

**rhein
kreis
neuss**

**Nahverkehrsplan
des Rhein-Kreises Neuss
2003 - 2007**

Neuss, 27. November 2003



Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung

Nahverkehrsplan des Rhein-Kreises Neuss 2003 - 2007

Erstellt im Auftrag des

**Rhein-Kreis Neuss -
Amt für Entwicklungs-, Land-
schaftsplanung und Statistik**

von der

Ingenieurgruppe IVV

Neuss, 27. November 2003

Inhaltsverzeichnis

1	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	1
1.1	Landespolitische Ziele	1
1.2	Rahmenvorgaben	3
2	Ziele des Rhein-Kreises Neuss	11
2.1	Grundsätze	11
2.2	Berücksichtigung bestimmter Nutzergruppen	14
2.3	Ausreichende Verkehrsbedienung	17
2.4	Qualitätsziele	25
3	Bestandsaufnahme	32
3.1	Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur	32
3.2	ÖPNV-Angebotsstruktur	36
3.3	ÖPNV-Nachfragestruktur	49
3.4	Maßnahmenbilanzierung 1. Nahverkehrsplan	54
4	Verkehrsprognose	64
4.1	Entwicklung der Strukturdaten	64
4.2	Entwicklung der Mobilität	66
4.3	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	67
5	Maßnahmenprogramm	69
5.1	Übersicht	69
5.2	Maßnahmenprogramm im SPNV	69
5.3	Maßnahmenprogramm im ÖPNV	71
5.4	Maßnahmenprogramm Infrastruktur	97

6	Vorbereitung auf den Wettbewerb	99
6.1	Hintergrund.....	99
6.2	Bilden von Linienbündeln	101
6.3	Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten	103
7	Finanzierungsplanung	104
8	Literatur	107

Med: NNEBer_031127.doc
NNE1913

Bildverzeichnis

Bild 1-1: Entwicklungsachsen und zentralörtliche Gliederung im Rhein-Kreis Neuss	4
Bild 1-2: ÖPNV-Landesprogramm Infrastruktur 2002-2006 - Stufe 1	9
Bild 2-1: Zielwerte für die Raumerschließung durch den ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss	18
Bild 2-2: Zielwerte der Verbindungsqualität im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss	20
Bild 2-3: Produkte des ÖPNV als Komponenten eines Gesamtsystems ...	22
Bild 2-4: Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss	24
Bild 2-5: Übersicht der im Rhein-Kreis Neuss relevanten Qualitätsziele ...	25
Bild 2-6: Haltestellenkategorien im Rhein-Kreis Neuss.....	26
Bild 2-7: Haltestellenausstattung im Rhein-Kreis Neuss.....	27
Bild 2-8: Fahrzeugausrüstung im Rhein-Kreis Neuss	28
Bild 3-1: Einteilung des Rhein-Kreises Neuss in Verkehrszellen.....	33
Bild 3-2: Strukturdaten des Rhein-Kreises Neuss, Stand: 31.12.1998 (Quelle: MWMEV)	34
Bild 3-3: Verkehrsunternehmen im Rhein-Kreis Neuss.....	37
Bild 3-4: Linienübersicht Rhein-Kreis Neuss, Stand: September 2002.....	38
Bild 3-5: Linienbedienung im Rhein-Kreis Neuss, Stand: September 2002	44
Bild 3-6: Zusammenfassung der Linienbedienung im Rhein-Kreis Neuss.	48
Bild 3-7: Motorisierungsgrad in den Städten und Gemeinden des Rhein-Kreises Neuss (Quelle: vgl. Bild 3-2)	50
Bild 3-8: ÖPNV-Nachfrageverflechtungen im Regionalverkehr des Rhein-Kreises Neuss	52
Bild 3-9: ÖPNV-Nachfrageverflechtungen im Lokalverkehr des Rhein-Kreises Neuss	53

Bild 3-10: Vergleich des Angebotszustands 2002 mit dem Maßnahmenkonzept des 1. Nahverkehrsplans von 1997	56
Bild 3-11: Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Infrastruktur (Haltestellenausstattung, Fahrzeugausrüstung und ÖPNV- Beschleunigung)	63
Bild 4-1: Entwicklung der Strukturdaten im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015	64
Bild 4-2: Entwicklung der Motorisierung im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015	65
Bild 4-3: Entwicklung der Mobilität im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015	66
Bild 4-4: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Rhein-Kreis Neuss 1998- 2015	67
Bild 4-5: Entwicklung der räumlichen Verteilung des Verkehrs im Rhein- Kreis Neuss 1998-2015	68
Bild 5-1: Maßnahmen im Leistungsangebot des SPNV - ITF-Maßnahmen 2002	70
Bild 5-2: Maßnahmenübersicht zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Rhein- Kreis Neuss 2003 - 2007	88
Bild 5-3: Plan der Nahverkehrslinien - Maßnahmenprogramm 2003-2007	95
Bild 7-1: Investitionsplanung Infrastruktur für den ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss auf der Grundlage der Meldungen für das ÖPNV- Landesprogramm Infrastruktur 2002 - 2006	106

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammeltaxi
Bf	Bahnhof
BOKraft.....	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht, Leipzig
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
DB	DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen
DPT	Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif
EuGH.....	Europäischer Gerichtshof, Luxemburg
EW.....	Einwohner
Fg	Fahrgäste
Hp.....	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit (ca. Mo-Fr 6-9 / 16-19 Uhr)
KBS	Kursbuchstrecke
KVG.....	Kraftverkehr H. Gerresheim GmbH & Co. KG, Jüchen
LDS	Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NW, Düsseldorf
LEP.....	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MöBus	siehe NVV
MVEL.....	Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung NRW (seit 2002, siehe MWMEV)
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW (bis 2002, siehe MVEL)
NVP	Nahverkehrsplan
NVV	Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG, Mönchengladbach (MöBus: Markenname des Verkehrsbetriebs)
NVZ	Normalverkehrszeit (ca. Mo-Fr 9-16 / Sa 7-16 Uhr)

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
Pkw	Personenkraftwagen
PBefG.....	Personenbeförderungsgesetz
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
Regiobahn..	Regionale Bahngesellschaft Kaarst Neuss Düsseldorf Erkrath Mettmann Wuppertal mbH, Mettmann
Rheinbahn..	Rheinische Bahngesellschaft AG, Düsseldorf
Schilden	Schilden Verkehrs-AG, Neuss
SDG	Stadtbus Dormagen GmbH, Dormagen
SPFV.....	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit (ca. Mo-Fr 19-24, Sa 16-24, So 8-24 Uhr)
SWK.....	SWK Mobil GmbH, Krefeld
SWN.....	Stadtwerke Neuss GmbH, Neuss
VRR.....	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH, Gelsenkirchen
ZV VRR.....	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Essen
VRS.....	Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Köln

1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

1.1 Landespolitische Ziele

Der Nahverkehrsplan (NVP) soll für jeden Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische **Grundlage für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht. Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) verschafft den planungspflichtigen Aufgabenträgern (hier: Rhein-Kreis Neuss) die für die Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung notwendige Gestaltungsbefugnis durch den Nahverkehrsplan. Er dient u.a. der Darstellung der öffentlichen Verkehrsinteressen und Verkehrsbedürfnisse für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich und ist in die kommunale Gesamtplanung einzubinden. Aufstellung und Inhalt des Nahverkehrsplanes richten sich nach Landesrecht (§§ 8, 9 ÖPNVG NRW). Der Umfang der Bindungswirkung des Nahverkehrsplanes für die Genehmigungsbehörde wird durch das PBefG bestimmt.

Bei der **Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes** 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 jeweils gültigen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (zzt. in Form des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans vorliegend) sind zu berücksichtigen.

Im Einzelnen werden im § 2 ÖPNVG NRW folgende **Grundsätze der Weiterentwicklung des ÖPNV** in Nordrhein-Westfalen genannt:

- Beim Ausbau der Infrastruktur soll der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem straßengebundenen Personennahverkehr Vorrang haben.
- Der Ausbau vorhandener Verkehrswege ist gegenüber dem Neubau zu bevorzugen.

- Der ÖPNV soll unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung sowie des absehbaren Verkehrsbedarfs soweit wie möglich Vorrang erhalten.
- Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Raumerschließung zu erhalten.
- In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten.
- Durch eine koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte Fahrgastinformation sowie durch einheitliche Qualitätsstandards soll die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.
- In den Verdichtungsgebieten ist die Infrastruktur des ÖPNV auszubauen. Die Netzverknüpfung der Schienenschnellverkehre mit dem darauf abgestimmten Busnetz ist durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sicherzustellen.
- In ländlichen Räumen soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Das Busnetz ist auf ein Grundnetz der Schienenverbindungen auszurichten. Verbindungen zwischen den Gemeinden sind entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.
- Sonderverkehre sind möglichst in Linienverkehre zu überführen.
- Alternative Bedienungsformen wie Rufbusse, AST und Bürgerbusse sollen bei geringer Nachfrage genutzt werden.
- Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu beachten.
- Ebenso ist den Belangen von Frauen, Personen, die Kinder zu betreuen haben, Kindern und Fahrradfahrern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

- An der Ausgestaltung des ÖPNV sollen die vorhandenen Verkehrsunternehmen zu vergleichbaren Bedingungen beteiligt werden.

1.2 Rahmenvorgaben

1.2.1 Landesentwicklungsplan

Der derzeit gültige Landesentwicklungsplans (LEP) aus dem Jahr 1995 [1] ordnet den Rhein-Kreis Neuss in seiner **siedlungsräumlichen Struktur**

- dem Ballungskern (Stadt Neuss),
- der Ballungsrandzone (Städte Dormagen, Kaarst, Korschenbroich, Grevenbroich und Meerbusch),
- der ländlichen Zone (Gemeinden Jüchen und Rommerskirchen) zu.

Hinsichtlich der **zentralörtlichen Funktion** werden mit Ausnahme der Gemeinden Jüchen und Rommerskirchen (Grundzentren) die Städte des Rhein-Kreises Neuss als Mittelzentren eingestuft.

Der Rhein-Kreis Neuss wird mehreren bedeutsamen **Entwicklungachsen** durchzogen. Im Einzelnen sind dies (siehe auch Bild 1-1):

- Entwicklungsachsen 1. Ordnung (großräumige Achsen von europäischer Bedeutung):
 - Ruhrgebiet - Düsseldorf - Mönchengladbach - Roermond
 - Bonn - Köln - Mönchengladbach - Venlo
- Entwicklungsachsen 2. Ordnung (Großräumige, Oberzentren verbindende Achsen):
 - Köln - Dormagen - Neuss - Krefeld
- Entwicklungsachse 3. Ordnung (Überregionale Achsen):
 - Aachen - Hückelhoven - Grevenbroich - Neuss.

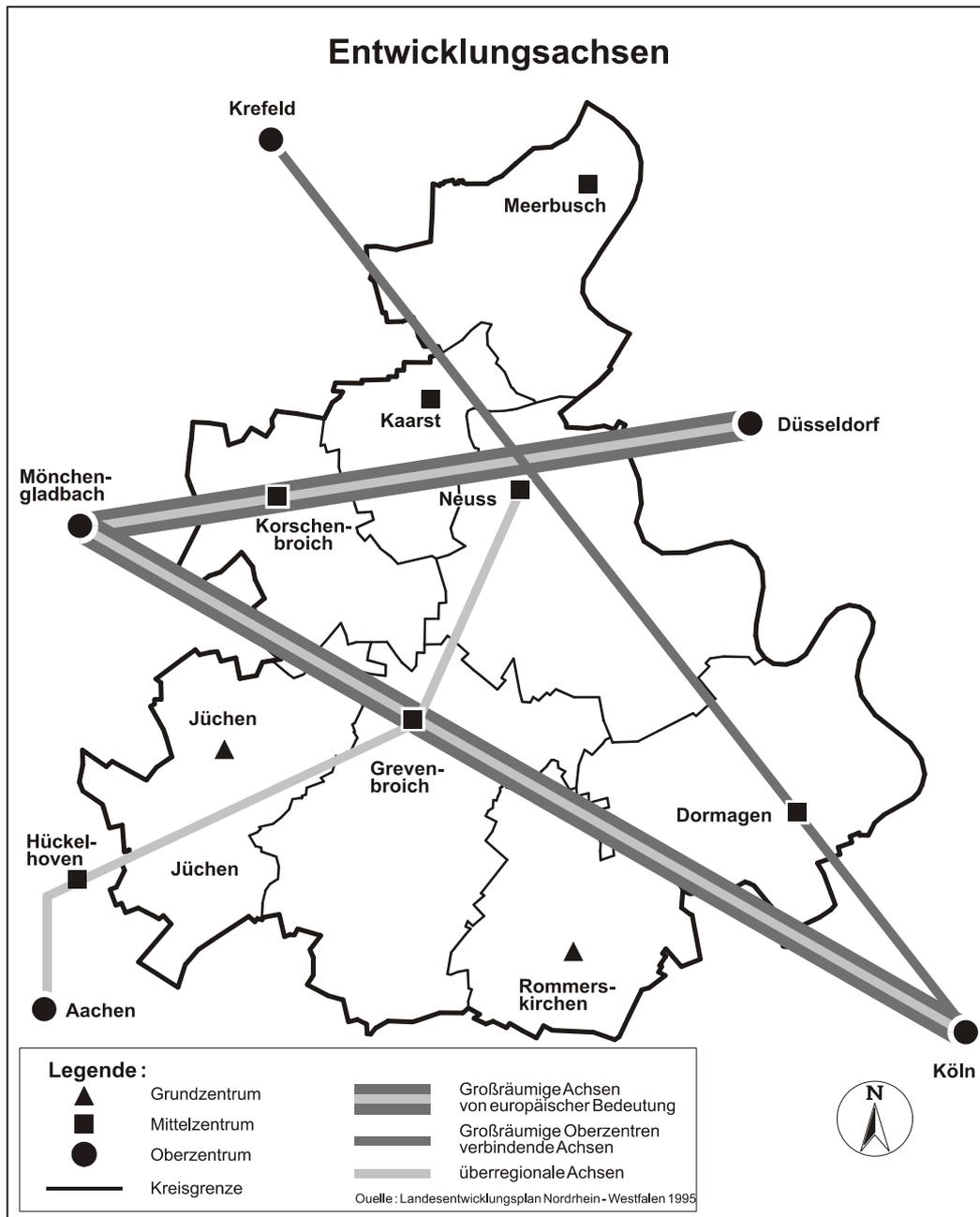


Bild 1-1: Entwicklungsachsen und zentralörtliche Gliederung im Rhein-Kreis Neuss

1.2.2 Gebietsentwicklungsplan

Weitere für die Nahverkehrsplanung im Rhein-Kreis Neuss bedeutsame Rahmenvorgaben enthält der Gebietsentwicklungsplan des Regierungsbezirks Düsseldorf (GEP 99, [2]). Die darin formulierten **Ziele für den öffentlichen Personennahverkehr** sind bei der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen. Der GEP legt folgende Ziele fest:

- **„Ziel 1 - Den ÖPNV stärken**

Die Leistungsfähigkeit, Netzdichte und Bedienungshäufigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs sind zu sichern und zu verbessern, um den Nutzern eine attraktive, umweltschonende und flächensparende Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Diese Attraktivitätssteigerung muss durch begleitende verkehrliche, städtebauliche und organisatorische Maßnahmen unterstützt werden.

Die Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Aachener Verkehrsverbund, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Nahverkehrszweckverband Niederrhein und Zweckverband Münsterland sollen ihre Verkehrsnetze untereinander koordinieren, ihre Fahrpläne aufeinander abstimmen und im Übergangsbereich ihre Tarife vereinheitlichen.

- **Ziel 2 - Die Engpässe und Lücken im S-Bahnnetz beseitigen**

Die Engpässe im bestehenden S-Bahnnetz sind zu beseitigen, um den regionalen städteverbindenden Verkehr noch attraktiver zu gestalten.

Darüber hinaus soll das S-Bahnnetz im Rahmen der bereitzustellenden Finanzmittel weiter ausgebaut werden, um vorhandene Lücken zwischen benachbarten Oberzentren zu schließen und wichtige Mittelzentren mit einzubinden.

- **Ziel 3 - Das Stadtbahnnetz erweitern**

Der Stadtbahnbau soll primär in den Stadtzentren vorangetrieben werden, um frühzeitig die Kernbereiche durch ein leistungsfähiges, schienegebundenes Verkehrsmittel des ÖPNV zu entlasten.

Stadtbahn-Zulaufstrecken und hoch belastete Straßenbahnlinien sollen stufenweise auf Stadtbahnbetrieb umgestellt werden.

Die kommunalen Einzelnetze sollen durch Regionallinien mit eigenständigem Erschließungswert zu einem Gesamtnetz zusammengefügt werden.

- **Ziel 4 - Das Regionalschnellbusnetz aufbauen**

Der schienegebundene Nah- und Regionalverkehr ist durch ein Busliniennetz zu ergänzen, das an den Haltepunkten des Schienenverkehrs mit diesem funktionsgerecht verknüpft wird.

Durch Regionalschnellbuslinien anzubinden sind insbesondere die Kommunen und größeren Siedlungsbereiche, die nicht unmittelbar an das Schienennetz angeschlossen sind.

Die Erreichbarkeit schienenferner Siedlungsbereiche, die lediglich mit dem öffentlichen Verkehrsmittel Bus bedient werden können, ist durch ein angemessenes Angebot und Fahrplanabstimmungen zu verbessern.

Bei der Netzgestaltung, die sich nach der siedlungsräumlichen Struktur richtet, muss ein Parallelverkehr zwischen Schiene und Straße vermieden werden.

Dem Busverkehr soll gegenüber dem Individualverkehr Vorrang eingeräumt werden.

- **Ziel 5 - Die Park-and-Ride-Anlagen an Haltepunkten ausbauen**

An Haltepunkten des Öffentlichen Personennahverkehrs, die sich aufgrund ihres Einzugsbereiches, ihrer Stellplatzzahl und ihrer Anbindung an das Straßennetz für den Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln besonders eignen, sollen Parkeinrichtungen, Fahrradstationen und Umsteigeanlagen vorgesehen werden. Die notwendigen Flächen einschließlich absehbarer Erweiterungen sind im Rahmen der Bauleitplanung von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten.“

1.2.3 Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan

Das Land NRW führt zzt. eine **Integrierte Gesamtverkehrsplanung** (IGVP NRW) durch und bündelt damit alle Infrastrukturplanungen in einem Instrument. Ergebnis ist der Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan, der jeweils für 5 Jahre gültig sein und erstmals im Jahr 2004 Rechtskraft erlangen soll. Der Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan wird alle bisherigen Pläne, wie z. B. den ÖPNV-Bedarfsplan oder den Landesstraßenbedarfsplan ersetzen. Der ÖPNV-Ausbauplan wird zukünftig auf der Grundlage des neuen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans aufgestellt werden.

Der zzt. gültige ÖPNV-Bedarfsplan [3] aus dem Jahr 1998 konkretisiert die mittel- bis langfristigen Förderabsichten des Landes Nordrhein-Westfalen in **bedeutsame Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV** (einschließlich SPNV). Damit wird dem Aufgabenträger eine Planungsperspektive für die nächsten 15 bis 20 Jahre gegeben, die für Planung und Bau langlebiger und volkswirtschaftlich bedeutsamer Verkehrsanlagen erforderlich ist. Der ÖPNV-Bedarfsplan teilt die Vorhaben in vier Stufen ein:

- Indisponible Vorhaben
(bereits zugesagt bzw. schon begonnene Maßnahmen)
- Vordringlicher Bedarf
(Realisierung bis zum Jahr 2007 angestrebt)
- Weiterer Bedarf
(Realisierung bis zum Jahr bis 2015 angestrebt)
- Möglicher späterer Bedarf
(Realisierung nach 2015)

Der zzt. gültige **ÖPNV-Bedarfsplan** für den schienengebundenen Verkehr sieht für den Rhein-Kreis Neuss folgende Vorhaben vor (die SPNV-Vorhaben unterliegen der Aufgabenträgerschaft des ZV VRR):

- Bereits zugesagte bzw. begonnene Vorhaben:
 - Regiobahn Kaarst - Neuss - Düsseldorf - Mettmann
(Vorhaben zwischenzeitlich realisiert)

- Vorhaben des vordringlichen Bedarfs:
 - Kaarster See - Kaarst
(Streckenbau, SPNV-Vorhaben, zwischenzeitlich realisiert)
 - Düsseldorf Hbf - Neuss Hbf
(Streckenausbau, SPNV-Vorhaben)
 - Neuss, Stadthalle - Neuss, Langemarckstraße
(Streckenbau, Stadtbahn-Vorhaben)
- Vorhaben des weiteren Bedarfs:
 - Mönchengladbach Hbf - Neuss Hbf
(Streckenausbau, SPNV-Vorhaben)
 - Neuss Hbf - Grevenbroich - Bedburg - Horrem
(Streckenausbau, SPNV-Vorhaben),
- Vorhaben des möglichen späteren Bedarfs:
 - Kaarster See - Viersen
(Streckenbau, SPNV-Vorhaben)
 - Düsseldorf, Handweiser - Düsseldorf, Messe
(Streckenbau, Stadtbahn-Vorhaben)
 - Neuss, Langemarckstraße - Neuss, Rheinparkcenter
(Streckenbau, Stadtbahn-Vorhaben).

Der **ÖPNV-Ausbauplan** wird aus dem ÖPNV-Bedarfsplan abgeleitet und umfasst die bis zum Jahre 2005 zu beginnenden verkehrsbedeutsamen Vorhaben. Im Rhein-Kreis Neuss zählt dazu der Ausbau der SPNV-Strecke zwischen Grevenbroich und Neuss.

Auf dem ÖPNV-Ausbauplan baut das **ÖPNV-Landesprogramm Infrastruktur 2002-2006** auf und konkretisiert die kurzfristigen Förderabsichten des Landes Nordrhein-Westfalen in Infrastrukturmaßnahmen des SPNV und des kommunalen ÖPNV. Dabei spielt u.a. der verfügbare Finanzrahmen eine wesentliche Rolle. In das Programm können zusätzlich auch Maßnahmen aufgenommen werden, die dem Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung (MVEL) bislang noch nicht als Vorschlag gemeldet waren und deshalb im ÖPNV-Ausbauplan auch nicht enthalten sind.

Das ÖPNV-Landesprogramm Infrastruktur 2002-2006 wird jeweils für einen Zeitraum von 5 Jahren aufgestellt und jährlich zur **Anpassung des Programms** an veränderte Planungsabsichten der Maßnahmenträger bzw. an die tatsächlich für die Förderung zur Verfügung stehenden Finanzmittel fortgeschrieben. Das Programm wurde aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen vom MVEL in zwei Stufen gegliedert. Die 1. Stufe umfasst

- bewilligte (laufende) Vorhaben,
- Maßnahmen, für die das Land NRW eine vertragliche Verpflichtung eingegangen ist (Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe),
- Maßnahmen des Integralen Taktfahrplans (ITF II),
- Maßnahmen, für die ein Zuschuss-unschädlicher Baubeginn genehmigt wurde,
- Abhängigkeitsmaßnahmen.

Die **Stufe 1 des ÖPNV-Landesprogramms 2002-2006** befindet sich bereits in der Umsetzung. Für den Rhein-Kreis Neuss sind die in Bild 1-2 genannten Maßnahmen aufgenommen worden.

ÖPNV-Landesprogramm Infrastruktur 2002 - 2006	
Vorhabenträger	Maßnahme
Stadt Neuss	Umbau des Straßenzugs von Hamtorwall bis Promenadenstraße zur Bustrasse

Bild 1-2: ÖPNV-Landesprogramm Infrastruktur 2002-2006 - Stufe 1

In der 2. Stufe des ÖPNV-Landesprogramms 2002-2006 können weitere, neue Vorhaben mit hoher Ausbaupriorität berücksichtigt werden. Die Stufe 2 befindet sich zzt. in der Aufstellung. Da sich die zur Verfügung stehenden Finanzmittel aufgrund geänderter gesetzlicher Rahmenbedingungen und einer Steigerung der SPNV-Betriebskostenzuschüsse (insbesondere durch den ITF II) seit dem Zeitpunkt der Programmaufstellung verringert haben, ist damit zu rechnen, dass nur eine geringe Anzahl der **Maßnahmen der Stufe 2** im Rahmen des ÖPNV-Landesprogramms Infrastruktur 2002 - 2006 gefördert werden kann.

1.2.4 Nahverkehrsplan des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR) ist planungspflichtiger **Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)** innerhalb der kommunalen Grenzen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr. Der Rhein-Kreis Neuss ist Mitglied des ZV VRR. In seiner Eigenschaft als SPNV-Aufgabenträger hat der ZV VRR im Jahr 1997 einen Nahverkehrsplan für den SPNV aufgestellt, dessen Umsetzungs- und Planungsstand durch den Sachstandsbericht 2002 [4] aktuell dokumentiert wird.

Das im **Sachstandsbericht zum NVP des ZV VRR** dokumentierte Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr basiert auf den Maßnahmen des landesweiten Integralen Taktfahrplans. Der ITF ist zwischenzeitlich mehrfach weiterentwickelt worden. Zum 15.12.2002 wurde eine grundlegend überarbeitete und hinsichtlich des Leistungsvolumens deutlich ausgeweitete 2. Stufe (ITF II) in Betrieb genommen. Die im Einzelnen vorgesehenen Maßnahmen sind in Kapitel 5.2 beschrieben.

2 Ziele des Rhein-Kreises Neuss

2.1 Grundsätze

2.1.1 Aufgaben des Nahverkehrsplanes

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) verpflichtet den Rhein-Kreis Neuss als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der Nahverkehrsplan **definiert den Rahmen und die gewünschte Entwicklungsrichtung** für die zukünftige Planung und Gestaltung des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss. Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Der Nahverkehrsplan soll zur **Sicherung und zur Verbesserung des Niveaus des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss** beitragen. Gleichzeitig integriert und harmonisiert der Nahverkehrsplan die unterschiedlichen Aktivitäten von Kreis, Städten und Gemeinden zum Wohle eines durchgängigen ÖPNV-Angebotes für die Bevölkerung. Auf diese Weise wird die Mobilität der Bevölkerung sichergestellt und die Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Rhein-Kreis Neuss erhalten bzw. verbessert.

Weiterhin muss das Nahverkehrsangebot die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge befriedigen. Daraus ergeben sich die nachfolgenden **Leitziele für die Nahverkehrsplanung im Rhein-Kreis Neuss**:

- Sicherung der ÖPNV-Mobilität,
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV,
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV,
- Verzahnung von lokalem und regionalem ÖPNV.

2.1.2 Sicherung der ÖPNV-Mobilität

Das ÖPNVG NRW fordert von den Aufgabenträgern, für die Sicherung der ÖPNV-Mobilität im Kreisgebiet 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, regionale oder kreisübergreifende Verkehre beschränken, ist eine **durchgehende Transportkette mit öffentlichen Verkehrsmitteln** zu garantieren. Diese durchgehende Transportkette bedient gleichermaßen lokale, regionale und kreisübergreifende Verkehre und berücksichtigt dabei die Ansprüche aller Zielgruppen und alle Fahrtzwecke. Aufgrund der vorhandenen Nachfrageumfänge sind die Pendlerverkehre bzgl. Beruf und Ausbildung von besonderer Bedeutung.

Die wesentlichen **Maßnahmen für eine ausreichende Verkehrsbedienung** der Bevölkerung sind:

- Erschließung aller Siedlungsbereiche ab 250 Einwohner,
- Einsatz flexibler Betriebsformen in nachfrageschwachen Räumen.
- Einsatz flexibler Betriebsformen zu nachfrageschwachen Zeiten.

2.1.3 Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Die Attraktivität des ÖPNV ist Voraussetzung für seine Wirtschaftlichkeit. Die Ziele des Rhein-Kreises Neuss zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ergeben sich aus den folgenden **vier Teilzielen**:

- Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur durch eine sinnvolle Aufgabenteilung aller Verkehrsmittel (Produkte) des ÖPNV sowie durch eine Differenzierung der angebotenen Produkte entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe (differenzierte Bedienung).

- Steigerung der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten, durch eine Priorität für Taktverkehre, durch eine Verbesserung der Anschlusssituation an zentralen Verknüpfungspunkten.
- Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks sowie 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 sowie durch notwendige Erweiterungen und ggf. auch Neubau von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen.

2.1.4 Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

Wie alle anderen öffentlichen Aufgaben steht der ÖPNV unter der **Vorgabe der sparsamen und effizienten Mittelverwendung**. Öffentliche Mittel müssen zielgerichtet und sorgsam ausgegeben werden. Es ist daher bei jedem Angebot, das in den NVP als Planungsgröße aufgenommen ist, zu fragen, wie es möglichst preisgünstig erbracht und wie es möglichst ertragswirksam ausgestaltet werden kann. Für die Kostenseite ist der Anbieterwettbewerb eine interessante Entwicklung.

Gleichzeitig gilt es, durch eine optimale **Tarifgestaltung** des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr vorhandene Kunden zu binden und neue Kunden zu gewinnen, Erlöse zu steigern und leistungsgerecht zuzuscheiden.

2.1.5 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.

2.2 Berücksichtigung bestimmter Nutzergruppen

2.2.1 Ausgangssituation

Mit Wirkung zum 1. Mai 2002 ist das **Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)** in Kraft getreten. Schwerpunktmäßiges Ziel dieses Gesetzes ist die Herstellung einer umfassend verstandenen Barrierefreiheit, die für behinderte Menschen sowohl die Beseitigung von räumlichen Barrieren als auch von Kommunikationsbarrieren beinhaltet. Barrierefreiheit wird damit zu einer Zielvorgabe bei der Gestaltung aller Lebensbereiche.

In diesem Zusammenhang ist folgerichtig und zeitgleich in das **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** u.a. folgende Bestimmung eingefügt worden: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen; ...“. Vor diesem Hintergrund werden die nachfolgenden Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen sowie von Frauen und Kindern als Ziele des Rhein-Kreises Neuss in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

Der Rhein-Kreis Neuss hat bereits bisher in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen konsequent **Planungen und konkrete Maßnahmen zur kundenorientierten und behindertenfreundlichen Gestaltung** verfolgt. Die Verkehrsunternehmen werden bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge, die den Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen erleichtern, durch die Fahrzeugförderung nach § 13 ÖPNVG NRW unterstützt. Unter Beachtung der örtlichen Randbedingungen und der technischen Möglichkeiten sollen die Belange behinderter Menschen auch zukünftig bei der Ausgestaltung der baulichen Anlagen der Infrastruktur, der Fahrzeuge und der Fahrgastinformation im Rhein-Kreis Neuss in gleicher Weise berücksichtigt werden.

2.2.2 Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Eine wichtige **Voraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben** und für die Bewältigung der Anforderungen des Alltags ist Mobilität. Dies gilt insbesondere für diejenigen Personen, die nicht im Besitz eines Pkw sind oder über keine Erlaubnis zum Fahren verfügen und deshalb auf die Benutzung des ÖPNV angewiesen sind. Deshalb ist es erforderlich, möglichst allen Personengruppen einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu schaffen. Bei der Planung, Angebotserstellung und Information sind demnach auch die Anforderungen von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu beachten.

Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, können öffentliche Verkehrsmittel nicht oder nur mit Schwierigkeiten benutzen. Sie lassen sich in folgende **Gruppen** unterteilen:

- amtlich anerkannte Behinderte (z. B. Gehbehinderte, Rollstuhlbenutzer, Blinde und Sehbehinderte, Hörbehinderte),
- ältere und gebrechliche Personen,
- Personen mit großem bzw. schwerem Gepäck,
- Kinder unter 6 Jahren (generell auf Begleitung angewiesen),
- Personen mit Kinderwagen,
- vorübergehend Mobilitätsbehinderte (Verletzte).

Diese Personengruppen stellen grundsätzlich vergleichbare Anforderungen an den ÖPNV wie Personen, die in ihrer Mobilität nicht eingeschränkt sind. Darüber hinaus bestehen jedoch **weitergehende Anforderungen**, die im nachfolgenden 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 Informationsmedien (z. B. Fahrplantabellen) um Hinweise auf den Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik und um behindertengerecht eingerichtete Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte,
- Anstreben eines möglichst niveaufreien (stufenlosen) Zugangs zu Haltestellen, besonders an Verknüpfungspunkten (z. B. Rampen, Aufzüge),
- Anstreben eines möglichst niveaufreien Ein- und Ausstiegs durch die Anhebung der Bordsteinhöhe auf 18 bzw. 24 cm im Haltestellenbereich.

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 Transportkette ihren Ansprüchen genügt.

2.2.3 Anforderungen von Frauen und Kindern

Eine weitere Fahrgastgruppe mit besonderen Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV stellen Frauen dar. Frauen verfügen häufig in weit geringerem Umfang über einen Pkw als Männer, so dass sie **stärker auf den ÖPNV angewiesen** sind. Auch übernehmen Frauen mehrheitlich die Betreuungsaufgaben für ihre Kinder. Sie sind daher vielfach mit Kindern und zum Zwecke des Einkaufens für die Familie als Fahrgäste im ÖPNV unterwegs. Um die verschiedenen sozialen Anforderungen (z. B. Verknüpfung von Beruf und Familie) erfüllen zu können, ist ein attraktives, schnelles und häufig verkehrendes ÖPNV-Angebot wünschenswert. Ebenso ist leichte Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsstätten, der Kinderbetreuungs- und Freizeiteinrichtungen sowie der Einkaufsbereiche (ohne lange Zu- und Abgangswege zu den Haltestellen) für eine breite Akzeptanz des ÖPNV von großer Bedeutung.

Die zunehmende **Gewalt gegen Frauen und Kinder** und das daraus resultierende Bedrohungsgefühl führen besonders abends und nachts zu einem unfreiwilligen Mobilitätsverzicht. Mädchen und ältere Frauen sind hiervon ganz besonders betroffen, da ihnen vielfach keine anderen Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Deshalb ist es erforderlich, bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes u.a. auf folgende Punkte zu achten:

- Sicherung eines ausreichenden Angebots auch in Schwachverkehrszeiten im Abend- und Wochenendverkehr, z. B. durch Anruf-Sammeltaxi (AST) oder Anruf-Linientaxi-Angebote; AST-Systeme bieten zudem den Vorteil der Beförderung bis vor die Haustür,
- Verbesserung des Sicherheitsempfindens an den Haltestellen durch ausreichende Beleuchtung und gute Einsehbarkeit sowie durch ausreichende Abstände zu „dunklen“ Punkten (z. B. Mauern, Hecken),
- Verbesserung der Sicherheit im Fahrzeug durch Beobachtungsmöglichkeit des Innenraums durch den Fahrer und hierfür erforderliche ausreichende Innenbeleuchtung.

2.3 Ausreichende Verkehrsbedienung

2.3.1 Erschließungsqualität

Die **Haltestellen** bilden den Übergang zwischen Flächennutzung und ÖPNV-System und sind der erste Berührungspunkt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Der Einzugsbereich von Haltestellen lässt sich vereinfachend als Kreis interpretieren, dessen Radius die zumutbare Fußwegentfernung angibt. Die Qualität des Zugangs zum ÖPNV-System ist durch diese Entfernung messbar.

Die **Zielvorstellungen zur Erschließungsqualität** zeigt Bild 2-1. Angegeben sind Grenzwerte für Fußwegentfernungen zur Haltestelle, die sich aufgrund der raumordnerischen Funktion der jeweiligen Bereiche sowie nach Verkehrsmitteln unterscheiden. Die Zielvorstellungen sind jeweils Mindestansprüche, die aus vorliegenden Forschungsarbeiten und aus Empfehlungen verschiedener Körperschaften abgeleitet wurden (z. B. Empfehlungen für ei-

nen Bedienungsstandard im Öffentlichen Personennahverkehr des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen).

Ferner wird angestrebt, alle **Siedlungsbereiche mit mehr als 250 Einwohnern** gemäß den ausgewiesenen Zielwerten (Bild 2-1) zu bedienen.

Zielwerte der Erschließungsqualität			
		Fußwegentfernungen zur Haltestelle (m)	
Raumkategorie		Stadtbahn- / Busverkehr ¹⁾	Schienenverkehr
Zentraler Bereich	Oberzentrum	300	700
	Mittelzentrum	400	700
	Grundzentrum	500	800
Nebenzentraler Bereich	Oberzentrum	400	700
	Mittelzentrum	500	800
	Grundzentrum	-	-
Außenbereich	Oberzentrum	500	1000
	Mittelzentrum	500	1000
	Grundzentrum	-	-
Ortsteil	Oberzentrum	600	1000
	Mittelzentrum	600	1000
	Grundzentrum	600	1000

Legende

Die Zielwerte gelten nur für Raumeinheiten mit mehr als 250 Einwohnern/Beschäftigten

¹⁾ inkl. weiterer straßengebundener Betriebsformen im ÖPNV (z. B. AST)

Bild 2-1: Zielwerte für die Raumerschließung durch den ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss

2.3.2 Verbindungsqualität

Neben der guten Erreichbarkeit aller relevanten Ziele steht die **Schnelligkeit der Beförderung** im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives Nahverkehrssystem. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnplätzen, Gewerbestandorten, Schulstandorten, Einkaufs-

zentren, Freizeitzentren etc. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele in möglichst kurzer Zeit und auf direktem Wege miteinander zu verbinden sowie möglichst häufig zu bedienen.

Die **Zielvorstellungen zur Verbindungsqualität** sind in Bild 2-2 dargestellt. Die Verbindungsqualität wird hierbei durch die Kriterien

- Bedienungshäufigkeit
- Umsteigevorgänge
- Geschwindigkeit

beschrieben. Die Werte stellen Ansprüche dar, die bei der ÖPNV-Erschließung angestrebt werden sollen.

Der Fahrgast entscheidet unter anderem anhand der **Bedienungshäufigkeit** des ÖPNV über die Wahl des Verkehrsmittels. Eine tiefe Marktdurchdringung des ÖPNV setzt eine relativ hohe Bedienungshäufigkeit (kurze Fahrzeuggezeiten) voraus. Für die Bedienungssystematik muss neben der Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion von Teilräumen auch nach

- Tagesverkehr (Haupt- und Normalverkehrszeit, HVZ/NVZ),
- Früh-/Spät- und Wochenendverkehr (Schwachverkehrszeit, SVZ)

unterschieden werden. In jedem Fall sollte von einem merkbaren Grundraster der Bedienung (Taktverkehr) ausgegangen werden.

Für die **Umstiegshäufigkeit** gilt ebenso wie für Reisezeiten die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Als Maßgröße der Umstiegshäufigkeit empfiehlt sich ein Bezug auf die überwiegende Anzahl Umsteigevorgänge, die für eine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln akzeptiert wird. Damit sind im Einzelfall geringfügig bessere oder geringfügig schlechtere Zustände für die gleiche Verbindung nicht ausgeschlossen. Im Interesse der Merkbarkeit sind solche Abweichungen jedoch nicht wünschenswert. Bild 2-2 zeigt, dass alle relevanten Ziele mit maximal einmaligem Umsteigen erreichbar sein sollten.

Zielwerte der Verbindungsqualität					
Verbindungskategorien		Bedienungshäufigkeit (Fahrzeugfolgezeit in min)	Umsteigerungshäufigkeit (max. Anzahl Umsteigevorgänge)	Geschwindigkeit (bezogen auf die Luftlinie in km/h)	
Regionale Verbindungen					
Tagesverkehr (HVZ/NVZ)	GZ-GZ	60	1	20	
	GZ-MZ	60	1	20	
	GZ-OZ	60	1	20	
	MZ-MZ	60	1	20	
	MZ-OZ	20	1	20	
Abendverkehr (SVZ)	GZ-GZ	120	1	20	
	GZ-MZ	120	1	20	
	GZ-OZ	60	1	20	
	MZ-MZ	120	1	20	
	MZ-OZ	60	1	20	
Lokale Verbindungen					
Tagesverkehr (HVZ/NVZ)	MZ	OT-ZB	60	1	15
		AB-ZB	20	0	15
		OT/AB-NZB	60	1	15
		NZB-ZB	20	0	15
	GZ	OT-ZB	120	1	15
		AB-ZB	60	0	15
Abendverkehr (SVZ)	MZ	OT-ZB	60	1	15
		AB-ZB	60	0	15
		OT/AB-NZB	60	1	15
		NZB-ZB	60	0	15
	GZ	OT-ZB	120	1	15
		AB-ZB	60	0	15
Legende					
OZ = Oberzentrum		MZ = Mittelzentrum	GZ = Grundzentrum		
ZB = Zentraler Bereich		NZB = Nebenzentraler Bereich	AB = Außenbereich		
OT = Solitärer Stadt-/Ortsteil					

Bild 2-2: Zielwerte der Verbindungsqualität im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss

Die Reisezeit zwischen Start- und Zielhaltestelle sollte möglichst kurz sein. Demzufolge ist eine hohe **Geschwindigkeit** der ÖPNV-Verbindungen anzustreben. Um gleichzeitig Hinweise auf die Direktheit der Verbindungen zwischen Start- und Zielhaltestelle zu erhalten, empfiehlt sich der Bezug auf die Luftliniengeschwindigkeit. Ursache für eine geringe Geschwindigkeit können demnach lange Beförderungszeiten ebenso sein wie große Umwege (z. B. Stich- und Schleifenfahrten von Buslinien, fehlende Direktverbindungen).

Nicht auf allen Relationen lässt sich die Reisezeit auf ein Mindestmaß absenken, da wirtschaftliche und verkehrliche Aspekte dem entgegenstehen können. Eine weitere **Beschleunigung des straßengebundenen ÖPNV** kann insbesondere dann erreicht werden, wenn in den Städten und Gemeinden des Rhein-Kreises Neuss entsprechende verkehrstechnische Maßnahmen (z. B. Busspuren, Bevorzugung an Lichtsignalanlagen) möglichst weitgehend zur Verfügung stehen. Ebenso können sich andere verkehrsplanerische Maßnahmen (Fußgängerzonen, Tempo-30-Zonen, Möblierung von Straßenräumen) negativ auf die Beförderungsgeschwindigkeit des ÖPNV auswirken.

2.3.3 Angebotsqualität

Das Nahverkehrssystem muss der speziellen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Raumes Rechnung tragen. Ein attraktives, funktionsgerechtes und gleichzeitig wirtschaftlich tragfähiges Nahverkehrsangebot lässt sich am besten durch eine Kombination verschiedener **Betriebsformen** erreichen. Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette. Die Betriebsformen sind hierarchisch aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft (vgl. Bild 2-3). Bei der Gestaltung von Liniennetzen ist zu berücksichtigen, dass die Betriebsformen mit überwiegend raumverbindender Funktion (z. B. Regionalbus) auch möglichst direkt, das heißt auf kurzem Weg und beschleunigt geführt werden. Stadt-/Ortsbusse mit überwiegend kleinräumig-erschließender Funktion, Anruf-Linientaxen, Anruf-Sammeltaxen und ggf. Bürgerbusse sichern die flächendeckende Raumerschließung.

ÖPNV-Betriebsformen	
Produkt	Beschreibung
RegionalExpress (RE)	Dient der schnellen Verbindung von Regionen und Städten entlang der Hauptverkehrsachsen im Schienenpersonennahverkehr. Er verbindet ausschließlich größere Siedlungskonzentrationen miteinander und fährt als ergänzendes Produkt zur Regionalbahn.
Regionalbahn (RB)	Dient der Flächenerschließung und der Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region. Sie bildet das Grundnetz des regionalen Schienenpersonennahverkehrs.
S-Bahn (S)	Dient der Verbindung von Städten und Gemeinden des Ballungsraumes mit dem Ballungskern. Ergänzt bzw. ersetzt die Regionalbahn in Räumen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen.
StädteSchnellBus (SB)	Dient der schnellen Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region entlang der Hauptverkehrsachsen. Er wird auf stark nachgefragten Relationen ohne direkte Schienenverbindung als Ergänzung vorhandener Regionalbusverbindungen eingesetzt.
Regionalbus	Dient der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte, Gemeinden und Ortslagen in der Region außerhalb der Schienenkorridore. Er übernimmt in Korridoren ohne ergänzende Ortsbussysteme auch die Ortserschließung. Regionalbusse sichern das Grundangebot des regionalen ÖPNV, den Zugang zum Schienenverkehr sowie die Anbindung an das zugehörige Zentrum.
U-Stadtbahn (U)	Dient der schnellen Verbindung im Einzugsbereich von Großstädten und der Erschließung dicht besiedelter Achsen innerhalb von Großstädten. Bildet das Grundnetz des städtischen Schienenverkehrs.
Straßenbahn	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb von Großstädten entlang dicht besiedelter Achsen.
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.
Anruf-Sammeltaxi (AST)	Ersetzt den Regional-/Stadtbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit geringer Nachfrage. Bedarfsorientierte flächendeckende Bedienung mit Taxen oder Kleinbussen nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung.
Anruf-Linientaxi (ALT)	Ersetzt den Regional-/Stadtbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit geringer Nachfrage. Bedarfsorientierte Bedienung mit Taxen oder Kleinbussen auf festgelegtem Linienweg nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung.

Bild 2-3: Produkte des ÖPNV als Komponenten eines Gesamtsystems

Das **Zusammenspiel der Betriebsformen in einem Gesamtsystem** muss die Verhältnisse im Tagesverkehr (HVZ/NVZ) einerseits sowie im Früh-/Spät- und Wochenendverkehr (SVZ) andererseits berücksichtigen. So kann die Betriebsform einer Linie in Abhängigkeit von der Fahrgastnachfrage wechseln (z. B. eine Stadtverkehrslinie wird in der HVZ/NVZ durch einen Stadtbus bedient, wogegen zur SVZ ein AnrufLinienTaxi die Verbindung aufspannt).

Der **Einsatz flexibler Betriebsformen** wie Anruf-Sammeltaxen (AST) oder Anruf-Linientaxen (ALT) ermöglicht die Bereitstellung eines ÖPNV-Grundangebotes auch in Räumen und Zeiten mit sehr schwacher Verkehrsnachfrage, in denen ein klassisches Linienerverkehrsangebot wirtschaftlich nicht tragfähig wäre. Die Potenziale flexibler Betriebsformen sind daher unter der Prämisse einer sparsamen und effizienten Mittelverwendung im ÖPNV möglichst weitgehend zu nutzen. Einsatzgrenzen flexibler Betriebsformen sind in jedem Einzelfall zu beachten und abzuwägen hinsichtlich

- Leistungsfähigkeit (Kapazität),
- Angebotstransparenz (Mischverkehr aus Linienbetrieb und Bedarfsverkehr),
- Wirtschaftlichkeit (nachgefragte Beförderungsweiten).

Der **Fahrplan** ist möglichst merkbar und damit übersichtlich zu gestalten. Sofern es die Bedienungshäufigkeit zulässt, ist eine Vertaktung des Angebotes unbedingt anzustreben. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsnachfrage sowie aus Gründen der Orientierungskraft, der Merkbarkeit und der Einpassung in den regionalen Schienenverkehr bietet sich ein 30-/60-/120-Minuten-Takt als Grundmuster der Bedienung an. In Abhängigkeit von der Verkehrsnachfrage bleiben entsprechende Verdichtungen oder Ausdünnungen der Bedienungshäufigkeit zulässig, sofern das Taktgrundmuster beibehalten wird.

Bei der Dimensionierung des **Platzangebotes** (Sitz- und Stehplätze) sollen die jeweils gültigen Standards des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beachtet werden.

Bei der Fahrplangestaltung sollen grundsätzlich **Anschlussmöglichkeiten** beachtet werden. Damit werden fahrplanmäßige Übergänge zwischen allen Betriebsformen des ÖPNV eingerichtet und die Voraussetzung für eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette geschaffen. Die im Rhein-Kreis Neuss angestrebten Zielwerte zu Anschlussqualitäten zeigt Bild 2-4. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse müssen zumindest an den wichtigsten Verknüpfungspunkten gesichert werden. Hierfür sind rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) eine wichtige Voraussetzung.

Zielwerte für Anschlussqualitäten									
Haltestellenkategorie Verknüpfungsform	Umsteigezeit		Umsteigeweg	Anzahl Ebenen	Anschluss- sicherung	Orientierungshilfe für Anschlüsse	P+R- Einrichtungen	K + R- Einrichtungen	B + R- Einrichtungen
	Min.		m		Min.				
	min.	max.	max.	max.	max.				
Zentrale Verknüpfungspunkte mit SPNV-Anschluss (Kategorie I)									
SPNV - Stadtbahn/Bus	5	10	250	2	5	ja	opt. ¹⁾	ja	ja
Stadtbahn - Bus	1	5		2	3				
Bus - Bus	1	5		1	3				
Zentrale Verknüpfungspunkte (Kategorie II)									
SPNV - Stadtbahn/Bus	5	10	200	2	5	ja	opt. ¹⁾	opt. ¹⁾	ja
Stadtbahn - Bus	3	5		2	3				
Bus - Bus	3	5		1	3				
Sonstige Verknüpfungspunkte (Kategorie III)									
Stadtbahn - Bus	3	10	150	2	5	ja	opt.	opt.	ja
Bus - Bus	3	10		1	-				
Sonstige Haltestellen ²⁾ (Kategorie IV und V)									
Bus - Bus	3	10	100	1	-	ja	opt.	nein	opt.
Legende									
¹⁾ optional nach Maßgabe der räumlichen und verkehrlichen Situation anzustreben									
²⁾ Haltestellen dieser Kategorie sind nicht als Verknüpfungspunkte vorgesehen. Aus betrieblichen Gründen können jedoch Umstiege erforderlich oder P+R bzw. B+R-Verknüpfungen wünschenswert sein									

Bild 2-4: Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss

2.4 Qualitätsziele

2.4.1 Übersicht

Im Interesse eines attraktiven, wirtschaftlichen und wettbewerbsfähigen ÖPNV-Angebotes ist die **Sicherung einer angemessenen Qualität im ÖPNV** von elementarer Bedeutung. Gleichzeitig soll die Betriebsleistung zu den für die Allgemeinheit günstigsten Kosten, aber nicht „billig“ um jeden Preis erbracht werden. Diesem Grundsatz wird durch Rahmenvorgaben über Qualitätsziele entsprochen. Die Qualitätsziele lassen sich den drei Bereichen Infrastruktur, Betrieb und Service zuordnen. Eine Übersicht der in den angesprochenen Bereichen im Rhein-Kreis Neuss relevanten Qualitätsziele gibt Bild 2-5. Die Qualitätsziele stützen sich dabei auf die NRW-Qualitätscharta, die durch Vertreter der Nahverkehrsbranche in NRW in einer landesweiten Qualitätskonferenz am 03.07.2001 in Düsseldorf diskutiert und allgemein unterstützt wurde.

Qualitätsziele		
Infrastruktur	Betrieb	Service
Haltestellenausstattung	Leistungsangebot	Fahrgastinformation
Fahrzeugausrüstung	Pünktlichkeit	Personal (Freundlichkeit/Kompetenz)
Sauberkeit		Sicherheit

Bild 2-5: Übersicht der im Rhein-Kreis Neuss relevanten Qualitätsziele

2.4.2 Qualitätsziele Infrastruktur

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 sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des

ÖPNV sein und in der Bevölkerung ein positives Image bewirken. Die Ausstattung der Haltestellen muss diese Anforderungen weitestgehend bedarfsgerecht erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben.

In dem hier gewählten Baukastenprinzip werden **Haltestellenkategorien** bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet. Die Struktur der Haltestellenkategorisierung ist in Bild 2-6 dargestellt. Grundlage der Kategorisierung ist die Richtlinie „Haltestellenausstattung im VRR“.

Haltestellenkategorien		
Kategorie I	Funktion:	Zentrale Verknüpfungspunkte mit bedeutender regionaler Verkehrsfunktion
	Typ:	Hauptbahnhöfe, zentrale Verknüpfungspunkte (ZOB), Bahnhöfe des RegionalExpress
	Beispiel:	Neuss Hbf
Kategorie II	Funktion:	Zentrale Verknüpfungspunkte mit regionaler Verkehrsfunktion, Schnellbahnhaltstellen
	Typ:	Bahnhöfe des Schienen-Schnellverkehrs (RB, S-Bahn, Stadtbahn)
	Beispiel:	Grevenbroich Bf
Kategorie III	Funktion:	Haltestellen mit überdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen und/oder lokaler Verknüpfungsfunktion
	Typ:	Schnellverkehrshaltestellen im öffentlichen Straßenraum (StädteSchnell-Bus), Umsteigehaltestellen der StadtLinien (Straßenbahn, Bus)
	Beispiel:	Kaarst, Rathaus
Kategorie IV	Funktion:	Haltestellen mit durchschnittlichem bis unterdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen
	Typ:	Haltestellen der StadtLinien (U-Stadtbahn, Straßenbahn, Bus)
	Beispiel:	Dormagen, Schloßstraße

Bild 2-6: Haltestellenkategorien im Rhein-Kreis Neuss

Die **angestrebte Grundausrüstung der Haltestellen** zeigt Bild 2-7. Die zweckmäßigen Ergänzungen haben optionalen Charakter. Dabei sollen hinsichtlich der Ausgestaltung der Haltestellenausstattung die Festlegungen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr beachtet werden.

Haltestellenausstattung				
Ausstattung	Kategorie			
	I	II	III	IV
Haltestellenkennzeichnung				
Haltestellenbezeichnung (Haltestellenname)	●	●	●	●
Zeichen 224 StVO (H-Zeichen)	●*	●*	●	●
Linienkennzeichnung/Richtungsangabe	●	●	●	●
Verbund-/Unternehmenskennzeichnung	●	●	●	●
Tarifstandort (Tarifgebiet, Wabe)	●	●	●	●
Geographische Informationen				
Stadtplan	●	●	○	
Linienetzplan	●	●	○	
Umgebungsplan	●	●	○	
Wegweisung von der Haltestelle zum Zielbereich	○	○	○	○
Fahrgastinformation				
Aushangfahrplan	●	●	●	●
Tarifinformation	●	●	●	●
Gleis-/Bussteigbezeichnung	●	●	○	
Wegweisung innerhalb der Haltestelle	●	●	○	
Uhr	●	●	○	○
Lautsprecher	●	●		
Dynamische Abfahrtsinformation	●	○	○	
Anlage zur Anschlusssicherung SPNV - Busverkehr	○	○		
Fahrausweiserwerb und Kundenbetreuung				
KundenCenter	○			
VerkaufsCenter	●	○	○	
Verkaufsstelle			○	○
Fahrausweisautomat / - entwerter	●	●	○	
Haltestellenausstattung				
Busbord *	●	●	○	
Wetterschutz	●	●	●	○
Beheizter Warteraum	●	○		
Sitzgelegenheit	●	●	●	○
Beleuchtung	●	●	●	○
Abfallbehälter	●	●	●	○
Toiletten	●	○		
Gepäckschließfächer	●	○		
Taktile Wegweisung	●	●	○	
Öffentliche Fernsprecher / Münztelefon	●	●	○	○
Kiosk	●	●	○	○
Haltestellenausstattung				
Fahrradständer („Bügelparker“)	●	●	○	○
Fahrradservice / Radstation	○	○		
Taxenstand	●	●	○	○
Stellfläche für Bring-und-Abholverkehre (K+R)	●	●	○	
Pkw-Stellplätze (P+R)	○	●	○	
● angestrebte Grundausrüstung ○ zweckmäßige Ergänzung * nur Bushaltestellen				

Bild 2-7: Haltestellenausstattung im Rhein-Kreis Neuss

Die **Fahrzeugausrüstung** muss sich an der Verkehrsaufgabe der eingesetzten Fahrzeuge orientieren und unterscheidet deshalb nach Fahrzeugen im Schnell-, Regional- und Stadtverkehr. Ziel der Differenzierung ist die Anpassung des ÖPNV-Angebotes an die Anforderungen des Verkehrsmarktes durch die Einführung unterschiedlicher Produkte mit jeweils eindeutigem Produktprofil. Bild 2-8 enthält die in dem Rhein-Kreis Neuss angestrebten Standards der Fahrzeugausrüstung. Auch hier wird zwischen einer Grundausrüstung und zweckmäßigen Ergänzungen (optional) unterschieden.

Fahrzeugausrüstung				
Ausrüstung	Regionalverkehr		Stadt-/Ortsverkehr	
	Städte-SchnellBus	Regional-bus	Stadtbahn / Straßenbahn	Stadtbus
Einstieg				
Niveaugleich		○	●	○
Inneneinrichtung				
Sitzplatz als Einzelsitz	●	●	●	●
Gepäckablage	●	○	○	○
Stellfläche für Rollstühle / Kinderwagen / Fahrrad	1	2	2	2
Fahrgastinformation				
Liniennetzplan	●	●	●	●
Haltestellenanzeige und Anschlussansage	●	○	●	○
Fahrzeugausstattung				
Sonnenschutz	●			
Klimaanlage	○			
Haltestellenwunschtaste	●	●	●	●
Abfallbehälter	●		●	
Weitere Service- und Qualitätsstandards	Entsprechend verbundweiter Festlegungen			
Legende				
● angestrebte Grundausrüstung ○ zweckmäßige Ergänzung				

Bild 2-8: Fahrzeugausrüstung im Rhein-Kreis Neuss

Der Fahrgast hat einen **Anspruch auf intakte Fahrzeug- und Haltestellenausrüstung**. Deshalb sollten Beanstandungen (z. B. defekte Fahrkartenautomaten, Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung) innerhalb von 24 Stunden nach Eingang der Schadensmeldung behoben sein. Größere Schäden, die z. B. durch Vandalismus entstanden sind, sollten spätestens nach 3 Werktagen beseitigt sein. Hierzu leisten Verkehrsunternehmen und Städte / Gemeinden, soweit sie Baulastträger der Haltestellenausstattung sind, im Sinne eines ansprechenden ÖPNV-Gesamtsystems ihren Beitrag.

Darüber hinaus ist die **Sauberkeit** ein weiteres wichtiges Ziel für einen attraktiven ÖPNV. Sowohl die eingesetzten Fahrzeuge als auch die Haltestellen müssen einem sauberen und gepflegten Erscheinungsbild genügen. Beschwerden über mangelnde Sauberkeit müssen die Verkehrsunternehmen umgehend nachgehen, insbesondere wenn sich verschiedene Beschwerdeführer zum gleichen Beschwerdegegenstand äußern. Sofern sich Probleme mangelnder Sauberkeit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Verkehrsunternehmen befinden (z. B. an Haltestellen), ist ein entsprechender Informationsfluss zwischen den Beteiligten (z. B. Verkehrsunternehmen und Baulastträger) sicher zu stellen.

2.4.3 Qualitätsziele Betrieb

Der Fahrgast hat Anspruch darauf, dass das **ÖPNV-Leistungsangebot** den Vorgaben des Fahrplans entspricht, die Anforderungen an die Anschlusssicherung erfüllt und die angegebene Taktfolge sowie die Betriebszeiten einhält. Verfrüht durchgeführte Fahrten (ab einer Minute vor planmäßiger Abfahrtszeit) oder Verspätungen ab 20 Minuten entsprechen einem Fahrtausfall. Die Auswirkungen solcher Betriebsbeeinträchtigungen auf die Fahrgäste sollen durch Reservefahrzeuge sowie durch Personalplanung und Personalschulung soweit wie möglich begrenzt werden. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Funk zu sichern. Dynamische Anschlusssicherungsanlagen an größeren Verknüpfungspunkten (v.a. zwischen SPNV und Busverkehr) sind hierbei eine entscheidende Dispositionshilfe für einen aus Fahrgastsicht optimalen Betriebsablauf.

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven ÖPNV. Gelegentliche Störungen und Verspätungen von weniger als 3 Minuten müssen als nicht vermeidbar betrachtet werden. Busse und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel des ÖPNV können dieser Anforderung jedoch teilweise nicht immer gerecht werden, weil sie unter anderem Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind. Solche Behinderungen haben sowohl Fahrzeitverlängerungen als auch Fahrzeitschwankungen zur Folge.

Um Fahrplanabweichungen durch Störungen im Straßenraum entgegenzuwirken, sind **geeignete Beschleunigungsmaßnahmen** zu treffen. Die Eignung bestimmter Maßnahmen hängt jedoch sehr stark von den räumlichen und zeitlichen Gegebenheiten ab, so dass einheitliche Maßnahmenstandards nicht zielführend sind. Vielmehr ist es zweckmäßig, nach einer differenzierten Analyse der jeweiligen Problemlage (Umfang und Art der Behinderung) spezielle Lösungen für die örtliche Situation vorzusehen. Bei der Maßnahmenplanung müssen besonders bedeutsame Nahverkehrsstrecken mit hohem Fahrgastaufkommen und durch Fahrgastbeschwerden wiederholt bekannte Problempunkte vorrangig behandelt werden.

2.4.4 Qualitätsziele Service

Einen weiteren Aufgabenschwerpunkt sieht der Rhein-Kreis Neuss 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 ÖPNV zugänglich gemacht. Fehlende Fahrplanaushänge und Tarifinformationen sollen innerhalb von 24 Stunden nach bekannt werden des Mangels ersetzt werden.

Bei **Verspätungen** von mehr als 3 Minuten soll der Fahrgast im Rahmen der technischen Möglichkeiten über die Ursachen informiert und ggf. auf Ausweichverbindungen hingewiesen werden. Dazu können an besonders bedeutenden Haltestellen dynamische Abfahrtsinformationen dienen. Die zu erwartenden Entwicklungen der Telematik werden die Fahrgäste in Kürze in die Lage versetzen, auch an Haltestellen ohne entsprechende technische Ausstattung Informationen über Mobiltelefone oder Kleinstcomputer (sog. Personal Digital Assistants/PDA oder Smartphones) abzurufen.

Des Weiteren muss die **Erreichbarkeit des 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 der Angestellten in jeder Situation ruhig und höflich zu reagieren.

Die **Sicherheit** an Haltestellen und in den Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse bestimmter Nutzergruppen (z. B. Frauen, Kinder, Personen mit Mobilitätseinschränkung) besonders zu berücksichtigen. Dies kann z. B. durch ausreichende Beleuchtung und gute Ein-sichtsmöglichkeiten der Haltestelle erreicht werden. In den Fahrzeugen sollen die Fahrgäste jederzeit in Kontakt zum Personal treten können. Das Personal muss technisch in der Lage sein, Rettungsmaßnahmen schnell zu ergreifen.

3 Bestandsaufnahme

3.1 Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Zur raumspezifischen Erfassung und Bewertung des Verkehrsgeschehens ist eine **Aufnahme und räumliche Zuordnung der Strukturdaten** und der Verkehrsangebote erforderlich. Dazu wird das Kreisgebiet, wie in Bild 3-1 dargestellt, in 108 Raumeinheiten (Verkehrszellen) eingeteilt. Die jeweilige Verkehrszellennummer korrespondiert mit den Bild 3-2 in dargestellten Strukturdaten. Aufgrund der eingeschränkten Datenverfügbarkeit auf kleinräumiger Verkehrszellenbasis kann nur das Jahr 1998 zur Beschreibung des Status quo betrachtet werden.

Der Rhein-Kreis Neuss liegt im Süden des Regierungsbezirks Düsseldorf und umfasst eine Fläche von ca. 576 km², die sich auf die 6 Städte Dormagen, Grevenbroich, Kaarst, Korschenbroich, Meerbusch und Neuss sowie die 2 Gemeinden Jüchen und Rommerskirchen verteilt. Im Kreis, der 1975 im Zuge der kommunalen Neugliederung aus dem Landkreis Grevenbroich und der Stadt Neuss entstand, sind **446.493 Einwohner** mit Hauptwohnsitz gemeldet (Stand 31.12.2002, Stand der Strukturdatenbasis zum 31.12.1998: 441.337).

Das Kreisgebiet liegt im **Einzugsbereich der benachbarten Oberzentren** Düsseldorf, Köln, Mönchengladbach, Krefeld und Duisburg. Weiterhin grenzen die Kreise Viersen im Nordwesten, Heinsberg und Düren im Westen, Erftkreis im Süden und - getrennt durch den Rhein - Mettmann im Osten an das Kreisgebiet an. Aufgrund der unmittelbaren räumlichen Nähe zu den Metropolen des Ballungsraums Rhein-Ruhr weist der Rhein-Kreis Neuss eine starke Verflechtung mit den Metropolen des Ballungsraums Rhein-Ruhr (insbesondere Düsseldorf und Köln) auf.

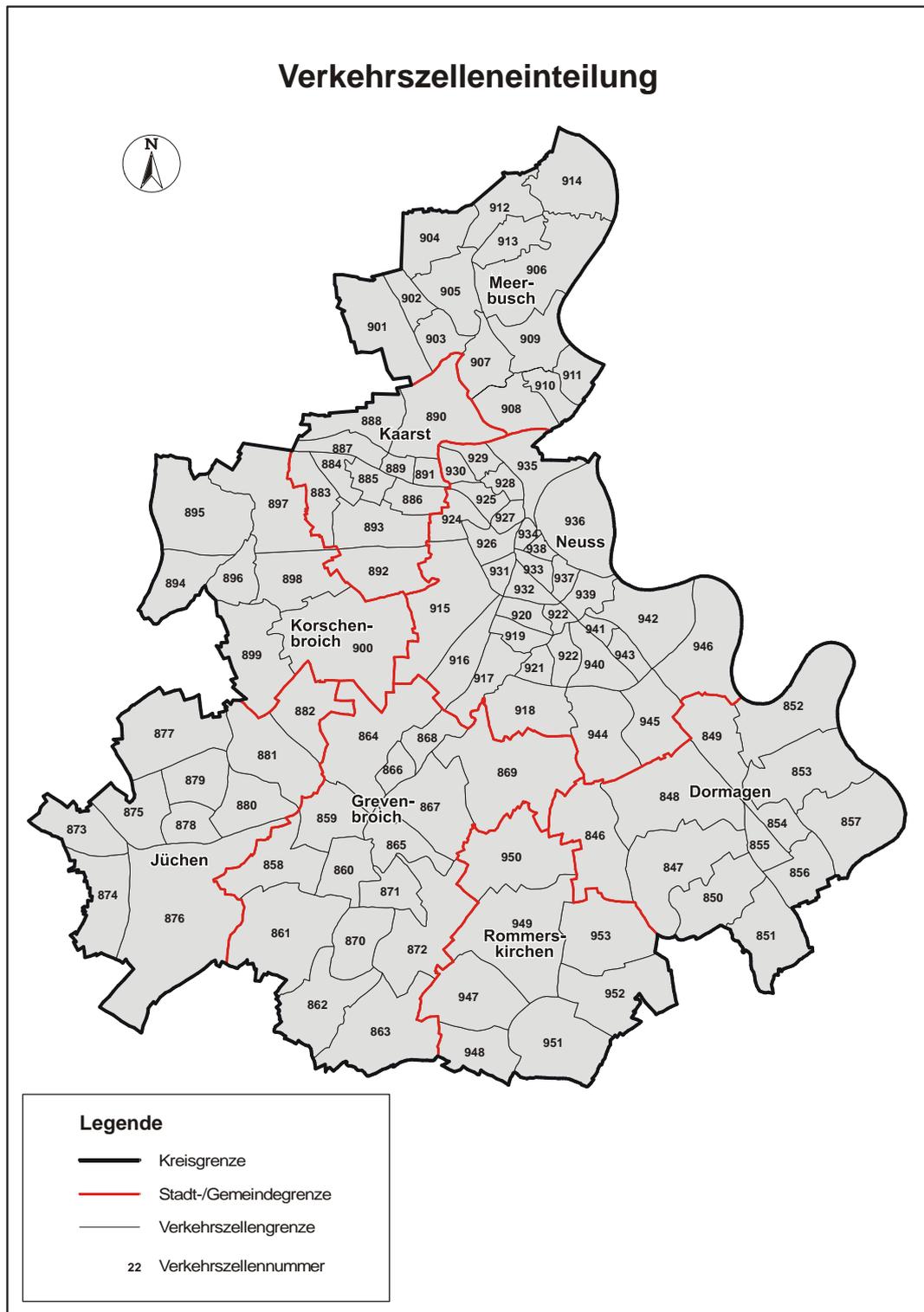


Bild 3-1: Einteilung des Rhein-Kreises Neuss in Verkehrszellen

Strukturdaten 1998								
Verkehrszellenname	Bevölkerung (EW) ¹⁾	Schüler und Studenten ²⁾	Erwerbstätige	Beschäftigte ³⁾			Pkw	Pkw pro 1000 EW
				BI / BII	B III	Gesamt		
846 Gohr, Gohr-Broich	2.305	108	1.068	39	241	280	1.293	561
847 Straberg, Knechtsteden	2.498	1.303	1.197	38	282	320	1.300	520
848 Ueckerath, Nievenheim	8.560	1.708	3.630	209	887	1.096	4.457	521
849 Delrath	3.148	246	1.479	336	854	1.190	1.722	547
850 Delhoven, Blechhof	3.816	146	1.818	159	268	427	2.130	558
851 Hackenbroich	8.660	1.766	3.825	148	1.818	1.966	4.685	541
852 Stürzelberg, St. Peter	4.752	234	2.002	726	898	1.624	2.441	514
853 Nachtigall, Zons	5.515	213	2.493	116	511	627	2.898	525
854 Dormagen-Nord	6.881	2.480	2.710	199	822	1.021	3.582	521
855 Horrem	6.376	294	2.603	298	1.235	1.533	3.318	520
856 Dormagen-Mitte	5.570	230	2.471	10.551	3.781	14.332	2.862	514
857 Rheinfeld	4.446	277	1.944	47	131	178	2.336	525
Summe Dormagen	62.527	9.005	27.240	12.866	11.728	24.594	33.024	528
858 Elsen, Neu-Elfgen, Laach	7.795	1.000	3.530	454	1.040	1.494	4.029	517
859 Noithausen, Orken	5.937	205	2.530	235	786	1.021	2.852	480
860 Stadtmitte	6.032	3.887	2.650	1.185	6.885	8.070	3.056	507
861 Gindorf, Gustorf	6.277	566	2.586	162	650	812	2.896	461
862 Frimmersdorf	2.576	111	1.072	4.185	323	4.508	1.325	514
863 Neurath	2.420	113	1.171	710	182	892	1.238	512
864 Hemmerden, Vierwinden, Busch	2.857	127	1.308	262	464	726	1.527	534
865 Wevelinghoven-Süd	2.474	619	1.155	321	365	686	1.272	514
866 Kapellen-Süd	2.605	347	1.195	122	283	405	1.311	503
867 Wevelinghoven-Nord, Langwaden	5.295	359	2.473	686	784	1.470	2.722	514
868 Kapellen-Nord, Tüschbroich	3.948	0	1.813	191	446	637	1.988	504
869 Neukirchen, Hülchrath, Münchrath	4.283	184	1.949	151	525	676	2.415	564
870 Neuenhausen	3.092	165	1.358	47	506	553	1.495	484
871 Südstadt, Gew.-Gebiet Ost	5.733	1.062	2.545	2.887	720	3.607	3.005	524
872 Allrath, Barrenstein	2.370	111	1.043	68	246	314	1.191	503
Summe Grevenbroich	63.694	8.856	28.378	11.666	14.205	25.871	32.322	507
873 Hochneukirch	4.985	679	1.804	432	606	1.038	2.671	536
874 Otzenrath	2.668	190	1.013	113	193	306	1.431	536
875 Schaan/Hackhausen	564	0	210	38	47	85	303	537
876 Braunkohlentagebau	0	0	0	0	0	0	0	0
877 Nördl. Gebiete	1.150	0	451	53	62	115	620	539
878 Jüchen	5.438	323	2.052	501	1.046	1.547	2.920	537
879 Kelzenberg	896	0	329	26	46	72	480	536
880 Gierath	2.820	207	1.138	119	183	302	1.518	538
881 Bedburdyek	2.905	312	1.163	72	275	347	1.559	537
882 Aldenhoven	1.236	0	513	44	87	131	665	538
Summe Jüchen	22.662	1.711	8.673	1.398	2.545	3.943	12.167	537
883 Vorst, Vorst/Linning	3.995	186	1.674	77	319	396	2.313	579
884 Vorst-Linning	1.713	712	718	32	138	170	990	578
885 Holzbüttgen-West	2.841	242	1.135	267	638	905	1.629	573
886 Holzbüttgen-Ost	3.751	0	1.499	353	842	1.195	2.149	573
887 Kaarst-West	5.635	86	2.373	343	910	1.253	3.253	577
888 Kaarst-Nordwest	2.230	334	929	28	241	269	1.280	574
889 Kaarst-Mitte	3.486	257	1.465	294	612	906	2.005	575
890 Kaarst-Nordost	6.869	1.518	2.792	346	1.600	1.946	3.928	572
891 Kaarst-Südost	3.970	0	1.669	334	696	1.030	2.283	575
892 Büttgen-Nord, Driesch	3.965	159	1.522	308	730	1.038	2.253	568
893 Büttgen-Süd	3.733	1.012	1.432	290	687	977	2.121	568
Summe Kaarst	42.188	4.506	17.208	2.672	7.413	10.085	24.204	574
894 Korschenbroich 1	8.734	2.000	3.187	1.722	1.716	3.438	4.580	524
895 Korschenbroich 2	2.180	188	796	430	428	858	1.144	525
896 Pesch	2.324	96	838	117	148	265	1.218	524
897 Kleinenbroich 1	4.277	168	1.652	310	470	780	2.252	527
898 Kleinenbroich 2	6.421	1.080	2.478	462	707	1.169	3.380	526
899 Rubbelrath/Steinforth	3.241	102	1.227	106	183	289	1.703	525
900 Glehn	6.270	326	2.401	512	734	1.246	3.293	525
Summe Korschenbroich	33.447	3.960	12.579	3.659	4.386	8.045	17.570	525

Bild 3-2: Strukturdaten des Rhein-Kreises Neuss, Stand: 31.12.1998 (Quelle: MWMEV)

Strukturdaten 1998								
Verkehrszellenname	Bevölkerung (EW) ¹⁾	Schüler und Studenten ²⁾	Erwerbstätige	Beschäftigte ³⁾			Pkw	Pkw pro 1000 EW
				BI / BII	B III	Gesamt		
901 Osterath-Mitte	7.317	1.006	2.717	236	1.561	1.797	4.015	549
902 Osterath-Hoterheide	2.573	0	959	342	264	606	1.258	489
903 Osterath-Bovert	3.128	367	1.163	134	385	519	1.724	551
904 Ossum-Bösinghoven	2.325	0	988	55	251	306	1.281	551
905 Strümp	4.208	1.207	1.663	380	757	1.137	2.317	551
906 Ilverich, Langst/Kierst, Strümp Ost	3.171	0	1.336	44	468	512	1.753	553
907 Büberich-Meererbusch	1.271	0	460	9	117	126	705	555
908 Büberich-Niederdonk	8.225	1.337	3.455	243	1.430	1.673	4.022	489
909 Büberich-Brühl	1.971	0	825	33	403	436	1.142	579
910 Büberich-Mitte	8.352	837	3.294	913	1.684	2.597	4.300	515
911 Büberich-Niederlörick	1.676	0	660	609	1.122	1.731	910	543
912 Latum	5.479	286	1.997	303	890	1.193	2.901	529
913 Lank	4.098	307	1.496	118	678	796	2.042	498
914 Nierst	1.431	0	539	16	70	86	786	549
Summe Meerbusch	55.225	5.347	21.552	3.435	10.080	13.515	29.156	528
915 Grefrath, Westfeld	3.711	115	1.812	139	666	805	2.099	566
916 Holzheim 1	2.331	0	1.077	225	265	490	1.313	563
917 Holzheim 2	5.442	424	2.515	522	619	1.141	3.063	563
918 Hoisten, Speck, Wehl	4.588	236	2.081	147	515	662	2.590	565
919 Reuschenberg 1	4.170	1.187	1.717	80	552	632	2.323	557
920 Reuschenberg 2	4.079	0	1.679	78	540	618	2.273	557
921 Weckhoven	4.410	543	1.681	90	351	441	2.482	563
922 Selikum	1.364	0	582	61	181	242	767	562
923 Weckhoven	5.756	0	2.193	118	457	575	3.240	563
924 Morgensternsheide 1	1.537	0	643	51	378	429	853	555
925 Morgensternsheide 2	6.133	2.296	2.577	206	1.509	1.715	3.420	558
926 Stadionviertel	3.730	277	1.642	132	885	1.017	2.088	560
927 Furth Süd	8.424	317	3.345	1.290	1.349	2.639	4.700	558
928 Furth Nord	3.886	450	1.626	99	284	383	2.175	560
929 Vogelsang	6.832	217	3.077	723	734	1.457	3.826	560
930 Weissenberg	6.941	573	2.879	251	1.366	1.617	3.883	559
931 Stadionviertel	5.596	0	2.464	198	1.328	1.526	3.132	560
932 Pomona	3.978	1.433	1.774	1.049	3.442	4.491	2.241	563
933 Dreikönigenviertel	7.854	2.019	3.290	301	1.428	1.729	4.363	556
934 Augustinusviertel	1.857	0	690	442	1.252	1.694	1.029	554
935 Barbaraviertel	3.381	474	1.458	4.803	2.220	7.023	1.901	562
936 Hammfeld, Hafengebiet	1.876	0	989	4.780	11.280	16.060	1.070	570
937 Innenstadt 1	6.299	3.591	2.884	635	6.811	7.446	3.509	557
938 Innenstadt 2	5.589	188	2.560	563	6.045	6.608	3.115	557
939 Gnadental	6.021	756	2.470	77	573	650	3.352	557
940 Norf	6.270	1.977	2.940	349	1.030	1.379	3.548	566
941 Erfttal	5.990	456	2.233	54	356	410	3.382	565
942 Grimlinghausen	4.651	0	2.219	1.730	1.441	3.171	2.613	562
943 Norf	4.179	750	1.960	522	1.546	2.068	2.364	566
944 Rosellen 1	5.031	446	2.407	578	482	1.060	2.846	566
945 Rosellen 2	3.355	0	1.605	384	323	707	1.898	566
946 Uedesheim	3.840	181	1.790	2.413	1.311	3.724	2.158	562
Summe Neuss	149.101	18.906	64.859	23.090	51.519	74.609	83.616	561
947 Sinsteden	698	0	292	1	97	98	393	563
948 Vanikum	1.074	0	432	22	71	93	606	564
949 Evinghoven	1.692	0	703	37	87	124	945	559
950 Villach, Ramrath, Hoingen	1.497	121	557	59	86	145	836	558
951 Eckum, Gill, Rommerskirchen	3.723	256	1.503	414	705	1.119	2.082	559
952 Nettesheim, Butzheim	2.044	0	837	119	105	224	1.146	561
953 Frixheim, Anstel	1.765	224	671	34	166	200	987	559
Summe Rommerskirchen	12.493	601	4.995	686	1.317	2.003	6.995	560
Summe Rhein-Kreis Neuss	441.337	52.892	185.484	59.472	103.193	162.665	239.054	542

Legende
1) Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung
2) Schüler und Studenten am Ort
3) Beschäftigte am Arbeitsort (BI / BII = Land-, Forstwirtschaft und Fischerei sowie verarbeitendes Gewerbe; BIII = Dienstleistungsbereich)

Bild 3-2: Strukturdaten des Rhein-Kreises Neuss, Stand: 31.12.1998 (Quelle: MWMEV) - Fortsetzung

3.2 ÖPNV-Angebotsstruktur

Das ÖPNV-Leistungsangebot im Rhein-Kreis Neuss wurde auf der Grundlage des **Jahresfahrplans 2001/2002** (Teilperiode 02.09.2002 - 14.12.2002) des Verkehrsverbunds Rhein Ruhr (VRR) analysiert.

Das **Netz des Schienenpersonennahverkehrs** (SPNV) im Rhein-Kreis Neuss besitzt die zentrale Funktion in der regionalen Verkehrserschließung des Kreisgebietes sowie dessen Anbindung an benachbarte Oberzentren. Die Kernbereiche sowie die maßgeblichen Siedlungsschwerpunkte aller Städte und Gemeinden des Rhein-Kreises Neuss sind an den SPNV angebunden. Das SPNV-Angebot konzentriert sich auf insgesamt 4 Schienenkorridore, auf denen insgesamt 10 Zuglinien verkehren:

- Mönchengladbach / Kaarst - Neuss - Düsseldorf (RE 4, RE 13, S 8, S 11, S 28)
- Krefeld - Neuss - Köln (RE 9, RE 10, S 11)
- Mönchengladbach - Grevenbroich - Köln (RE 8, RE 18)
- Düsseldorf - Neuss - Grevenbroich - Bergheim - Horrem (RB 38)

Das **Leistungsangebot im SPNV** wird durch 2 Verkehrsunternehmen erstellt. 9 SPNV-Linien (davon 2 S-Bahn-Strecken) werden durch die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH (DB) bedient. Die Linie S 28 Kaarst - Neuss - Düsseldorf - Mettmann wird durch die kommunale Regiobahn GmbH betrieben, an der ebenfalls der Rhein-Kreis Neuss sowie kreisangehörige Kommunen beteiligt sind.

Kommunaler Nahverkehr (d.h. ÖPNV mit Ausnahme des SPNV) wird durch insgesamt 9 Verkehrsunternehmen erbracht. Während die Rheinische Bahngesellschaft (Rheinbahn) im Kreisgebiet auch schienengebundenen ÖPNV mit 6 Stadtbahn- bzw. Straßenbahnlinien betreibt, beziehen sich die übrigen Verkehrsleistungen auf den straßengebundenen ÖPNV mit Bussen (71 Linien) bzw. flexiblen Betriebsformen (3 Linien). Bild 3-3 führt die Verkehrsunternehmen im Einzelnen auf.

Verkehrsunternehmen						
Verkehrsunternehmen	SPNV (RE/RB/S)	Stadtbahn / Straßen- bahn	Bus (SB/Regionalbus/ CE/Stadtbus)		Flexible Betriebs- formen (AST/ALT)	Summe*
			Anzahl eigene Linien	Gemein- schafts- linien		
DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH (DB), Essen	9					9
Regiobahn GmbH, Mettmann	1					1
Rheinische Bahngesellschaft AG (Rheinbahn), Düsseldorf		6	8	2 BVR 1 SWK		14 + 3
Busverkehr Rheinland GmbH (BVR), Düsseldorf			23	2 Rheinb. 1 SWN		23 + 3
Stadtwerke Neuss GmbH (SWN), Neuss			9	1 BVR		9 + 1
StadtBus Dormagen GmbH (SDG), Dormagen			12		1	12 + 1
Niederrheinische Versorgung- und Verkehrs AG (Möbus), Mönchengladbach			11		1	12
SWK Mobil GmbH (SWK), Krefeld			1	1 Rheinb.		1 + 1
Schilden Verkehrs-AG, Neuss			1			1
Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH (REVG), Bergheim			2			2
Kreiswerke Heinsberg GmbH (KWH), Geilenkirchen					1	1
Summe*	10	6	67	4*	3	90*
Legende						
* Gemeinschaftslinien bei der Summenbildung nur einfach berücksichtigt						

Bild 3-3: Verkehrsunternehmen im Rhein-Kreis Neuss

Die insgesamt **90 Linien im öffentlichen Personennahverkehr** sind in Bild 3-4 mit ihrem Linienweg dargestellt und entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe differenziert nach

- Regionalverkehr,
- Nachbarortsverkehr,
- Stadt-/Ortsverkehr.

Linienübersicht						
Linie	Unternehmen	Regionalverkehr	Nachbarortverkehr	Stadt-/Ortsverkehr	Linienverlauf	Anmerkung
Schienerpersonennahverkehr (SPNV)						
RE 4	DB	•			Hamm - Hagen - Wuppertal - Düsseldorf - Neuss - Mönchengladbach - Aachen	
RE 8	DB	•			Venlo - Mönchengladbach - Köln - Koblenz	
RE 9	DB	•			Krefeld - Neuss - Dormagen - Köln - Siegen - Gießen	
RE 10	DB	•			Düsseldorf - Meerbusch-Osterath - Krefeld - Kleve	
RE 13	DB	•			Kaldenkirchen - Viersen - Mönchengladbach - Neuss - Düsseldorf	
RE 18	DB	•			Mönchengladbach - Rommerskirchen - Köln - Koblenz	
RB 38	DB	•			Düsseldorf - Neuss - Bedburg - Horrem - Köln	
S 8	DB	•			Hagen - Wuppertal - Düsseldorf - Neuss - Mönchengladbach	
S 11	DB	•			Wuppertal - Düsseldorf - Neuss - Dormagen - Köln - Bergisch Gladbach	
S 28	Regiobahn	•			Kaarster See - Neuss - Düsseldorf - Erkrath - Mettmann-Stadtwald	
Stadtbahn/Straßenbahn						
U 70	Rheinbahn	•			Krefeld, Rheinstraße - Meerbusch, Haus Meer - Düsseldorf-Lörick - Düsseldorf Hbf	1
U 74	Rheinbahn		•		Meerbusch, Görgesheide - Düsseldorf-Lörick - Düsseldorf Hbf - Oberbilk - Düsseldorf-Holthausen	
U 75	Rheinbahn		•		Neuss Hbf - Düsseldorf-Heerd - Oberkassel - Heinrich-Heine-Allee - Düsseldorf Hbf - Düsseldorf-Eller	
U 76	Rheinbahn	•			Krefeld, Rheinstraße - Krefeld Hbf - Meerbusch, Haus Meer - Düsseldorf-Lörick - Düsseldorf Hbf	2
704	Rheinbahn		•		Neuss, Stadthalle - Düsseldorf-Unterbilk - Düsseldorf Hbf - Düsseldorf-Derendorf Nord	
709	Rheinbahn		•		Neuss, Theodor-Heuss-Platz - Neuss Hbf - Stadthalle - Düsseldorf Hbf - Düsseldorf-Grafenberg	
Busverkehr						
SB 51	Rheinbahn	•			Düsseldorf-Flughafen - Nordfriedhof - Meerbusch-Büderich - Kaarst	
SB 52	Rheinbahn		•		Meerbusch, Haus Meer - Meerbusch-Strümp - Düsseldorf-Messe Ost - Düsseldorf-Flughafen	
SB 85	BVR	•			Neuss-Neusserfurth - Düsseldorf Hbf	
SB 86	BVR	•			Viersen - Kaarst, Kaarster See	
O 38	Rheinbahn			•	Meerbusch-Büderich, Landsknecht - Christuskirche - Meerbusch-Büderich, Landsknecht	
827	Rheinbahn/ BVR		•		Neuss, Norf Bf - Grimlinghausen - Düsseldorf-Universität - Uni-Kliniken - Düsseldorf-Am Steinberg	
828	Rheinbahn/ BVR	•			Neuss-Zentrum - Neuss Hbf - Neusserfurth - Meerbusch-Büderich - Düsseldorf-Oberkassel, Belsenplatz	

Bild 3-4: Linienübersicht Rhein-Kreis Neuss, Stand: September 2002

Linienübersicht						
Linie	Unternehmen	Regionalverkehr	Nachbarortverkehr	Stadt-/Ortsverkehr	Linienverlauf	Anmerkung
830	Rheinbahn	•			Meerbusch-Lank, Kirche - Meerbusch, Haus Meer - Düsseldorf-Handweiser - Neuss, Am Kaiser - Neuss-Busbf	
831	Rheinbahn	•			Moers, Königlicher Hof - Krefeld-Uerdingen Bf - Meerbusch-Lank-Latum - Meerbusch, Haus Meer	
832	Rheinbahn			•	Meerbusch-Lank - Strümp Gymnasium - Meerbusch-Osterath	3
833	Rheinbahn		•		Düsseldorf-Oberkassel, Belsenplatz - Lörick - Nikolaus-Knopp-Platz - Heerdt - Neuss, Am Kaiser	
839	Rheinbahn/SWK			•	Meerbusch, Haus Meer - Bösinghoven - Lank - Nierst - Ilverich - Meerbusch, Haus Meer	3
841	SWN			•	Düsseldorf-Handweiser - Neuss-Neusserfurth - Neuss Hbf - Zentrum - Norf - Allerheiligen - Neuss-Rosellerheide	
842	SWN			•	Neuss-Rheinpark-Center - Busbf - Zentrum - Hbf - Neuss, Lukaskrankenhaus	
843	SWN			•	Neuss-Neusserfurth Nord - Neuss Hbf - Zentrum - Reuschenberg - Holzheim - Neuss-Grefrath	
844	SWN			•	Neuss-Neusserfurth Nord - Neuss Hbf - Zentrum - Reuschenberg - Weckhoven - Neuss-Hoisten	
848	SWN			•	Neuss, Johanna-Etienne-Krankenhaus - Neuss Hbf - Zentrum - Pomona - Neuss, Lukaskrankenhaus	
849	SWN			•	Neuss, Lukaskrankenhaus - Hauptfriedhof - Hbf - Zentrum - Neuss-Erftal	
851	SWN		•		Kaarst, Elchstraße - Neuss Hbf - Zentrum - Grimlinghausen - Stüttgen - Neuss-Uedesheim	
852	SWN		•		Kaarst, Lange Hecke - Neuss Hbf - Zentrum - Grimlinghausen - Derikum - Neuss-Norf	
854	SWN			•	Neuss-Vogelsang - Neuss Hbf - Zentrum - Gnadental - Neuss-Weckhoven	
858	Schilden		•		Neuss, Stadthalle - Grevenbroich-Kapellen - Grevenbroich - Grevenbroich-Elsen	
860	BVR		•		Neuss, Stadthalle - Neuss Hbf - Kaarst-Büttgen - Vorst - Kaarster Bahnhof - Kaarst, Am Hoverkamp	4
861	SWN/BVR			•	Kaarst, Karlsforster Str. - Kaarst Mitte/Holzbüttgen - Kaarster Bahnhof - Kaarst-Holzbüttgen, Siemensstraße	
862	BVR	•			D-Oberkassel, Belsenplatz - Heerdt - Neuss, Neusserfurth - Kaarst - Viersen	5
863	Rheinbahn		•		Neuss-Neusserfurth - Düsseldorf-Handweiser - Heerdt - Am Seestern - Niederkassel - Düsseldorf-Nordfriedhof	
864	BVR	•			Düsseldorf-Heerdt - Neuss, Stadthalle - Grefrath - Korschenbroich-Glehn - Mönchengladbach-Rheydt	
865	BVR			•	Grevenbroich-Mülraath / Grevenbroich-Barrenstein - Grevenbroich - Grevenbroich-Neurath	6
866	BVR			•	Kaarst, Lange Hecke/Am Hoverkamp/Badeniastr. - Am Holzbüttger Haus - Berliner Platz	6
869	BVR		•		Neuss, Stadthalle - Holzheim - Grevenbroich-Kapellen - Grevenbroich Bf - Grevenbroich-Elsen	7
870	MöBus	•			Neuss Busbf - Grefrath - Grevenbroich-Kapellen - Hemmerden - Jüchen-Bedburdyck - Gierath - Jüchen	8

Bild 3-4: Linienübersicht Rhein-Kreis Neuss, Stand: September 2002 (Fortsetzung)

Linienübersicht						
Linie	Unternehmen	Regionalverkehr	Nachbarortsverkehr	Stadt-/Ortsverkehr	Linienverlauf	Anmerkung
871	BVR		•		Grevenbroich Bf - Rommerskirchen - Dormagen-Delhoven - Dormagen Bf - Dormagen, Marktplatz	
872	BVR	•			Neuss Busbf - Reuschenberg - Speck - Wehl - Grevenbroich-Neukirchen - Rommerskirchen-Vanikum	
873	BVR	•			Neuss Busbf - Reuschenberg - Wehl - Grevenbroich-Neukirchen - Dormagen-Gohr - Dormagen, Marktplatz	9
874	BVR		•		Neuss - Norf - Schlicherum - Rosellen - Neuenbaum - Dormagen-Gohr - Rommerskirchen-Vanikum	10
875	BVR		•		Neuss Busbf - Grimlinghausen - Stüttgen - Dormagen-Zons - Dormagen	
876	BVR		•		Dormagen, Stormnelerbusch - Pulheim-Stommeln - Köln-Esch, Joh.-Prassel-Str. - Dormagen-Hackenbroich	6
877	BVR	•			Neuss Busbf - Neuss-Holzheim - Grevenbroich-Kapellen - Langwaden - Rommerskirchen-Anstel	11
878	BVR		•		Grevenbroich Bf - Wevelinghoven - Neukirchen - Neuss-Hoisten - Norf - Elvekurn - Neuss-Stüttgen	
879	BVR		•		Grevenbroich - Rommerskirchen - Rommerskirchen-Sinsteden / Rommerskirchen-Villau	6
880	SDG			•	Köln-Worrigen Bf - Dormagen Bf - Zons - Stürzelberg - Delrath - Nievenheim Bf - Gohr - Dormagen-Broich	12
881	SDG			•	Dormagen Bf - Marktplatz - Dormagen-Hackenbroich	13
882	SDG			•	Dormagen, Marktplatz - Bahnhof - TOP West - Kreiskrankenhaus - Dormagen-Hackenbroich	13
883	SDG			•	Dormagen, Marktplatz - Bahnhof - Delhoven - Straberg - Nievenheim - Ückerath - Gohr - Dormagen-Broich	13
884	SDG			•	Dormagen, Marktplatz - Bahnhof - Horrem - Nievenheim - Ückerath - Nievenheim Bf - Dormagen-Delrath	13
885	SDG		•		Dormagen, Marktplatz - Köln-Worrigen Bf - Hackenbroich - Delhoven - Nievenheim - Ückerath - Dormagen-Delrath	13
885	SDG E			•	Köln-Worrigen Bf - Dormagen-Hackenbroich - Delhoven - Straberg - Nievenheim - Ückerath - Dormagen-Delrath	12
886	SDG			•	Dormagen Bf - Marktplatz - Rheinfeld - Zons - Stürzelberg - St. Peter - Delrath - Nievenheim Bf	13
891	BVR			•	Grevenbroich-Neurath - Grevenbroich Bf - Kapellen Bf	14
892	BVR		•		Grevenbroich-Gindorf - Grevenbroich Bf - Rommerskirchen-Evinghoven - Rommerskirchen-Hoeningen	14
893	BVR			•	Grevenbroich Bf - Wevelinghoven - Kapellen Bf	14
971	REVG		•		Rommerskirchen - Bergheim	15
975	REVG	•			Grevenbroich - Bedburg - Bergheim - Kerpen-Horrem - Erfstadt-Liblar	16
016	MöBus		•		Mönchengladbach-Wickrath - Rheydt Hbf - Marienplatz - Schloß Rheydt - Neersbroich - Korschenbroich Bf	
021	MöBus		•		Mönchengladbach-Giesenkirchen - Korschenbroich Bf	

Bild 3-4: Linienübersicht Rhein-Kreis Neuss, Stand: September 2002 (Fortsetzung)

Linienübersicht						
Linie	Unternehmen	Regionalverkehr	Nachbarortverkehr	Stadt-/Ortsverkehr	Linienverlauf	Anmerkung
029	MöBus		•		Mönchengladbach Hbf - Lürrip - Korschenbroich-Herrenshoff - Korschenbroich Bf	
031	MöBus		•		Mönchengladbach Hbf - Korschenbroich - Pesch Kirche - Liedberg - Korschenbroich-Steinforth	17
032	MöBus			•	Korschenbroich Bf - Pesch Schule - Korschenbroich-Kleinenbroich	6
034	MöBus			•	Kleinenbroich Bf - Glehn Schule - Korschenbroich-Lüttenglehn	6
057	SWK		•		Krefeld-Inrath - Kempener Feld - Krefeld Hbf - Oppum - Meerbusch-Bösinghoven	
071	BVR	•			Meerbusch, Haus Meer - Meerbusch-Osterath Bf - Willich - Viersen	
091	MöBus		•		Jüchen - Grevenbroich	6
096	BVR		•		Korschenbroich-Steinforth - Jüchen-Schloß Dyck - Korschenbroich-Glehn - Korschenbroich-Kleinenbroich Bf	
097	MöBus		•		Mönchengladbach Hbf - Rheydt - Odenkirchen - Jüchen - Hochneukirch - Jüchen-Otzenrath	
098	MöBus		•		Jüchen - Gierath - Grevenbroich - Grevenbroich, VAW-Leichtmetall	8
099	MöBus		•		Jüchen - Mönchengladbach-Giesenkirchen / Mönchengladbach-Wickrath	6
NE 1	SDG			•	Dormagen Bf - Hackenbroich - Delhoven - Knechtsteden - Straberg - Nievenheim - Gohr - Dormagen-Broich	18
NE 2	SDG			•	Dormagen Bf - Rheinfeld - Zons - Stürzelberg - St. Peter - Delrath - Nievenheim Bf	19
WE 1	SDG			•	Dormagen Bf - Hackenbroich - Delhoven - Straberg - Nievenheim - Gohr - Dormagen-Broich	20
WE 2	SDG			•	Dormagen Bf - Marktplatz - Rheinfeld - Zons - Stürzelberg - St. Peter - Delrath - Nievenheim Bf	20
ALT	SDG			•	Dormagen Bf - Dormagen-Horrem (AnrufLinienTaxi)	21
AST	KWH		•		Jüchen-Otzenrath - Erkelenz (Anruf-Sammeltaxi)	22
AST	MöBus		•		Jüchen-Bedburdyck - Wey - Mönchengladbach-Giesenkirchen / Bedburdyck - Damm (Anruf-Sammeltaxi)	23

Bild 3-4: Linienübersicht Rhein-Kreis Neuss, Stand: September 2002 (Fortsetzung)

Linienübersicht	
Legende	
Produkte	
RE	RegionalExpress
RB	RegionalBahn
S	S-Bahn
SB	StädteSchnellBus
-	Regionalbus
U	Stadtbahn
-	Straßenbahn
CE	CityExpress
-	Stadtbus
O	Ortsbus (vgl. Stadtbus)
NE	NachtExpress (hier: Stadtbus-Ergänzungslinie im Spätverkehr / Stadtbus Dormagen)
WE	WochenendExpress (hier: Stadtbus-Ergänzungslinie im Wochenendverkehr / Stadtbus Dormagen)
AST	Anruf-Sammeltaxi
ALT	AnrufLinienTaxi
Verkehrsunternehmen	
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
DB	DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen
KWH	Kreiswerke Heinsberg GmbH, Geilenkirchen
MöBus	Niederrheinische Versorgung- und Verkehr AG, Mönchengladbach
Regiobahn	Regiobahn GmbH, Mettmann
REVG	Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH, Bergheim
Rheinbahn	Rheinische Bahngesellschaft AG, Düsseldorf
Schilden	Gebr. Schilden GmbH & Co. KG, Grevenbroich
SDG	StadtBus Dormagen GmbH, Dormagen
SWK	SWK Mobil GmbH, Krefeld
SWN	Stadtwerke Neuss GmbH, Neuss
Anmerkungen	
1	Linie hält nur an ausgewählten Stadtbahnhaltestellen; zeitweiser Einsatz von Bistrowagen
2	Zeitweiser Einsatz von Bistrowagen
3	TaxiBus-Einsatz in der Schwachverkehrszeit, verkehrt nur nach vorheriger telefonischer Voranmeldung
4	Linie verkehrt im Abschnitt Kaarst, Berliner Platz - Neuss nur mit wenigen Fahrten
5	Linie verkehrt im Abschnitt Viersen - Kaarster See nicht an Sonn- und Feiertagen
6	Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
7	Linie verkehrt im Abschnitt Grevenbroich - Grevenbroich-Elsen nur an Sonntagen
8	Linie ist umlauftechnisch mit der Linie 097 verknüpft
9	Linie dient im Abschnitt Dormagen-Gohr - Dormagen, Marktplatz vorrangig dem Schülerverkehr
10	Linie dient im Abschnitt Gohr - Vanikum vorrangig der Schülerbeförderung
11	Linie verkehrt im Abschnitt Grevenbroich, Langwaden - Rommerskirchen nur mit wenigen Fahrten
12	Stadtbus Dormagen, Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
13	Stadtbus Dormagen
14	Stadtbus Grevenbroich
15	VRS-Tarif
16	Linie dient im Abschnitt Grevenbroich - Bedburg vorrangig der Schülerbeförderung, VRS-Tarif
17	Linie dient im Abschnitt Liedberg - Steinforth vorrangig der Schülerbeförderung
18	Stadtbus Dormagen (NachtExpress), Linie verkehrt im Abschnitt Nievenheim - Broich als AnrufLinienTaxi
19	Stadtbus Dormagen (NachtExpress)
20	Stadtbus Dormagen (WochenendExpress)
21	AnrufLinienTaxi, verkehrt nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung
22	Anruf-Sammeltaxi, verkehrt nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung, AVV-Tarif mit AST-Zuschlag
23	Anruf-Sammeltaxi, verkehrt nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung, AST-Tarif des VRR

Bild 3-4: Linienübersicht Rhein-Kreis Neuss, Stand: September 2002 (Fortsetzung)

Die in zeigt Bild 3-5 dargestellte **Situation der Linienbedienung** gibt Auskunft über ein eventuell vorhandenes Taktangebot der Linien. Die Übersicht ist einerseits unterteilt nach den relevanten Tagesarten sowie andererseits nach den maßgeblichen Verkehrszeiten im ÖPNV:

- Hauptverkehrszeit (HVZ)
 - Montag - Freitag 6 - 9 Uhr und 16 - 19 Uhr
- Nebenverkehrszeit (NVZ)
 - Montag - Freitag 9 - 16 Uhr
 - Samstag 7 - 16 Uhr
- Schwachverkehrszeit (SVZ)
 - Montag - Freitag 19 - 24 Uhr
 - Samstag 16 - 24 Uhr
 - Sonn-/Feiertag 8 - 24 Uhr

Linienbedienung								Anmerkung
Linie	Montag-Freitag				Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ 6 - 9 Uhr	NVZ 9 - 16 Uhr	HVZ 16 - 19 Uhr	SVZ 19 - 24 Uhr	NVZ 7 - 16 Uhr	SVZ 16 - 24 Uhr		
Schienerpersonennahverkehr								
RE 4	60	60	60	60	60	60	60	Zusätzliche Verstärkerfahrten in der HVZ
RE 8	60	60	60	60	60	60	60	
RE 9	60	60	60	60	60	60	60	
RE 10	30	30	30	60	60	60	60	
RE 13	60	120	60	-	-	-	-	
RE 18	60	60	60	-	-	-	-	
RB 38	20 (60)	20/40 (60)	20 (60)	60	60	60	60	Linie verkehrt im Abschnitt Düsseldorf - Neuss / Horrem - Köln nur in der HVZ, Grevenbroich - Horrem untere Takta.
S 8	20	20	20	30	30	30	30	
S 11	20	20	20	30	30	30	30	
S 28	20	20	20	30	30	30	30	
Stadtbahn/Straßenbahn								
U 70	20	-	20	-	-	-	-	Linie verkehrt nur an Schultagen, hält nur an ausgewählten Stadtbahnhaltestellen
U 74	20	-	20	-	30	-	-	Weitere Fahrten außerhalb des Kreises Neuss
U 75	10	10	10	20	10	15/20	15/20	
U 76	20	20	10	30	30	30	30	
704	10	-	10	-	-	-	-	Weitere Fahrten außerhalb des Kreises Neuss
709	10	10	10	20	10	40	15/20 40	
Busverkehr								
SB 51	30	60	30	-	60	-	-	
SB 52	60	-	60	-	-	-	-	
SB 85	30	30	30	-	60	-	-	
SB 86	60	60	60	-	60	-	60	
O 38	20	60	20	60	60	-	60	
827	20	60	20	-	60	-	60	
828	60	60	60	-	60	-	60	
830	20 (10)	60 (20)	20 (10)	- (30)	60 (30)	- (30)	- (30)	Linie verkehrt im Abschnitt Haus Meer - Neuss-Am Kaiser mit zusätzlichen Fahrten (untere Taktangabe)

Bild 3-5: Linienbedienung im Rhein-Kreis Neuss, Stand: September 2002

Linienbedienung								
Linie	Montag-Freitag				Samstag		Sonn-/Feiertag	Anmerkung
	HVZ 6 - 9 Uhr	NVZ 9 - 16 Uhr	HVZ 16 - 19 Uhr	SVZ 19 - 24 Uhr	NVZ 7 - 16 Uhr	SVZ 16 - 24 Uhr		
Busverkehr								
831	20	20	20	30	30	30	30	
832	30	60	30	60 (T)	60	60 (T)	60 (T)	(T) = TaxiBus-Einsatz, verkehrt nur nach vorheriger telefonischer Voranmeldung
833	40	-	60	-	-	-	-	Weitere Fahrten außerhalb des Kreises Neuss
839	30	60	30	60 (T)	60	60 (T)	60 (T)	(T) = TaxiBus-Einsatz, verkehrt nur nach vorheriger telefonischer Voranmeldung
841	20	30	20	60	30	60	60	
842	20	20	20	60	30	30/60	30/60	
843	30	30	30	60	30	60	60	
844	30	30	30	60	30	60	60	
848	20	20	20	30	20	30	30	Linie verkehrt im Abschnitt Lukaskrankenhaus - Innenstadt nicht im Abendverkehr
849	20	20	20	30	20	30	30	Linie verkehrt im Abschnitt Lukaskrankenhaus - Innenstadt nicht im Abendverkehr
851	30	30	30	60	30	60	60	
852	30	30	30	60	30	60	60	
854	15	15	15	30	15	30	30	
858	kT	60	60	60	120	120	-	
860	20 (-)	20 (120)	20 (60)	60 (-)	30 (kT)	60 (-)	60 (-)	Linie verkehrt im Abschnitt Kaarst, Berliner Platz - Neuss nur mit wenigen Fahrten (untere Taktangabe)
861	20 (60)	20 (60)	20 (60)	60 (-)	60 (120)	60 (120)	60 (120)	Linie verkehrt im Abschnitt Platanenstr. - Siemensstr. nur mit wenigen Fahrten (untere Taktangabe)
862	60	60	60	60	60	60	120	Linie verkehrt im Abschnitt Viersen - Kaarster See nicht an Sonn- und Feiertagen
863	60	60	60	-	-	-	-	
864	60	60	30	kT	90	90	120	
865	kT	kT	-	-	-	-	-	Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
866	kT	kT	-	-	-	-	-	Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
869	60	60	60	60	120	120	120	Linie verkehrt im Abschnitt Grevenbroich - Grevenbroich-Elsen nur an Sonntagen
870	60	60	60	-	60	120	120	Linie ist umlauftechnisch mit der Linie 097 verknüpft
871	60	60	60	kT	120	kT	120	
872	60	120	60	kT	120	120	120	

Bild 3-5: Linienbedienung im Rhein-Kreis Neuss, Stand: September 2002 (Fortsetzung)

Linienbedienung								Anmerkung
Linie	Montag-Freitag				Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ 6 - 9 Uhr	NVZ 9 - 16 Uhr	HVZ 16 - 19 Uhr	SVZ 19 - 24 Uhr	NVZ 7 - 16 Uhr	SVZ 16 - 24 Uhr		
Busverkehr								
873	60	120	60	120	60/ 120	120	120	Linie dient im Abschnitt Dormagen-Gohr - Dormagen, Marktplatz vorrangig dem Schülerverkehr
874	120	120	60	-	60/ 120	120	120	Linie dient im Abschnitt Gohr - Vanikum vorrangig der Schülerbeförderung
875	20/40	120	20/40	60	60	120	120	
876	kT	kT	-	-	-	-	-	Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
877	60	kT	60	kT	120	-	-	Linie verkehrt im Abschnitt Grevenbroich, Langwaden - Rommerskirchen nur mit wenigen Fahrten
878	kT	kT	kT	-	kT	-	-	
879	kT	kT	-	-	-	-	-	Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
880	kT	kT	-	-	-	-	-	Stadtbus Dormagen, Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
881	30	30	30	-	30	-	-	Stadtbus Dormagen
882	30	30	30	-	30	-	-	Stadtbus Dormagen
883	60	60	60	-	60	-	-	Stadtbus Dormagen, Linie überlagert sich im Abschnitt Dormagen - Ückerath mit Linie 871/885 zu dichterem Takt
884	60 (30)	60 (30)	60 (30)	-	60 (30)	-	-	Stadtbus Dormagen, Linie verkehrt im Abschnitt Dormagen - Nievenheim mit zusätzlichen Fahrten (untere Taktangabe)
885	60	60	60	-	60	-	-	Stadtbus Dormagen, Linie überlagert sich im Abschnitt Delhoven - Delrath mit Linie 883/884 zu dichterem Takt
885 E	kT	kT	-	-	-	-	-	Stadtbus Dormagen, Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
886	30	30	30	-	30	-	-	Stadtbus Dormagen
891	60 (20)	60 (30)	60 (30)	60	60	60	120	Stadtbus Grevenbroich, Linie verkehrt im Abschnitt Neurath - Bahnhof mit zusätzlichen Fahrten (untere Takta.)
892	60	60	60	-	60	-	120	Stadtbus Grevenbroich, Linie verkehrt im Abschnitt Gindorf - Grevenbroich mit zusätzlichen Fahrten in der HVZ
893	60	60	60	-	60	60	120	Stadtbus Grevenbroich
971	60	60	60	60	60	120	120	VRS-Tarif
975	kT	kT	-	-	-	-	-	Linie dient im Abschnitt Grevenbroich - Bedburg vorrangig der Schülerbeförderung, VRS-Tarif
016	20	40	20	-	60	-	60	Weitere Fahrten außerhalb des Kreises Neuss
021	60	-	60	-	-	-	-	
029	60	60	60	60	60	60	60	
031	60	60	60	60	60	60	60	Linie dient im Abschnitt Liedberg - Steinforth vorrangig der Schülerbeförderung
032	kT	kT	-	-	-	-	-	Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung

Bild 3-5: Linienbedienung im Rhein-Kreis Neuss, Stand: September 2002 (Fortsetzung)

Linienbedienung								Anmerkung
Linie	Montag-Freitag				Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ 6 - 9 Uhr	NVZ 9 - 16 Uhr	HVZ 16 - 19 Uhr	SVZ 19 - 24 Uhr	NVZ 7 - 16 Uhr	SVZ 16 - 24 Uhr		
Busverkehr								
034	kT	kT	-	-	-	-	-	Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
057	30	30	30	30	30	60	60	Weitere Fahrten außerhalb des Kreises Neuss
071	30	60	30	-	120	-	120	
091	kT	kT	-	-	-	-	-	Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
096	60	kT	60	-	-	-	-	
097	60 (30)	60 (30)	60 (30)	kT	60	kT	60/ 120	Linie verkehrt im Abschnitt Mönchengladbach - Jüchen mit zusätzlichen Fahrten (untere Taktangabe)
098	60	60	60	-	60	-	kT	Linie ist umlauftechnisch mit der Linie 097 verknüpft
099	kT	kT	-	-	-	-	-	Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
NE 1	-	-	-	60	-	60	60	Stadtbus Dormagen (NachtExpress), Linie verkehrt im Abschnitt Nievenheim - Broich als AnrufLinienTaxi
NE 2	-	-	-	60	-	60	60	Stadtbus Dormagen (NachtExpress)
WE 1	-	-	-	-	-	60	60	Stadtbus Dormagen (WochenendExpress)
WE 2	-	-	-	-	-	60	60	Stadtbus Dormagen (WochenendExpress)
ALT	-	-	-	-	60	-	60	AnrufLinienTaxi, verkehrt nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung
AST	-	-	-	60	-	60	60	Anruf-Sammeltaxi, verkehrt nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung, AVV-Tarif mit AST-Zuschlag
AST	120	120	60	-	-	-	-	Anruf-Sammeltaxi, verkehrt nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung, AST-Tarif des VRR
Legende								
Bedienungshäufigkeit								
60	Taktangabe, d.h. Linie verkehrt im Taktverkehr während der genannten Verkehrszeit (hier: 60-Minuten-Takt)							
kT	kein Takt, d.h. Linie verkehrt ohne Taktverkehr während der genannten Verkehrszeit (einzelne Fahrten)							
-	Linie verkehrt nicht während der genannten Verkehrszeit							
Produkte								
RE	RegionalExpress							
RB	RegionalBahn							
S	S-Bahn							
SB	StädteSchnellBus							
-	Regionalbus							
U	Stadtbahn							
-	Straßenbahn							
CE	CityExpress							
-	Stadtbus							
O	Ortsbus (vgl. Stadtbus)							
NE	NachtExpress (hier: Stadtbus-Ergänzungslinie im Spätverkehr / Stadtbus Dormagen)							
WE	WochenendExpress (hier: Stadtbus-Ergänzungslinie im Wochenendverkehr / Stadtbus Dormagen)							
AST	Anruf-Sammeltaxi							
ALT	AnrufLinienTaxi							

Bild 3-5: Linienbedienung im Rhein-Kreis Neuss, Stand: September 2002 (Fortsetzung)

In Bild 3-6 sind die **Eckdaten der Linienbedienung** zusammengefasst. Das Verkehrsangebot im Rhein-Kreis Neuss ist sehr weitgehend vertaktet. Nahezu alle das Grundangebot aufspannenden Linien (vgl. „Voll- und Tageslinien“) verkehren an Montagen bis Freitagen tagsüber im Takt (62 von 66 Linien). Nicht vertaktete Verkehre sind die Ausnahme und beziehen sich vorwiegend auf Linien mit besonderen Verkehrsaufgaben (z. B. Schülerbeförderung). Am Abend (Schwachverkehrszeit) stellen knapp 50 % aller Linien ihren Verkehr ein. Von Ausnahmen abgesehen verkehren am Abend die Linien im Takt.

Liniencharakteristik								
Linientyp	Bedierungszeitraum			Bedienungshäufigkeit			Anzahl Linien	
	HVZ	NVZ	SVZ	Takt	Zeitw. Takt	kein Takt		
"Volllinie"	•	•	•	•			40	42
					•		2	
"Tageslinie"	•	•		•			22	24
					•		1	
						•	1	
"HVZ-Linie"	•			•			6	24
"Schülerlinie"	•					•	12	
"SVZ-Linie"			•	•			6	
Summe Linien							90	

Bild 3-6: Zusammenfassung der Linienbedienung im Rhein-Kreis Neuss

Die **Produktdifferenzierung des ÖPNV-Angebotes** im Rhein-Kreis Neuss ist im Zuge der Angebotsdifferenzierung zwischen Linien mit

- regionaler Verkehrsfunktion (z. B. StädteSchnellBus) und
- lokaler Verkehrsfunktion (z. B. Stadtbus)

weit voran geschritten. Für den Fahrgast erscheint jedoch der stellenweise synonyme Gebrauch von Produktnamen (z. B. AnrufLinienTaxi versus Taxi-Bus, Stadtbus versus „O“ für Ortsbuslinie) aus Gründen der Transparenz hinderlich, so dass die kreis- bzw. verbundweite Harmonisierung der Produktnamen daher fortgesetzt werden sollte.

3.3 ÖPNV-Nachfragestruktur

Zur Quantifizierung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV liegen keine aktuellen flächendeckenden Erhebungen vor, aus denen sich Aussagen über Verkehrsaufkommen, Verkehrsverflechtungen oder Linienbelastungen ableiten lassen. Zur Darstellung der ÖPNV-Nachfrage im Kreisgebiet wird daher hilfsweise auf die Ergebnisse aus Arbeiten im Rahmen der integrierten **Gesamtverkehrsplanung NRW** des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV, heute: MVEL) des Landes NRW zurückgegriffen. Diese wurden mit Hilfe von Modellrechnungen an die kleinräumigen Verhältnisse im Rhein-Kreis Neuss für die Nahverkehrsplanung angepasst.

Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens an Normalwerktagen (Werktag während der Schulzeiten) wird im Rhein-Kreis Neuss - wie in anderen Kreisen auch - überwiegend der private Pkw genutzt. Im klassischen **Modal split** werden von 100 Fahrten mit motorisierten Verkehrsmitteln (MIV und ÖPNV) etwa 85 mit dem Pkw und etwa 15 Fahrten mit dem ÖPNV durchgeführt. Damit ist der ÖPNV-Anteil im Kreisgebiet seit Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes (Teil ÖPNV) im Jahre 1993 in etwa konstant geblieben.

Die **Motorisierung** im Kreisgebiet liegt mit 542 PKW+Kombi je 1.000 Einwohner erkennbar über dem Landesdurchschnitt (501). Hohe Motorisierungsraten weisen insbesondere Kaarst (574 Pkw+Kombi je 1.000 Einwohner) und Rommerskirchen (560) auf. Niedrige Werte zeigt Grevenbroich mit 507 Pkw+Kombi je 1.000 Einwohner. Bild 3-7 zeigt die Motorisierungsraten der Städte und Gemeinden des Kreises im Details. Da sich motorisierter Individualverkehr und ÖPNV konkurrenzieren, trägt die hohe Motorisierung im Rhein-Kreis Neuss tendenziell zu einer Schwächung der Inanspruchnahme des ÖPNV bei.

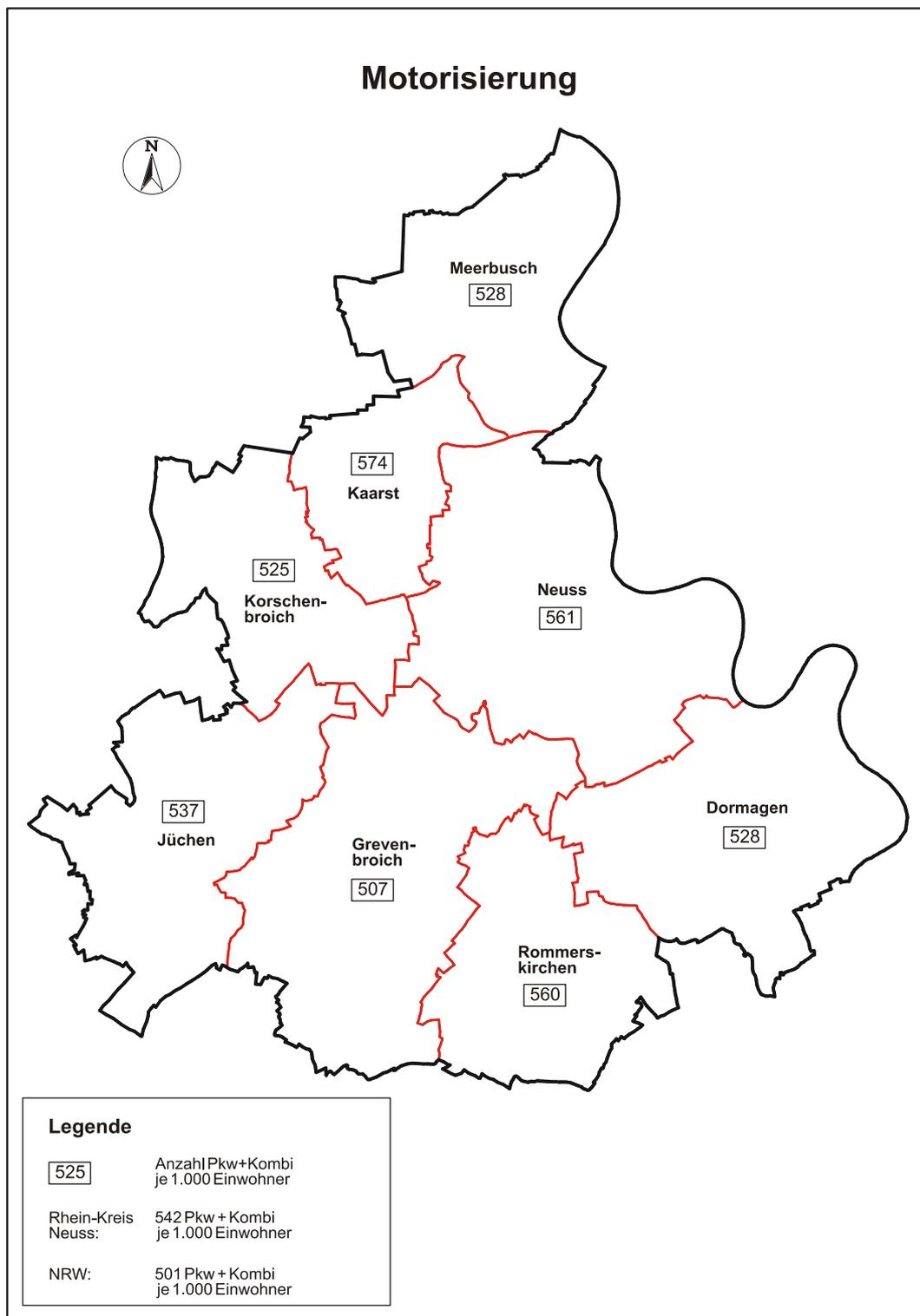


Bild 3-7: Motorisierungsgrad in den Städten und Gemeinden des Rhein-Kreises Neuss (Quelle: vgl. Bild 3-2)

Aus den Modellrechnungen lässt sich für das Jahr 1998 ein gesamtes **Verkehrsaufkommen im ÖPNV** von ca. 183.000 Personenfahrten je Werktag ableiten. Als zusammenfassende Ergebnisse der Modellrechnungen lassen sich folgende Fahrgastzahlen an Normalwerktagen nennen:

- ca. 183.000 (100 %) im Binnen-, Quell- und Zielverkehr des Kreises,
- ca. 51.000 (28 %) im Binnenverkehr der kreisangehörigen Städte und Gemeinden,
- ca. 28.000 (15 %) im Nachbarorts- und Regionalverkehr innerhalb des Kreises,
- ca. 105.000 (57 %) im kreisgrenzüberschreitenden Nachbarorts- und Regionalverkehr.

Bild 3-8 zeigt die **ÖPNV-Nachfrageverflechtungen** im Regionalverkehr innerhalb des Rhein-Kreises Neuss und mit dem Umland auf Ebene der Städte und Gemeinden. In Bild 3-9 sind die lokalen ÖPNV-Nachfrageverflechtungen auf Stadt-/Gemeindeteilebene dokumentiert.

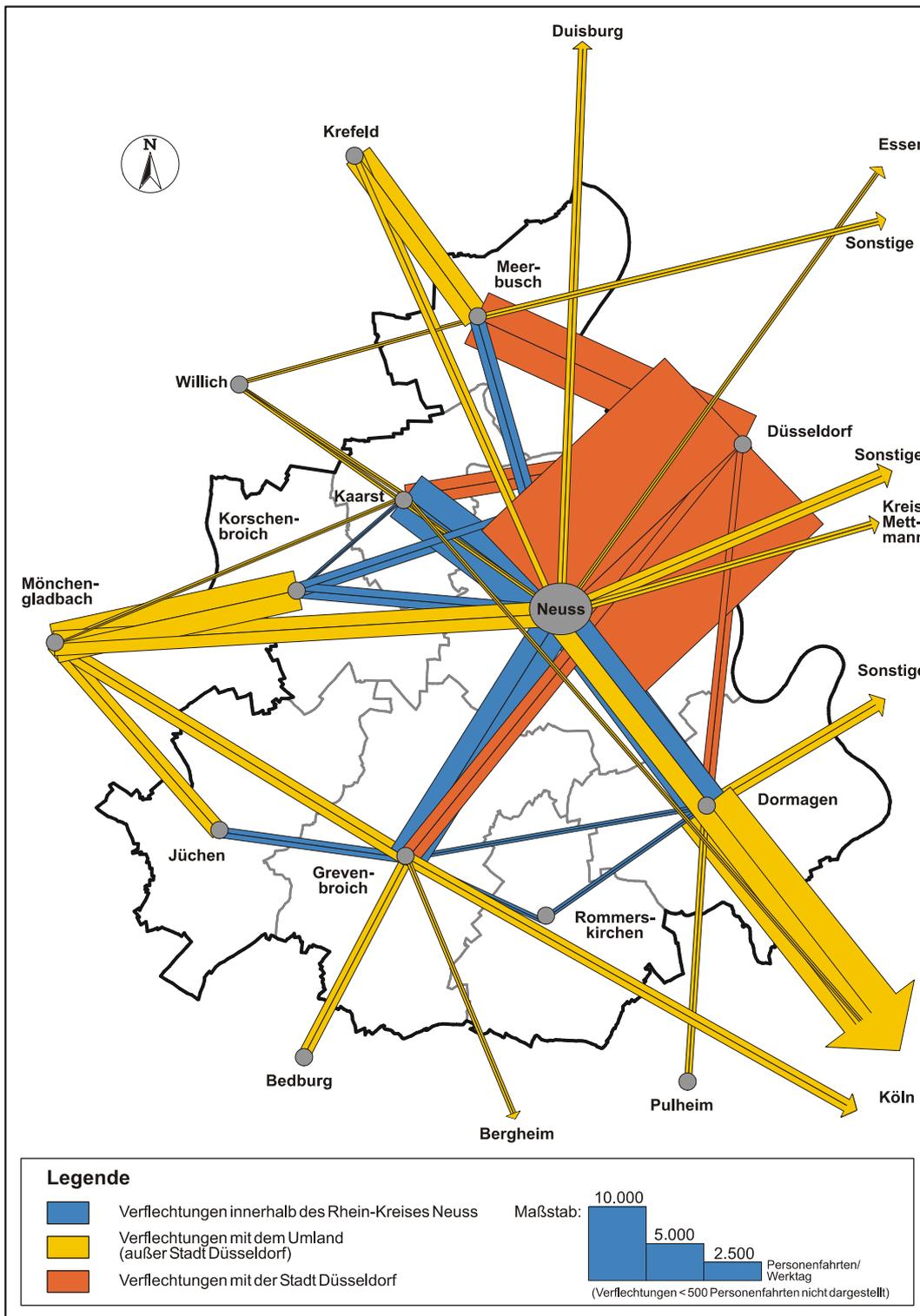


Bild 3-8: ÖPNV-Nachfrageverflechtungen im Regionalverkehr des Rhein-Kreises Neuss

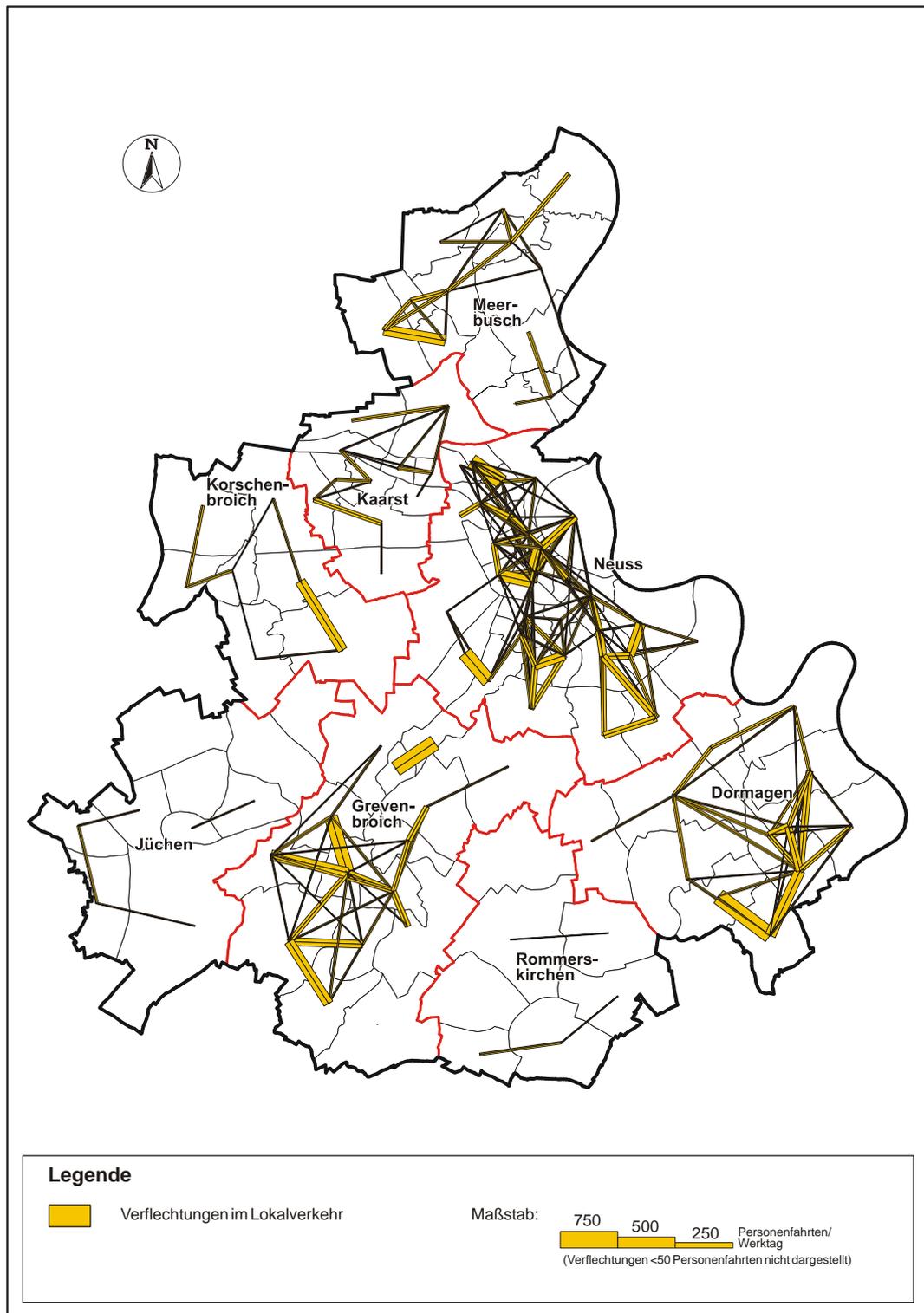


Bild 3-9: ÖPNV-Nachfrageverflechtungen im Lokalverkehr des Rhein-Kreises Neuss

3.4 Maßnahmenbilanzierung 1. Nahverkehrsplan

Die Maßnahmenbilanzierung (Bild 3-10) stellt einen **Rückblick auf 5 Jahre Nahverkehrsplanung** im Rhein-Kreis Neuss dar. Der Rückblick vergleicht den aktuellen Angebotszustand im ÖPNV mit dem Maßnahmenkonzept des 1. Nahverkehrsplans von 1997.

Der 1. Nahverkehrsplan 1997 sieht insgesamt **50 Einzelmaßnahmen im Bereich Liniennetz und Betriebsform** vor. Etwa 2/3 dieser Maßnahmen konnten zwischenzeitlich umgesetzt werden bzw. befindet sich zzt. in der Umsetzung. Das verbleibende Drittel konnte nur teilweise (12 %) oder gar nicht (22 %) umgesetzt werden. Die Gründe hierfür sind vielschichtig. Beispielhaft handelt es sich dabei um Einzelmaßnahmen, die in einen größeren Kontext eingebunden und umgesetzt werden sollen (z. B. Neueinrichtung des S-Bahnhaltepunktes Neuss-Allerheiligen), um Bindungen an den Schülerverkehr, die nicht disponibel sind, oder um Maßnahmen, denen heute eine eher nachrangige Bedeutung beigemessen wird. Entscheidend ist, dass alle vorerst zurückgestellten Maßnahmen bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erneut aufgegriffen, diskutiert und ggf. weiterverfolgt werden.

Darüber hinaus wurden **weitere Veränderungen des Liniennetzes** notwendig, die nicht im 1. Nahverkehrsplan des Kreises dargestellt sind. So wurden

- 12 neue Linien eingerichtet
 - Neue Schnellbusverbindung im Zuge der neuen Rheinquerung A44 (Linie SB 52)
 - Flankierende Maßnahmen im Nachgang zur Regiobahn-Einführung (Linien SB 85, 863)
 - Linienverlängerung einer Düsseldorfer Stadtverkehrslinie auf Neusser Kreisgebiet zur Übernahme der Erschließungsfunktion einer gestrafften Regionallinie (Linie 833)
 - Liniennetzanpassungen im Dormagener Stadtbus-Netz (Linien 885, WE 1, WE 2, ALT)
 - Aufsplittung von Linien mit mehreren Linienwegen auf 2 Liniennummern (Ausgliederung von Fahrten der Linie 872 in Linie 877)

- Neueinrichtung von Linien im Zuge der Integration von Schülerverkehren in den Linienverkehr (Linien 865, 866)
- Neuer Anruf-Sammeltaxenverkehr in der Gemeinde Jüchen
- 6 Änderungen bei Linien, für die der 1. NVP keine Änderung vorsah
 - Anpassungen im Dormagener Stadtbus-Netz (5 Maßnahmen)
 - Überführung der Fahrten einer unter eigener Liniennummer geführten Schülerverkehrslinie in andere Linien (1 Maßnahme).

Die hohe Zahl der umgesetzten Maßnahmen zeigt, dass die **Neuordnung des ÖPNV-Liniennetzes** im Rhein-Kreis Neuss trotz der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen sehr weit vorangetrieben werden konnte und in Teilräumen bereits vollständig abgeschlossen worden ist.

Maßnahmenbilanzierung						
Linie	Betreiber	Planungsziele des NVP 1998 - 2002		Status quo (Fahrplanstand: September 2002)		Maßnahmenumsetzung
		Linienweg Bestand (Fahrplan 1997/98)	Linienweg Planung	Linie	Betreiber	
Schnellverkehrslinien Bus (S)						
-	-	-	-	SB 51	Rheinbahn	Meerbusch, Haus Meer - Meerbusch-Stümp - Düsseldorf-Messe Ost - Düsseldorf-Flughafen
-	-	-	-	SB 52	Rheinbahn	Meerbusch, Haus Meer - Meerbusch-Stümp - Düsseldorf-Messe Ost - Düsseldorf-Flughafen
-	-	-	-	SB 85	BVR	Neuss-Neusserfurth - Düsseldorf Hbf
-	-	-	-	SB 86	BVR	Viersen - Kaarst, Kaarster See
SB 86	BVR	Düsseldorf, Hauptbahnhof - Viersen, Busbahnhof	Kaarst, Kaarster See - Viersen, Busbahnhof (Linienabschnitt Kaarster See - Düsseldorf, Hauptbahnhof entfällt gemäß Vereinbarung Regio-Bahn)			
S 870	BVR	Neuss, Busbahnhof - Jüchen, Markt	Neuss, Busbahnhof - Jüchen, Markt (Stichfahrt über Damm-Aldenhoven entfällt)	870	MöBus	Neuss Busbf - Greifath - Grevenbröchl-Kapellen - Hemmerden - Jüchen - Bedburdyck - Gierath - Jüchen
Regionalverkehrslinien Bahn (R)						
U 70	Rheinbahn	Krefeld, Rheinstraße - Düsseldorf, Hauptbahnhof	unverändert	U 70	Rheinbahn	Krefeld, Rheinstraße - Meerbusch, Haus Meer - Düsseldorf-Lörick - Düsseldorf Hbf
U 74	Rheinbahn	Meerbusch, Hotelheide - Düsseldorf, Holthausen	Meerbusch-Görgesheide / Haus Meer - Düsseldorf, Holthausen (Verlängerung bis Görgesheide)	U 74	Rheinbahn	Meerbusch, Görgesheide - Düsseldorf-Lörick - Düsseldorf Hbf - Oberbilk - Düsseldorf-Holthausen
U 75	Rheinbahn	Neuss, Stadthalle - Düsseldorf, Vennhauser Allee	Neuss, Hauptbahnhof - Düsseldorf, Vennhauser Allee (Abschnitt Neuss, Stadthalle - Hauptbahnhof entfällt)	U 75	Rheinbahn	Neuss Hbf - Düsseldorf-Heerdt - Oberkassel - Heinrich-Heine-Allee - Düsseldorf Hbf - Düsseldorf-Eller
U 76	Rheinbahn	Krefeld, Rheinstraße - Düsseldorf, Hauptbahnhof	unverändert	U 76	Rheinbahn	Krefeld, Rheinstraße - Krefeld Hbf - Meerbusch, Haus Meer - Düsseldorf-Lörick Düsseldorf Hbf
R 704	Rheinbahn	Neuss, Stadthalle - Düsseldorf, Merziger Straße	unverändert	Strab 704	Rheinbahn	Neuss, Stadthalle - Düsseldorf-Unterbilk - Düsseldorf Hbf - Düsseldorf - Derendorf Nord
R 709	Rheinbahn	Neuss, Theodor-Heuss-Platz - Düsseldorf, Staufersplatz	unverändert	Strab 709	Rheinbahn	Neuss, Theodor-Heuss-Platz - Neuss Hbf - Stadthalle - Düsseldorf Hbf - Düsseldorf-Grafenberg
Regionalverkehrslinien Bus (R) mit dem Umland						
R 826	Rheinbahn / BVR	Kaarst, Eichstraße Schiefele - Düsseldorf-Oberkassel, Beisenplatz	entfällt (auf Wunsch der Stadt Kaarst, im Stadtverkehr Kaarst, Stadteil Holzbüttgen, abschnittsweise ersetzt durch Linie K 2)	-	-	-
R 827	Rheinbahn / BVR	Neuss, Sperberweg - Düsseldorf, Sudfriedhof	unverändert	827	Rheinbahn / BVR	Neuss, Norf Bf - Grimlinghausen - Düsseldorf-Universität - Uni-Kliniken - Düsseldorf-Am Steinberg
R 828	Rheinbahn / BVR	Neuss, Busbahnhof - Düsseldorf-Oberkassel, Beisenplatz	Neuss, Busbahnhof - Düsseldorf, Nordfriedhof (geänderte Linienführung in Düsseldorf)	828	Rheinbahn / BVR	Neuss-Zentrum - Neuss Hbf - Neusserfurth Meerbusch-Büderich - Düsseldorf-Oberkassel, Beisenplatz
R 829	Rheinbahn	Kaarst, Pflaumenstraße - Düsseldorf, Nordfriedhof	entfällt (auf Wunsch der Städte Kaarst und Meerbusch)	SB 51	Rheinbahn	Düsseldorf-Flughafen - Nordfriedhof - Meerbusch-Büderich - Kaarst
Anmerkungen						
keine Maßnahme						
umgesetzt						
teilweise umgesetzt						
nicht umgesetzt						
neue Linie						
siehe Linie R 829						
Stichfahrt über Damm - Aldenhoven in Ortsbuslinie als Komplementärmaßnahme nur teilweise umgesetzt						
geringfügige Linienwegverkürzung in Düsseldorf						
Aufwertung zur Schnellbuslinie und Linienwegverlängerung nach Düsseldorf-Flughafen						

Bild 3-10: Vergleich des Angebotszustands 2002 mit dem Maßnahmenkonzept des 1. Nahverkehrsplans von 1997

Maßnahmenbilanzierung												
Linie	Betreiber	Planungsziele des NVP 1998 - 2002 (Fahrplan 1997/98)	Status quo (Fahrplanstand: September 2002)		Maßnahmenumsetzung							
			Linienweg Planung	Linie	Betreiber	Linienverlauf	keine Maßnahme umgesetzt	teilweise umgesetzt	nicht umgesetzt	neue Linie	Anmerkungen	
R 830	Rheinbahn	Neuss, Am Kaiser S-Bahnhof - Meerbusch, Haus Meer	Neuss, Busbahnhof - Meerbusch, Krefeld-Uerdingen, Bahnhof (Übernahme Abschnitt Haus Meer - Uerdingen der Linie 831; Verlängerung von Neuss Am Kaiser bis Busbahnhof)	830	Rheinbahn	Meerbusch-Lank, Kirche - Meerbusch, Haus Meer - Düsseldorf-Handweiser - Neuss, Am Kaiser - Neuss Busbf	gestraffte Linienführung zwischen Meerbusch-Büderich und Neuss, Am Kaiser sowie Linienverlängerung nach Neuss Mitte umgesetzt, jedoch nicht nach Moers	●				
R 831	Rheinbahn	Moers, Königlicher Hof - Meerbusch, Haus Meer	Moers, Königlicher Hof - Meerbusch, Krefeld-Uerdingen, Bahnhof (Abschnitt Krefeld-Uerdingen - Meerbusch, Haus Meer entfällt)	831	Rheinbahn	Moers, Königlicher Hof - Krefeld-Uerdingen Bf - Meerbusch-Lank-Latum - Meerbusch, Haus Meer		●				
-	-	-	-	833	Rheinbahn	Düsseldorf-Oberkassel, Beisenplatz - Lörick - Nikolaus-Knopp-Platz - Heerder Halten - Neuss, Am Kaiser			●			Düsseldorfer Stadtbezirklinie, Übernahme der Erschließungsfunktion auf dem Abschnitt Düsseldorf-Heerd - Neuss, Am Kaiser von der Linie 830
R 838	Rheinbahn	Meerbusch, Gewerbegebiet Lank - Düsseldorf, Nordfriedhof	entfällt (auf Wunsch der Stadt Meerbusch) unverändert	-	-	-		●				
R 851	SWN	Kaarst, Eichstraße - Neuss, Deichstraße	unverändert	851	SWN	Kaarst, Eichstraße - Neuss Hbf - Zentrum - Grimlinghausen - Stütgen - Neuss-Uedesheim		●				
R 852	SWN	Kaarst, Lange Hecke - Neuss, Ulmenallee	unverändert	852	SWN	Kaarst, Lange Hecke - Neuss Hbf - Zentrum - Grimlinghausen - Derikum - Neuss-Norf		●				
R 858	Schilden	Neuss, Busbahnhof - Grevenbroich-Eisen, Goethestraße	unverändert	858	Schilden	Neuss, Stadthalle - Grevenbroich-Kapellen - Grevenbroich - Grevenbroich-Eisen		●				
R 862	BVR	Düsseldorf-Oberkassel, Beisenplatz - Viersen, Gymnasium An der Löh	Düsseldorf, Graf-Adolf-Platz - Kaarst, Kaarster See (Düsseldorf - Kaarst, Kaarster See als Linie D2; Kaarster See - Viersen als Linie SB86)	862	BVR	D-Oberkassel, Beisenplatz - Heerd - Neuss, Neusserfurth - Kaarst - Viersen		●				
R 863	BVR	Neuss, Busbahnhof - Kaarst, Maubisstraße	entfällt (wird durch die Linie K 1 ersetzt, der Linienast Holzbüttgen-Ost durch Linie K 2)	-	-	-		●				
-	-	-	-	863	Rheinbahn	Neuss-Neusserfurth - Düsseldorf-Handweiser - Heerd - Am Seestern - Niederkassel - Düsseldorf-Nordfriedhof			●			
R 864	BVR	Düsseldorf-Oberkassel, Beisenplatz - Mönchengladbach-Rheydt, Hauptbahnhof	Neuss, Rheinpark-Center - Mönchengladbach, Konstantinplatz (Abschnitt Neuss, Bf.-D, Beisenpl. entf.; neuer Endpt. in NE, Rheinpark-Center; Anbindung Steinforth, Rubbelrath, Scherfsh. zukünftig über Linie R 031)	864	BVR	Düsseldorf-Heerd - Neuss, Stadthalle - Grefrath - Korschbroich-Glehn - Mönchengladbach-Rheydt		●				
R 869	BVR	Neuss, Hauptbahnhof - Grevenbroich-Eisen, Goethestraße	unverändert	869	BVR	Neuss, Stadthalle - Holzheim - Grevenbroich-Kapellen - Grevenbroich Bf - Grevenbroich-Eisen		●				Linie verkehrt im Abschnitt Grevenbroich - Grevenbroich-Eisen nur an Samstagen als Ersatz für Linie 858
R 871	BVR / RVK Bayerwerk	Grevenbroich, Bahnhof - Dormagen, Bayerwerk	Grevenbroich, Bahnhof - Dormagen, Bayerwerk (Linienführung ab Allrath über Strisieden nach Rommerskirchen, Anbindung Vanikum durch Linie 872)	871	BVR	Grevenbroich Bf - Rommerskirchen - Dormagen-Delhoven - Dormagen Bf - Dormagen, Marktplatz		●				Linienweg in Dormagen im Zuge der Neuordnung des Stadtbussystems geändert

Bild 3-11: Vergleich des Angebotszustands 2002 mit dem Maßnahmenkonzept des 1. Nahverkehrsplans von 1997 (Fortsetzung)

Maßnahmenbilanzierung							
Linie	Planungsziele des NVP 1998 - 2002		Status quo (Fahrplanstand: September 2002)		Maßnahmenumsetzung		
	Betreiber	Linienweg Bestand (Fahrplan 1997/98)	Linienweg Planung	Linie	Betreiber	Linienverlauf	Anmerkungen
R 872	BVR	Neuss, Busbahnhof - Nothausen, Am Rittergut	Neuss, Busbahnhof - Rommerskirchen-Vanikum, Am Stutzkreuz (Abschnitt Evinghoven-Nothausen entfällt; neuer Abschnitt Evinghoven-Anst.-Vanikum, Abschnitt Reuschenberg - Hülchrath mittelfristig über Speck/Wehl)	872	BVR	Neuss Busbfl - Reuschenberg - Speck - Wehl - Grevenbroich-Neukirchen - Rommerskirchen-Vanikum	Linienwägänderung zwischen Reuschenberg und Hülchrath über Speck - Wehl umgesetzt, Linienwegvariante zwischen Reuschenberg und Hülchrath über Gut Hombroich - Mülhrrath ausgegliedert in Linie 877
R 873	BVR	Neuss, Busbahnhof - Dormagen-Gohr, Josef-Schwartz-Straße	unverändert	873	BVR	Neuss Busbfl - Reuschenberg - Wehl - Grevenbroich-Neukirchen - Dormagen-Gohr - Dormagen, Marktplatz	Linie dient im Abschnitt Dormagen-Gohr - Dormagen Marktplatz vorrangig der Schülerbeförderung
R 874	BVR	Neuss, Busbahnhof - Rommerskirchen-Vanikum, Am Stutzkreuz	Neuss, Busbahnhof - Dormagen-Gohr, Josef-Schwartz-Straße (Abschnitt Dormagen-Gohr - Rommerskirchen entfällt auf Wunsch der Gemeinde Rommerskirchen)	874	BVR	Neuss - Norf - Schlicherum - Rosellen - Neuenbaum - Dormagen-Gohr - Rommerskirchen-Vanikum	Linie dient im Abschnitt Dormagen-Gohr - Rommerskirchen-Vanikum vorrangig der Schülerbeförderung
R 875	BVR	Neuss, Busbahnhof - Dormagen, Markt	Neuss, Hauptbahnhof - Dormagen, Bahnhof (Verlängerung zwischen Neuss, Busbahnhof und Hauptbahnhof und Verkürzung zwischen Dormagen, Marktplatz und Bahnhof)	875	BVR	Neuss Busbfl - Grimlinghausen - Stütgen - Dormagen-Zons - Dormagen	Umsetzung erfolgt kurzfristig mit Auffassung des Busbahnhofs in Neuss
-	-	-	-	877	BVR	Neuss Busbfl - Neuss-Holzheim - Grevenbroich-Kapellen - Langwaden - Rommerskirchen-Anstel	Neue Linie, ausgegliederte Linienvariante der Linie 872 über Reuschenberg - Gut Hombroich - Mülhrrath - Hülchrath, ersetzt teilweise die zwischenzeitlich eingestellte Linie 894
R 878	BVR	Grevenbroich, Bahnhof - Neuss-Stütgen, Rheinwerk	Grevenbroich, Bahnhof - Düsseldorf, Universität (Änderung des Linienweges zwischen Neukirchen und Stütgen und Verlängerung von Stütgen bis Düsseldorf)	878	BVR	Grevenbroich Bf - Wevelinghoven - Neukirchen - Neuss-Hoisten - Norf - Elvekum - Neuss-Stütgen	
R 879	BVR	Grevenbroich-Nothausen, Am Rittergut - Rommerskirchen-Vanikum, Am Stutzkreuz	entfällt (auf Wunsch der Gemeinde Rommerskirchen und der Stadt Grevenbroich)	879	BVR	Grevenbroich - Rommerskirchen - Rommerskirchen-Sinsheden / Rommerskirchen-Villau	neue Verkehrsaufgabe zugewiesen bei gleichzeitig bedarfsgerechter Anpassung der Linienbedienung, Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
R 924	RVK	Grevenbroich-Neurath, Kraftwerk - Berghelm, Kreishaus	entfällt	-	-	-	
R 970	RVK	Grevenbroich, Bahnhof - Köln Bocklemünd	entfällt (auf Wunsch der Gemeinde Rommerskirchen)	-	-	-	
R 971	RVK	Rommerskirchen, Bahnhof - Berghelm, Bahnhof	entfällt (auf Wunsch der Gemeinde Rommerskirchen)	971	REVG	Rommerskirchen - Berghelm	VRS-Tarif
R 975	RVK	Grevenbroich, Bahnhof - Brühl, Bahnhof	entfällt (auf Wunsch der Stadt Grevenbroich)	975	REVG	Grevenbroich - Bedburg - Berghelm - Kerpen-Horrem - Ertstadt-Liblar	Linie dient im Abschnitt Grevenbroich - Bedburg vorrangig der Schülerbeförderung, VRS-Tarif
R 016	MöBus	Mönchengladbach, Boschstraße - Korschenbroich, Bahnhof	unverändert (verkehrt im Abschnitt Korschenbroich - Neersbroich im Wechsel mit Linie R 020)	016	MöBus	Mönchengladbach-Wickrath - Rheydt Hbf - Marienplatz - Schloß Rheydt - Neersbroich - Korschenbroich Bf	

Bild 3-11: Vergleich des Angebotszustands 2002 mit dem Maßnahmenkonzept des 1. Nahverkehrsplans von 1997 (Fortsetzung)

Maßnahmenbilanzierung										
Linie	Planungsziele des NVP 1998 - 2002		Status quo (Fahrplanstand: September 2002)		Maßnahmenumsetzung					
	Betreiber	Linienweg Bestand (Fahrplan 1997/98)	Linienweg Planung	Linie	Betreiber	Linienverlauf	keine Maßnahme umgesetzt	teilweise umgesetzt	nicht umgesetzt	neue Linie
R 020	MöBus	Mönchengladbach, Mönchhof - Mönchengladbach, Tackhütte	Mönchengladbach, Mönchhof - Korschenbroich, Bahnhof (kostenneutrale Verlängerung bis zur S-Bahn, verkehrt zwischen Korschenbroich - Neersbroich im Wechsel mit Linie R 016) unverändert	021	MöBus	Mönchengladbach-Giesenkirchen - Korschenbroich Bf	•			als eigenständige Linie unabhängig von der Linie 020 umgesetzt
R 029	MöBus	Mönchengladbach, Hauptbahnhof - Korschenbroich, Bahnhof	Mönchengladbach, Hauptbahnhof - Korschenbroich-Steinfirth, Alte Post (Verlängerung von Liedberg bis Steinfirth)	029	MöBus	Mönchengladbach Hbf - Lürrp - Korschenbroich Bf	•			
R 031	MöBus	Mönchengladbach, Hauptbahnhof - Korschenbroich-Liedberg, Kirche	Mönchengladbach, Hauptbahnhof - Korschenbroich-Steinfirth, Alte Post (Verlängerung von Liedberg bis Steinfirth)	031	MöBus	Mönchengladbach Hbf - Korschenbroich - Pesch Kirche - Liedberg - Korschenbroich-Steinfirth	•			Linie dient im Abschnitt Liedberg - Steinfirth vorrangig der Schülerbeförderung
R 053	SWK	Krefeld, Rheinstraße - Meerbusch-Lank, Kirche	Krefeld, Rheinstraße - Meerbusch-Bösinghoven, Schule (Abschnitt Bösinghoven - Lank entfällt) unverändert	057	SWK	Krefeld-Inrath - Kempener Feld - Krefeld Hbf - Oppum - Meerbusch-Bösinghoven	•			unter anderer Liniennummer umgesetzt
R 071	BVR	Viersen, Gymnasium An der Löh - Meerbusch, Haus Meer	Viersen, Gymnasium An der Löh - Meerbusch, Haus Meer	071	BVR	Meerbusch, Haus Meer - Meerbusch-Osterath Bf - Willich - Viersen	•			
R 094	BVR	Kleinbroich, Bahnhof - Grevenbroich, Bahnhof	Kleinbroich, Bahnhof - Grevenbroich, Bahnhof				•			
R 095	BVR	Mönchengladbach-Rheydt, Hauptbahnhof - Grevenbroich VAW Leichtmetall	Mönchengladbach-Rheydt, Hauptbahnhof - Grevenbroich VAW Leichtmetall				•			
R 096	BVR	Kleinbroich, Bahnhof - Steinfirth, Alte Post	Kleinbroich, Bahnhof - Steinfirth, Alte Post	096	BVR	Korschenbroich-Steinfirth - Jüchen-Schloß Dyck - Korschenbroich-Glehn - Korschenbroich-Kleinbroich Bf		•		
R 097	MöBus	Mönchengladbach, Hauptbahnhof - Jüchen-Ozenrath, Evangelische Kirche	Mönchengladbach, Hauptbahnhof - Jüchen, Markt (Änderung der Linienführung zwischen Sasserath und Jüchen; Abschnitt Ozenrath - Jüchen, Markt soll durch Ortsverkehr übernommen werden)	097	MöBus	Mönchengladbach Hbf - Rheydt - Odenkirchen - Jüchen - Hochneukirch - Jüchen-Ozenrath	•			alternierende Führung der Fahrten Mönchengladbach - Jüchen über Hochneukirch oder B59 sowie Ausgliederung des Linienastes Jüchen-Ozenrath faktisch erfolgt, jedoch nicht unter eigenständiger Linie geführt
R 098	MöBus	Jüchen, Markt - Grevenbroich, VAW Leichtmetall	Jüchen, Markt - Grevenbroich, VAW Leichtmetall (zusätzlich über Bedburyck)	098	MöBus	Jüchen - Gerath - Grevenbroich - Grevenbroich, VAW Leichtmetall	•			
R 15	KWH	Jüchen-Ozenrath, Kirche - Erkelenz, ZOB	Jüchen-Ozenrath, Kirche - Erkelenz, ZOB							Anruf-Sammeltaxen-Verkehr im Abendverkehr wurde beibehalten
R 84	BVR	Jüchen-Ozenrath, Kirche - Jülich, Busbahnhof	Jüchen-Ozenrath, Kirche - Jülich, Busbahnhof							
Stadt-/Ortsverkehrslinien Bus (L) - Stadt Dormagen										
L 881	SDG	Dormagen, Bahnhof - Hackenbroich, Hackhauser Straße	Dormagen, Bahnhof - Hackenbroich, Hackhauser Straße	881	SDG	Dormagen Bf - Marktplatz - Dormagen-Hackenbroich	•			verlängert bis Hackenbroich, Kreisrankenhaus
L 882	SDG	Dormagen, Marktplatz - Hackenbroich, Hackhauser Straße	Dormagen, Marktplatz - Hackenbroich, Hackhauser Straße	882	SDG	Dormagen, Marktplatz - Bahnhof - TOP West - Kreisrankenhaus - Dormagen-Hackenbroich	•			
L 883	SDG	Dormagen, Marktplatz - Straberg, Kirche	Dormagen, Marktplatz - Straberg, Kirche	883	SDG	Dormagen, Marktplatz - Bahnhof - Delhoven - Straberg - Nievenheim - Uckerath - Goth - Dormagen-Broich	•			verlängert bis Dormagen-Broich

Bild 3-11: Vergleich des Angebotszustands 2002 mit dem Maßnahmenkonzept des 1. Nahverkehrsplans von 1997 (Fortsetzung)

Maßnahmenbilanzierung											
Planungsziele des NVP 1998 - 2002			Status quo (Fahrplanstand: September 2002)			Maßnahmenumsetzung					
Linie	Betreiber	Linienweg Bestand (Fahrplan 1997/98)	Linienweg Planung	Linie	Betreiber	Linienverlauf	keine Maßnahme	umgesetzt	teilweise umgesetzt	nicht umgesetzt	Anmerkungen
L 884	SDG	Dormagen, Marktplatz - Gohr, Josef-Schwartz-Straße	unverändert	884	SDG	Dormagen, Marktplatz - Bahnhof - Horrem - Nievenheim - Uckerath - Nievenheim Bf - Dormagen-Deirath		●			Bedienung des Linienast Uckerath - Broich in Linie 883 ausgegliedert, verlängert bis Deirath
-	-	-	-	885	SDG	Dormagen, Marktplatz - Köln-Worrigen Bf - Heckenbroich - Deihoven - Nievenheim - Uckerath - Dormagen-Deirath				●	Neue Linie, zusammengefasst aus ehemaligen Linien 887 und 888
L 886	SDG	Dormagen, Bahnhof - Nievenheim, Bahnhof	unverändert	886	SDG	Dormagen Bf - Marktplatz - Rheinfeld - Zons - Stürzelberg - St. Peter - Deirath - Nievenheim Bf		●			
L 887	SDG	Dormagen, Marktplatz - Köln-Worrigen, Bahnhof	unverändert	-	-	-					mit Linie 888 zu neuer Linie 885 zusammengefasst
L 888	SDG	Nievenheim, Bahnhof - Köln-Worrigen, Bahnhof	unverändert	-	-	-					mit Linie 887 zu neuer Linie 885 zusammengefasst
L NE1	SDG	Dormagen, Bahnhof - Gohr, Josef-Schwartz Straße	unverändert	NE 1	SDG	Dormagen Bf - Heckenbroich - Deihoven - Kecheladen - Straberg - Nievenheim - Gohr - Dormagen-Broich		●			verlängert bis Broich bei gleichzeitiger Umstellung der Bedienung auf AnrufLinienTaxi im Abschnitt Nievenheim - Broich
L NE2	SDG	Dormagen, Bahnhof - St. Peter, Am Weißen Stein	unverändert	NE 2	SDG	Dormagen Bf - Rheinfeld - Zons - Stürzelberg - St. Peter - Deirath - Nievenheim Bf		●			verlängert bis Nievenheim Bf
-	-	-	-	WE 1	SDG	Dormagen Bf - Heckenbroich - Deihoven - Straberg - Nievenheim - Gohr - Dormagen-Broich				●	Neue Linie, ersetzt den Tagesverkehr an Samstagnachmittagen und Sonntags
-	-	-	-	WE 2	SDG	Dormagen Bf - Marktplatz - Rheinfeld - Zons - Stürzelberg - St. Peter - Deirath - Nievenheim Bf				●	Neue Linie, ersetzt den Tagesverkehr an Samstagnachmittagen und Sonntags
-	-	-	-	ALT	SDG	Dormagen Bf - Dormagen-Horrem (AnrufLinienTaxi)				●	Neue AnrufLinienTaxi-Verbindung, ersetzt den Tagesverkehr an Samstagnachmittagen und Sonntags
Stadt-/Ortsverkehrslinien Bus (L) - Stadt Grevenbroich											
L 891 (A)	offen	-	(Kraftwerk-) Neurath - Neuenhausen - Südstadt - Rathaus - Bahnhof - Oken - Hemmerden - Kapellen-Wevelinghoven, Bahnhof	891	BVR	Grevenbroich-Neurath - Grevenbroich Bf - Kapellen Bf		●			
L 892 (B)	offen	-	(Kraftwerk Fimmersdorf-) Gindorf - Gustorf - Bahnhof - Rathaus - Südstadt - Barrenstein - Altrath / - Barrenstein - Oekoven - Ewinghoven (ggf. Verlängerung bis Anstiel)	892	BVR	Grevenbroich-Gindorf - Grevenbroich Bf - Rommerskirchen-Ewinghoven - Rommerskirchen-Hoeningen		●			in Hoeningen Anschlussbildung zu Linie 872 in/aus Richtung Neuss
L 893 (C)	offen	-	Bahnhof - Rathaus - Wevelinghoven - Kapellen-Wevelinghoven, Bahnhof	893	BVR	Grevenbroich Bf - Wevelinghoven - Kapellen Bf		●			
L 894 (D)	offen	-	Kapellen-Wevelinghoven - Mührlath - Hüchtrath - Neukirchen bzw. Kapellen-Wevelinghoven - Busch	-	-	-		●			umgesetzt, jedoch Linie zwischenzeitlich wegen geringer Nachfrage wieder eingestellt

Bild 3-11: Vergleich des Angebotszustands 2002 mit dem Maßnahmenkonzept des 1. Nahverkehrsplans von 1997 (Fortsetzung)

Maßnahmenbilanzierung									
Linie	Linienweg Bestand (Fahrplan 1997/98)	Linienweg Planung	Linie	Status quo (Fahrplanstand: September 2002)		Maßnahmenumsetzung			
				Betreiber	Linienverlauf	keine Maßnahme	umgesetzt	nicht umgesetzt	neue Linie
Planungsziele des NVP 1998 - 2002									
Stadt-/Ortsverkehrslinien Bus (L) - Gemeinde Jüchen									
L 099a	MöBus Jüchen-Spenrath - Mönchengladbach-Giesenkirchen, Asterweg bzw. Wickrath, Antoniusshügel	unverändert	099	MöBus	Jüchen - Mönchengladbach-Giesenkirchen / Mönchengladbach-Wickrath	•			Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
L 099b	MöBus Jüchen, Markt - Otzenrath, Evangelische Kirche (ausgliedert aus Linie 097)		-	-		•			wird weiterhin als eigenständiger Linieneast Jüchen - Otzenrath der Linie 097 geführt
L 099c	MöBus Jüchen-Bezdorck, Lindenhof - Darms, Leeststraße (ausgliedert aus Linie 870)		AST	MöBus	Jüchen-Bezdorck - Wey - Mönchengladbach-Giesenkirchen / Bezdorck - Darms (Anruf-Sammeltaxi)	•			
Stadt-/Ortsverkehrslinien Bus (L) - Stadt Kaarst									
L K1	offen Kaarst, Budericher Straße - Kaarst-Büttgen, Berliner Platz - Neuss, Busbahnhof (Abschnitt Büttgen - Neuss nur bei Bedarf)		860	BVR	Neuss, Stadthalle - Neuss Hbf - Kaarst-Büttgen - Vorst - Kaarster Bahnhof - Kaarst, Am Hoverkamp	•			
L K2	offen Kaarst, Friedhof - Siemensstraße		861	SWN/BVR	Kaarst, Karlsforster Str. - Kaarst Mitte/Holzbüttgen - Kaarster Bahnhof - Kaarst-Holzbüttgen, Siemensstraße	•			
Stadt-/Ortsverkehrslinien Bus (L) - Stadt Korschenbroich									
L 032	offen Korschenbroich, Bahnhof - Eckerend, Düppelheide		032	MöBus	Korschenbroich Bf - Pesch Schule - Korschenbroich-Kleinenbroich	•			Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
L 034	offen Kleinenbroich, Bahnhof - Lütenglehn / Steinforth (Ersatz für die Linien 094 und 096)		034	MöBus	Kleinenbroich Bf - Glehn Schule - Korschenbroich-Lütenglehn	•			Linienast Glehn - Steinforth nicht umgesetzt, Linie 096 wurde nicht ersetzt, Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
Stadt-/Ortsverkehrslinien Bus (L) - Stadt Meerbusch									
L 832	Rheinbahn Meerbusch-Lank, Friedhof - Kaarster Straße	Meerbusch-Lank, Friedhof - Meerbusch-Osterath, Bahnhof (gestraffte Linienführung in Strümp) entfällt (auf Wunsch der Stadt Meerbusch)	832	Rheinbahn	Meerbusch-Lank - Strümp Gymnasium - Meerbusch-Osterath	•			
L 837	Rheinbahn Nierst, Kirche - Düsseldorf, Handweiser		-	-		•			
L LAB	offen Meerbusch-Lank, Friedhof - Nierst - Haus Meer - Bösinghoven (Rundlinie)		839	Rheinbahn/ SWK	Meerbusch, Haus Meer - Bösinghoven - Lank - Nierst - Ilverich - Meerbusch, Haus Meer	•			
L BUB	offen Meerbusch-Büderich	Meerbusch-Büderich (Rundlinie)	O 38	Rheinbahn	Meerbusch-Büderich, Landsknecht - Christuskirche - Meerbusch-Büderich, Landsknecht	•			
Stadt-/Ortsverkehrslinien Bus (L) - Stadt Neuss									
L 841	SWN Düsseldorf, Handweiser - Neuss, Seniorenzentrum	unverändert	841	SWN	Düsseldorf-Handweiser - Neuss-Neusseruth - Neuss Hbf - Zentrum - Norf - Alleenlagen - Neuss-Roselleide	•			
L 842	SWN Neuss, Breslauer Straße - Lukaskrankenhaus	unverändert	842	SWN	Neuss-Rheinpark-Center - Busbf - Zentrum Hbf - Neuss, Lukaskrankenhaus	•			
L 843	SWN Kaarst, Karlsforster Straße - Neuss, Stephanusstraße	Neuss, Neusseruth - Neuss, Stephanusstraße (entfällt im Stadtverkehr Kaarst, Ersatz durch die Linie K 2 bzw. Bedienung durch Linie 851/852)	843	SWN	Neuss-Neusseruth Nord - Neuss Hbf - Zentrum - Reuschenberg - Holzheim - Neuss-Greifrath	•			

Bild 3-11: Vergleich des Angebotszustands 2002 mit dem Maßnahmenkonzept des 1. Nahverkehrsplans von 1997 (Fortsetzung)

Maßnahmenbilanzierung							
Linie	Planungsziele des NVP 1998 - 2002		Status quo (Fahrplanstand: September 2002)		Maßnahmenumsetzung		
	Betreiber	Linienweg Bestand (Fahrplan 1997/98)	Linienweg Planung	Linie	Betreiber	Linienverlauf	Anmerkungen
L 844	SWN	Kaarst, Am Bisgeshof - Hoisten, Schliefe	Neuss, Neusserfurth - Hoisten, Schliefe (Verkürzung um dem Abschnitt Kaarst - Neusserfurth auf Wunsch der Stadt Kaarst)	844	SWN	Neuss-Neusserfurth Nord - Neuss Hbf - Zentrum - Reuschenberg - Weckhoven - Neuss-Hoisten	keine Maßnahme umgesetzt teilweise umgesetzt nicht umgesetzt neue Linie
L 848	SWN	Neuss, Johanna-Elisabeth-Krankenhaus - Lukaskrankenhaus	unverändert	848	SWN	Neuss, Johanna-Elisabeth-Krankenhaus - Neuss Hbf - Zentrum - Pomona - Neuss, Lukaskrankenhaus	keine Maßnahme umgesetzt
L 849	SWN	Neuss, Lukaskrankenhaus - Blankenheimer Straße	unverändert	849	SWN	Neuss, Lukaskrankenhaus - Hauptfriedhof - Hbf - Zentrum - Neuss-Erfthal	keine Maßnahme umgesetzt
L 850	offen	-	Neuss-Weckhoven - Uedesheim, Deichstraße (Ersatz für die Linie 878 auf Neusser Stadtgebiet)	-	-	-	keine Maßnahme umgesetzt
L 854	SWN	Neuss, Böhmerstraße - Bernhardt-Letenhaus-Straße	unverändert	854	SWN	Neuss-Vogelsang - Neuss Hbf - Zentrum - Gnadental - Neuss-Weckhoven	keine Maßnahme umgesetzt
Stadt-Ortsverkehrslinien Bus (L) - Gemeinde Rommerskirchen							
keine ergänzenden Ortsverkehrslinien vorgesehen							
Linien im Ausbildungsverkehr (A)							
-	-	-	-	865	BVR	Grevenbroich-Mültrath / Grevenbroich-Barrenstein - Grevenbroich - Grevenbroich-Neurath	keine Maßnahme umgesetzt
-	-	-	-	866	BVR	Kaarst, Lange Hecke/Am Hovekamp/Badeniastr. - Am Holzbüttger Haus - Berliner Platz	keine Maßnahme umgesetzt
A 876	BVR	Dormagen - Köln	unverändert	876	BVR	Dormagen, Stimmelerbusch - Pulheim-Stommeln - Köln-Esch, Joh.-Prassel-Str. - Dormagen-Hackenbroich Schulzentrum	keine Maßnahme umgesetzt
A 880	SDG	Dormagen-Gohr, Broich - Köln-Worringen	unverändert	880	SDG	Köln-Worringen Bf - Dormagen Bf - Zons - Stürzelberg - Delrath - Nievenheim Bf - Gohr - Dormagen-Broich	keine Maßnahme umgesetzt
A 883	SDG	Dormagen-Delrath - Köln-Worringen	unverändert	885 E	SDG	Köln-Worringen Bf - Dormagen-Hackenbroich - Delhoven - Straberg - Nievenheim - Uckerath - Dormagen-Delrath	keine Maßnahme umgesetzt
A 091 A	MöBus Rheinbahn	Jüchen - Grevenbroich Meerbusch, Stadtgebiet	unverändert unverändert	091 -	MöBus -	Jüchen - Grevenbroich -	keine Maßnahme umgesetzt Fahren in andere Linien überführt

Bild 3-11: Vergleich des Angebotszustands 2002 mit dem Maßnahmenkonzept des 1. Nahverkehrsplans von 1997 (Fortsetzung)

Die Neuordnung von Netzstruktur und Liniennetz war der Schwerpunkt der Maßnahmen des 1. Nahverkehrsplanes, so dass der Plan keine konkreten Maßnahmen in den Bereichen **Haltestellenausstattung, Fahrzeugausrüstung und ÖPNV-Beschleunigung** vorsah. Gleichwohl wurden punktuell Maßnahmen während der Laufzeit des 1. Nahverkehrsplans projektiert und umgesetzt. Eine Übersicht hierzu zeigt Bild 3-11. Entscheidend ist, dass ihre kontinuierliche Umsetzung begonnen hat und fortgeführt wird.

Maßnahmenumsetzung Infrastruktur	
Stadt / Gemeinde	Maßnahme
Stadt Dormagen	Flächendeckende Neumöblierung von Haltestellen im Zuge der Einführung des Stadtbussystems (besondere Fahrplansäulen), 99/00 Bau von Fahrgastwetterschutzeinrichtungen an über 100 Haltestellenstandorten, behindertenfreundlicher Umbau aller zentralen Haltestellenstandorte
Stadt Grevenbroich	Maßnahmen an etwa 50 Haltestellen in 1993, im Zuge der Einführung des Stadtbussystems 1998 Maßnahmen an weiteren 20-25 Standorten
	Bau einer Fahrradabstellanlage am Bf. Grevenbroich, Errichtung der Fahrradstation
	Beteiligung an der Finanzierung der Bahnsteigüberdachung in Grevenbroich-Kapellen Einrichtung von P+R-Plätzen in Grevenbroich (im Bau) und Kapellen (in Planung, Realisierung in 2007)
Gemeinde Jüchen	Verschiedene Maßnahmen in der Vergangenheit umgesetzt, aufgrund fehlender Finanzmittel zzt. keine weiteren Maßnahmen geplant
Stadt Kaarst	Maßnahmen im Zuge der Einführung der Stadtverkehrslinien an allen durch diese Linien bedienten Haltestellen umgesetzt
Stadt Korschenbroich	Keine Maßnahmen
Stadt Meerbusch	Bau von Hochbahnsteigen an der Stadtbahnhaltestelle Meerbusch-Hoterheide
	2 Förderanträge für Haltestellenprogramme gestellt, jedoch wegen Haushaltslage des Landes zurück gestellt
Stadt Neuss	3 Bauabschnitte des ÖPNV-Beschleunigungsprogramms bereits umgesetzt, 4. Abschnitt noch nicht vollständig abgeschlossen
	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem der SWN: Aufbau bereits 1988 gestartet, weitgehend umgesetzt, eines der ersten VU in NRW mit RBL in dieser Ausbaustufe, Pilotcharakter für Verkehrsunternehmen in NRW
Gemeinde Rommerskirchen	Keine Maßnahmen

Bild 3-11: Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Infrastruktur (Haltestellenausstattung, Fahrzeugausrüstung und ÖPNV-Beschleunigung)

4 Verkehrsprognose

4.1 Entwicklung der Strukturdaten

Aus Arbeiten im Rahmen der integrierten **Gesamtverkehrsplanung NRW** des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV, heute: MVEL) des Landes NRW stehen Prognosewerte zur Strukturdaten- und Verkehrsentwicklung im Rhein-Kreis Neuss zur Verfügung (Stand Mai 2002). Die erwartete Entwicklung der Strukturdaten ist für den Rhein-Kreis Neuss in Bild 4-1 dokumentiert. Zum Vergleich ist neben den Werten für den Rhein-Kreis Neuss die landesweite Entwicklung (NRW insgesamt) aufgetragen.

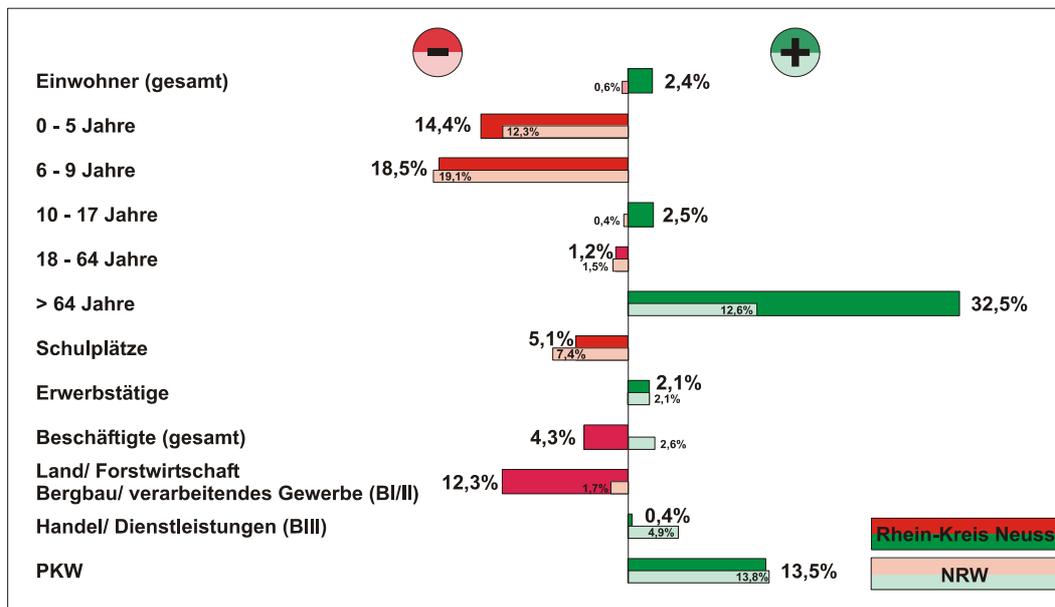


Bild 4-1: Entwicklung der Strukturdaten im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015

Während landesweit bis zum Jahre 2015 mit einer Konstanz der Einwohnerzahl (-0,6 %) gerechnet wird, sind für den Rhein-Kreis Neuss **Einwohnergewinne zu erwarten** (+2,4 %). Besonders stark entwickelt sich die Altersgruppe der über 64-Jährigen (+32,5 %). Der erwartete Rückgang junger Menschen (unter 10 Jahre) führt zu einem Rückgang der Schulplätze (-5,1 %) und damit des Schülerverkehrs.

Die **Entwicklung der Erwerbstätigen** ist leicht positiv (+2,1 %) und entspricht dem Landesmittel. Dagegen wird bei der Zahl der Beschäftigten ein Rückgang (-4,3 %) erwartet, der im Wesentlichen auf die negative Entwicklung im Wirtschaftssektor I/II (-12,3 %) zurückzuführen ist. Da die Zahl der im Rhein-Kreis Neuss Beschäftigten im Gegensatz zu der Zahl der Erwerbstätigen rückläufig ist, ist mit einer Zunahme der Pendlerverkehre (Auspendler) zu rechnen.

Der **Zuwachs der zugelassenen Pkw** im Rhein-Kreis Neuss bis zum Jahre 2015 (+13,5 %) entspricht etwa dem Landesmittel. Während 1998 auf 1.000 Einwohner etwa 540 Pkw entfielen, werden für das Jahr 2015 etwa 600 Pkw pro 1.000 Einwohner erwartet (vgl. Bild 4-2). Die Bevölkerung des Rhein-Kreises Neuss bleibt damit deutlich höher motorisiert als der Landesdurchschnitt.

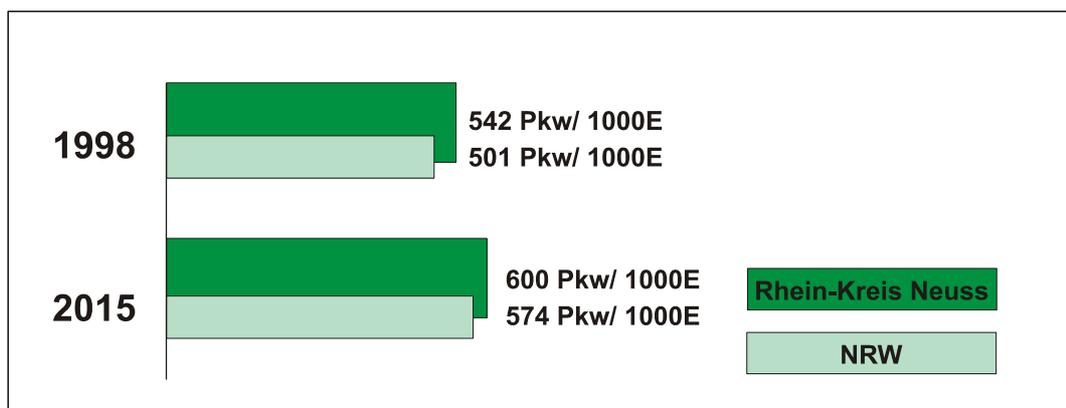


Bild 4-2: Entwicklung der Motorisierung im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015

4.2 Entwicklung der Mobilität

Die Mobilität der Bevölkerung wird ausgedrückt durch die durchschnittliche **Anzahl Fahrten pro Einwohner und Werktag**. Bild 4-3 zeigt, dass die Mobilität im Rhein-Kreis Neuss insgesamt weiter steigt. Im Jahr 2015 unternimmt jeder Einwohner des Rhein-Kreises Neuss durchschnittlich 2,92 Fahrten pro Werktag (ohne Fuß- und Radwege).

Von der tendenziellen Entwicklung der Mobilität kann der ÖPNV jedoch nicht profitieren (unveränderte Mobilitätsrate). Dadurch verschiebt sich der **klassische Modal Split** weiter zuungunsten des ÖPNV (MIV von 85,0 % auf 86,4 %, (ÖPNV: 15,0 %, 1998) (ÖPNV: 13,6 %, 2015)).

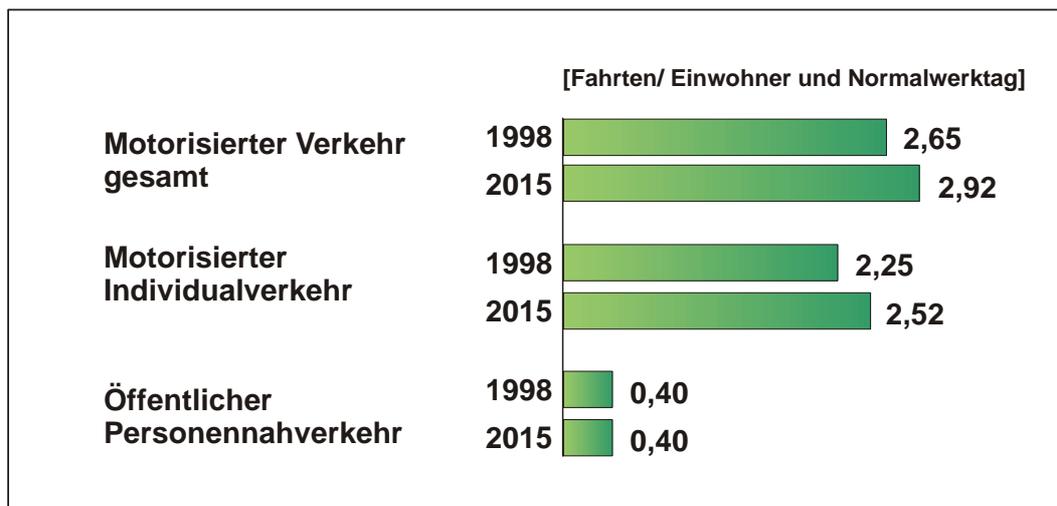


Bild 4-3: Entwicklung der Mobilität im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015

4.3 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Als Folge der für den Rhein-Kreis Neuss erwarteten positiven Einwohnerentwicklung und steigenden (IV) bzw. stagnierenden (ÖPNV) Mobilitätsrate **steigt die Anzahl werktäglicher Fahrten** sowohl im MIV als auch im ÖPNV (vgl. Bild 4-4). Überdurchschnittliche Zuwächse können für den Geschäfts- und Freizeitverkehr erwartet werden (MIV: + 23,9 %, ÖPNV: + 9,7 %). Entscheidende Ursache hierfür dürfte die Altersentwicklung im Rhein-Kreis Neuss sein, da ältere Menschen eine höhere Freizeitaktivität aufweisen als die junge und berufstätige Bevölkerung. In Anbetracht des hohen Motorisierungsgrades der Bevölkerung im Rhein-Kreis Neuss können diese Zuwächse für den ÖPNV nur bei einem attraktiven Angebot gewonnen werden.

Der **Berufs- und Ausbildungspendlerverkehr** bleibt mit 59 % aller Fahrten die tragende Säule des ÖPNV. Die sinkenden Schülerzahlen führen jedoch zu einem Rückgang der Ausbildungspendler. Gleichzeitig steigt die Zahl der Berufspendlerinnen und -pendler. Für den ÖPNV ist damit eine verstärkte Fokussierung des Angebotes auf die wahlfreie Bevölkerung verbunden.

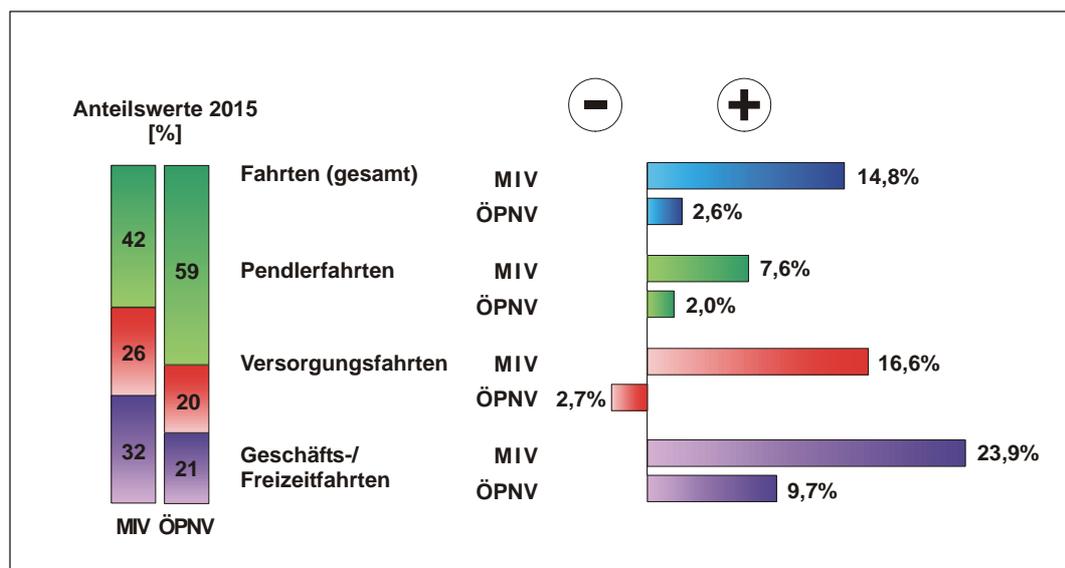


Bild 4-4: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015

Bezogen auf die **räumliche Verteilung des Verkehrs** bleibt der (die Kreisgrenze überschreitende) Regionalverkehr von besonderer Bedeutung, und zwar sowohl im MIV als auch im ÖPNV. Rund zwei Drittel aller werktäglichen Fahrten finden im Regionalverkehr statt und überschreiten die Kreisgrenze (vgl. Bild 4-5). Die größeren Nachfragezuwächse entfallen aber insgesamt auf den Orts- und Nachbarortsverkehr innerhalb des Rhein-Kreises Neuss. Im ÖPNV bleiben die Zuwächse im Orts-/Nachbarortsverkehr dagegen hinter den Zuwächsen im Regionalverkehr zurück. Diese Entwicklung muss bei der Angebotsgestaltung im ÖPNV berücksichtigt werden.

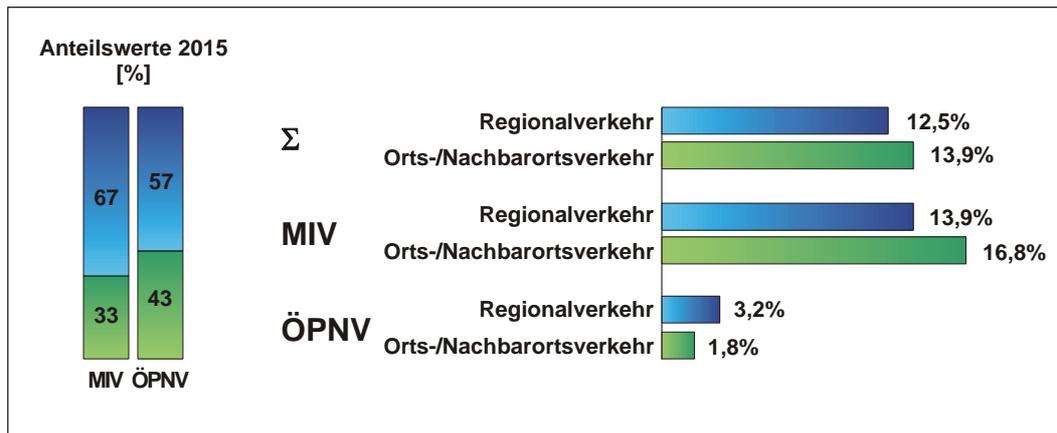


Bild 4-5: Entwicklung der räumlichen Verteilung des Verkehrs im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015

5 Maßnahmenprogramm

5.1 Übersicht

Das Maßnahmenprogramm bildet die Grundlage für die **kurzfristige Weiterentwicklung des ÖPNV** im Rhein-Kreis Neuss in den kommenden Jahren bis zum Jahr 2007. Das Programm ist getragen von dem Gedanken der Konsolidierung im Sinne einer betriebswirtschaftlichen Optimierung des Leistungsangebotes. Aus einem Vergleich von Angebot und Nachfrage ergeben sich Hinweise auf mögliche Angebotsanpassungen dort, wo die Angebotsnutzung sehr gering oder ggf. nicht vorhanden ist. Dabei soll gleichwohl die erreichte Angebotsqualität möglichst weitgehend erhalten bleiben. Umgekehrt wird in Räumen mit hoher Fahrgastnachfrage oder bei Veränderungen der Verkehrsströme eine sachgerechte Anpassung des Leistungsangebots angestrebt. In den folgenden Teilkapiteln wird das Maßnahmenprogramm näher erläutert.

5.2 Maßnahmenprogramm im SPNV

Das Maßnahmenprogramm im SPNV des zuständigen Aufgabenträgers Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wird **nachrichtlich aufgeführt, sofern es den Rhein-Kreis Neuss betrifft.**

Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2002 wird die **2. Stufe des Integralen Taktfahrplans in Nordrhein-Westfalen (ITF II)** umgesetzt. Das erarbeitete Fahrplankonzept ist eine Weiterentwicklung der 1998 in NRW eingeführten ITF-Systematik und erlaubt modular aufbauende Verbesserungen bei einer weiteren Aufstockung des Zugkilometerkontingents, dessen Finanzierung gesichert ist. Für den Rhein-Kreis Neuss ergeben sich die in Bild 5-1 aufgeführten Maßnahmen hinsichtlich des Leistungsangebots im SPNV.

Integraler Taktfahrplan NRW - Stufe II (ITF II)			
Linie		Laufweg	Maßnahme
RE 4	Wupper-Express	Aachen - Mönchengladbach - Neuss - Düsseldorf - Hagen - Dortmund	Endpunkt verändert (Dortmund anstelle Hamm, vgl. RE 13)
RE 8	Rhein-Erft-Express	Mönchengladbach - Grevenbroich - Köln - Troisdorf - Koblenz	Laufweg verkürzt um Abschnitt Venlo - Mönchengladbach (vgl. RE 13)
RE 13	Maas-Wupper-Express	Venlo - Mönchengladbach - Neuss - Düsseldorf - Hagen - Hamm	Angebot von 6 Zugpaaren auf 60-Minuten-Takt ausgeweitet Stellt zusammen mit RE 4 30-Min.-Takt im Abschnitt Mönchengladbach - Düsseldorf her Übernimmt Verkehrsaufgaben des RE 4 im Abschnitt Hagen - Hamm und des RE 8 im Abschnitt Venlo - Mönchengladbach
RB 27	Rhein-Erft-Bahn	Mönchengladbach - Grevenbroich - Köln - Troisdorf - Koblenz	Ersetzt RE-Linie 18 mit gleichem Laufweg, hält an allen Bahnhöfen zwischen Mönchengladbach und Köln Stellt zusammen mit RE 8 30-Minuten-Takt im Abschnitt Mönchengladbach - Köln her
RB 38	Erft-Bahn	Düsseldorf - Neuss - Grevenbroich - Horrem - Köln	Laufweg verlängert von Neuss nach Düsseldorf und von Horrem nach Köln (bisher nur in der HVZ) im 60-Minuten-Takt Kurzläufer verdichten das Angebot im Abschnitt Grevenbroich - Neuss zu 30-Minuten-Takt Weitere Verstärkerzüge Grevenbroich - Neuss verkehren in der HVZ ITF-Knoten in Grevenbroich eingerichtet (Umsteigebeziehungen zwischen RE 8/RB 27 und RB 38)

Bild 5-1: Maßnahmen im Leistungsangebot des SPNV - ITF-Maßnahmen 2002

Der ZV VRR hat darüber hinaus für die **Fortschreibung des Integralen Taktfahrplans bis 2006** folgende Maßnahmen vorgeschlagen, die den Rhein-Kreis Neuss betreffen:

- RE 8: Rückverlängerung über Mönchengladbach hinaus nach Venlo
- RE 9: Verstärkungszüge zwischen Krefeld, Neuss und Köln in der HVZ
- RB 38: 30-Minuten-Takt zwischen Grevenbroich und Düsseldorf

Ergänzend sind im Sachstandsbericht zum NVP des ZV VRR folgende **SPNV-Infrastrukturmaßnahmen** im Rhein-Kreis Neuss aufgeführt:

- Neuss-Allerheiligen: Der neue Haltepunkt an der S-Bahnlinie S 11 befindet sich im Bau. Die Inbetriebnahme ist für Dezember 2003 (Beginn des Jahresfahrplans 2004) vorgesehen.
- Grevenbroich: Die Verlängerung des Bahnsteigtunnels mit neuer rückseitig angeordneter P+R- und B+R-Anlage befindet sich im Bau. Die Planung sieht die Installation von Aufzügen vor. Die Umbaumaßnahmen sollen im Jahr 2003 abgeschlossen werden.
- Meerbusch-Osterath: Die Beseitigung des schienengleichen Zugangs und die Bahnsteigaufhöhung auf 76 cm wird zurzeit von der DB vorbereitet. Baubeginn ist in der 1. Jahreshälfte 2003.

5.3 Maßnahmenprogramm im ÖPNV

5.3.1 Übersicht

Das Maßnahmenprogramm im ÖPNV stellt die relevanten Maßnahmen zur kurzfristigen **Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV** (Stadt-/Straßenbahn sowie Bus) im Rhein-Kreis Neuss bis zum Jahr 2007 dar und berücksichtigt das Maßnahmenprogramm im SPNV. Die Maßnahmen sind unterteilt nach den kreisangehörigen Kommunen des Rhein-Kreises Neuss. Die Darstellung wird ergänzt durch eine synoptische Maßnahmenübersicht (Bild 5-2) sowie eine grafische Darstellung der Maßnahmen, d.h. Liniennetz der Nahverkehrslinien (Bild 5-3).

5.3.2 Stadt Dormagen

5.3.2.1 Vorbemerkung

Nach Einführung des Stadtbussystems in der Stadt Dormagen im Jahr 1997 stehen nach umgesetzter Systemkonsolidierung zurzeit keine konkreten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des lokalen ÖPNV an.

5.3.2.2 Einstellung der Linie 876 wegen geringer Fahrgastnachfrage

- **Maßnahme:** Einstellung der Schülerverkehrs-Linie 876 Pulheim-Stommelerbusch - Köln-Esch - Dormagen-Hackenbroich wegen geringer Fahrgastnachfrage
- **Veranlasser:** BVR
- **Hintergrund:** Mit Bezug auf die VRR-Finanzierungsgrundlage sieht die BVR ein Konsolidierungskonzept vor, das u.a. die Einstellung von Linien umfasst. Die Linie 876 dient der Beförderung von Schülern aus der Stadt Pulheim und der Stadt Köln nach Dormagen-Hackenbroich. Da die Nachfrage der Linie gering ist und für die betroffenen Schüler zumutbare Ersatzverbindungen bestehen, besteht aus Sicht der Stadt Dormagen kein Erfordernis für den Weiterbetrieb dieser Linie. Eine Beibehaltung des bisherigen Leistungsangebotes durch Übernahme der ungedeckten Kosten lässt die Haushaltssituation der Kommune zzt. nicht zu.
- **Realisierung:** kurzfristig (Jahresbeginn 2003)
- **Abstimmung:** benachbarter Aufgabenträger, Abstimmungsbedarf

5.3.2.3 Leistungsrücknahmen von Fahrten auf BVR-Linien

- **Maßnahme:** Reduzierung des Fahrtenangebots auf den Linien 873 Neuss - Dormagen-Gohr, 874 Neuss - Dormagen-Gohr und 875 Neuss - Dormagen (Reduzierung des Leistungsangebotes der betreffenden Linien um 2 - 8 %)
- **Veranlasser:** BVR
- **Hintergrund:** Mit Bezug auf die VRR-Finanzierungsgrundlage sieht die BVR ein Konsolidierungskonzept vor, das u.a. die Reduzierung des Fahrtenangebots umfasst. Eine Beibehaltung des bisherigen Leistungsangebotes durch Übernahme der ungedeckten Kosten lässt die Haushaltssituation der Kommune zzt. nicht zu.

- Realisierung: kurzfristig (Jahresbeginn 2003)
- Abstimmung: nachbarörtlich, Abstimmungsbedarf

5.3.3 Stadt Grevenbroich

5.3.3.1 Leistungsrücknahmen von Fahrten auf BVR-Linien

- Maßnahme: Reduzierung des Fahrtenangebots auf den Linien 869 Neuss - Grevenbroich, 873 Neuss - Dormagen-Gohr (- Dormagen), 874 Neuss - Dormagen-Gohr (- Rommerskirchen), 877 Neuss - Grevenbroich-Langwaden, 878 Grevenbroich - Neuss-Stüttgen, 891 Grevenbroich-Neurath - Grevenbroich-Kapellen, Linienwegverkürzung der Linien 871 Grevenbroich - Dormagen, 892 Grevenbroich - Rommerskirchen-Villau und 893 Grevenbroich - Grevenbroich-Kapellen (Reduzierung des Leistungsangebots der betreffenden Linien um ca. 75.000 km/a)
- Veranlasser: BVR
- Hintergrund: Mit Bezug auf die VRR-Finanzierungsgrundlage sieht die BVR ein Konsolidierungskonzept vor, das u.a. die Reduzierung des Fahrtenangebots umfasst. Eine Beibehaltung des bisherigen Leistungsangebotes durch Übernahme der ungedeckten Kosten lässt die Haushaltssituation der Kommune zzt. nicht zu. Die Stadt Grevenbroich hat in ihrem VEP 2003 dokumentiert, dass sie für die Zukunft eine Rückkehr zum bisherigen Angebotsstand anstrebt, sofern die Haushaltssituation dies zulässt.
- Realisierung: kurzfristig (Jahresbeginn 2003)
- Abstimmung: nachbarörtlich, Abstimmungsbedarf

5.3.3.2 ÖPNV-Anbindung des Entwicklungsgebietes „Hundert Morgen“

- **Maßnahme:** Einbeziehung des Entwicklungsgebietes „Hundert Morgen“ in Grevenbroich-Kapellen in den Linienverlauf der Linie 870 Neuss - Jüchen
- **Veranlasser:** Stadt Grevenbroich
- **Hintergrund:** Der 1. Bauabschnitt eines neuen Wohngebiets mit 700 Wohneinheiten wird ca. 2007 fertig gestellt und soll durch eine neue Haltestelle an die Linie 870 angebunden werden.
- **Realisierung:** kurzfristig (nach Erschließung des Entwicklungsgebietes „Hundert Morgen“)
- **Abstimmung:** lokal, Prüfung durch Kommune

5.3.3.3 Anregung zur Einrichtung eines Bürgerbusverkehrs

- **Maßnahme:** Anregung zur Einrichtung einer Bürgerbuslinie im Raum Neukirchen
- **Veranlasser:** Stadt Grevenbroich
- **Hintergrund:** Es bestehen Anregungen zur Einrichtung einer Bürgerbuslinie im Raum Neukirchen, ggf. auch in anderen Stadtteilen. Es bestehen noch keine Planungen zum Linienverlauf oder der Fahrplangestaltung (Bedienung).
- **Zeitraum:** langfristig
- **Abstimmung:** lokal, Prüfung durch Kommune

5.3.3.4 Einstellung der Linie 975 zwischen Grevenbroich und Bedburg

- **Maßnahme:** Einstellung der Linie 975 im Abschnitt Grevenbroich - Bedburg aufgrund der schienenparallelen Führung
- **Veranlasser:** REVG / Erftkreis
- **Hintergrund:** Die Linie verkehrt mit wenigen Fahrtenpaaren zu Zwecken der Schülerbeförderung zwischen dem Erftkreis und Schulstandorten in Grevenbroich. Eine Einstellung der Linie wird u.a. durch den Erftkreis angestrebt, sofern eine tarifliche Gleichstellung der Buslinie und der der parallelen SPNV-Verbindung gewährleistet ist.
- **Realisierung:** kurz- bis mittelfristig (abhängig von der tariflichen Entwicklung des VRR/VRS-Tarifs)
- **Abstimmung:** benachbarter Aufgabenträger, Abstimmungsbedarf

5.3.4 Gemeinde Jüchen

5.3.4.1 Überprüfung der Nachfrage in Tagesrandlagen

- **Maßnahme:** Überprüfung der Nachfragesituation der Linien 870 Neuss - Jüchen, 097 Mönchengladbach - Jüchen und 098 Grevenbroich - Jüchen in Tagesrandlagen auf der Grundlage aktueller Erhebungsergebnisse und ggf. Auslegung von nur unzureichend besetzten Fahrten
- **Veranlasser:** Gemeinde Jüchen
- **Hintergrund:** Die Gemeinde Jüchen strebt die Überprüfung der Nachfragesituation in Tagesrandlagen an, um ggf. nicht oder nur sehr unzureichend nachgefragte Fahrten ausulegen. Grundlage hierfür ist das Vorliegen aktueller Erhebungsergebnisse.
- **Realisierung:** kurzfristig
- **Abstimmung:** nachbarörtlich, Abstimmungsbedarf

5.3.4.2 Erschließung der Umsiedlungsstandorte

- **Maßnahme:** Einbeziehung der Umsiedlungsstandorte Neuotzenrath, Neuholz, Neuspennrath in den Linienvverlauf der Linie 097 Mönchengladbach - Jüchen, Einstellung des Liniennastes Jüchen - Otzenrath (Bedienung der Altstandorte) sowie des Anruf-Sammeltaxenverkehrs (AST) von Otzenrath in den Kreis Heinsberg
- **Veranlasser:** Gemeinde Jüchen / Fa. Gerresheim
- **Hintergrund:** Die Umsiedlungsstandorte befinden sich zurzeit in der Umsetzungsphase (Hochbau von Wohnhäusern etc.). Konzepte zur Anbindung der Umsiedlungsstandorte wurden im Auftrag der Gemeinde Jüchen erstellt und werden umgesetzt, sobald die ÖPNV-Nachfrageentwicklung dies erfordert. Da von einer zügigen Umsiedlung und gleichzeitigem Abbruch der Wohnbebauung an den Altstandorten bis zum Jahr 2006 ausgegangen werden kann, kann nach einer Übergangsphase mit Bedienung der Alt- und Umsiedlungsstandorte die Bedienung der Altstandorte aufgelassen werden.
- **Realisierung:** kurzfristig (bis 2006)
- **Abstimmung:** lokal, Prüfung durch Kommune

5.3.4.3 Einbeziehung weiterer Schulstandorte in Schülerverkehrslinien

- **Maßnahme:** Einbeziehung von Schulstandorten in der Gemeinde Jüchen (Grund- und weiterführende Schulen) in den Linienvverlauf der Linien 091 und 099 bzw. in neue Linie 090
- **Veranlasser:** Gemeinde Jüchen
- **Hintergrund:** Beide Linien dienen derzeit der Schülerbeförderung von Jüchener Schülern zu Schulstandorten in den Nachbarkommunen. Im Zuge des Aufbaus neuer Schulstandorte in der Gemeinde Jüchen kommt es zu

umfangreichen Veränderungen sowohl der Schullandschaft als auch der Schülerstrome. In diesem Zusammenhang ordnet die Gemeinde Jüchen ihren innergemeindlichen Schülerverkehr zu vorhandenen und neuen Schulstandorten neu, so dass zusätzliche Verkehrsaufgaben für die Linien 091 und 099 entstehen. Mittelfristig entfällt jedoch die Notwendigkeit, beide Linien in die Nachbargemeinden zu führen.

- Realisierung: kurzfristig (Sommer 2003)
- Abstimmung: lokal, Prüfung durch Kommune

5.3.4.4 AST-Verkehr im nördlichen Gemeindegebiet

- Maßnahme: Weiterentwicklung des Anruf-Sammeltaxenverkehrs
- Veranlasser: Gemeinde Jüchen
- Hintergrund: Zur Verbesserung der Erschließungssituation wurde im nördlichen Gemeindegebiet kurzfristig ein AST-Verkehr eingerichtet. Die Gemeinde Jüchen prüft eine Weiterentwicklung des AST-Verkehrs hinsichtlich der Tarifierung, Veröffentlichung in den VRR-Fahrplanunterlagen etc.
- Realisierung: kurzfristig
- Abstimmung: lokal, Prüfung durch Kommune

5.3.5 Stadt Kaarst

5.3.5.1 Einstellung der Linie SB 86

- Maßnahme: Einstellung der Schnellbuslinie SB 86 Kaarst - Viersen wegen geringer Fahrgastnachfrage, Ausweitung der Bedienung der parallelen Linie 862 während der HVZ zur Kompensation
- Veranlasser: BVR

- Hintergrund: Mit Bezug auf die VRR-Finanzierungsgrundlage sieht die BVR ein Konsolidierungskonzept vor, das u.a. die Einstellung von Linien umfasst. Eine Beibehaltung des bisherigen Leistungsangebotes durch Übernahme der ungedeckten Kosten lässt die Haushaltssituation der Kommune zzt. nicht zu.
- Realisierung: kurzfristig (Jahresbeginn 2003)
- Abstimmung: benachbarter Aufgabenträger, Abstimmungsbedarf

5.3.5.2 Leistungsrücknahmen auf Stadtbuslinien

- Maßnahme: Verkürzung des Linienwegs der Linie 860 um den Abschnitt Büttgen Bf - Büttgen Berliner Platz bei Fahrten zwischen Kaarst und Büttgen, Einstellung der Linie 861 wegen geringer Fahrgastnachfrage
- Veranlasser: BVR
- Hintergrund: Mit Einführung der Regiobahn wurde die lokale Erschließung der Stadt Kaarst durch die Einführung von 2 Stadtbuslinien (Linien 860 und 861 im 20'-Grundtakt) neu geordnet. In der Folge stellte sich jedoch eine geringe Inanspruchnahme der beiden Linien sowie nur eine eingeschränkte Bedeutung als Zubringer zur Regiobahn ein, so dass die Stadt Kaarst bereits eine gutachterliche Überprüfung zur Einführung flexibler Betriebsformen im Korridor der Linie 861 in Auftrag gegeben hat. Das mit Bezug auf die VRR-Finanzierungsgrundlage kurzfristig anstehende BVR-Konsolidierungskonzept steht im zeitlichen Widerspruch zur geplanten zeitnahen Umsetzung der Gutachter-Vorschläge. Die Stadt Kaarst beabsichtigt daher, kurzfristig die gesamte lokale ÖPNV-Erschließung zu überplanen (inkl. Einsatz von flexiblen Betriebsformen), die Auswirkungen auf weitere Buslinien auf Kaarster Stadtgebiet haben wird (Linien SB 51, 851, 852).

- Realisierung: kurzfristig (Jahresbeginn 2003)
- Abstimmung: lokal, Prüfung durch Kommune

5.3.5.3 Neueinführung einer Schnellbuslinie Willich - Kaarst

- Maßnahme: Neue Linie als Schnellbus SB "E" Willich-Münchheide - Kaarster See zur Anbindung der Stadt Willich an die S-Bahn-Linie S 28 (Regiobahn)
- Veranlasser: Kreis Viersen (Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen GmbH)
- Hintergrund: Durch Wegfall der SB 86 verschlechtert sich die Anbindung der Stadt Willich an den Rhein-Kreis Neuss und an Düsseldorf. Aus diesem Grund schlägt der Kreis Viersen die Einrichtung einer neuen Schnellbuslinie vor. Die Linie mit einem etwa stündlichen Angebot während der HVZ/NVZ führt zu umfangreichen Leistungsmehrungen im Rhein-Kreis Neuss gegenüber dem Einsparungskonzept der BVR. Aufgrund der aktuellen Haushaltssituation der betroffenen Stadt Kaarst sowie der geringen verkehrlichen Bedeutung der Linie für die Kaarster Bevölkerung ist eine Einrichtung der Linie nur aufwandsneutral für die Stadt Kaarst möglich.
- Realisierung: kurzfristig (vorbehaltlich der Klärung der Finanzierung zusätzlicher Betriebsleistungen im Rhein-Kreis Neuss)
- Abstimmung: benachbarter Aufgabenträger, höherer Abstimmungsbedarf

5.3.6 Stadt Korschenbroich

5.3.6.1 Leistungsrücknahmen von Fahrten auf BVR-Linien

- **Maßnahme:** Reduzierung des Fahrtenangebots auf der BVR-Linie 096 Kleinenbroich - Steinforth - Rubbelrath wegen geringer Fahrgastnachfrage
- **Veranlasser:** BVR
- **Hintergrund:** Mit Bezug auf die VRR-Finanzierungsgrundlage sieht die BVR ein Konsolidierungskonzept vor, das u.a. die Reduzierung des Fahrtenangebots umfasst. Eine Beibehaltung des bisherigen Leistungsangebotes durch Übernahme der ungedeckten Kosten lässt die Haushaltssituation der Kommune zzt. nicht zu.
- **Realisierung:** kurzfristig (Jahresbeginn 2003)
- **Abstimmung:** nachbarörtlich, Abstimmungsbedarf

5.3.7 Stadt Meerbusch

5.3.7.1 Neue Stadtbahn-Linie U 81 D-Messe - Neuss-Rheinparkcenter

- **Maßnahme:** Bau einer neuen Stadtbahnlinie U 81 Düsseldorf-Messe - Lörick - Meerbusch-Büderich Süd - Neuss-Am Kaiser - Neuss Mitte - Neuss-Rheinparkcenter auf teilweise neuer Trasse im Zuge der neuen Stadtbahn-Rheinquerung D-Messe - Lörick
- **Veranlasser:** Stadt Düsseldorf / Stadt Neuss
- **Hintergrund:** Die Stadt Düsseldorf verfolgt den Bau einer neuen Stadtbahn-Rheinquerung zwischen Düsseldorf-Messe und Lörick. Im Zuge dieser Querung wird der Bau einer neuen Stadtbahntrasse zwischen Düsseldorf-Messe und Düsseldorf-Am Handweiser verfolgt. Mittelfristig ist

geplant, die Strecke in östlicher Richtung bis zum Flughafen Düsseldorf zu verlängern.

- Realisierung: kurz- bis mittelfristig (Realisierung nicht vor 2006)
- Abstimmung: benachbarter Aufgabenträger, höherer Abstimmungsbedarf; seitens der Stadt Düsseldorf erfolgt eine Abstimmung der konkreten Linienkonzeption mit den betroffenen Aufgabenträgern und Städten rechtzeitig im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens

5.3.7.2 Neuordnung des Stadtbahnnetzes

- Maßnahme: Geränderte Linienführung der U 74 Düsseldorf - D-Lörick - Meerbusch-Büderich Süd - D-Handweiser - Neuss (anstelle nach Meerbusch-Görgesheide), Verlängerung der U 78 über neue Rheinquerung bis Meerbusch-Görgesheide, ggf. Krefeld
- Veranlasser: Stadt Düsseldorf
- Hintergrund: Die Stadt Düsseldorf verfolgt den Bau einer neuen Stadtbahn-Rheinquerung zwischen Düsseldorf-Messe und Lörick. Im Zuge dieser Querung ist eine Neuordnung des Stadtbahnnetzes mit Auswirkungen auf die ÖPNV-Erschließung der Stadt Meerbusch verbunden. Die Stadt Meerbusch fordert die Beibehaltung der heutigen Verkehrs- und Verbindungsfunktionen der Stadtbahnstrecken zwischen Düsseldorf Hbf und Meerbusch-Görgesheide bei gleichzeitiger Beibehaltung der heutigen Bedienungshäufigkeiten.
- Realisierung: kurz- bis mittelfristig (Realisierung nicht vor 2006)

- **Abstimmung:** benachbarter Aufgabenträger, höherer Abstimmungsbedarf. Die im Zusammenhang mit der neuen Rheinquerung geplanten Anpassungen im Stadtbahnnetz, die auch im NVP 2002 - 2007 der Landeshauptstadt Düsseldorf dokumentiert sind, stehen noch nicht abschließend fest. Seitens der Stadt Düsseldorf erfolgt eine Abstimmung der konkreten Linienkonzeption rechtzeitig im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens.

5.3.7.3 Leistungsrücknahmen auf Stadtbuslinien

- **Maßnahme:** Neuordnung des lokalen Bedienungsangebotes im Stadtteil Buderich wegen geringer Fahrgastnachfrage auf der Linie O38
- **Veranlasser:** Stadt Meerbusch
- **Hintergrund:** Mit dem 1. Nahverkehrsplan 1997 wurde die lokale Erschließung der Stadt Meerbusch durch die Einführung von 3 Stadtbuslinien (832, 839 und O38) neu geordnet. In der Folge stellte sich heraus, dass auf der Linie O38 nur eine geringe Fahrgastnachfrage mit Ausnahme des Schülerverkehrs zu Schulstandorten (Gesamtschule, Mataré-Gymnasium) besteht. Die Linie wurde aus diesem Grund bereits an Wochenenden auf eine TaxiBus-Bedienung umgestellt. Da das Fahrgastaufkommen nach wie vor gering ist, beabsichtigt die Stadt Meerbusch daher, die lokale Erschließung im Stadtteil Buderich zu überprüfen und neu zu ordnen.
- **Realisierung:** kurzfristig (Fahrplanwechsel 2004)
- **Abstimmung:** lokal, Prüfung durch Kommune, ggf. nachbarörtlich

5.3.8 Stadt Neuss

5.3.8.1 Vorbemerkung

Die Stadt Neuss stellt zurzeit einen Verkehrsentwicklungsplan auf, der zu umfangreichen Veränderungen des städtischen und ggf. regionalen ÖPNV-Netzes führen wird. Die Nahverkehrsplanung des Kreises berücksichtigt bei der Fortschreibung des NVP soweit möglich den Planungs- und Sachstand des VEP. Darüber hinaus stehen Maßnahmen des NVP, die die Stadt Neuss betreffenden, unter dem Vorbehalt der Aussagen des VEP. Etwaige planerische Überlegungen des VEP der Stadt Neuss, die Auswirkungen auf das regionale ÖPNV-Netz haben, sind im Zuge der weiteren Fortschreibung der Nahverkehrsplanung des Rhein-Kreises Neuss abzustimmen.

5.3.8.2 Neue Stadtbahn-Linie U 81 D-Messe - Neuss-Rheinparkcenter

- **Maßnahme:** Bau einer neuen Stadtbahnlinie U 81 Düsseldorf-Messe - Lörick - Meerbusch-Büderich Süd - Neuss-Am Kaiser - Neuss Mitte - Neuss-Rheinparkcenter auf teilweise neuer Trasse im Zuge der neuen Stadtbahn-Rheinquerung D-Messe - Lörick
- **Veranlasser:** Stadt Düsseldorf / Stadt Neuss
- **Hintergrund:** Die Stadt Düsseldorf verfolgt den Bau einer neuen Stadtbahn-Rheinquerung zwischen Düsseldorf-Messe und Lörick. Im Zuge dieser Querung wird der Bau einer neuen Stadtbahntrasse zwischen Düsseldorf-Messe und Düsseldorf-Am Handweiser verfolgt, die auf Neusser Stadtgebiet in den Entwicklungsbereich „Hammfeld“ (mit Endpunkt Neuss-Rheinparkcenter) weitergeführt werden soll. Mittelfristig ist geplant, die Strecke in östlicher Richtung bis zum Flughafen Düsseldorf zu verlängern.
- **Realisierung:** kurz- bis mittelfristig (Realisierung nicht vor 2006)

- Abstimmung: benachbarter Aufgabenträger, höherer Abstimmungsbedarf; seitens der Stadt Düsseldorf erfolgt eine Abstimmung der konkreten Linienkonzeption mit den betroffenen Aufgabenträgern und Städten rechtzeitig im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens

5.3.8.3 Anbindung des S-Bahnhaltepunkts Allerheiligen

- Maßnahme: Neueinführung einer Buslinie Rosellerheide - Rosellen - Allerheiligen - Allerheiligen S - Elvekum - Stüttgen - Uedesheim zur Anbindung des neuen S-Bahnhaltepunkts Allerheiligen (Arbeitstitel Linie 850)
- Veranlasser: Stadt Neuss
- Hintergrund: Durch die Inbetriebnahme des S-Bahnhaltepunktes Neuss-Allerheiligen wird eine Anpassung des Busnetzes im Neusser Süden erforderlich. Die neue Linie verbindet große Wohngebiete sowie das neue Gewerbegebiet Tucherstraße unmittelbar mit der S-Bahn und kann fahrplantechnisch exakt auf die S-Bahn am Haltepunkt Allerheiligen abgestimmt werden. Die Busnetz-anpassungen stehen darüber hinaus in Zusammenhang mit dem Bau der ÖPNV-Trasse im Zuge der Entwicklungsmaßnahme „Allerheiligen“.
- Realisierung: kurzfristig (in Abhängigkeit von der Inbetriebnahme des S-Bahnhaltepunkts, der Fertigstellung der ÖPNV-Trasse im Zuge der Entwicklungsmaßnahme „Allerheiligen“ sowie der Aussagen des VEP Stadt Neuss)
- Abstimmung: lokal, Prüfung durch Kommune

5.3.8.4 Linienwegveränderungen aufgrund Dezentralisierung des ZOB

- **Maßnahme:** Verlängerung des Linienwegs der Linie 830 Meerbusch-Lank - Neuss um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss-Stadthalle, Verlängerung des Linienwegs der Linie 874 Neuss - Dormagen-Gohr um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss-Rheinpark-Center, Verlängerung des Linienwegs der Linien 870 Neuss - Jüchen, 872 Neuss - Rommerskirchen, 873 Neuss - Dormagen-Gohr, 875 Neuss - Dormagen bzw. 877 Neuss - Grevenbroich-Langwaden um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Hbf
- **Veranlasser:** Stadt Neuss
- **Hintergrund:** Mit der Aufgabe des Busbahnhofs in Neuss wird eine Rückverlängerung verschiedener Linien erforderlich, um die Linien an einen geeigneten Endpunkt zu führen.
- **Realisierung:** kurzfristig (Jahresbeginn 2003)
- **Abstimmung:** lokal

5.3.8.5 Leistungsrücknahmen von Fahrten auf BVR-Linien

- **Maßnahme:** Reduzierung der Linie SB 85 Neuss-Neusserfurth - Düsseldorf auf 60'-Grundtakt während der NVZ wegen geringer Fahrgastnachfrage, Reduzierung des Fahrtenangebots auf den Linien 864 Neuss - Mönchengladbach-Giesenkirchen, 869 Neuss - Grevenbroich, 873 Neuss - Dormagen-Gohr, 874 Neuss - Dormagen-Gohr und 875 Neuss - Dormagen (Reduzierung des Leistungsangebots der betreffenden Linien um ca. 10 %)
- **Veranlasser:** BVR

- Hintergrund: Mit Bezug auf die VRR-Finanzierungsgrundlage sieht die BVR ein Konsolidierungskonzept vor, das u.a. die Reduzierung des Fahrtenangebots umfasst. Eine Beibehaltung des bisherigen Leistungsangebotes durch Übernahme der ungedeckten Kosten lässt die Haushaltssituation der Kommune zzt. nicht zu. Durch die Aufstellungsarbeiten zum VEP ergeben sich vsl. weitere Veränderungen im Busnetz der Stadt Neuss, so dass die Planungsaussagen zu den BVR-Linien im Zuge der weiteren Fortschreibung der Nahverkehrsplanung des Rhein-Kreises Neuss zu einem späteren Zeitpunkt abzustimmen sind.
- Realisierung: kurzfristig (kein Zeithorizont)
- Abstimmung: nachbarörtlich, Abstimmungsbedarf

5.3.9 Gemeinde Rommerskirchen

5.3.9.1 Überprüfung der Nachfrage in Tagesrandlagen

- Maßnahme: Überprüfung der Nachfragesituation der Linien 871 Grevenbroich - Rommerskirchen - Dormagen und 872 Neuss - Rommerskirchen in Tagesrandlagen auf der Grundlage aktueller Erhebungsergebnisse und ggf. Auslegung von nur unzureichend besetzten Fahrten
- Veranlasser: Gemeinde Rommerskirchen
- Hintergrund: Die Gemeinde Rommerskirchen strebt die Überprüfung der Nachfragesituation in Tagesrandlagen an, um ggf. nicht oder nur sehr unzureichend nachgefragte Fahrten auszulegen. Grundlage hierfür ist das Vorliegen aktueller Erhebungsergebnisse.
- Realisierung: kurzfristig
- Abstimmung: nachbarörtlich, Abstimmungsbedarf

5.3.10 Maßnahmenübersicht

Die Maßnahmenübersicht in Bild 5-2 stellt synoptisch alle **ÖPNV-Linien im Rhein-Kreis Neuss sowie die ggf. die Linie betreffenden kurzfristigen Maßnahmen** zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Zeitraum 2003 - 2007) dar. Das Maßnahmenprogramm unterscheidet nach Maßnahmen bzgl.

- **Linienverlauf**

Angabe aller durch die Linie bedienten Stadt- bzw. Gemeindeteile, Orte außerhalb des Rhein-Kreises Neuss sind nur auszugsweise angegeben und beispielhaft zu verstehen,

- **Netz**

Unter der Rubrik Netz sind Maßnahmen zur Veränderung des Linienverlaufs einer Linie aufgeführt.

- **Bedienung**

Angabe von geplanten Veränderungen der Bedienungshäufigkeit einer Linie. Angegeben ist jeweils der Grundtakt, d.h. das Grundraster der Bedienung, dass in der Nebenverkehrszeit an Montagen - Freitagen angeboten wird, darüber hinaus ist eine ggf. häufigere Bedienung während der Hauptverkehrszeit oder eine ggf. seltenere Bedienung in der Schwachverkehrszeit abhängig von der konkreten Liniennachfrage zu gestalten ,

- **Realisierung**

Sofern ein Realisierungszeitpunkt der Maßnahme (z. B. aufgrund externer Randbedingungen) erkennbar ist, wird der voraussichtliche Zeitpunkt der Umsetzung angegeben,

- **Anmerkungen**

Zusammenfassung linienbezogener Besonderheiten (z. B. Linie verkehrt abschnittsweise nur zu Zwecken der Schülerbeförderung) oder optionaler Maßnahmen, die nicht unmittelbar Bestandteil des Maßnahmenprogramms dieses Nahverkehrsplans sind.

Eine grafische **Darstellung des Maßnahmenprogramms (Liniennetz)** ist in Bild 5-3 enthalten.

Maßnahmenübersicht							
Nr.	Linie	Linienverlauf	Netz	Bedienung	Produkt	Realisierung	Anmerkung
Schnellverkehrslinien Bus							
SB 51	D-Flughafen - Meerbusch - Kaaerst	Düsseldorf Flughafen - Düsseldorf, Neudorf - Landsknecht - Bülrich - Broicherselle - Kaaerst Mitte	Linienveränderung im Kaaerst (Anschluss an die Regiobahn über die Erftstraße)	unverändert (60'-Grundtakt)	StädteSchnellBus	-	Die Stadt Kaaerst beabsichtigt, kurzfristig die gesamte lokale ÖPNV-Erschließung zu überplanen
SB 52	Meerbusch - D-Flughafen	Haus Meer - Strümp - Düsseldorf-Messe Ost - Düsseldorf-Flughafen	unverändert	unverändert (verkehrt nur während HVZ) bzw. im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren	StädteSchnellBus	kurzfristig (vorbehaltlich der weitgehenden kosten- und angebotsneutralen Leistungsänderung im Rhein-Kreis Neuss)	Optional: Verlängerung der Linie 071 über Rheinbrücke A44 nach D-Flughafen
SB 85	Neuss-Neusserfurth - Düsseldorf	Neusserfurth - Vogelsang Süd - Düsseldorf-Handweiser - Düsseldorf Hbf	unverändert	Reduzierung auf 60'-Grundtakt während der NVZ wegen geringerer Fahrgastnachfrage	StädteSchnellBus	kurzfristig (Jahresbeginn 2003)	kurzfristig (Jahresbeginn 2003)
SB 86	Viersen - Kaaerst	-	Einstellung der Linie wegen geringerer Fahrgastnachfrage	-	-	-	Ausweitung des Bedienung der Linie 862 während der HVZ (befristet)
SB E	Willich - Kaaerst	Willich-Müncheheide - Willich - Kaaerst-See Bf	Neue Linie als Schnellbus SB "E" Willich-Müncheheide - Kaaerst-See zur Anbindung der Stadt Willich an die S-Bahn-Linie S 28 (Regiobahn)	60'-Grundtakt während der HVZ/NVZ (im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren)	StädteSchnellBus	kurzfristig (vorbehaltlich der Klärung der Finanzierung zusätzlicher Betriebsleistungen im Rhein-Kreis Neuss)	
Stadtbahn/Straßenbahn							
U 70	Krefeld - Meerbusch - Düsseldorf	Krefeld, Rheinstraße - Haterheide - Boverit - Haus Meer - Landsknecht - Düsseldorf Hbf	unverändert	unverändert (verkehrt nur während HVZ)	U-Stadtbahn	-	Linie hält nur an ausgewählten Stadtbahnhaltstellen
U 74	Neuss - Düsseldorf - D-Holthausen	Neuss - Neuss Am Kaiser Bf - Düsseldorf-Handweiser - Düsseldorf-Lörick - Düsseldorf Hbf - Düsseldorf-Holthausen	Geänderte Linienführung, Bedienung von Neuss anstelle von Meerbusch-Görgesheide	unverändert (verkehrt nur während HVZ)	U-Stadtbahn	kurz- bis mittelfristig (Realisierung nicht vor 2006, Maßnahme steht im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Stadtbahn-Rheinquerung), Umsetzung vorbehaltlich der weitgehenden kosten- und angebotsneutralen Leistungsänderung im Rhein-Kreis Neuss	
U 75	Neuss Hbf - Düsseldorf - D-Eiler	Neuss Hbf - Neuss Am Kaiser - Düsseldorf-Handweiser - Düsseldorf Hbf - Düsseldorf-Eiler	unverändert	Reduzierung auf 20'-Grundtakt im Rhein-Kreis Neuss (Überführung entfallender Betriebsleistungen in neue Linie U 81)	U-Stadtbahn	kurz- bis mittelfristig (Realisierung nicht vor 2006, Maßnahme steht im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Stadtbahn-Rheinquerung), Umsetzung vorbehaltlich der weitgehenden kosten- und angebotsneutralen Leistungsänderung im Rhein-Kreis Neuss	
U 76	Krefeld - Meerbusch - Düsseldorf	Krefeld, Rheinstraße - Görgesheide - Haterheide - Boverit - Haus Meer - Forsthaus - Landsknecht - Düsseldorf Lörick - Düsseldorf Hbf	unverändert	unverändert (20'-Grundtakt)	U-Stadtbahn	-	
U 81	Neuss-Rheinpark-Center - D-Lörick - D-Freiligrathplatz	Neuss-Rheinpark-Center - Neuss Mitte - Neuss, Am Kaiser - Düsseldorf-Handweiser - Düsseldorf-Lörick - Düsseldorf-Messe - Düsseldorf-Freiligrathplatz	Neue Stadtbahnlinie auf teilweise neuer Trasse im Zuge der neuen Stadtbahn-Rheinquerung D-Messe Lörick	im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren (vgl. Linie U 75)	U-Stadtbahn	kurz- bis mittelfristig (Realisierung nicht vor 2006, Maßnahme steht im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Stadtbahn-Rheinquerung), Umsetzung vorbehaltlich der weitgehenden kosten- und angebotsneutralen Leistungsänderung im Rhein-Kreis Neuss	
704	Neuss - Düsseldorf - D-Derendorf	Neuss, Stadthalle - Rheinpark-Center Süd - Düsseldorf-Unterbilik - Düsseldorf Hbf - Düsseldorf, Merziger Straße	unverändert	unverändert (verkehrt nur während HVZ)	Straßenbahn	-	
709	Neuss - Düsseldorf - D-Gratenberg	Neuss, Theodor-Heuss-Platz - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Rheinpark-Center Süd - Düsseldorf-Unterbilik - Düsseldorf Hbf - Düsseldorf, Staufienplatz	unverändert	unverändert (10'-Grundtakt)	Straßenbahn	-	

Bild 5-2: Maßnahmenübersicht zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss 2003 - 2007

Nr.	Linie	Maßnahmenübersicht				Anmerkung
		Linienverlauf	Netz	Befriedung	Produkt	
827	Regionalverkehrslinien Neuss-Norf - D-Am Steinberg	Neuss, Norf Br - Grimlinghausen - Düsseldorf-Universität - Uni-Klinken - Düsseldorf-Am Steinberg	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	Regionalbus	Optional: Zusammenfassung mit der Linie 878 zur Schaffung einer Schnellverbindung Grevenbroich - Neuss-Allerheiligen - Düsseldorf-Universität
828	Neuss - Meerbusch - D-Oberkassel	Neuss Mitte - Meerbusch - D-Oberkassel - Weifenberg - Vogelsang Süd - Buderich Süd - Düsseldorf - Belsenplatz	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	Regionalbus	
830	Meerbusch-Lank - Neuss	Lank-Latum - Strümp - Haus Meer - Buderich - Buderich Süd - Düsseldorf-Handweiser - Neuss, Am Kaiser - Neuss Hbf - Neuss Mitte	Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Stadthalle im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss	unverändert (60' bzw. 20'-Grundtakt)	Regionalbus	
831	Moers - Meerbusch	Moers - Krefeld-Uerdingen - Lank-Latum - Strümp - Haus Meer	unverändert	unverändert (20'-Grundtakt)	Regionalbus	
833	D-Oberkassel - Neuss Am Kaiser	Düsseldorf-Oberkassel, Belsenplatz - Neuss, Am Kaiser	unverändert	unverändert (verkehrt im Abschnitt Düsseldorf, Nikolaus-Knopp-Platz - Neuss, Am Kaiser nur während der HVZ)	Regionalbus	
851	Kaarst - Neuss - Neuss-Uedesheim	Briehardorf - Kaarst Mitte - Neusserfurth Nord - Neusserfurth - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Giedental Grimlinghausen - Stütgen - Uedesheim	Veränderung des Linienwegs im Kaarster Norden (Führung über Karlsforster Straße)	Ggf. Reduzierung um einzelne Fahrten in der Nebenverkehrszeit, sonst (30'-Grundtakt)	Regionalbus	Die Stadt Kaarst beabsichtigt kurzfristig die gesamte lokale ÖPNV-Erschließung zu überplanen
852	Kaarst - Neuss - Neuss-Norf	Kaarst Ost - Kaarst Mitte - Neusserfurth Nord - Neusserfurth - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Giedental Grimlinghausen - Derikum - Norf	unverändert	Ggf. Reduzierung um einzelne Fahrten in der Nebenverkehrszeit, sonst (30'-Grundtakt)	Regionalbus	Die Stadt Kaarst beabsichtigt kurzfristig die gesamte lokale ÖPNV-Erschließung zu überplanen
858	Neuss - Grevenbroich	Neuss Mitte - Kapellen - Wevelinghoven Br - Kapellen - Wevelinghoven Nord - Wevelinghoven Süd - Grevenbroich Mitte - Grevenbroich Br - Eitem	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	Regionalbus	
862	D-Oberkassel - Kaarst - Viersen	Düsseldorf-Oberkassel, Belsenplatz - Vogelsang Süd - Neusserfurth - Briehardorf - Kaarst, See Br - Willich-Schiebahn - Willich-Neersen - Viersen	unverändert	Ausweitung der Befriedung während der HVZ (60'-Grundtakt) zur Kompensation der Einstellung der Linie SB 86 (befristet)	Regionalbus	kurzfristig (Jahresbeginn 2003)
863	Neuss-Neusserfurth - D-Nordfriedhof	Neusserfurth, Vogelsang Süd - Düsseldorf-Handweiser - Düsseldorf-Nordfriedhof	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	Regionalbus	
864	D-Heardt - Neuss - MG-Giesenkirchen	Düsseldorf-Heardt - Düsseldorf-Handweiser - Neuss Am Kaiser Br - Neuss West - Neuss (Gierath) - Lütjens - Gliem - Schlich - Liedberg - Mönchengladbach-Giesenkirchen	Verkürzung des Linienwegs um den Abschnitt Mönchengladbach-Giesenkirchen - Mönchengladbach-Rheydt, Anschlussschleife an Stadtbustlinien in Giesenkirchen	Reduzierung um einzelne Fahrten (60'-Grundtakt)	Regionalbus	kurzfristig (Jahresbeginn 2003)
869	Neuss - Grevenbroich	Neuss Mitte - Neuss Süd Br - Pancara - Rauschenberg - Holzheim - Kapellen - Wevelinghoven Nord - Wevelinghoven Süd - Grevenbroich - Grevenbroich Br	unverändert	Reduzierung um einzelne Fahrten (60'-Grundtakt), Verkürzung des Linienwegs um den Abschnitt Kapellen-Wevelinghoven Br - Grevenbroich Br an Sonntagen, Anschlussschleife zur Linie 893 in Kapellen, Auflassung der Befriedung von Eitem	Regionalbus	kurzfristig (Jahresbeginn 2003)

Bild 5-2: Maßnahmenübersicht zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss 2003 - 2007 (Fortsetzung)

Maßnahmenübersicht						
Nr.	Linie	Linienverlauf	Netz	Bedienung	Produkt	Anmerkung
870	Jüchen - Neuss	Jüchen Mitte - Gierath - Bedburdick - Hemmerden - Rickrath - Greifath - Neuss-West - Neuss Mitte	Einbeziehung des Entwicklungsgebietes "Hundert Morgen" (Süd-Grevenbroich) in den Linienverlauf, Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss-Mitte - Neuss Hbf im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss	unverändert (60'-Grundtakt)	Regionalbus	Linie ist umeinleitend mit Linie 097 verknüpft, die Gemeinde Lützen beabsichtigt, die Nachfragesituation in Tagesrandlagen zu überprüfen, um ggf. nur unzureichend nachgefragte Fahrten auszuliegen
871	Grevenbroich - Rommerskirchen - Dormagen	Grevenbroich Bf - Grevenbroich Mitte - Effrath - Alrath - Stosten - Vankum - Eckum - Rommerskirchen Bf - Burzheim/Neihsheim - Frikheim - Anstel - Knechtsteden - Dellhoven - Horrem - Dormagen Bf - Dormagen Markt	Verkürzung des Linienwegs durch Auflassung der Bedienung Südstadt in Grevenbroich	unverändert (60'-Grundtakt)	Regionalbus	Die Gemeinde Rommerskirchen beabsichtigt, die Nachfragesituation in Tagesrandlagen zu überprüfen, um ggf. nur unzureichend nachgefragte Fahrten auszuliegen
872	Neuss - Rommerskirchen	Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Reuschenberg - Speck/Wahl - Neukirchen - Hülchrath - Hoeninghen - Wildeshoven - Evinghoven - Anstel - Frikheim - Buzeheim/Neihsheim - Rommerskirchen Bf - Eckum - Vankum	Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Hbf im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss	unverändert (120' bzw. 60'-Grundtakt)	Regionalbus	Die Gemeinde Rommerskirchen beabsichtigt, die Nachfragesituation in Tagesrandlagen zu überprüfen, um ggf. nur unzureichend nachgefragte Fahrten auszuliegen
873	Neuss - Dormagen-Gohr	Neuss Hbf - Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Reuschenberg - Speck/Wahl - Hülchrath - Neukirchen - Gohr - Broich (t. Ulkerath - Dormagen Markt)	Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Hbf im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss	Reduzierung um einzelne Fahrten (120' bzw. 60'-Grundtakt)	Regionalbus	verkehr im Abschnitt Dormagen-Gohr - Dormagen Markt/platz nur zu Zwecken der Schülerbeförderung (Bedarfsverkehr)
874	Neuss - Dormagen-Gohr	Neuss Rheinpark-Center Bf - Neuss Mitte - Gradental - Ertal - Norf - Schleicherum - Rosellen - Gohr - Broich (t. Anstel - Frikheim - Buzeheim/Neihsheim - Rommerskirchen Bf - Eckum - Vankum)	Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Hbf im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss	Reduzierung um einzelne Fahrten (120' bzw. 60'-Grundtakt)	Regionalbus	verkehr im Abschnitt Dormagen-Gohr - Rommerskirchen-Vankum nur zu Zwecken der Schülerbeförderung (Bedarfsverkehr)
875	Neuss - Dormagen	Neuss Hbf - Neuss Mitte - Gradental - Grimlinghausen - Stütgen - Stank - Peier - Stützelberg - Zons - Nechtigall - Dormagen Nord - Dormagen Bf	Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Hbf im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss	Reduzierung um einzelne Fahrten (120' bzw. 60'-Grundtakt)	Regionalbus	kurzfristig (Verlängerung des Linienwegs mit Auflassung des Busbahnhofs in Neuss), kurzfristig (Reduzierung um einzelne Fahrten Jahresbeginn 2003)
877	Neuss - Grevenbroich-Langwaden	Neuss Hbf - Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Reuschenberg - Hülchrath - Kessel - Neukirchen - Büchel - Hülchrath - Langwaden (Hoeninghen - Wildeshoven - Evinghoven - Anstel)	Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Hbf im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss	Reduzierung um einzelne Fahrten (kein Taktverkehr)	Regionalbus	verkehr im Abschnitt Grevenbroich-Langwaden - Rommerskirchen-Anstel im Bedarfsverkehr
878	Grevenbroich - Neuss-Norf - Neuss-Stütgen	Grevenbroich Bf - Grevenbroich Mitte - Weylinghoven Süd - Langwaden - Hülchrath - Neukirchen - Speck/Wahl - Huisen - Norf S - Elvekum - Stütgen	Verkürzung des Linienwegs um den Abschnitt Grevenbroich - Weylinghoven in der NVZ, Anschlussbildung zur Linie 869	Reduzierung um einzelne Fahrten (kein Taktverkehr)	Regionalbus	verkehr im Abschnitt Grevenbroich - Weylinghoven sowie Norf - Stütgen im Bedarfsverkehr, Optimal zur Schaffung einer Anpassung mit der Linie 827 zur Schnellverbindung Grevenbroich - Neuss-Alkerhellen - Düsseldorf - Universität
971	Rommerskirchen - Bergheim	Rommerskirchen Bf - Gill - Bergheim	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	Regionalbus	VRS-Tarif
016	MG-Wickrath - Korschenbroich	Korschenbroich Bf - Korschenbroich Mitte - Neussbroich - Mönchengladbach-Rheydt - Mönchengladbach-Wickrath	unverändert	unverändert (40'-Grundtakt)	Regionalbus	

Bild 5-2: Maßnahmenübersicht zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss 2003 - 2007 (Fortsetzung)

Maßnahmenübersicht						
Nr.	Linie	Linienverlauf	Netz	Bedennung	Produkt	Anmerkung
021	MG-Giesenkirchen - Korschbroich	Korschbroich Bf - Korschbroich Mitte - Neersbroich - Mönchengladbach-Giesenkirchen	unverändert	unverändert (verkehrt nur während HVZ)	Regionalbus	
029	Mönchengladbach - Korschbroich	Mönchengladbach - Korschbroich Mitte - Raderbroich - Herzbroich - Mönchengladbach Hbf	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	Regionalbus	
031	Mönchengladbach - Korschbroich - Liedberg	Mönchengladbach - Korschbroich Mitte - Pesch - Drölschholz - Liedberg (- Schlich - Glenn - Steinforth)	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	Regionalbus	verkehrt im Abschnitt Liedberg - Steinforth nur zu Zwecken der Schülerbeförderung (Bedarfsverkehr)
057	Krefeld-Innath - Krefeld	Bäsinghoven - Krefeld	unverändert	unverändert (30'-Grundtakt)	Regionalbus	Optional: Verlängerung der Linie 071 über Rheinbrücke A44 nach D-Flughafen (vgl. Linie SB 52)
071	Meerbusch - Willich - Viersen	Meerbusch-Haus Meer - Boyert - Meerbusch-Osterath Bf - Osterath - Willich - Viersen	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	Regionalbus	
097	Mönchengladbach - Jüchen	Mönchengladbach Hbf - Neuholz - Hochneukirch - Neuspennrath - Hackhausen - Schaam - Kelzenberg - Neurgarweiler - Jüchen Mitte	Einbeziehung der Umsiedlungsstandorte Neuspennrath, Neuholz, Neuzennrath (Gemeinde Jüchen) in den Linienverlauf, Einstellung des Linienastes Jüchen-Ozennrath (Bedennung der Altstrecke)	unverändert (30')	Regionalbus	kurzfristig (Bedennung Umsiedlungsstandorte, sobald Nachfragesituation dies erfordert), kurz- bis mittelfristig (Auffassung des Linienastes zur Bedienung der Altstandorte abhängig von der Nachfragesituation, vsl. ab 2006)
098	Jüchen - Grevenbroich	Jüchen Mitte - Gubberath - Gierath - Bedburyck - Eisen - Neu ElfgunLaach - Grevenbroich Bf - Grevenbroich Mitte (- Ertwerk)	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	Regionalbus	verkehrt im Abschnitt Grevenbroich - Ertwerk im Bedarfsverkehr. Linie ist umlauftechnisch mit Linie 097 verknüpft; die Gemeinde Jüchen beabsichtigt, die Nachfragesituation in Tagesrandlagen zu überprüfen, um ggf. nur unzureichend nachgefragte Fahrten auszuliegen
AST	Jüchen-Ozennrath - Erkelenz	Ozennrath - Erkelenz	Einstellung der Linie wegen Bedennung der Altstandorte	unverändert (nur während SVZ)	Anruf-Sammeltaxi	Anruf-Sammeltaxi; verkehrt nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung; AVV-Tarif
Stadt-/Ortsverkehrslinien - Stadt Dormagen						
881	Bahnhof - Marktplatz - Hackenbroich	Dormagen Bf - Dormagen Markt - Hackenbroich	unverändert	unverändert (30'-Grundtakt)	StadtBus	Stadtbus Dormagen
882	Marktplatz - Bahnhof - TOP West - Hackenbroich	Dormagen Markt - Dormagen Bf - Hackenbroich	unverändert	unverändert (30'-Grundtakt)	StadtBus	Stadtbus Dormagen
883	Marktplatz - Bahnhof - Straberg - Nievenheim - Gohr	Dormagen Markt - Dormagen Bf - Horrem - Delhoven - Knechtsteden - Straberg - Nievenheim - Uckerath - Gohr - Broich	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	StadtBus	Stadtbus Dormagen
884	Marktplatz - Bahnhof - Nievenheim - Delrath	Dormagen Markt - Dormagen Bf - Horrem - Nievenheim - Uckerath - Nievenheim Bf - Delrath	unverändert	unverändert (30' bzw. 60'-Grundtakt)	StadtBus	Stadtbus Dormagen
885	Marktplatz - Köln-Worrigen Bf - Hackenbroich - Nievenheim - Delrath	Dormagen Markt - Bayerwerk - Köln-Worrigen Bf - Hackenbroich - Delhoven - Knechtsteden - Straberg - Nievenheim - Uckerath - Nievenheim Bf - Delrath	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	StadtBus	Stadtbus Dormagen
886	Bahnhof - Marktplatz - Sturzelberg - Nievenheim Bf	Dormagen Bf - Dormagen Markt - Rheinfeld - Zons - Sturzelberg - Sankt Peter - Delrath - Nievenheim Bf	unverändert	unverändert (30'-Grundtakt)	StadtBus	Stadtbus Dormagen
NE 1	Bahnhof - Hackenbroich - Nievenheim - Gohr	Dormagen Bf - Hackenbroich - Delhoven - Knechtsteden - Straberg - Nievenheim (- Uckerath - Gohr - Broich)	unverändert	unverändert (nur während SVZ)	StadtBus, AnrufLinienTaxi im Abschnitt Nievenheim - Broich	Stadtbus Dormagen; Ergänzungslinie im Abendverkehr; Abschnitt Nievenheim - Broich wird durch AnrufLinienTaxi bedient
NE 2	Bahnhof - Sturzelberg - Nievenheim Bf	Dormagen Bf - Dormagen Markt - Rheinfeld - Zons - Sturzelberg - Delrath - Nievenheim Bf	unverändert	unverändert (nur während SVZ)	StadtBus	Stadtbus Dormagen; Ergänzungslinie im Abendverkehr

Bild 5-2: Maßnahmenübersicht zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss 2003 - 2007 (Fortsetzung)

Maßnahmenübersicht						
Nr.	Linie	Linienverlauf	Netz	Bedienung	Produkt	Anmerkung
WE 1	Bahnhof - Hackenbroich - Nievenheim - Gohr	Dormagen Bf - Hackenbroich - Delhoven - Straberg - Nievenheim - Uckerath - Gohr - Broich	unverändert	unverändert (nur während SVZ)	StadtBus	Stadtbus Dormagen; Ergänzungslinie im Wochenendverkehr
WE 2	Bahnhof - Marktplatz - Stürzelberg - Nievenheim Bf	Dormagen Bf - Dormagen Markt - Rühlsheld - Zorn - Stürzelberg - Sankt Peter - Delrath - Nievenheim Bf	unverändert	unverändert (nur während SVZ)	StadtBus	Stadtbus Dormagen; Ergänzungslinie im Wochenendverkehr
ALT	Bahnhof - Hornem (AnrufLinienTaxi)	Dormagen Bf - Hornem	unverändert	unverändert (nur während SVZ)	AnrufLinienTaxi	AnrufLinienTaxi; verkehrt nur nach vorzeitiger telefonischer Anmeldung
Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Stadt Grevenbroich						
891	Neurath - Kapellen	(Kraatwerk -) Neurath - Firmersdorf - Firmersdorf Kraatwerk - Neuenhausen - Sudstadt - Grevenbroich Mitte - Grevenbroich Bf - Oken - Nolthausen - Hemmerden - Kapellen-Wevelinghoven Bf	unverändert	Reduzierung um einzelne Fahrten (60' bzw. 30'-Grundtakt)	StadtBus	Stadtbus Grevenbroich; verkehrt im Abschnitt Kraatwerk - Neurath im Bedarfsverkehr; die Stadt Grevenbroich strebt eine Rückkehr zum bisherigen Leistungsangebot an, sofern die Haushaltsituation dies zulässt
892	Gindorf - Rommelskirchen-Hoeninggen	Gindorf - Gustorf - Neu Eilgen/Laach - Grevenbroich Bf - Grevenbroich Mitte - Sudstadt - Ertwerk - Allrath - Barrenstein - Oekoven - Evringhoven - Widdeshoven - Hoeninggen	Verkürzung des Linienwegs durch zeitweise Auffassung der Bedienung des Industriegebiets Ost in Grevenbroich	Reduzierung um einzelne Fahrten (60'-Grundtakt)	StadtBus	Stadtbus Grevenbroich; die Stadt Grevenbroich strebt eine Rückkehr zum bisherigen Leistungsangebot an, sofern die Haushaltsituation dies zulässt
893	Grevenbroich - Kapellen	Grevenbroich Bf - Grevenbroich Mitte - Wevelinghoven Süd - Wevelinghoven Nord - Kapellen - Kapellen-Wevelinghoven Bf	Linienwegverkürzung um den Abschnitt Kapellen - Busch sowie Grevenbroich Bf - Oken	unverändert (60'-Grundtakt)	StadtBus	Stadtbus Grevenbroich; die Stadt Grevenbroich strebt eine Rückkehr zum bisherigen Leistungsangebot an, sofern die Haushaltsituation dies zulässt
B	Bürgerbus Grevenbroich	Raum Neukirchen	Anegung zur Einrichtung eines Bürgerbusverkehrs (genauer Linienweg unterliegt der Umsetzungsplanung)	im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren	Bürgerbus	langfristig
Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Gemeinde Jüchen						
AST	Jüchen Bedburdyck - Mönchengladbach-Giesenkirchen	Jüchen-Bedburdyck - Wey - Mönchengladbach-Giesenkirchen / Bedburdyck - Damm (Anruf-Sammeltaxi)	Weiterentwicklung des Anruf-Sammeltaxiverkehr	im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren	Anruf-Sammeltaxi	kurzfristig
Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Stadt Kaarst						
860	Kaarst - Büttgen - Neuss	Kaarst Mitte - Kaarster Bf - Holzbüttgen - Linning - Vorst - Driesch - Büttgen Bf (- Büttgen - Bauernbahn - Neuss West - Neuss Mitte)	Verkürzung des Linienwegs um den Abschnitt Büttgen Bf - Büttgen, Berliner Platz bei Fahrten zwischen Kaarst und Büttgen	unverändert (20'-Grundtakt)	StadtBus	verkehr im Abschnitt Büttgen - Neuss im Bedarfsverkehr; die Stadt Kaarst beabsichtigt, kurzfristig die gesamte lokale ÖPNV-Erschließung zu überplanen (inkl. Einsatz von flexiblen Betriebsformen)
861	Kaarst - Holzbüttgen, Siemensstraße	-	Einstellung der Linie wegen geringer Fahrgastnachfrage	-	-	Die Stadt Kaarst beabsichtigt, kurzfristig die gesamte lokale ÖPNV-Erschließung zu überplanen (inkl. Einsatz von flexiblen Betriebsformen)
Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Stadt Korschenbroich						
096	Kleinenbroich - Glehn - Steinforth	Kleinenbroich Bf - Glehn - Steinforth - Scherffhausen	-	Reduzierung um einzelne Fahrten	StadtBus	kurzfristig (Jahresbeginn 2003)
Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Stadt Meerbusch						
O 38	Landsknecht - Christuskirche - Landsknecht	Landsknecht - Büberich - Büberich Süd - Landsknecht	Neuordnung der ÖPNV-Bedienung im Stadtteil Büberich (im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren)	im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren	im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren	Ortsbuslinie
832	Lank - Strümp - Osterath	Lank-Latum - Strümp - Hohenheide - Meerbusch-Osterath Bf - Osterath	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	StadtBus, Taxibus in der SVZ	-
839	Haus Meer - Lank - Haus Meer	Lank-Latum - Nerst - Langst-Kerst - Iverich - Strümp - Haus Meer - Strümp - Schurfkesfeld - Bösinghoven - Lank-Latum	unverändert	unverändert (60'-Grundtakt)	StadtBus, Taxibus in der SVZ	-

Bild 5-2: Maßnahmenübersicht zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss 2003 - 2007 (Fortsetzung)

Maßnahmenübersicht							
Nr.	Linie	Linienverlauf	Netz	Befriedigung	Produkt	Realisierung	Anmerkung
Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Stadt Neuss							
841	D-Handweiser - Zentrum - Rosellerheide	Düsseldorf-Handweiser - Vogelsang Süd - Neusserfurth - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Gnadental - Ertfahl - Norf - Allerheiligen - Rosselen	unverändert	unverändert (30'-Grundtakt)	StadtBus	-	
842	Rheinpark-Center - Zentrum - Lukaaskrankenhaus	Breslauer Straße - Rheinpark-Center S-Bf - Neuss Mitte - Neuss Hbf - Neuss West (Lukaaskrankenhaus)	unverändert	unverändert (20'-Grundtakt)	StadtBus	-	
843	Neusserfurth - Zentrum - Greifath	Neusserfurth Nord - Neusserfurth - Neuss Hbf Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Reuschenberg - Holzheim - Holzheim Bf - Greifath	unverändert	unverändert (30'-Grundtakt)	StadtBus	-	
844	Neusserfurth - Zentrum - Holsten	Neuss Hbf - Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Reuschenberg - Weckhoven - Holsten	unverändert	unverändert (30'-Grundtakt)	StadtBus	-	
848	Johanna-Etienne-Krankenhaus - Zentrum - Lukaaskrankenhaus	Neusserfurth (Johanna-Etienne-Krankenhaus) - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Neuss West (Lukaaskrankenhaus)	unverändert	unverändert (20'-Grundtakt)	StadtBus	-	
849	Lukaaskrankenhaus - Zentrum - Ertfahl	Neuss West (Lukaaskrankenhaus) - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Gnadental - Ertfahl	unverändert	unverändert (20'-Grundtakt)	StadtBus	-	
850	Rosellen - Uedesheim	Rosellerheide - Rosellen - Allerheiligen - Allerheiligen S - Elvekum - Stütgen - Uedesheim	Neue Linie	HVZ im 20'-Takt, sonst 30/60'-Takt, ggf. Einsatz flexibler Betriebsformen in der SVZ (im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren)	StadtBus	kurzfristig (in Abhängigkeit von der Inbetriebnahme des S-Bahnhofs, der Fertigstellung der ÖPNV-Trasse im Zuge der Entwicklungsmaßnahme "Allerheiligen" sowie der Aussagen des VEP Stadt Neuss)	
854	Vogelsang - Zentrum - Weckhoven	Vogelsang - Weickberg - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Gnadental - Saikum - Reuschenberg - Weckhoven	unverändert	unverändert (15'-Grundtakt)	StadtBus	-	
Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Gemeinde Rommerskirchen							
Linien im Bedarfsverkehr (Schülerbeförderung)							
865	Grevenbroich-Mülraih / Barrenstein / Neurath - Grevenbroich	Mülraih - Mündrath - Hüchtrath - Langvaden - Wevelinghoven Nord - Wevelinghoven Süd - Grevenbroich Mitte / Barrenstein - Allrath - Ertwerk Sudrath - Grevenbroich Mitte - Sudrath - Neuenhausen - Firmersdorf - Firmersdorf Kraftwerk - Neurath	unverändert	unverändert (kein Takverkehr)	Bus	-	Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
866	Kaarst - Bültgen	Kaarst Mitte Kaarster Bf - Holzbüttgen Ost - Holzbüttgen - Büttgen	unverändert	unverändert (kein Takverkehr)	Bus	-	Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
876	Pulheim - Dormagen-Hackenbroich	-	Einstellung der Linie wegen geringer Fahrgastnachfrage	-	-	kurzfristig (Jahresbeginn 2003)	
879	Grevenbroich - Rommerskirchen	Grevenbroich - Ertwerk - Allrath - Sinseden - Vankum - Eckum - Rommerskirchen Bf - Buzheim/Nettesheim - Frixheim - Anstel - Evinghoven - Widdeshoven - Hoeninghen	unverändert	unverändert (kein Takverkehr)	Bus	-	Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung
880	Köln-Worringen Bf - Dormagen Bf - Sturzberg - Nievenheim - Dormagen-Gohr	Köln-Worringen Bf - Bayerwerk - Dormagen Markt - Dormagen Bf - Nachtigall - Zore - Sturzberg - Sankt Peter - Delrath - Nievenheim Bf - Nievenheim - Uckerath - Gohr - Broich	unverändert	unverändert (kein Takverkehr)	Bus	-	Stadtbus Dormagen; Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung

Bild 5-2: Maßnahmenübersicht zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Rhein-Kreis Neuss 2003 - 2007 (Fortsetzung)

<Bild liegt diesem Entwurf im Format A3 separat bei>

Bild 5-3: Plan der Nahverkehrslinien - Maßnahmenprogramm 2003-2007

5.4 Maßnahmenprogramm Infrastruktur

Maßnahmen zur **Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur** betreffen die

- Haltestellenausstattung,
- Fahrzeugausrüstung,
- ÖPNV-Beschleunigung.

Schwerpunkt des vorliegenden Nahverkehrsplans ist die Konsolidierung der Netzstruktur und Linienbedienung. Die weitere Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur wird weiter verfolgt, jedoch sind der Umsetzung eines Infrastrukturprogramms **enge finanzielle Grenzen** gesetzt vor dem Hintergrund der

- aktuellen Haushaltssituation der Städte und Gemeinden,
- Mehrbelastungen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden aufgrund der Neuregelung der Ausgleichsbeträge für BVR-Leistungen zum 01.01.2003,
- bereit gestellten Finanzmittel des Landes zur ÖPNV-Infrastrukturförderung.

Maßnahmen zur Verbesserung der **Haltestellenausstattung** sowie zur ÖPNV-Beschleunigung gehen in der Regel auf Aktivitäten der Städte und Gemeinden zurück. Davon unberührt bleibt die Baulastträgerschaft. Sofern es sich nicht um verkehrlich notwendige und gesetzlich vorgeschriebene Ausstattungsmerkmale handelt (z. B. Haltestellenschild oder Aushangfahrplan ist nach der BOKraft Pflichtaufgabe des Verkehrsunternehmens), ist die zweckmäßige Haltestellenausstattung eine freiwillige Aufgabe der Städte und Gemeinden. Die Städte und Gemeinden im Rhein-Kreis Neuss setzen weiterhin im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung um. Dabei werden die Ziele zur Haltestellenausstattung gemäß Bild 2-7 beachtet.

Die Verbesserung der **Fahrzeugausrüstung** erfolgt weiterhin konsequent, und zwar im Rahmen von Zusatz- oder Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen durch die Verkehrsunternehmen. Dabei werden die Qualitätsziele gemäß Bild 2-8 beachtet. Gemäß ÖPNV-Gesetz NRW wird die Fahrzeugbeschaffung durch den Aufgabenträger unterstützt. Hierzu erhält der Rhein-Kreis Neuss pauschalierte Zuwendungen nach § 13 ÖPNVG NRW.

Maßnahmen zur **Beschleunigung** des ÖPNV sind erforderlich, um die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes weiter zu erhöhen und die Betriebswirtschaftlichkeit zu verbessern. Die Städte und Gemeinden im Rhein-Kreis Neuss setzen weiterhin eigenverantwortlich in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern Maßnahmen zur **Beschleunigung** des ÖPNV konsequent um.

6 Vorbereitung auf den Wettbewerb

6.1 Hintergrund

Aktuelle Entwicklungen zeigen, dass eine **Beibehaltung des derzeitigen Ordnungsrahmens** des Verkehrsmarktes und der Finanzierungspraxis im ÖPNV in Deutschland für die Zukunft nicht als gesichert angesehen werden kann. So werden aktuell umfangreiche fachliche und politische Diskussionen darüber geführt, inwieweit eine Neubewertung der ÖPNV-Finanzierung zuschussbedürftiger Verkehre notwendig ist. Die Schaffung einer europaweit einheitlichen Finanzierungspraxis im ÖPNV nach den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts bedingt zwangsläufig Anpassungen des derzeitigen Ordnungsrahmens des ÖPNV in Deutschland.

Ein **Verordnungsvorschlag der EU-Kommission** zur Marktöffnung im ÖPNV (Marktöffnungs-VO vom 26.07.2000, in geänderter Fassung vom 21.02.2002 [5]), sieht bei der Vergabe von ausschließlichen Rechten (d.h. Konzessionen) oder der öffentlichen Kofinanzierung (d.h. Bezuschussung ungedeckter Kosten des Verkehrs) ein grundsätzliches Auftragserfordernis vor (kontrollierter Wettbewerb mit Ausschreibungen und Vergabe nach transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren). Der Verordnungsvorschlag befindet sich derzeit im Entscheidungsverfahren von Parlament und Rat.

Nach einem **Urteil des Europäischen Gerichtshofs** (EuGH) vom 24.07.2003 bzgl. der vom Bundesverwaltungsgericht am 06.04.2000 vorgelegten konkreten Fragen zur gegenwärtigen Finanzierungspraxis des ÖPNV in Deutschland sind Zahlungen im Bereich eigenwirtschaftlicher Verkehre nicht als unzulässige Beihilfen anzusehen. Voraussetzung ist, dass sie als Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gezahlt werden und das Unternehmen dadurch keinen finanziellen Vorteil erhält. Der EuGH stellt jedoch hohe Anforderungen an das Nichtvorliegen einer Beihilfe. Als Konsequenz lässt sich aus dem EuGH-Urteil ableiten, dass

- eine Ausschreibungspflicht nur bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren besteht (und im Sinne der VO 1191/69/EWG auch bestehen bleiben muss),
- eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen nach wie vor ohne Ausschreibung vergeben werden können, es sei denn der deutsche Gesetzgeber entscheidet sich für eine generelle Ausschreibungspflicht im Sinne der VO 1191/69/EWG (ein diesbezügliches Urteil des BVerwG bleibt abzuwarten),
- ein nachträglicher pauschaler Defizitausgleich für nicht wirtschaftlich durchführbare Verkehre nicht mehr möglich ist.

Offen bleibt damit weiterhin, wann und in welcher Form der vorliegende Verordnungsvorschlag der **EU-Marktöffnungsverordnung zur Einführung des kontrollierten Wettbewerbs** in Kraft tritt, da das Urteil des EuGH Auswirkungen auf Kernaussagen der endgültigen Fassung der Marktöffnungsverordnung haben dürfte.

Die skizzierten möglichen Veränderungen des Ordnungsrahmens im ÖPNV führen sowohl für den ÖPNV-Aufgabenträger als auch für die Verkehrsunternehmen zu einer Neuorientierung bezüglich ihrer Besteller- bzw. Erstellerfunktion in einem neu geordneten Wettbewerbsmarkt und würden zwangsläufig auch den Rhein-Kreis Neuss berühren. Vor diesem Hintergrund strebt der Rhein-Kreis Neuss eine **rechtzeitige Vorbereitung auf sich verändernde Rahmenbedingungen** an, um einen geordneten Übergang des ÖPNV-Marktes zum Wohle der Fahrgäste des ÖPNV zu unterstützen. Basierend auf dem derzeit gültigen Personenbeförderungsrecht verfolgt der Rhein-Kreis Neuss daher in enger Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen kurz- bis mittelfristig das Ziel,

- Linienbündel zu bilden,
- Konzessionslaufzeiten zu harmonisieren.

6.2 Bilden von Linienbündeln

Die Zusammenfassung von Linien zu Linienbündeln unterstützt die wirtschaftliche Verkehrsgestaltung und stärkt die **Integration der Verkehrsbedienung**. Mit der Bündelung von Linien kann zudem Einfluss auf die Strukturen des Verkehrsmarktes genommen werden. Insbesondere kann die Bildung von Monopolen verhindert und mittelständischen Verkehrsunternehmen Marktchancen eingeräumt werden.

Weder aus wirtschaftlicher Sicht noch aus Gründen der Verkehrsintegration lässt sich die **Größe der zu bildenden Linienbündel** eindeutig bestimmen. Vielmehr wird ein Abwägungsprozess zwischen den nachfolgend aufgeführten Kriterien maßgebend sein:

- **Bilden verkehrlicher Einheiten**

Linienbündel sollten so geschnitten werden, dass sie die flächendeckende Raumerschließung und integrierte Verkehrsbedienung von Teilräumen stärken und den funktionalen Zusammenhang von Netzsystemen (z.B. Stadtverkehre, Zubringerverkehre zur Bahn) erhalten. Damit wird gleichzeitig gewährleistet, dass das Verkehrsangebot im Bedarfsfall wesentlich effektiver weiterentwickelt werden kann als bei einem Betrieb durch mehrere unabhängig voneinander agierende Unternehmen.

- **Bilden betrieblicher Einheiten**

Die Linienbündelung sollte betriebliche Kriterien berücksichtigen, um Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung zu nutzen. Maßgebend ist dabei der räumliche Zuschnitt, der Leistungsumfang und die Ausrichtung der Linienbündel auf die Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen. Historische Zusammenhänge sind kein ausreichendes Bündelungskriterium.

- **Bilden wirtschaftlicher Einheiten**

Die Linienbündelung 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 „gu-

ten“ Linie zur Finanzierung des Bedienungsangebotes der „weniger guten“ Linie verwendet werden soll (wirtschaftlicher Querausgleich).

- **Berücksichtigen mittelständischer Interessen**

Sehr groß geschnittene Linienbündel (im Maximalfall ein Paket für den Gesamttraum) besitzen eine besonders hohe verkehrliche Integrationskraft und bieten optimale Voraussetzungen für eine hohe betriebliche Effizienz. Sie sind auf kurze Sicht in der Regel auch wirtschaftlicher als kleinere Einheiten. Kleinere Einheiten erhalten hingegen einen stetigen Wettbewerb und fördern mittelständische Unternehmen.

Nach Maßgabe der vorgenannten Kriterien wird der Rhein-Kreis Neuss **als Aufgabenträger Linienbündel bilden** und zu gegebener Zeit in den Nahverkehrsplan aufnehmen. Die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Querausgleich müssten zuvor im Einzelfall geprüft werden.

Die Genehmigungsbehörde wird die **Vorstellungen des NVP bei der Genehmigungserteilung berücksichtigen**, sofern die Linienbündel aus einer angemessenen Abwägung der genannten Kriterien hervorgegangen sind. Besonderes Gewicht erhalten dabei Aspekte wie

- eine besonders enge verkehrliche Verflechtung von Linien,
- eine betrieblich optimale Verkehrsbedienung,
- ggf. der wirtschaftliche Querausgleich zwischen Linien,
- die Vermeidung von Monopolen bzw. die Mittelstandsförderung.

6.3 Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten

Eine sachgerechte Bündelung von Linien und die Ausschreibung von Linienbündeln wird durch **angepasste Konzessionslaufzeiten** wesentlich erleichtert. Die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten ist jedoch nicht Voraussetzung für das Genehmigungsverfahren, wohl aber für das Ausschreibungsverfahren. Im Rahmen eines Linienbündels können Genehmigungsanträge für Linien auch dann gestellt werden, wenn deren Konzessionen erst zu einem späteren Zeitpunkt auslaufen. Das gebündelte Genehmigungsverfahren wird dann im zeitlichen Vorgriff auf das bekannte Ende der bestehenden Einzelgenehmigungen durchgeführt. Dabei sollte die Zeitspanne zwischen Genehmigungsantrag des Linienbündels und Auslaufen der bestehenden Einzelgenehmigungen nicht zu groß sein.

Bei der Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten kommt es weniger auf die verbleibende Dauer der Konzessionierung als vielmehr auf eine **abgestimmte Befristung** an. Sollten Linienverkehre aus Rechtsgründen ausgeschrieben werden müssen, so können sie nur dann gemeinsam vergeben werden, wenn die bestehenden Genehmigungen gleichzeitig auslaufen. In allen anderen Fällen sind Übergangslösungen zu vereinbaren.

Auch **im Fall eigenwirtschaftlicher Linien** kann ein Betreiber den Netzerhalt nur dann gewährleisten, wenn er sämtliche Linien eines Bündels auf einmal übernehmen kann. Auch das setzt das gleichzeitige Auslaufen bestehender Konzessionen voraus.

Mit der Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten werden die notwendigen **Voraussetzungen für Ausschreibung und Betrieb geeigneter Linienbündel** geschaffen.

7 Finanzierungsplanung

Der Rhein-Kreis Neuss und die kreisangehörigen Städte und Gemeinden finanzieren im ÖPNV

- das **Leistungsangebot**,
sofern die Betriebskosten nicht durch Fahrgelderlöse und Ausgleichszahlungen/Finanzzuweisungen Dritter (Bund, Land) gedeckt werden, unter Beachtung der vom EuGH aufgestellten Anforderungen (vgl. Kapitel 6.1) bzw. des EU-Rechts,
- die **Infrastrukturmaßnahmen**,
sofern die Kosten von Nahverkehrsinvestitionen nicht durch Zuschüsse nach GVFG und sonstige Landeszuweisungen gedeckt sind.

Der Rhein-Kreis Neuss ist als Zweckverbandsmitglied - ebenso wie die kreisangehörige Stadt Neuss - in das **Finanzierungssystem des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Ruhr** eingebunden (§§ 18-20 der Zweckverbandssatzung). Zur organisatorischen Wahrnehmung dieser Aufgabe bedient sich der Rhein-Kreis Neuss in Zusammenarbeit mit allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden der Kreisverkehrsgesellschaft Neuss GmbH.

Die im 1. Nahverkehrsplan 1997 in Kapitel 7 dargelegte **Finanzierungsplanung**, die sehr weitgehend auf dem „Bestellerprinzip“ von ÖPNV-Leistungen durch die kreisangehörigen Städte und Gemeinden basiert, wurde entsprechend der Veränderungen der Verkehrsleistungen im Kreisgebiet fortgeschrieben. Grundlage der Finanzierungsplanung sind die Betriebsleistungen der Verkehrsunternehmen je Gebietskörperschaft. An den Grundsätzen der Finanzierungsplanung wird festgehalten, sofern keine zwingenden Gründe wie die Änderung des Finanzierungssystems des ZV VRR auf der Grundlage des geänderten Personenbeförderungsrechts dies erfordern.

Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltsslage des Rhein-Kreises Neuss und seiner kreisangehörigen Kommunen besteht die Notwendigkeit, die ÖPNV-bedingten Ausgaben innerhalb der nächsten 5 Jahre zu überprüfen (Konsolidierung) und die **Aufwendungen auf maximal heutigem Niveau**

zu begrenzen. Verbesserungen im ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss können nur dann durchgeführt werden, wenn sie kostenneutral sind.

Neben den Investitionszuschüssen nach GVFG und sonstigen Landeszuweisungen stehen dem Rhein-Kreis Neuss als Aufgabenträger nach § 14 ÖPNVG NRW eine **jährliche Pauschale** von 0,5 Mio. Euro zur allgemeinen Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV zur Verfügung.

Die Verteilung der nach § 13 ÖPNVG NRW pauschalierten Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge, die für die **Fahrzeugbeschaffung** sowie für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV bestimmt sind, erfolgt im Bereich des VRR nicht durch die Aufgabenträger, sondern verbundweit durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

Die im Rhein-Kreis Neuss bereits beabsichtigten **Investitionsmaßnahmen** sind in Bild 7-1 dargestellt. Für diese Maßnahmen ist eine Meldung zur Aufnahme in das ÖPNV-Landesprogramm 2002 - 2006 beantragt worden. Eine Bewilligung liegt jedoch noch nicht vor. Die geplanten Investitionsmaßnahmen umfassen ein Gesamtvolumen von ca. 133 Mio. EUR.

Aufgrund finanzieller Engpässe des Zuschussgebers sind bislang keine neuen Projekte in das Förderprogramm des Landes aufgenommen worden. Ähnlich wie bei der Finanzierung des Leistungsangebotes ist auch bei der **Finanzierung von Investitionsmaßnahmen** eine angespannte Finanzsituation zu verzeichnen. Diese betrifft nicht nur den Rhein-Kreis Neuss, sondern auch die finanziellen Ressourcen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Landes NRW.

Investitionsplanung Infrastruktur			
Vorhabenträger	Maßnahme	Kosten (Tsd €)	Zunwen- dungsfähige Kosten (Tsd €)
Stadt Grevenbroich	Neubau einer P+R-Anlage am Bahnhof Grevenbroich-Kapellen (222 P) und einer Fußgängerüberführung	0,9	0,9
Stadt Kaarst	Buswendeschleife am S-Bahn-Haltepunkt Büttgen	0,1	0,1
Stadt Korschenbroich	Attraktivitätssteigernde Maßnahmen an Bushaltestellen in Korschenbroich	2,2	2,2
Stadt Meerbusch	Haltestellenneubau in Meerbusch	0,6	0,6
	Haltestellen in Meerbusch, 2. BA	0,5	0,5
Stadt Neuss	Bustrasse zwischen Verbindungsstraße und geplantem S-Bahnhaltepunkt in Allerheiligen einschl. DB-Überführung - 530 m (1. BA)	4,4	3,8
	Bustrasse zwischen Horremer Str. (L 380) und gepl. S-Bahnhaltepunkt in Allerheiligen (2. BA)	1,4	1,4
	Verknüpfungspunkt S-Bahn/Bus am Theodor-Heuss-Platz (Hauptbahnhof)	1,0	0,9
	P/B+R-Anlage am S-Bahnhof Neuss-Norf (116 P + 40 Boxen)	0,9	0,8
	ÖPNV-Trasse Hammfeld 1 in Neuss	25,8	23,7
Rheinische Bahngesellschaft AG	Neubau einer Stadtbahnverbindung (U81) zw. der Messe Düsseldorf und Düsseldorf Handweiser mit Rheinquerung, 4950 m	94,8	94,8

Bild 7-1: Investitionsplanung Infrastruktur für den ÖPNV des Rhein-Kreises Neuss auf der Grundlage der Meldungen für das ÖPNV-Landesprogramm Infrastruktur 2002 - 2006

8 Literatur

- [1] *Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft NW:*
Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen.
Düsseldorf: 1995
- [2] *Bezirksregierung Düsseldorf -*
Geschäftsstelle des Bezirksplanungsrates:
Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf.
Düsseldorf: Mai 2000
- [3] *Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand,*
Technologie und Verkehr NW:
ÖPNV-Bedarfsplan 1998 des Landes Nordrhein-Westfalen. Pro-
gramm für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur bis 2015.
Düsseldorf: Februar 1999
- [4] *Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr:*
Nahverkehrsplan Sachstandsbericht 2002.
Essen: November 2002
- [5] *Europäische Kommission:*
Geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Par-
laments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im
Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und
der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Perso-
nenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiff-
fahrtswegen
(KOM/2002/0107 endg.)
Amtsblatt Nr. C 151 E vom 25/06/2002 S. 0146 - 0183



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Oppenhoffallee 171 52066 Aachen
Tel: +49(241)94691-0 Fax: +49(241)531622
www.IVV-Aachen.de office@IVV-Aachen.de

Kontakt: Dr.-Ing. Stephan Krug
Dipl.-Ing. Dirk Meinhard
