



## ÖPNV IN WESEL

# Der Teufelskreis aus Abbestellungen und Fahrgastverlusten

### Verantwortlichkeiten

- Kreis Wesel => Aufgabenträger für Organisation und Finanzierung des ÖPNV im Kreisgebiet
  - Planung Fahrplanangebot, Marketing, Controlling / Qualität.
  - Erstellung eines Nahverkehrsplanes für das Kreisgebiet
- Stadt Wesel => verantwortlich für die Haltestellen auf Stadtgebiet.
- NIAG und BVR (Busverkehr Rheinland / DB) => durch Kreis Wesel für den Fahrbetrieb und den Ticketvertrieb nach altem EU-Recht betraut
  - Privatwirtschaftlich und eigenwirtschaftlich arbeitende Busunternehmen.
  - NIAG gehört zu 51% dem Rhenus-Konzern, Reste dem Kreis Wesel (43%), Kreis Kleve (3%), sowie den Städten Duisburg (1,26%), Wesel (1,11%) und Moers (0,63%).

### Misstände

- **Der Kreis Wesel als Aufgabenträger**
  - **Der Kreis Wesel erfüllt seine Aufgabenträgerschaft nicht!**
  - Kein eigenes ÖPNV-Leitbild
  - Belange der Kommunen und der Bevölkerung werden nicht berücksichtigt!
  - keine Vermarktung des Angebotes oder gar Sonderaktionen (PPP-Tage, Grav-Inseln)
  - Verzicht auf Controlling / Qualitätsmanagement ist sogar im Nahverkehrsplan schriftlich fixiert => somit sind Pünktlichkeit, Ausfallquoten, Fahrgastzahlen etc. **Betriebsgeheimnisse** und nicht öffentlich zugänglich !
  - Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit bietet keinen Anreiz zu Verbesserungen.
  - Die gleichzeitige Ausrichtung von Vorgaben des Nahverkehrsplanes an die Bedürfnisse der Betreiber BVR und NIAG torpedieren zudem den Anreiz zu höherer Wirtschaftlichkeit => Folge: Das Angebot wird immer schlechter und teurer!
  - Aufgrund der Beteiligungsstruktur des Kreis Wesel an der NIAG verdient der Kreis mit der jetzigen Struktur noch Geld. => Es ist völlig unwahrscheinlich, dass der Kreis Wesel ein Interesse entwickelt, etwas zugunsten eines besseren ÖPNV verändern !
  - ÖPNV sollte als Standortfaktor / Daseinsfürsorge betrachtet werden (Alltagstauglichkeit, Erreichbarkeit)
- **Idee / Vorschlag zu Aufgabenträgerschaft im ÖPNV:**
  - Die Übernahme der Aufgabenträgerschaft gemäß §3 und §4 des ÖPNV-Gesetzes ist möglich !
    - Gilt für Städte ab 20.000 Einwohner.
    - Vergabe oder Eigenbetrieb durch z.B. Stadtwerke o.ä. denkbar bei Leistungen auf eigenem Gebiet (= „kleine“ oder „große“ Aufgabenträgerschaft).
    - Ggf. ist sogar eine gemeinsame Aufgabenträgerschaft mit Hamminkeln oder Voerde möglich.
    - Regionallinien bleiben beim Kreis, müssen aber dann im „Einvernehmen“ mit dem städtischen Aufgabenträger gestaltet werden.
  - Aufgabenträger erhalten eine ÖPNV-Pauschale (§11(2) ÖPNVG)
    - 130 Mio. € landesweit.
    - aufgeteilt nach Verkehrsleistung (90%), Einwohnerzahl (8%) und Fläche (2%).



- **Verkehrsangebot**

- **Positiv:** halbstündlicher Anschluss-Knoten am Bahnhof zur vollen und halben Stunde
- Aber: Nach 19:30 Uhr und am Wochenende ist der städtische ÖPNV weitestgehend nicht mehr nutzbar!
- Durch Einstellung von Linien sind viele Stadtteile dann nicht mehr erreichbar.
- Wer an Rhein/Ruhr nach 18 Uhr Feierabend hat, bekommt in Wesel keinen Bus mehr.
- Die meisten Linien werden nur stündlich/2-stündlich angeboten (Mo-Sa bis 20 Uhr zu wenig).
- Einige Taktungen sind unsinnig (3x Wesel-Moers pro Stunde – innerhalb von vier Minuten!)
- Üblich sind mindestens 30-Min-Takte und die Unterteilung in ein Tages- und Nachtnetz
- Die Ausdünnung von Spätverkehren ist gegen jeglichen Trend im ÖPNV/SPNV und gerade für junge und junggebliebene Bürgerinnen und Bürger abschreckend!
- Im Freizeitbereich abends/am Wochenende wird der ÖPNV eingestellt.
- Anrufsammeltaxen als Ersatz untauglich, da der Fahrgast sich selbst kümmern muss, nicht alle Relationen zur Verfügung stehen und trotz bspw. Ticket1000 noch ein Aufpreis fällig wird!
- Lücken im Verkehrsnetz:
  - Schlechte Anbindung nach Rheinberg und Moers (nur stündlich, nur „langsam“ über Borth/Ossenberg)
  - Keine ÖPNV-Anbindung der „Rheinschleife“ trotz attraktiver Ziele
  - Auestadion, Auesee, Strandbad, Yachthafen, Minigolfanlage, Freibad, Welcome-Hotel, Biergärten, Rheinpromenade.
  - Keine Haltestelle am „neuen“ Osteingang des Bahnhofs.
  - Umfahrung des kompletten Bahnhofs von 2-3 Minuten erforderlich.
  - Die heutige Linienführung der Linie 82 macht einen noch größeren Umweg über Kurt-Kräcker-Straße (Fahrzeit Reitzensteinkaserne – Bahnhof beträgt 7 Minuten).
- Stadt- und Siedlungsentwicklung sollten optimaler Weise mit ÖPNV-Planung/-Entwicklung in Einklang gebracht werden (strategische Planung).
- Wichtig ist eine „gemeinwirtschaftliche Rahmenplanung“ als Gegengewicht zur „Betriebsplanung“ der Busunternehmen wie NIAG und BVR !

- **Qualität**

- Die Pünktlichkeit im ÖPNV wird durch den Kreis Wesel nicht publiziert.
- Anforderungen an die Fahrzeuge im NVP wurden durch Intervention der Busunternehmen entschärft. NIAG setzt in Wesel Busse ein, die in Moers/Duisburg wegen Umweltzone nicht verkehren dürfen.
- NIAG und BVR setzen zudem verstärkt Subunternehmer ein.
- Trotz Einführung des geförderten „Intermodalen Transport- und Steuerungssystems“ (ITCS) gibt es keine Echtzeit-Fahrgastinfo (nur interne Nutzung durch Betreiber zur Disposition).
- Auf ein Qualitätsmanagement wird laut NVP ganz offen mangels Interesse von Seiten des Kreises verzichtet !
- Durch den gänzlichen Verzicht auf Qualitätscontrolling sind Einsparungen beispielsweise bei der Ausstattung der Fahrzeuge, bei der Pünktlichkeit, sowie bei der Zuverlässigkeit im Betrieb Tür und Tor geöffnet.



- **Infrastruktur**

- Die meisten Haltestellen im Stadtgebiet sind nicht barrierefrei (bis 2022 Pflicht!)
- Der Busbahnhof sollte dringend umgestaltet werden:
  - Nicht barrierefrei
  - Staus bei der Ausfahrt der Busse, da nur 1 Spur für alle Richtungen und PKW-Vorrangschaltung !
- Der Standort vieler Haltestellen ist nicht ideal:
  - „Amtsgericht“ im „Niemandland“
  - „Rathaus“ schlecht anfahrbar
  - Büderich Markt für beide Richtungen sehr weit auseinander (außerhalb der Sichtweite!)
  - Flüren Friedhof sollte umbenannt werden in „Grav-Insel“ und ist schlecht zugänglich.
- Die Verkehrsführung zwischen Bahnhof und „Wallstraße“ ist zu umständlich (Ampeln/Linksabbiegen).
- Die B58-Südumgehung und die damit einhergehenden Verkehrsverlagerung sollten als Chance zur Umgestaltung genutzt werden, die B58n wird die Verkehrsprobleme in Wesel nicht alle lösen!
- Die Stadtentwicklung und die ÖPNV-Entwicklung sollten miteinander in Einklang gebracht werden (z.B. für eine bessere Erreichbarkeit der Wohngebiete am „Hessenweg“, an der „Bocholter Bahn“ und „Am Schwan Nord“).
- Die Fördermöglichkeiten für Investitionsmaßnahmen müssen besser genutzt werden.
- Mit einfachen Mitteln wie Info-Stelen an den zentralen Stadtteilhaltestellen, in der Innenstadt und am Bahnhof lässt sich die Fahrgastinformation enorm verbessern (Beispiel Bf Dorsten, Bf Geldern...)

- **Vermarktung**

- Derzeit findet durch den Kreis Wesel überhaupt keine Vermarktung des ÖPNV statt.
- Selbst Fahrpläne muss man sich mühsam bei NIAG und BVR suchen (und wissen, wer welche Linien betreibt).
- Von einem einheitlichen Erscheinungsbild des ÖPNV im Stadt- oder Kreisgebiet ist man weit entfernt.
- Sonderverkehre zu PPP-Tagen usw. finden nicht statt, stattdessen wird die komplette Innenstadt zugeparkt.
- Eine offensivere Vermarktung schon des heutigen Angebotes würde erhebliches Vertrauen und Bekanntheit schon des heutigen Angebotes bewirken und die Nutzerzahlen deutlich erhöhen.



- **Symptome / Auswirkungen**

- Zweitgrößter P+R-Parkplatz am Niederrhein
  - Oberhausen Hbf ca. 600 Plätze, Wesel bald 480, Viersen 300, Geldern 220 !
  - Selbst SPNV-Pendler mit Pauschalticket nutzen lieber PKW und P+R-Parkplatz, als den für sie kostenlosen Bus
  - Ein guter ÖPNV könnte die Stadt von innerstädtischem PKW-Verkehr entlasten.
  - Umgekehrt könnten Gäste ihre Ziele innerhalb Stadt auch ohne PKW bequem erreichen => Wesel hat mehr Ein- als Auspendler !
- Negativ-Entwicklung gegen den Trend
  - Während SPNV und auch der ÖPNV anderer Kreise/Städte immer besser angenommen und ausgeweitet werden, zieht der Kreis Wesel das ÖPNV-Angebot immer weiter zurück.
  - Immer mehr ÖPNV-Verbindungen werden eingestellt und nur teilweise in TaxiBus, AST oder Bürgerbus umgewandelt.
  - Dies wirkt sich negativ auf die Fahrgastzahlen aus, womit man wiederum weitere Kürzungen begründet.
- Damit dies nicht passiert, gibt es öffentliche Aufgabenträgerschaften, die durch öffentliche Gelder, Fördermöglichkeiten, gemeinwirtschaftliche Angebotsplanung und einem regional ausgerichteten Marketing dem ÖPNV eine positive Entwicklung ermöglichen und diese voran treiben.
- **Im Kreis Wesel findet dies leider seit Jahrzehnten einfach nicht statt!**

**Fazit:**

- Der ÖPNV in Wesel ist einer Kreisstadt dieser Größenordnung (und dazu regionaler Verkehrsknoten) nicht würdig!
- Viele Beispiele bestätigen den positiven Effekt eines guten Stadtbus-Systems auf Wohnqualität und Image der Städte (Bocholt, Geldern, Dormagen, Rheine, ...).
  - Alltagstauglichkeit des Angebotes und positive öffentliche Wahrnehmung sind wichtige Bausteine für Akzeptanz und Attraktivität des ÖPNV.
- Durch die B58-Südmehringung ergeben sich innerstädtisch Chancen, sich auch zum ÖPNV neu aufzustellen.
- Kreative Lösungen müssen zugelassen und diskutiert, Totschlag-Argumente bei Seite gelassen werden!
  - Große P+R-Anlagen am Bahnhof und gute Radwege-Infrastruktur sind keine Gründe, sondern nur Ausreden für einen schlechten ÖPNV (siehe Bocholt, Geldern, Münster...)!
  - Die sehr gute SPNV-Erreichbarkeit ist einem Zubringer-ÖPNV zu- und nicht abträglich !
  - Die kompakte Siedlungsstruktur mit wenigen Satelliten-Stadtteilen ist ideal für ein ÖPNV-Radial-Netz !



**Vorschlag zum weiteren Vorgehen:**

- Die Stadt sollte ein **Leitbild** zur Rolle des ÖPNV entwickeln und Ziele herausarbeiten.
  - Ziele im ÖPNV sollten eng mit der Stadtentwicklungsstrategie verknüpft werden.
  - Nur mit einem klaren Ziel und zumindest stufenweiser Umsetzung kann der Negativ-Trend gestoppt werden.
  
- **Erarbeitung eines Kataloges von Missständen und Verbesserungsvorschlägen (kurzfristig!)**
  - Diese sollte kurzfristig dem Kreis vorgelegt und mit allen Beteiligten diskutiert werden.
  - Mit vielen Einzelmaßnahmen lässt sich der ÖPNV auch kurzfristig bereits deutlich verbessern.
  
- Die **Übernahme einer eigenen Aufgabenträgerschaft gemäß §3 und §4 des ÖPNV-Gesetzes** ist möglich und sollte aufgrund der Rahmenbedingungen geprüft werden !
  - Gilt für Städte ab 20.000 Einwohner.
  - Vergabe oder Eigenbetrieb durch z.B. Stadtwerke denkbar bei Leistungen auf eigenem Gebiet (= „kleine“ oder „große“ Aufgabenträgerschaft).
  - Ggf. ist sogar eine gemeinsame Aufgabenträgerschaft mit Hamminkeln, Voerde oder Dinslaken denkbar.
  - Regionallinien bleiben beim Kreis, müssen aber im „Einvernehmen“ mit dem städtischen Aufgabenträger gestaltet werden. Durch die B58-Südmehringung ergeben sich innerstädtisch Chancen, sich auch zum ÖPNV neu aufzustellen.

**Erarbeitet durch:**

Lothar Ebbers, Dirk Grenz, Frank Michalzik (ProBahn)

Markus Jilg und Norbert Stramka (Verkehrsplaner, ortskundige Bürger der Stadt Wesel)

**Kontakt:**

Fahrgastverband PRO BAHN

Regionalverband Niederrhein e.V. - Bezirksgruppe 4

Frank Michalzik

Bahnhofstraße 85a

46449 Hamminkeln

Tel. +49 (0) 2857 442040

E-Mail: [michalzik@probahn-niederrhein.de](mailto:michalzik@probahn-niederrhein.de)