

BUND Krefeld • Prinz-Ferdinand-Str.122 • 47798 Krefeld

An die  
Stadt Krefeld  
FB 61 Herrn Wardas  
Parkstraße 10  
47792 Krefeld

**Kreisgruppe Krefeld**  
Angelika Horster  
Fon: 02151-475686  
angelika.horster@bund.net

[www.bund-krefeld.de](http://www.bund-krefeld.de)

Krefeld, 31.12.2020

## **Fortschreibung Nahverkehrsplan, Ihre Anfrage vom 11.11.2020**

Sehr geehrter Herr Wardas,

zu Ihrer o.g. Anfrage haben wir folgende Anregungen:

### **Die Datenlage muss verbessert werden:**

#### **1) Zählungen und Befragungen**

Nachdem bereits zur Zeit der Bearbeitung des Nahverkehrsplans 2013 zunächst nur für die Mehrzahl der Buslinien Ein-Aussteigerzählungen, aber keine Fahrgastbefragungen nach Quelle und Ziel der Fahrgastfahrten und keine aktuellen Aussagen zum Umsteigeverhalten vorlagen, sollte dies nun vor Beginn jetzigen Überarbeitung durchgeführt werden.

#### **2) Störungen/Verspätungen /Ausfälle**

Zur notwendigen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Rahmen der Verkehrswende gehört Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Als intensive Nutzer des ÖPNV beobachten Umweltverbände allerdings auch häufig Defizite bei diesen Qualitätsmerkmalen. Diese liegen nicht immer in der Verantwortung der Unternehmen, sondern gerade auf kommunaler Ebene auch in der kommunalen Infrastruktur, den Verkehrswegen selbst und der Verkehrsleitung. Um hier gezielt die Attraktivität steigern zu können, bedarf es zunächst einer Erhebung und Analyse von Ausfällen, Störungen und Verspätungen und deren Ursachen.

Wie häufig kommen folgende Ursachen für Störungen, Verspätungen und Ausfälle (bitte getrennt ausweisen) vor? :

- a) Unfälle mit Bahnen oder Bussen
- b) Linksabbiegeverkehr auf Schienen
- c) technischer Defekt an
  - i) Bahn / Bus, also am Fahrzeug selbst
  - ii) Leitung / Schiene, also an der Infrastruktur

Seite 1 von 3

aus folgenden Gründen (getrennt zuordnen):

- iii) Schäden an Oberleitung oder Schiene nach
  - iv) Unwetter
  - v) Unfällen
- d) Ausfall durch
- i) Veranstaltungen
  - ii) hohes Verspätungsaufkommen
  - iii) Verzögerung durch hohes Verkehrsaufkommen

### 3) Prognose

Für die Prognosen hinsichtlich des Bedarfes werden aktuelle statistische Daten wie

- a) Alter der Bevölkerung nach Stadtteilen
  - b) Stadtteilbezogene PKW-Dichten
  - c) Schulkinder und Lage der Schulen
  - d) Einkommen nach Stadtteilen
  - e) Wohneinheiten je Stadtteil
- etc. benötigt.

Jedoch ist die durch die Corona-Pandemie bedingte Minderauslastung des ÖPNV nicht anzusetzen, da diesbezüglich nicht von einem Dauerzustand ausgegangen werden kann.

**Maßnahmen und Maßnahmenplanung muss transparenter und nachvollziehbarer werden:**

### 4) Maßnahmen

- a) Welche Maßnahmen haben / wurden bereits zur Senkung dieser Störungen, Verspätungen und Ausfälle ergriffen?
- b) Welche Maßnahmen liegen in der Zuständigkeit der SWK und welche in der Zuständigkeit der Stadt?
- c) Welche Vorschläge gibt es zur Vermeidung von Stau durch Linksabbiegeverkehrs auf den Schienen, insbesondere an den Kreuzungen:
  - i) Linie 41 Kölner Straße / Ober-Untergath
  - ii) Linie 41 St.Töniser Straße / Preussenring
  - iii) Linie 44 Hülser Straße / Moritzplatz /Oraniering und Friedrichsplatz
  - iv) Linie 42/43 Uerdinger Straße/ Ostwall
  - v) Alle Linien Ostwall / Dreikönigenstraße / Südwall

### 5) Vorrangschaltung

Zitat aus dem NVP 2013: *Das Rechnergesteuerte Beschleunigungs- und Betriebsleitsystem (RBBL) erlaubt bereits weitgehend im Netz, die Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen zu reduzieren. Weitere Ausbaustufen sind in Planung. Dadurch konnten Fahrpläne gestrafft und Verspätungen reduziert werden.*

Leider sind diese Aussagen in keinster Weise für den Fahrgast nachvollziehbar. Im Gegenteil hat dieser immer wieder das Gefühl, die Bahn muss die nächste Grünphase des querenden KFZ-Verkehrs v.a. an den o.g. Kreuzungen abwarten. Hier ist das System inkl. der Zeiten offen zu legen.

### 6) Wartezonen

Es fehlt eine Übersicht über vorhandene und geplante Überdachung und Schutz von Wartezonen. Vor allem in den Aussenbezirken sind die spartanisch ausgerüsteten Haltestellen kein Anreiz für den Umstieg auf den dort ohnehin ausgedünnten ÖPNV.

## 7) Kommunikation

- a) Nicht alle Haltestellen sind mit einem Informationsdisplay ausgerüstet. Will man an diesen Haltestellen wissen, warum die Bahn nicht und wann sie vorraussichtlich kommt bzw. welche Alternative zur Verfügung gestellt wird, muss man per Smartphone nachfragen. Aber nicht alle Nutzer der Bahn verfügen – auch aus finanziellen Gründen – über eine solche Technik. Daher sollte die zeitnahe, flächendeckende Ausrüstung mit einem solchen Informationsdisplay erfolgen.
- b) Für eine frühestmögliche Information über Ausfälle und Verspätungen stand bis 2018 ein whatsapp-chat zu Verfügung, der eine schnelle Umplanung auf andere Linien möglich machte. Leider ist diese Kommunikation nicht mehr möglich.

## 8) Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit ist nicht nur für von rollstuhlabhängige Personen von Wichtigkeit, sondern auch für Nutzer mit Hilfs- und Transportmitteln wie Rollatoren, Kinderwagen, Roller, Fahrrädern etc. Sie ist am 1.1.2013 ins Personenbeförderungsgesetz aufgenommen worden. Seit diesem Zeitpunkt ist somit die Pflicht zur entsprechenden Ausgestaltung der Haltestellen den Kommunen bekannt.

Zwar ist in Krefeld die Umstellung auf neue Niederflurbahnen und Busse erfolgt, aber immer noch ist die Mehrheit der Straßenbahnhaltestellen (130) nicht barrierefrei.

Da die gesteigerte Nachfrage zur Mitnahme von Hilfs- und Transportmitteln mit der Notwendigkeit der Barrierefreiheit korreliert, bedarf es hier der Priorisierung der Umsetzung dieser gesetzlichen Vorgabe.

Auch der Umstieg auf die K-Bahn(U70/76) am Ostwall braucht Barrierefreiheit, da nur hier die Weiterfahrt in alle anderen Richtungen möglich ist.

Die geprüften und die vorgesehenen Maßnahmen sind mit Zeitplan darzustellen.

## 9) Ausrüstung Umsteigepunkte

An zahlreichen Haltestellen fehlen Fahrrad- und Rollerabstellplätze. Diese blockieren darum zunehmend die ohnehin knappen Fußwege in Krefeld.

Eine Erhebung der vorhandenen Plätze und Angabe der zusätzlich notwendigen Plätze wird benötigt.

## 10) Takt

Die unterversorgten Bereiche sind zu erheben: Gewerbegebiete Gladbacher Straße, Fichtenhain, Anrather Straße und neue Wohngebiete seit 2013 im Aussenbereich.

Um bei den Gewerbegebieten den Bedarf für den ÖPNV zu ermitteln, sollten zunächst die Daten aus den Verkehrsgutachten und – Prognosen zu den jeweiligen Bau- / BImSchG-Genehmigungen dargestellt werden.

Für die Umsetzung eines wirkungsvollen Mobilitätskonzeptes und Nahverkehrsplanes in Richtung einer tatsächlichen Verkehrswende hin zu mehr ÖPNV und weniger MIV sind diese Erhebungen unverzichtbar. Diese Liste erhebt aber kein Anspruch auf Vollständigkeit.

Mit freundlichen Grüßen

