarfs werden Linien verknüpft. Ein solches Vorgehen ist dann besonders effektiv, wenn möglichst viele Linien untereinander verknüpft werden können.
- Ertragsschwache Linien können nicht durch die Erträge ertragsstarker Linien ausgeglichen werden. Dies bedeutet, dass der Aufgabenträger ertragsschwache Linien bezuschussen muss, ohne von den ertragsstarken Linien zu profitieren.

- Für die Verkehrsunternehmen

- Ein flexibler Fahrzeug- und Personaleinsatz zwischen den Linien ist nicht möglich.

Welche Linien dem Gesamtnetz Stadtverkehr Dormagen zuzurechnen sind, kann den Liniensteckbriefen in Anlage 7 entnommen werden.

6 Finanzierungplanung

Das vorliegende Nahverkehrskonzept definiert die ausreichende Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Dormagen gemäß § 8 (3) PBefG und beschreibt damit das öffentliche Verkehrsinteresse gemäß § 13 (2) PBefG.

Soweit der im Nahverkehrskonzept definierte Bedarf an Verkehrsdiensten, den die Stadt Dormagen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für erforderlich erachtet, nicht auf eigenwirtschaftlicher Basis erbracht wird, bestellt und finanziert die Stadt Dormagen das erforderliche Verkehrsangebot im Wege der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages. Dabei wird über den VRR in Anwendung der VRR-eigenen Finanzierungsrichtlinien 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 unternehmen würde.

Für die Finanzierung des ÖPNV hat der Zweckverband VRR ein funktionsbezogenes System bzw. das sog. Bausteinmodell entwickelt, das wie folgt gegliedert ist:

- **Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung**
Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen.
- **Baustein 2: Verbund- bzw. Aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben**
Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund bzw. Aufgabenträgervorgaben nicht hätte, sowie alle mit Mehreinnahmen saldierte Kosten aus der Erfüllung von Vorgaben der Aufgabenträger, des Zweckverbandes VRR und der Verbundvertragswerke.
- **Baustein 3: Verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards**
Verbund- oder aufgabenträgerbezogene Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgaben hinaus entstehen, z. B. für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw. einschließlich der Mehrkosten für die Vorhaltung.

- Baustein 4: Verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich

Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund bedingt sind oder durch Vorgaben des Aufgabenträgers im Betriebsbereich entstehen und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten und Erlösstruktur haben. Diese untergliedern sich in

- Aufgabenträger- und verbundseitige Vorgaben zur Durchführung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (Aufgabenträger-/ Verbundvorgaben),
- Sozialpolitische Verpflichtungen (Kostenvorgaben, beschäftigungspolitische Mehrkosten) des ÖSPV im Betriebsbereich (andere wirtschaftliche Nachteile),
- Sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (Aufgabenträger- bzw. Verbundvorgaben) gemäß individuellem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.

Über einen Ergebnisabführungsvertrag SVGD/SDG ist die Finanzierung des StadtBusverkehrs in seiner Gesamtheit sichergestellt.

7 Anlage: Liniensteckbriefe

Linie 881	Dormagen Bf - Marktplatz - Hackenbroich - Kreiskrankenhaus							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.30 - 20.00 Uhr			ca. 6.30 - 15.00 Uhr			-	
Takt	5-18 Uhr	18-20 Uhr	20-5 Uhr	6-15 Uhr	15-23 Uhr	23-6 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	30	30	-	30	-	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardlinienbus			Standardlinienbus			-	
Betriebsleistung	ca. 86.500 Wg.km/Jahr			ca. 10.550 Wg.km/Jahr			-	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Dormagen Bf							
Bus	Dormagen Bf							
	Marktplatz							
Bemerkung								
Als/Weiter als Linie 884 aus/in Richtung Nievenheim/Horrem								
Als/Weiter als Linie 882 aus/in Richtung Top West/Dormagen Bf								
Weitere Fahrten siehe Linien WE1 und NE1/NE2								

Anlage 7.1: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 881

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie 882	Dormagen Bf - Top West - Kreiskrankenhaus - Hackenbroich							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.30 - 20.30 Uhr			ca. 6.30 - 15.30 Uhr			-	
Takt	5-18 Uhr	18-20 Uhr	20-5 Uhr	6-15 Uhr	15-23 Uhr	23-6 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	30	30	-	30	-	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardlinienbus			Standardlinienbus			-	
Betriebsleistung	ca. 99.770 Wg.km/Jahr			ca. 12.510 Wg.km/Jahr			-	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Dormagen Bf							
Bus	Dormagen Bf							
Bemerkung								
Als/Weiter als Linie 881 aus/in Richtung Marktplatz Weitere Fahrten siehe Linien WE1 und NE1								

Anlage 7.2: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 882

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie 883	Marktplatz – Dormagen Bf – Delhoven – Straberg – Nievenheim – Gohr – Broich							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 6.00 - 21.00 Uhr ^{a)}			ca. 7.00 - 16.00 Uhr ^{a)}			-	
Takt	6-18 Uhr	18-21 Uhr	21-6 Uhr	7-16 Uhr	16-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	60	60	-	60	-	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardlinienbus			Standardlinienbus			-	
Betriebsleistung	ca. 139.800 Wg.km/Jahr			ca. 16.970 Wg.km/Jahr			-	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Dormagen Bf							
Bus	Dormagen Bf							
	Marktplatz							
Bemerkung								
^{a)} Richtung Marktplatz: Betriebsschluss ca. 1 Stunde früher Zusätzlich eine Fahrt um 5.40 Uhr im Abschnitt Straberg Kirche - Dormagen Bf als ALT Als/Weiter als Linie 885 aus/in Richtung CHEMPARK/Worringen Weitere Fahrten siehe Linien WE1 und NE1/NE2								

Anlage 7.3: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 883

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie 884	Marktplatz - Dormagen Bf - Horrem - Nievenheim Bf							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.30 - 20.30 Uhr			ca. 6.30 - 15.30 Uhr			-	
Takt	5-18 Uhr	18-20 Uhr	20-5 Uhr	6-15 Uhr	15-23 Uhr	23-6 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	30	30	-	30	-	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardlinienbus			Standardlinienbus			-	
Betriebsleistung	ca. 174.300 Wg.km/Jahr			ca. 21.140 Wg.km/Jahr			-	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Dormagen Bf							
	Nievenheim Bf							
Bus	Dormagen Bf							
	Nievenheim Bf							
	Marktplatz							
Bemerkung								
Als/Weiter als Linie 886/887 aus/in Richtung Dormagen/Zons/Stürzelberg/Delrath Weitere Fahrten siehe Linien ALT2, ALT4 und NE1/NE2								

Anlage 7.4: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 884

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie 885	Marktplatz - Worringen Bf - Kreiskrankenhaus - Delhoven - Straberg - Nievenheim Bf - Delrath							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 6.00 - 20.30 Uhr			ca. 7.30 - 15.30 Uhr			-	
Takt	6-18 Uhr	18-20 Uhr	20-6 Uhr	7-15 Uhr	15-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	60	60	-	60	-	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardlinienbus			Standardlinienbus			-	
Betriebsleistung	ca. 221.570 Wg.km/Jahr			ca. 23.790 Wg.km/Jahr			-	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Nievenheim Bf							
	Köln-Worringen Bf							
Bus	Nievenheim Bf							
	Köln-Worringen Bf							
	Marktplatz							
Bemerkung								

Anlage 7.5: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 885

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie 886	Rheinfeld – Marktplatz – Dormagen Bf – Zons – Stürzelberg – Delrath – Nievenheim Bf							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.30 - 20.30 Uhr			ca. 6.30 - 15.30 Uhr			-	
Takt	5-18 Uhr	18-20 Uhr	20-5 Uhr	6-15 Uhr	15-23 Uhr	23-6 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	60	60	-	60	-	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardlinienbus			Standardlinienbus			-	
Betriebsleistung	ca. 116.200 Wg.km/Jahr			ca. 14.500 Wg.km/Jahr			-	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Dormagen Bf							
	Nievenheim Bf							
Bus	Dormagen Bf							
	Nievenheim Bf							
	Marktplatz							
Bemerkung								
Weitere Fahrten siehe WE2, ALT5 und NE2								

Anlage 7.6: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 886

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie 887	Rheinfeld – Marktplatz – Dormagen Bf – Zons – Stürzelberg – Delrath – Nievenheim Bf							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 6.00 - 21.00 Uhr			ca. 7.00 - 16.00 Uhr			-	
Takt	6-18 Uhr	18-21 Uhr	21-6 Uhr	7-16 Uhr	16-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	60	60	-	60	-	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardlinienbus			Standardlinienbus			-	
Betriebsleistung	ca. 118.410 Wg.km/Jahr			ca. 14.440 Wg.km/Jahr			-	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Dormagen Bf							
	Nievenheim Bf							
Bus	Dormagen Bf							
	Nievenheim Bf							
	Marktplatz							
Bemerkung								
Als/Weiter als Linie 884 aus Richtung Marktplatz/Dormagen Bf/Nievenheim / in Richtung Nievenheim/Dormagen Bf/Marktplatz Weitere Fahrten siehe WE2, ALT5 und NE2								

Anlage 7.7: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie 887

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie WE1	Marktplatz - Dormagen Bf - Hackenbroich - Delhoven - Straberg - Nievenheim - Gohr - Broich							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Wochenendbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	-			ca. 15.00 - 20.00 Uhr ^{a)}			ca. 9.30 - 21.00 Uhr ^{b)}	
Takt	6-18 Uhr	18-0 Uhr	0-6 Uhr	7-15 Uhr	15-20 Uhr	20-7 Uhr	9-21 Uhr	21-9 Uhr
	-	-	-	-	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	-			Standardlinienbus			Standardlinienbus	
Betriebsleistung	-			ca. 13.720 Wg.km/Jahr			ca. 38.210 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Dormagen Bf							
Bus	Dormagen Bf							
	Marktplatz							
Bemerkung								
^{a)} Betriebsbeginn/-schluss in Richtung Marktplatz ca. 1 Stunde später ^{b)} Betriebsabschluss in Richtung Marktplatz ca. 1 Stunde früher An Haltestelle Dormagen Bf Anschluss von/an Linie WE2 aus Richtung Delrath/Stürzelberg/Zons / in Richtung Zons/Stürzelberg/Delrath Weitere Fahrten siehe Linien NE1/NE2								

Anlage 7.8: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie WE1

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie WE2	Rheinfeld - Marktplatz - Dormagen Bf - Zons - Stürzelberg - Delrath - Nievenheim Bf - Nievenheim Gesamtschule							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Wochenendbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	-			ca. 15.30 - 21.30 Uhr			ca. 8.30 - 21.30 Uhr	
Takt	6-18 Uhr	18-0 Uhr	0-6 Uhr	7-15 Uhr	15-20 Uhr	20-7 Uhr	9-21 Uhr	21-9 Uhr
	-	-	-	-	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	-			Standardlinienbus			Standardlinienbus	
Betriebsleistung	-			ca. 13.720 Wg.km/Jahr			ca. 38.210 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Dormagen Bf							
	Nievenheim Bf							
Bus	Dormagen Bf							
	Nievenheim Bf							
	Marktplatz							
Bemerkung								
Weitere Fahrten siehe Linien ALT5 und NE2								

Anlage 7.9: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie WE2

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie NE1	Dormagen Bf – Delhoven – Nievenheim							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 20.30 - 0.30* Uhr			ca. 20.30 - 3.00 Uhr			ca. 20.30 - 0.30* Uhr	
Takt	6-21 Uhr	21-1 Uhr	1-6 Uhr	6-21 Uhr	21-3 Uhr	3-6 Uhr	3-21 Uhr	21-1 Uhr
	-	60	-	-	60	-	-	60
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardlinienbus			Standardlinienbus			Standardlinienbus	
Betriebsleistung	ca. 18.000 Wg.km/Jahr			ca. 4.000 Wg.km/Jahr			ca. 6.000 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Dormagen Bf							
Bus	Dormagen Bf							
	Südstr.							
	Nievenheim Gesamtschule							
Bemerkung								
*) Nächte Freitag/Samstag und vor Feiertagen bis 3.00 Uhr								

Anlage 7.10: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie NE1

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie NE2	Dormagen Bf – Kölner Str. – Zons – Stürzelberg – Delrath – Nievenheim							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 20.30 - 0.30 Uhr			ca. 20.30 - 2.30 Uhr			ca. 20.30 - 2.30 Uhr	
Takt	6-21 Uhr	21-1 Uhr	1-6 Uhr	6-21 Uhr	21-3 Uhr	3-6 Uhr	3-21 Uhr	21-3 Uhr
	-	60	-	-	60	-	-	60
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardlinienbus			Standardlinienbus			Standardlinienbus	
Betriebsleistung	ca. 28.010 Wg.km/Jahr			ca. 8.740 Wg.km/Jahr			ca. 10.590 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Dormagen Bf							
	Nievenheim Bf							
Bus	Dormagen Bf							
	Nievenheim Bf							
Bemerkung								

Anlage 7.11: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie NE2

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie NE3	Rheinfeld, Krahenort – Hackenbroich, Kreiskrankenhaus							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 20.30 - 0.30* Uhr			ca. 20.30 - 3.00 Uhr			ca. 20.30 - 0.30* Uhr	
Takt	6-21 Uhr	21-1 Uhr	1-6 Uhr	6-21 Uhr	21-3 Uhr	3-6 Uhr	3-21 Uhr	21-1 Uhr
	-	60	-	-	60	-	-	60
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardlinienbus			Standardlinienbus			Standardlinienbus	
Betriebsleistung	ca. 25.000 Wg.km/Jahr			ca. 7.500 Wg.km/Jahr			ca. 9.000 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Dormagen Bf							
Bus	Dormagen Bf							
Bemerkung								
*) Nächte Freitag/Samstag und vor Feiertagen bis 3.00 Uhr								

Anlage 7.12: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie NE3

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie ALT2		Dormagen Bf - Horrem						
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Anruflinientaxi							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge	<ul style="list-style-type: none"> ● Dormagen Bhf. ● Heesenstraße Ⓢ ● Am Rath Ⓢ ● Sudetenstraße Ⓢ ● Heinrich Meising Straße ● Weilerstraße 							
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	-			ca. 15.30 - 21.00 Uhr			ca. 8.30 - 21.00 Uhr	
Takt	6-21 Uhr	21-1 Uhr	1-6 Uhr	6-15 Uhr	15-21 Uhr	21-6 Uhr	8-21 Uhr	21-8 Uhr
	-	-	-	-	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Taxi			Taxi			Taxi	
Betriebsleistung	Bedarfsverkehr			Bedarfsverkehr			Bedarfsverkehr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Dormagen Bf							
Bus	Dormagen Bf							
Bemerkung								
Heesenstr./TOP West wird nur in Richtung Dormagen Bf und nur zum Aussteigen bedient								

Anlage 7.13: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie ALT2

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie ALT3	Hackenbroich, Hackhauser Str. - Hackhausen, Stadtgrenze							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Anrufliniertaxi							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	5.30 - 0.30 Uhr ^{a)}			ca. 7.00 - 2.30 Uhr			ca. 9.30 - 0.30 Uhr	
Takt	5-18 Uhr	18-20 Uhr	20-5 Uhr	7-18 Uhr	18-2 Uhr	2-7 Uhr	9-0 Uhr	0-9 Uhr
	30	30 ^{b)}	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Taxi			Taxi			Taxi	
Betriebsleistung	Bedarfsverkehr			Bedarfsverkehr			Bedarfsverkehr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Hackhauser Str.							
Bus	Hackhauser Str.							
Bemerkung								
^{a)} Betriebsbeginn in Richtung Hackhausen, Stadtgrenze ca. 1 Stunde später ^{b)} 19.30-20.30 Uhr nur im 60'-Takt An der Haltestelle Hackhauser Str. bestehen Anschlüsse mit den StadtBus-Linien 881, 882, WE1 und NE1 Bei Anmeldung auch Anschluss mit der StadtBus-Linie 885 Das Ein- und Aussteigen zwischen den Haltestellen ist möglich.								

Anlage 7.14: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie ALT3

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie ALT4	Broich / Neusser Str. – Nievenheim Bf							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Anruflinientaxi							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	20.30 - 1.00* Uhr*			ca. 16.00 - 3.00 Uhr			ca. 9.30 - 1.00* Uhr	
Takt	6-20 Uhr	20-1 Uhr	1-6 Uhr	8-16 Uhr	16-3 Uhr	3-8 Uhr	9-1 Uhr	1-9 Uhr
	-	30	-	-	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Taxi			Taxi			Taxi	
Betriebsleistung	Bedarfsverkehr			Bedarfsverkehr			Bedarfsverkehr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Nievenheim Bf							
Bus	Nievenheim Bf							
	Südstr.							
Bemerkung								
<p>*) Nächte Freitag/Samstag und vor Feiertagen bis 3.00 Uhr Bedienung Abschnitt Mühlenbusch – Broich ab 20.30 Uhr bis Betriebsende im 60'-Takt Bedienung Abschnitt Forsthausstr. – Neusser Str. bis 20.00 Uhr</p>								

Anlage 7.15: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie ALT4

Anlage: Liniensteckbriefe

Linie ALT6	Rheinfeld, Am Krahenort - Piwipp							
Konzession	StadtBus Dormagen GmbH							
Produkt	Anrufliniertaxi							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Linienband / Haltestellenfolge	 Am Krahenort  Piwipp							
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	-			ca. 11.00 - 18.30 Uhr ^{a)}			ca. 10.30 - 17.30 Uhr ^{b)}	
Takt	6-20 Uhr	20-1 Uhr	1-6 Uhr	11-18 Uhr	18-0 Uhr	0-11 Uhr	10-17 Uhr	17-10 Uhr
	-	-	-	30/60 ^{c)}	-	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Taxi			Taxi			Taxi	
Betriebsleistung	Bedarfsverkehr			Bedarfsverkehr			Bedarfsverkehr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV								
Bus	Am Krahenort							
Schiff	Piwipp							
Bemerkung								
^{a)} Betriebsschluss in Richtung Piwipp ca. 1 Stunde früher ^{b)} Betriebszeit beginnt/endet in Richtung Piwipp ca. 1 Stunde früher ^{c)} Ab 15.30 Uhr im 60'-Takt Verkehrt nur von März bis Oktober an den Verkehrstagen des Piwipper Böttchens								

Anlage 7.16: Liniensteckbrief Stadtverkehr Dormagen – Linie ALT6



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

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

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(0241) 53 16 22

52066 Aachen

kru@ivv-aachen.de

www.ivv-aachen.de

Kontakt:

Dr.-Ing. Stephan Krug
