

NAHVERKEHRSPLAN KREIS WESEL

Fortschreibung 2012

5 ANFORDERUNGSPROFIL UND ANALYSEVERFAHREN

Das Anforderungsprofil ist als integrierte Standard-Rahmenkonzeption bzw. Leitbild für die Ausgestaltung und Entwicklung des ÖPNV im Kreis Wesel zu verstehen. Es sollen möglichst alle zur Förderung und Optimierung des ÖPNV-Systems in Betracht kommenden Instrumente und Strategien dargestellt werden, mit dem Ziel, gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen und ein angemessenes und wirtschaftliches ÖPNV-Konzept für den Kreis Wesel zu erstellen.

Wie schon in der ersten NVP-Ergänzung, wurde auch das Anforderungsprofil weiterentwickelt und den bestehenden Rahmenbedingungen angepasst. Zielsetzung des überarbeiteten Anforderungsprofils ist die Beschreibung eines ausgewogenen ÖPNV-Systems, das einerseits den Bedürfnissen der Kunden gerecht wird und ein möglichst hohes Maß an Qualität wie auch Quantität aufweist, und andererseits den Anforderungen einer wirtschaftlichen Ausgestaltung genügt.

Daraus ergibt sich mit Blick auf das Angebot das Erfordernis einen sinnvollen Mix konventioneller und differenzierter Bedienungsformen sowie Angebots- und Verbindungsqualitäten zu beschreiben. Damit wird eine ausreichende Bedienung – auch in schwächer nachgefragten Bereichen und Zeiten – gewährleistet. Zudem ist den Belangen der Kommunen hin zu mehr Eigenverantwortlichkeit für die lokalen Verkehre Rechnung zu tragen, was sich in der weiteren Differenzierung in Regional- und Lokalverkehr widerspiegelt. Um auch die Infrastruktur des ÖPNV (insbesondere Fahrzeuge und Haltestellen) auf einem möglichst hohen Niveau zu betreiben, sind Anforderungen dahingehend unter Berücksichtigung der Eigenverantwortlichkeit und der Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen auszugestalten.

5.1 Erschließungs-, Verbindungs- und Angebotsqualität

5.1.1 Grundlagen

Das Anforderungsprofil stellt die Grundlage dar, mit welcher der grundsätzliche Bedarf an ÖPNV-Leistungen im Kreisgebiet für jede Gemeinde und gemeindeübergreifend festgelegt wird. Dabei besteht einerseits die Anforderung, einen einheitlichen Maßstab für das Kreisgebiet zu schaffen. Andererseits muss das Anforderungsprofil hinreichend individuell gestaltet sein, um den stark unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Verkehr gerecht zu werden.

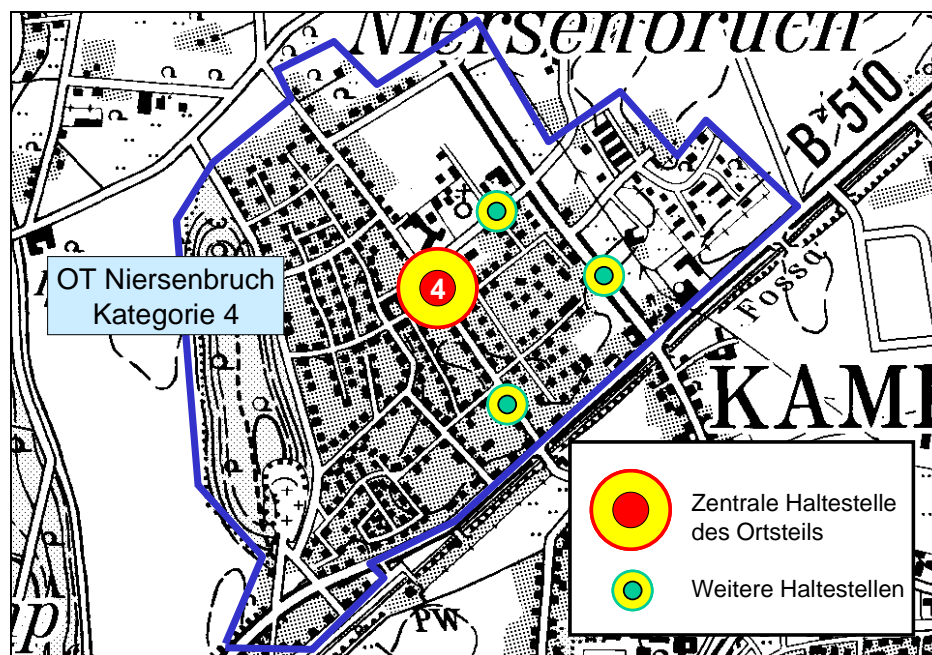
Insbesondere im ländlich geprägten Raum gibt es Bereiche, in denen trotz vergleichbarer Siedlungsstruktur die Nachfrage sehr stark differiert. Dennoch muss sich das Anforderungsprofil zwingend an den Regionen mit hoher Fahrgastnachfrage und guten Verkehrsangeboten orientieren. In Räumen, in denen die ÖPNV-Nutzung traditionell gering ausgeprägt ist, wird dadurch in vielen Prüfungsfällen zwar ein zu geringes Verkehrsangebot festzustellen sein. Da dort aber in der Regel keine adäquate ÖPNV-Nachfrage erzielt werden kann, wird diesem Umstand im Rahmen der individuellen Bewertung bei der Maßnahmenbildung Rechnung getragen. Festgestellte Abweichungen zwischen Anforderungsprofil und heutigem Verkehrsangebot sind demnach nur für die Analyse bedeutsam. **Aus ihnen ist kein Handlungsbedarf abzuleiten!**

Allein die im Nahverkehrsplan entwickelten Maßnahmen und Zielnetze gemäß Kapitel 7 sind der Maßstab für die künftig notwendige Entwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Kreis Wesel.

5.1.2 Einteilung des Plangebietes in ÖPNV-relevante Ortsteile

Das Anforderungsprofil für den Nahverkehrsplan des Kreises Wesel wird ähnlich wie bei den bisherigen Nahverkehrsplänen überwiegend relationsbezogen aufgestellt. Dies bedeutet, dass nicht das Verkehrsangebot einer einzelnen Linie überprüft wird, sondern sämtliche Städte und Gemeinden und ihre Ortsteile unabhängig vom derzeitigen Linienangebot nach einheitlichen Maßstäben betrachtet werden. Entsprechend können, wenn künftig Veränderungen im Verkehrsangebot vorgenommen werden, die jeweiligen Linien im Verbund betrachtet werden. Eine

Verschiebung von Leistungen zwischen mehreren Linien ist dann möglich, wenn die Linien zusammengenommen alle regionalen und kommunalen Verkehrsaufgaben erfüllen. Wichtigste Grundlage für das Anforderungsprofil ist daher die Einteilung der Siedlungsgebiete der einzelnen Städte und Gemeinden in zusammenhängende Bereiche, für welche das Anforderungsprofil jeweils Qualitäten im ÖPNV definiert. Jeder zusammenhängende Ortsteil besitzt eine Haltestelle, die zentral gelegen ist und als Maßstab für die Bedienungsqualität innerhalb dieses Ortsteils verwendet werden kann. Der Zusammenhang wird in der folgenden Skizze dargestellt, die den Ortsteil „Niersenbruch“ in Kamp-Lintfort zeigt.



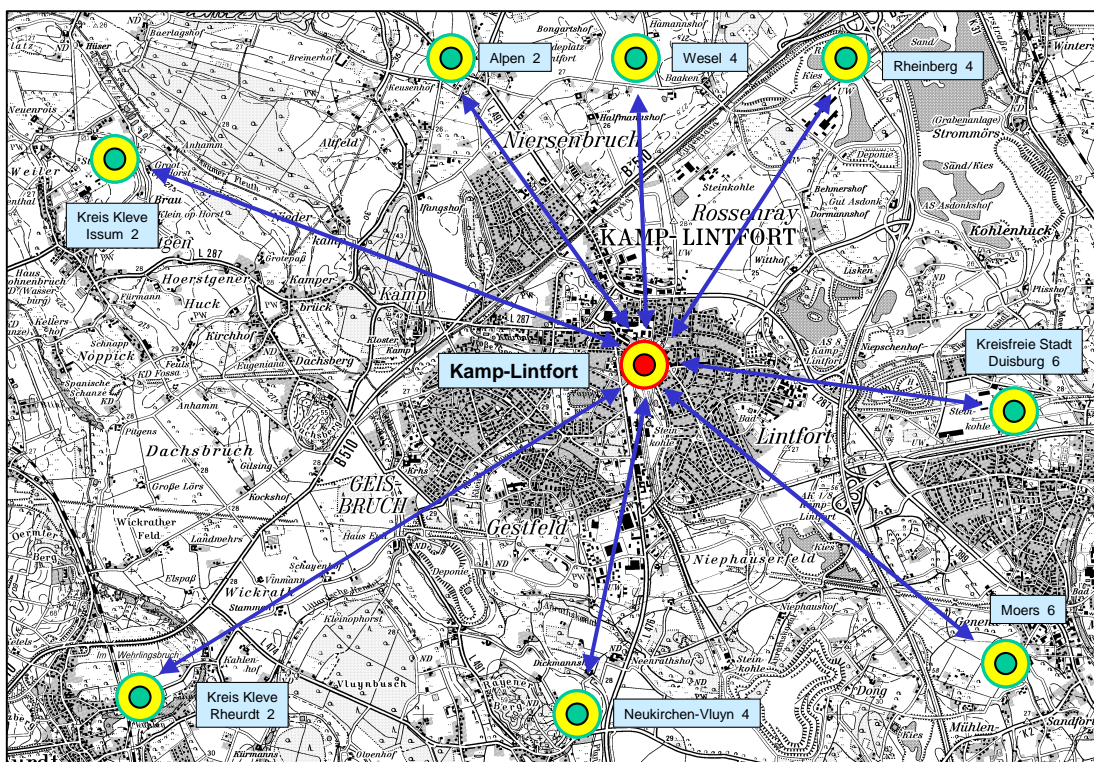
Die zentrale Haltestelle des Ortsteils ist die Haltestelle „Amselstraße“, die größer und in den Farben rot/gelb dargestellt ist.

5.1.3 Bildung der zu betrachtenden Relationen

Die zentrale Haltestelle eines Ortsteils ist zudem der Ausgangspunkt für die zu bemessende Strecke in die Nachbarortsteile und darüber hinaus. Diese Strecken zwischen den betrachteten Gemeinden und/oder Ortsteilen stellen die Relationen dar, die im Nahverkehrsplan analysiert werden.

Die Relationen, also diejenigen Strecken, welche die einzelnen Ortsteile miteinander verbinden, werden in mehreren Ebenen betrachtet. Die erste Betrachtungsebene ist der **regionale Verkehr**, d.h. der Verkehr von den 13 zentralen Haltestellen der Städte und Gemeinden des Krei-

ses Wesel in die umgebenden Nachbarstädte und -gemeinden sowie zu weiter entfernt liegenden Zielen, sofern diese als hinreichend ÖPNV-relevant zum betrachteten Ort einzustufen sind. Dies sind naturgemäß nicht nur Städte und Gemeinden des Kreises Wesel, sondern auch umliegende kreisfreie Städte sowie Städte und Gemeinden der Nachbarkreise. Dieser Zusammenhang wird nachfolgend wieder für das Beispiel Kamp-Lintfort dargestellt:



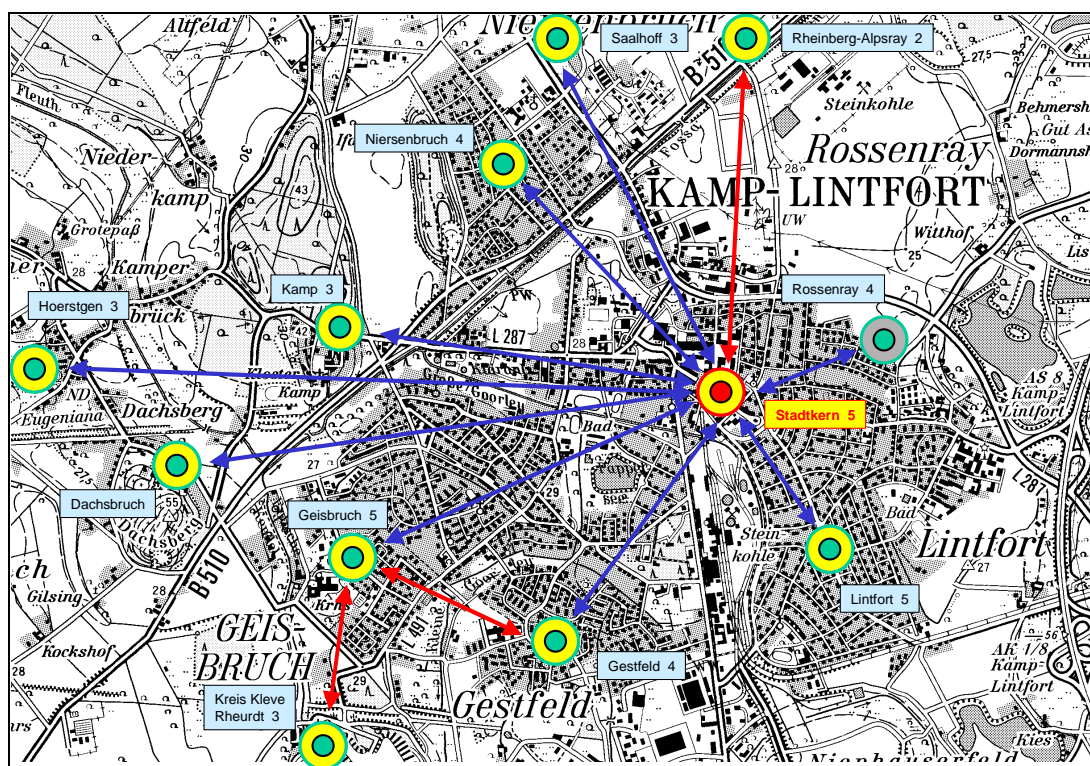
Neben den Nachbarkommunen Neukirchen-Vluyn, Moers, Rheinberg und Alpen aus dem Kreis Wesel sind hier auch die Gemeinden Issum und Rheurdt aus dem Kreis Kleve Teil der Betrachtung, da sie ebenfalls direkte Nachbarkommunen sind. Wegen der Bedeutung als Kreisstadt ist auch die Stadt Wesel von Belang, ebenso das Oberzentrum Duisburg. Beide Städte sind keine Nachbarstädte von Kamp-Lintfort.

Die zweite Betrachtungsebene ist der **kommunale Verkehr**. Hierbei wird jeweils die Anbindung der Ortsteile zum eigenen kommunalen Zentrum geprüft.

Als dritte Ebene wird der **Nachbarortsverkehr** analysiert. Grundsätzlich ist für die Fahrten zwischen den Ortsteilen einer Gemeinde - oder zwischen Ortsteilen von zwei verschiedenen Ge-

meinden - die Anbindung der Ortsteile ans eigene kommunale Zentrum ausreichend. Der Fahrgast kann im Zentrum umsteigen und von dort aus den gewünschten Ortsteil erreichen. In bestimmten Fällen ist dies jedoch anders zu bewerten. Dies gilt z.B. häufig bei direkt benachbarten Ortsteilen, wo beim Weg über das Zentrum sehr viel längere Wege zurückgelegt werden müssten als im Falle einer direkten Verbindung. Ist die Relevanz der Verbindung zwischen diesen Ortsteilen groß genug, so wird hier eine eigene Betrachtung angestrebt. Das Gleiche gilt wiederum auch für Ortsteile, die den Verkehr zwischen zwei verschiedenen Städten und Gemeinden betreffen. Die Zugehörigkeit einzelner Ortsteile spielt häufig über Gemeindegrenzen und auch Kreisgrenzen hinweg im realen Verkehrsverhalten keine Rolle, so dass von einer allzu starren schematischen Vorgehensweise abgesehen werden muss.

Die Ebenen Ortsverkehr und Nachbarortsverkehr werden gemeinsam dargestellt. Wiederum zeigt die folgende Darstellung für das Beispiel Kamp-Lintfort die ÖPNV-relevanten Beziehungen auf.



Neben den Beziehungen der Kamp-Lintforter Ortsteile zum kommunalen Zentrum sind folgende Relationen als relevant eingestuft und rot dargestellt:

- Die Gemeinde Rheurdt (Kreis Kleve) ist aufgrund der historisch gewachsenen Beziehungen mit dem Ortsteil Geisbruch (St.-Bernhardt-Hospital) verbunden.

- Der Rheinberger Ortsteil Alpsray ist aufgrund der räumlichen Nähe stark an Kamp-Lintfort orientiert.
- Die Ortsteile Geisbruch und Gestfeld weisen eine erhebliche Größe und starke Verflechtungen untereinander auf. Im Gegensatz zu anderen großen Ortsteilen wäre der Weg über das Zentrum hier äußerst zeit- und wegentensiv. Daher ist eine Betrachtung der direkten Relation wichtig.

5.1.4 Konstruktion des Anforderungsprofils

Insgesamt ergeben sich somit eine Reihe von Verkehrsbeziehungen (Relationen), die in Abhängigkeit von der Wichtigkeit sowohl des Quell- als auch des Zielortsteils eine unterschiedliche Bedienungsstruktur, die an den jeweiligen Bedarf angepasst sein muss, erhalten sollen. Im folgenden Kapitel 7 werden diese Verkehrsbeziehungen **ausschließlich tabellarisch** dargestellt.

Für alle ausgewählten Relationen wird ein Anforderungsprofil erstellt, welches drei Elemente festlegt:

1) Die Häufigkeit des Fahrtenangebotes

- an einem Normalwerktag (Montag-Freitag) an Schultagen
- an einem Samstag
- an einem Sonntag

Das Angebot an Ferientagen entspricht im Wesentlichen dem an Schultagen, soweit es die grundsätzliche Vertaktung angeht. Die Schülerfahrten stellen in der Regel Verstärkerfahrten auf Teilstrecken dar, liegen zeitlich in der Nähe der Taktfahrten und sind für die übrigen Fahrgäste nur selten für deren Fahrtzwecke nutzbar.

Es wurden alle Linien im Kreis Wesel auf bedeutende Unterschiede zwischen Ferien- und Schultagen hin überprüft. Die wenigen Einzelfälle, in denen relevante Unterschiede festzustellen waren, wurden bei den betreffenden Kommunen gesondert behandelt. Eine gesonderte Behandlung der Ferientage im Rahmen der Gesamtbetrachtung ist daher nicht erforderlich.

2) Die Reisegeschwindigkeit

Hierbei wird ein Durchschnittswert für den Normalwerktag an Schultagen für ausreichend erachtet. An den übrigen Tagen (Ferien, Samstag, Sonntag) sind die Reisegeschwindigkeiten in der Regel identisch oder sogar etwas höher.

3) Die Erschließungswirkung der Haltestellen

In diesem Analyseschritt wird **ohne Bezug zur Relation** für jeden Ortsteil einzeln geprüft, inwiefern die Erschließungswirkung durch Haltestellen gegeben ist oder ob Lücken erkennbar sind, die als relevant bezeichnet werden müssen. Dabei wird wiederum die zentrale Haltestelle als Maßstab verwendet, die für den jeweiligen Ortsteil festgelegt wurde.

Um auch bei diesem Arbeitsschritt die ÖPNV-Qualität sicher zu stellen, wird dabei nicht nur *eine* Betrachtungsebene analysiert, sondern es werden verschiedene Angebotshäufigkeiten überprüft, so dass z.B. Haltestellen, die nur dem Schülerverkehr dienen und mit wenigen Fahrten pro Tag angedient werden, das Ergebnis nicht positiv verfälschen. Insgesamt werden vier Qualitätsstufen betrachtet:

1. Alle Haltestellen
2. Alle Haltestellen mit mindestens sechs Fahrtenpaaren pro Tag
3. Alle Haltestellen mit mindestens zwölf Fahrtenpaaren pro Tag
4. Alle Haltestellen mit mindestens 24 Fahrtenpaaren pro Tag

Für den Relationsbezug (Angebotshäufigkeit und Reisegeschwindigkeiten) ergibt sich eine Vielzahl von Anforderungen bezüglich der Bedienungsqualität, je nachdem, wie wichtig die Relation zu bewerten ist. Diese höhere Komplexität ist aber sachgerecht, um ein der Bedeutung jedes Siedlungsbereiches angemessenes und qualitatives Angebot im öffentlichen Nahverkehr sicher zu stellen. Eine Vereinfachung würde zwar zu einer Erhöhung der Übersichtlichkeit führen, jedoch auch dazu, dass die Zahl der Grenzfälle zwischen guter und schlechter Qualität erheblich zunähme, so dass der hier vorgeschlagene Weg eine sinnvolle Lösung darstellt.

Alle Siedlungsbereiche werden in Kategorien eingeteilt, welche die Bedeutung des Siedlungsbereichs wiedergeben. Die Einordnung der Siedlungsbereiche wird grundsätzlich an der Einwohnerstärke gemessen und die Kategorien entsprechend aufgestellt. Die folgende Tabelle zeigt die Kategorisierung auf:

Einwohnerzahl		Kategorie
von	bis	
0	199	0
200	499	1
500	999	2
1.000	2.499	3
2.500	4.999	4
5.000	9.999	5
10.000		6

Von dieser Einteilung kann jedoch bei einzelnen Ortsteilen nach oben hin abgewichen und höhere Kategorienstufen vergeben werden. Dies ist z.B. dann der Fall, wenn der Ortsteil durch das Vorhandensein besonderer Einrichtungen (Verwaltung, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten) eine deutlich höhere Wertigkeit als Ziel des Verkehrs aufweist, als seine Einwohnerstärke zunächst widerspiegelt. Damit wird insbesondere auch der Bedeutung von Gewerbegebieten Rechnung getragen. Zudem haben beispielsweise Ortskerne kleinerer Gemeinden eine deutlich höhere Zielfunktion als Wohngebiete gleicher Einwohnerstärke in größeren Städten. Die folgende Tabelle gibt für das Beispiel Kamp-Lintfort alle Siedlungsbereiche, ihre zentrale Haltestelle und ihre Kategorie-Zuordnung wieder. Höher gestufte Ortsteile sind in der Tabelle entsprechend mit einer Begründung dargestellt.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	Kategorie	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Kamp-Lintfort	Innenstadt	5.281	6	Neues Rathaus	von 5 auf 6	zentrale Funktion
	Niersenbruch	3.734	4	Amselstraße		
	Rossenray	3.812	4	keine vorhanden		
	Lintfort	8.384	5	Markt		
	Gestfeld	4.279	5	Eichendorffstraße	von 4 auf 5	Gewerbegebiete, KRZN
	Geissbruch	8.930	6	St. Bernhardt-Hospital	von 5 auf 6	Krankenhaus, Versorgungseinr.
	Dachsbruch	448	1	Waldfriedhof		
	Kamp	1.145	3	Bergrücken		
	Hoerstgen	1.109	3	Hoerstgen Jansen		
	Saalfhof	1.144	3	Hornheidchenstraße		

Bedingt zum Beispiel durch den demografischen Wandel kann es innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans zu Veränderungen kommen, die einen relevanten Einfluss auf die Nachfrage haben. So kann durch Zuzüge und die Vergrößerung bestimmter Altersklassen (z.B. älterer Menschen) die Bedeutung einzelner Relationen ansteigen. Sinken die Bevölkerungszahlen jedoch signifikant, oder verringert sich die Zahl der zu befördernden Schüler deutlich, so muss dem veränderten Bedarf Rechnung getragen werden. Hinweisen auf verringerte Fahrgastzahlen, ermittelt z.B. durch Erhebungen des Aufgabenträgers oder der Verkehrsunternehmen, wird schon während der Laufzeit des Nahverkehrsplans nachgegangen, um den veränderten Bedarf zu ermitteln und ggf. Anpassungen des Verkehrsangebotes vorzunehmen. Bei absehbaren gravierenden Strukturveränderungen soll, wie z.B. im Rahmen der Ergänzung im Jahre 2002

durchgeführt, in den relevanten Teilbereichen eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgen.

5.1.5 Darstellung des Anforderungsprofils

Um die Qualität des öffentlichen Verkehrsangebotes im Kreis Wesel sinnvoll zu analysieren und zur Basis eines ausgewogenen Anforderungsprofils zu machen, werden im Kern drei Arbeitsschritte durchgeführt. Diese sind zwar insgesamt recht aufwändig, lassen sich jedoch durch den Einsatz des Verkehrsprognosemodells soweit automatisieren, dass eine Anwendung über den gesamten Kreis Wesel hinweg möglich wird.

1. Fahrtenhäufigkeit auf den Relationen (Gemeindezentren und Ortsteile)
2. Analyse der Reisegeschwindigkeit
3. Erschließungswirkung der Haltestellen in Verbindung mit der Fahrtenhäufigkeit.

Für diese Einzelkriterien wird ein Anforderungsprofil definiert und im Folgenden dargestellt.

1. Fahrtenhäufigkeit auf den Relationen (Gemeindezentren und Ortsteile)

Je nach Kategorisierung der betrachteten Relation wird eine Mindestanforderung an die Fahrtenhäufigkeit definiert. Sie variiert neben der Bedeutung der jeweiligen Relation auch entsprechend dem Verkehrstag.

Die folgende Tabelle zeigt auf, welche Fahrtenhäufigkeit das Anforderungsprofil definiert. Für die Gesamtbedeutung einer Relation gehen sowohl die Bedeutung des Quell-Ortsteils, als auch die Bedeutung des Ziel-Ortsteils in die Betrachtung ein.

Anforderungsprofil Anzahl der Fahrtenpaare je Relation				
Ortsteilkategorie		Mindestanzahl Fahrtenpaare in 24 Stunden		
Quellort	Zielort	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag
1	1	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
1	2	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
1	3	5	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
1	4	8	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
1	5	13	8	5
1	6	15	10	8
2	2	5	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
2	3	8	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
2	4	13	8	5
2	5	15	10	8
2	6	18	13	10
3	3	13	8	5
3	4	15	10	8
3	5	18	13	10
3	6	20	15	13
4	4	18	13	10
4	5	20	15	13
4	6	23	18	15
5	5	23	18	15
5	6	50	30	20
6	6	60	40	30

2. Analyse der Fahrzeit im ÖPNV

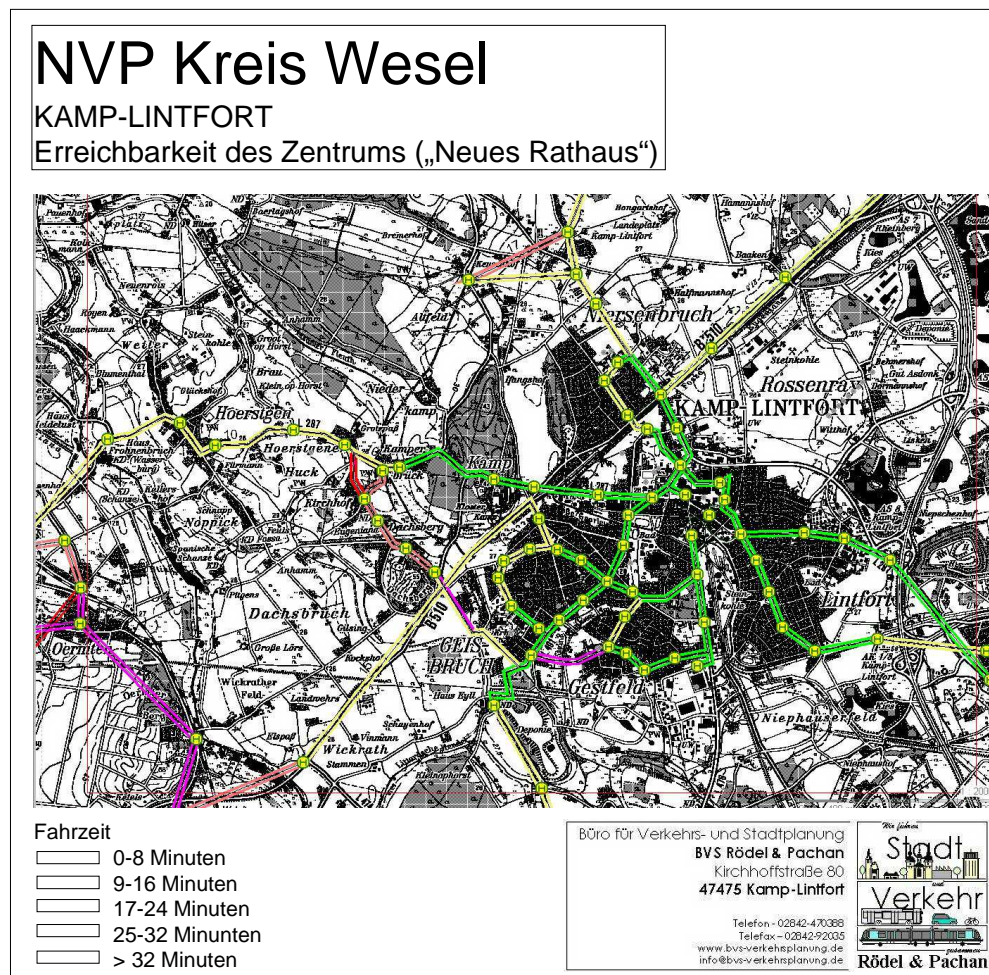
Hier wird die durchschnittliche Reisezeit mit dem ÖPNV berechnet. Für jede Stadt oder Gemeinde wird ein individuelles Anforderungsprofil erstellt, welches in Abhängigkeit vom Straßennetz und den Linienführungen bestimmte Maßstäbe für die Anbindung der einzelnen Ortsteile ans Zentrum setzt. Es wird demnach der Ortsverkehr betrachtet.

Die Analyse zeigt auf, welche Fahrzeiten im heutigen ÖPNV erreicht werden. Die in der Analyse festgestellten Abweichungen zwischen Anforderungsprofil und heutigem ÖPNV-Angebot werden zur Grundlage für die Planung von Maßnahmen gemacht.

Die folgende Tabelle zeigt das Anforderungsprofil beispielhaft für die Stadt Kamp-Lintfort auf.

Anforderungsprofil Fahrzeit			
Ortsteil	Erreichbar in maximal . . .		
	8 Minuten	16 Minuten	24 Minuten
Niersenbruch	X		
Rossenray	X		
Lintfort	X		
Gestfeld	X		
Geisbruch	X		
Dachsbruch		X	
Kamp		X	
Hoerstgen		X	
Saalhoff		X	

Die Ergebnisse werden im Rahmen der Analyse grafisch dargestellt und textlich ausgewertet. Für Kamp-Lintfort wird die grafische Darstellung beispielhaft wiedergegeben.



Die hier dargestellte Legende mit der Einteilung der Fahrzeit in fünf farbig dargestellte Kategorien gilt für die entsprechenden Darstellungen in allen Gemeinden und wird nicht auf jeder Karte wiederholt. Fahrzeiten im Bereich unter zwei Minuten sind nicht grün dargestellt, so dass der Bereich unmittelbar um die zentrale Haltestelle farblos bleibt. Fahrzeiten > 25 Minuten stellen in jedem Fall eine Abweichung vom Anforderungsprofil dar und sind daher rot bzw. violett eingefärbt. Ob diese Abweichung einen tatsächlichen Mangel im Sinne einer ausreichenden Bedienung darstellt, wird je Einzelfall betrachtet.

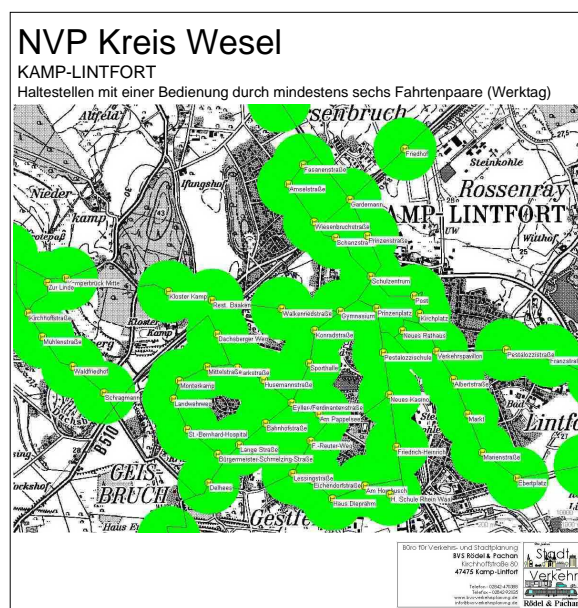
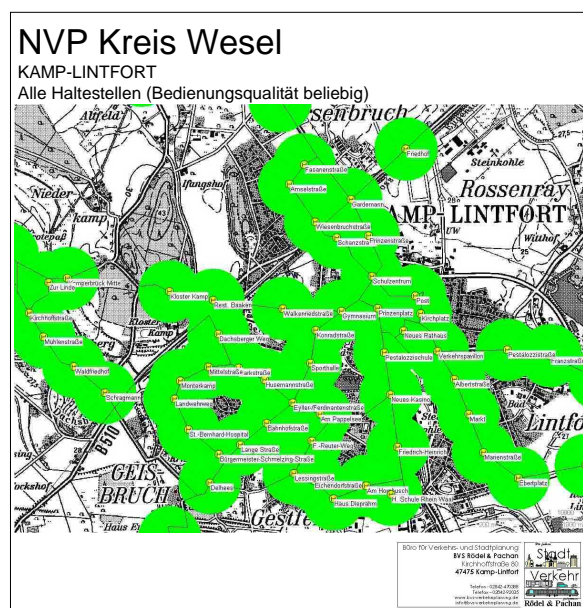
3. Erschließungswirkung der Haltestellen in Verbindung mit der Fahrtenhäufigkeit

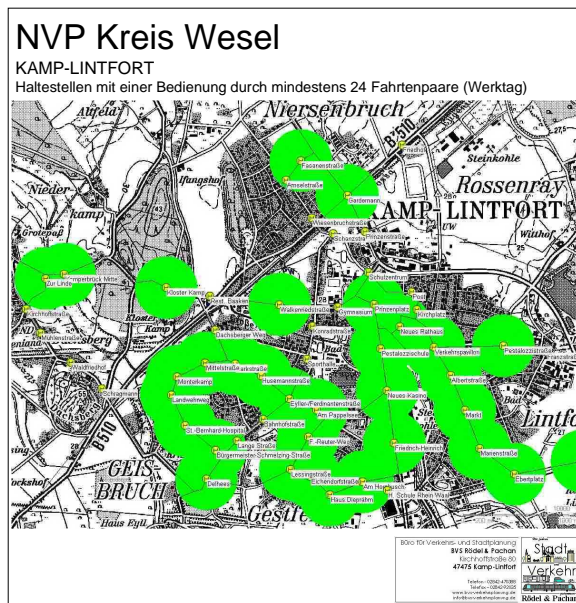
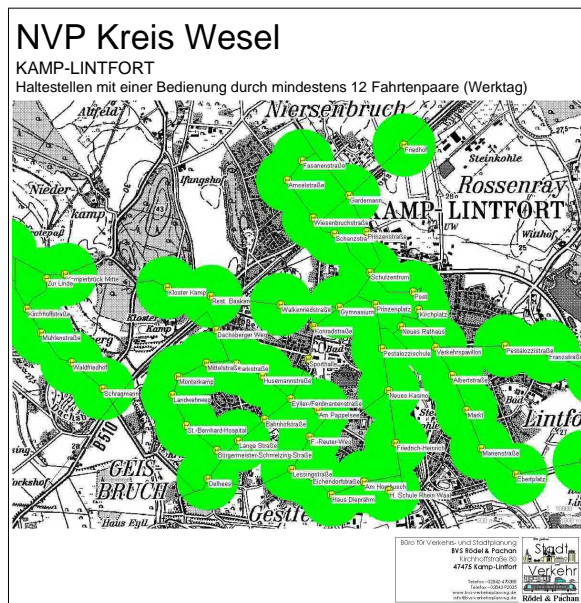
In diesem Analyseschritt wird die Erschließungswirkung des ÖPNV-Angebotes für die einzelnen Ortsteile und die gesamte Kommune geprüft. Es gibt hierbei keinen Bezug zu den Relationen. Für die Fahrtenhäufigkeit ist das Gesamtangebot aller Linien maßgeblich, die den Ortsteil betreffen. Die folgende Tabelle gibt die Anforderungen an den ÖPNV wieder und gilt für den gesamten Kreis Wesel.

Anforderungsprofil Erschließungswirkung-Fahrtenhäufigkeit			
Mindestanzahl Fahrtenpaare in 24 Stunden			
Ortsteilkategorie	Schultag Mo-Fr	Samstag	Sonntag
0	kein ÖPNV-Angebot	kein ÖPNV-Angebot	kein ÖPNV-Angebot
1	5	Bedarfsorientiert	Bedarfsorientiert
2	8	5	Bedarfsorientiert
3	10	8	5
4	13	10	8
5	20	13	10
6	40	30	20

Die folgenden Darstellungen zeigen die unterschiedliche Erschließungsqualität in Kamp-Lintfort für die vier Stufen der Fahrtenhäufigkeit an Werktagen auf:

1. Bedienungsangebot beliebig
2. Bedienungsangebot mind. 6 Fahrtenpaare
3. Bedienungsangebot mind. 12 Fahrtenpaare
4. Bedienungsangebot mind. 24 Fahrtenpaare





Die Darstellungen basieren auf einem Haltestellen-Einzugsradius von 300 Metern Luftlinie. Dies entspricht einer tatsächlichen Entfernung von rund 360 Metern aufgrund der zu Fuß zurückzulegenden Umwege. Mit diesem relativ engen Maßstab werden auch die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, angemessen berücksichtigt.

Die in der Tabelle angegebenen Werte sind dabei als Richtwerte zu verstehen, um jeweils beurteilen zu können, ob eine angemessene Erschließungsqualität vorliegt. Ziel ist nicht die genaue Überprüfung und Einhaltung der Werte für jede Haltestelle.

Neben dem Kernbereich der Städte und Gemeinden werden auch die isoliert liegenden Ortschaften der gleichen Betrachtung unterzogen. Um die Zahl der Grafiken überschaubar zu halten, werden im folgenden Kapitel 7 für jede Kommune nur die Darstellungen mit allen Haltestellen abgebildet.

6 ANALYSE, MAßNAHMENENTWICKLUNG UND ZIELNETZ

6.1 Grundlagen

In Kapitel 7 wird eine Analyse des Verkehrsangebotes im öffentlichen Verkehr des Kreises Wesel erstellt und aus dieser Maßnahmen entwickelt. Abschließend wird das „Zielnetz Nahver-

kehrspan“ definiert, in welchem der künftige Angebotsumfang jeder ÖPNV-Linie im Kreis Wesel festgelegt wird.

Die Analyse basiert auf den in Kapitel 6 (Anforderungsprofil) beschriebenen Kriterien und arbeitet mit den dort beschriebenen Methoden (Prüfung von Fahrtenangebot, Reisegeschwindigkeit, Erschließungswirkung). Dabei wird das Verkehrsangebot je Gemeinde betrachtet, wobei die Gemeinden alphabetisch geordnet sind. Dabei findet auch eine übergeordnete Betrachtung des regionalen Verkehrs, z.B. über mehr als eine Gemeindegrenze, statt. Die Ergebnisse werden ebenfalls in die jeweiligen Kapitel zu den einzelnen Gemeinden aufgenommen, so dass für jede Gemeinde ein vollständiger Überblick über die Analyse und das künftig vorgesehene Verkehrsangebot vorliegt. Daher werden auch Maßnahmen aufgelistet, die das jeweilige Gemeindegebiet betreffen, aber aus der Analyse der übrigen Gemeinden abgeleitet sind.

Auf Basis der durchgeführten Analysen werden die Abweichungen zwischen dem tatsächlich vorhandenen Verkehrsangebot und dem Anforderungsprofil festgehalten. Aus diesen Abweichungen heraus werden Maßnahmen formuliert, mit denen die Mängel behoben werden können und somit das Verkehrsangebot im Kreis Wesel weiter verbessert. Nicht jede Abweichung führt zwingend zu einer Maßnahme, da die Abweichungen zuvor als relevant eingestuft werden müssen. Ist dies der Fall, so wird eine Maßnahme formuliert. Die Maßnahmen werden unterschieden in Maßnahmen des Regionalverkehrs einerseits und des Orts- bzw. Nachbarortsverkehrs andererseits. Für die Umsetzung der Maßnahmen im regionalen Verkehr ist der Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und Kommunen zuständig. Maßnahmen des Ortsverkehrs liegen grundsätzlich im Verantwortungsbereich der jeweiligen Gemeinde, so wie dies bereits in der Ergänzung zum bisherigen Nahverkehrsplan (Kreis Wesel 2002) festgehalten wurde. Diese Systematik der Einteilung in Orts- und Regionalverkehre wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beibehalten. Sie wird ergänzt um den Begriff des **Nachbarortsverkehrs**. Hierbei handelt es sich um Verkehre, die zwar Gemeindegrenzen überschreiten, aber dennoch lokalen Verkehrsbedürfnissen dienen. Sie fallen daher ebenso wie die reinen Ortsverkehre in die Finanzierungsverantwortung der Gemeinden, sofern diese die Umsetzung von derartigen Maßnahmen des Nahverkehrsplans anstoßen oder eigene Ergänzungen über den Nahverkehrsplan hinaus umsetzen.

Aus der Betrachtung des derzeitigen Verkehrsangebotes in Kombination mit den im Nahverkehrsplan entwickelten Maßnahmen heraus, wird für jede Gemeinde und abschließend für den übergeordneten regionalen Verkehr für den gesamten Kreis Wesel ein Zielnetz formuliert, für welches eine Umsetzung während der Laufzeit des Nahverkehrsplans anzustreben ist. Naturgemäß werden die regionalen Linien dabei mehrfach behandelt.

Die Maßnahmenentwicklung zielt hierbei immer auf die Analyseergebnisse in der jeweiligen Kommune ab. Daraus resultierend betrifft eine Maßnahme im regionalen Verkehr immer das Leistungsangebot in zwei oder mehr Kommunen. So ergibt beispielsweise die Analyse zur Stadt Kamp-Lintfort die Notwendigkeit das Angebot der Linie SB 30 zwischen Kamp-Lintfort und Moers auszuweiten. Die Analyse des Verkehrs in der Stadt Moers ergibt keine Notwendigkeit zur Ausweitung des Angebotes, so dass die Linie SB 30 im Zielnetz der Stadt Moers nur mit dem heutigen Verkehrsangebot verzeichnet ist. Für das Angebot auf dem Abschnitt Kamp-Lintfort – Moers ergibt sich damit anscheinend ein Widerspruch. Es gilt aber jeweils, dass Veränderungen im Regionalverkehr, die mehrere Gemeinden betreffen, immer auch für die jeweils anderen Kommunen mit gelten. Im beschriebenen Fall würde die Linie SB 30 dann auf dem gesamten Linienabschnitt in Kamp-Lintfort und Moers eine Ausweitung erfahren.

Basis für dieses Zielnetz ist das derzeit aktuelle Verkehrsangebot, welches entsprechend der Nachfrage und einer immer besseren Qualität über Jahrzehnte passend zugeschnitten auf das Gebiet des Kreises Wesel entwickelt wurde. Das Verkehrsangebot ist in seiner Grundsubstanz daher zu erhalten. Bereiche, in denen derzeit vom Anforderungsprofil nach oben abgewichen wird, weisen in der Regel eine entsprechende Fahrgastnachfrage auf, so dass hier ein Bedarf oberhalb des im Anforderungsprofils des Nahverkehrsplans definierten Bedarfs zu unterstellen ist. Des Weiteren führt die Überlagerung von Linien im Zulauf auf die kommunalen Zentren zwangsläufig oft zu einem Überangebot für einzelne Ortsteile, ohne dass dies Handlungsbedarf erzeugt. Daher darf das Verkehrsangebot auf diesen Relationen nicht nach unten korrigiert werden. Ausnahmen bilden hierbei lediglich die ausdrücklich im Nahverkehrsplan als Überangebote festgehaltenen Einsparpotentiale. Die Verringerung des Angebotes in diesen Bereichen mit der daraus resultierenden Leistungseinsparung sollte dabei möglichst zur Umsetzung von Maßnahmen des Nahverkehrsplans - oder sonstigen Optimierungen - genutzt werden.

Die im Zielnetz bei vielen Linien aufgeführte Vorgabe „Heutiges Verkehrsangebot“ umfasst nicht die exakte Erhaltung des derzeit gültigen Fahrplanangebotes. Dies unterliegt vielmehr der Relationsbetrachtung. Veränderungen im Leistungsangebot zur Anpassung der Nachfrage können, wie auch in der Vergangenheit, vorgenommen werden, um das Angebot aktuell auf die Nachfrage zuzuschneiden.

Besonders wichtig ist im Zusammenhang mit der Analyse und den daraus abgeleiteten Maßnahmen, dass die Analyse in erster Linie eine **Schwachstellenanalyse** darstellt. Dies bedeutet zum einen, dass die Übererfüllung einzelner Kriterien des Anforderungsprofils kein zu hohes Verkehrsangebot darstellt, sondern sich jeweils nur auf ein geprüftes Kriterium bezieht. Ferner muss bei der Ableitung von Maßnahmen immer der Gesamtzusammenhang betrachtet werden.

Eine detaillierte Diskussion um die Erfüllung der Zielvorgaben ist nicht notwendig, wenn sich diese im Rahmen oder oberhalb des Anforderungsprofils bewegen. In diesem Falle wird die Interpretation der Ergebnisse im Nahverkehrsplan vereinfacht und es genügt der Hinweis darauf, dass das Verkehrsangebot im Wesentlichen den Anforderungen entspricht und daher keine Maßnahmen erforderlich sind. Für die im entsprechenden Raum verkehrenden Linien heißt dies in der Regel, dass ihr heutiger Angebotsumfang angemessen und damit zu erhalten ist.

Erkannte Schwachstellen werden dagegen detaillierter beleuchtet, um einschätzen zu können, ob hier auch nach genauerer Prüfung ein Mangel festzustellen ist, der im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung in allen Gemeinden des Kreises Wesel zu beheben ist. Ist dies der Fall, so wird eine Maßnahme formuliert. Wird festgestellt, dass eine nennenswerte Fahrgastnachfrage an dieser Stelle nicht im Ansatz erreicht werden kann, so wird trotz erkannter Schwachstelle keine Maßnahme formuliert. Aus dem Anforderungsprofil allein leitet sich kein Handlungsbedarf zur Entwicklung einer Maßnahme ab. Das Anforderungsprofil ist auch als Analyseverfahren zu verstehen, um diejenigen verkehrlichen Relationen im Kreisgebiet zu erkennen, an denen die Notwendigkeit zur Veränderung des ÖPNV-Angebotes besteht.

Es spielt somit keine Rolle, ob z.B. eine Haltestelle bei der Prüfung der Erreichbarkeit (Reise-geschwindigkeit) sich nun im Bereich der Kategorie gelb (9 bis 16 Minuten Fahrzeit) oder grün (1 bis 8 Minuten Fahrzeit) befindet. In beiden Fällen ist in der Regel kein Mangel zu bescheinigen, so dass eine nähere Prüfung nicht erfolgen muss. Ebenso bedeutet eine rote Einfärbung (25 bis 32 Minuten Fahrzeit) nicht automatisch einen Mangel. Bei entsprechend großer Entfernung zum Zentrum der Stadt (und damit dem Ausgangspunkt der Messung) kann dies durchaus auch ein gutes Ergebnis sein. Es geht allein um das Erkennen und herausfiltern von Schwachstellen.

6.2 Betrachtung der 13 Kommunen des Kreises Wesel

Nachfolgend werden die in Kapitel 6 beschriebenen Analyseschritte auf alle 13 Städte und Gemeinden des Kreises Wesel angewendet.

Neben dem Kernbereich der Städte und Gemeinden werden auch die isoliert liegenden Ortschaften der gleichen Betrachtung unterzogen. Um die Zahl der Grafiken überschaubar zu halten, werden im folgenden Kapitel 7 für jede Kommune nur die Darstellungen mit allen Haltestellen abgebildet. Der Text nimmt jeweils auch auf diese Grafiken Bezug, so dass alle wichtigen Inhalte und Zusammenhänge erläutert sind.

6.3 Gemeinde Alpen

6.3.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Gemeinde Alpen teilt sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. Eine Höherstufung einzelner Ortsteile musste in Alpen nicht erfolgen.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	Kategorie	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Alpen	Alpen	5.245	5	Adenauerplatz		
	Bönninghardt	1.663	3	Bönninghardt Kirche		
	Menzelen-Ost	2.342	3	Menzelen-Ost Markt		
	Menzelen-West	1.724	3	Menzelen Sparkasse		
	Veen	1.885	3	Veen Haus Sebastian		

Für die Gemeinde Alpen wurden folgende verkehrlich bedeutenden Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

	Von				Nach			
Kategorie	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Alpen	Bönninghardt	3	Bönninghardt Kirche	Alpen	Alpen-Ortskern	5	Adenauerplatz
Ortsverkehr	Alpen	Menzelen-Ost	3	Menzelen-Ost Markt	Alpen	Alpen-Ortskern	5	Adenauerplatz
Ortsverkehr	Alpen	Menzelen-West	3	Menzelen Sparkasse	Alpen	Alpen-Ortskern	5	Adenauerplatz
Ortsverkehr	Alpen	Veen	3	Veen Haus Sebastian	Alpen	Alpen-Ortskern	5	Adenauerplatz
Regionalverkehr	Sonsbeck	Ortskern	5	Neutorplatz	Alpen	Alpen-Ortskern	5	Adenauerplatz
Regionalverkehr	Xanten	Innenstadt	5	Dom	Alpen	Alpen-Ortskern	5	Adenauerplatz
Regionalverkehr	Wesel	Innenstadt	6	Großer Markt	Alpen	Alpen-Ortskern	5	Adenauerplatz
Regionalverkehr	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus	Alpen	Alpen-Ortskern	5	Adenauerplatz
Regionalverkehr	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus	Alpen	Alpen-Ortskern	5	Adenauerplatz
Regionalverkehr	Issum	Ortskern	4	Vogt-vom-Belle-Platz	Alpen	Alpen-Ortskern	5	Adenauerplatz
Nachbarortsverkehr	Alpen	Veen	3	Veen Haus Sebastian	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Nachbarortsverkehr	Alpen	Veen	3	Veen Haus Sebastian	Sonsbeck	Ortskern	5	Neutorplatz
Nachbarortsverkehr	Alpen	Bönninghardt	3	Bönninghardt Kirche	Sonsbeck	Ortskern	5	Neutorplatz
Nachbarortsverkehr	Alpen	Menzelen-Ost	3	Menzelen-Ost Markt	Wesel	Innenstadt	6	Großer Markt

6.3.2 Fahrtenangebot

Die Fahrtenhäufigkeit im Regional- und Ortsverkehr der Gemeinde Alpen entspricht auf vielen Relationen nicht den Vorgaben des Anforderungsprofils. Dabei ist jedoch grundsätzlich zu berücksichtigen, dass die Zusammenfassung der Ortsteile in Alpen zwar zu relativ großen Einwohnerzahlen und damit hohen Kategorien führt. Jedoch ist im ländlichen Raum der Verdichtungsgrad anders zu bewerten als in städtischen Regionen. Aufgrund des aufgrund einer geringeren Siedlungsdichte resultierenden großen Haltestellenabstands und des höheren PKW-Besitzes ist die Bereitschaft der Bevölkerung, den Busverkehr zu nutzen, hier geringer ausgeprägt, so dass die Verkehrsangebote deutlich weniger nachgefragt sind und entsprechend eine Angebotsverbesserung nur selten wirtschaftlich zu realisieren ist. Dies muss bei der Bewertung des Anforderungsprofils im Vergleich zum tatsächlichen Fahrtenangebot in allen kleinen Gemeinden berücksichtigt werden. Die folgende Tabelle gibt die Ergebnisse der Analyse für Alpen wieder.

Kat.	Relation				Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag		
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Kat.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.
OV	Bönninghardt	3	Alpen-Ortskern	5	18	9	-9	13	0	-13	10	0	-10
OV	Menzelen-Ost	3	Alpen-Ortskern	5	18	13	-5	13	6	-7	10	0	-10
OV	Menzelen-West	3	Alpen-Ortskern	5	18	5	-13	13	0	-13	10	0	-10
OV	Veen	3	Alpen-Ortskern	5	18	10	-8	13	0	-13	10	0	-10
RV	Sonsbeck	5	Alpen-Ortskern	5	23	4	-19	18	0	-18	15	0	-15
RV	Xanten **	5	Alpen-Ortskern	5	0	4	4	0	0	0	0	0	0
RV	Wesel	6	Alpen-Ortskern	5	50	21	-29	30	12	-18	20	8	-12
RV	Rheinberg **	5	Alpen-Ortskern	5	0	18	18	0	23	23	0	3	3
RV	Kamp-Lintfort	6	Alpen-Ortskern	5	50	16	-34	30	21	-9	20	0	-20
RV	Issum	4	Alpen-Ortskern	5	20	17	-3	15	5	-10	13	0	-13
NOV	Veen	3	Xanten	5	18	10	-8	13	0	-13	10	0	-10
NOV	Veen	3	Sonsbeck	5	18	10	-8	13	0	-13	10	0	-10
NOV	Bönninghardt	3	Sonsbeck	5	18	9	-9	13	0	-13	10	0	-10
NOV	Menzelen-Ost	3	Wesel	6	20	13	-7	15	8	-7	13	0	-13
					Durchschnitt	-9,3		Durchschnitt	-8,9		Durchschnitt	-10,0	

** Abgedeckt durch SPNV

Für die Gemeinde Alpen ist festzustellen, dass der Ortsverkehr deutliche Defizite aufweist. Zwar ist für alle Ortsteile ein Grundangebot vorhanden, es erstreckt sich jedoch mit Ausnahme von Menzelen-Ost, wo es einen Verkehr an Samstagen gibt, nicht auf das Wochenende. Der Grund hierfür liegt in der vor einigen Jahren erfolgten Reduzierung von Verkehrsangeboten im Regional- und Ortsverkehr und dem Ersatz durch den Bürgerbus, der systembedingt keine Fahrten an den Wochenenden anbietet. Im Wesentlichen ist dies für den Ortsverkehr in Alpen auch ausreichend. Ein unter wirtschaftlicher Betrachtung trotzdem zu geringes Angebot weist der Ortsteil Menzelen-West auf. Hier sollte durch eine geeignete Maßnahme Abhilfe geschaffen werden.

Im regionalen Verkehr ist das Verkehrsangebot auf vielen Relationen ausreichend, insbesondere unter Berücksichtigung der vorhandenen SPNV-Verbindung von und nach Rheinberg und Xanten. Die Fahrtenanzahl zwischen Alpen und den Städten Wesel und Kamp-Lintfort ent-

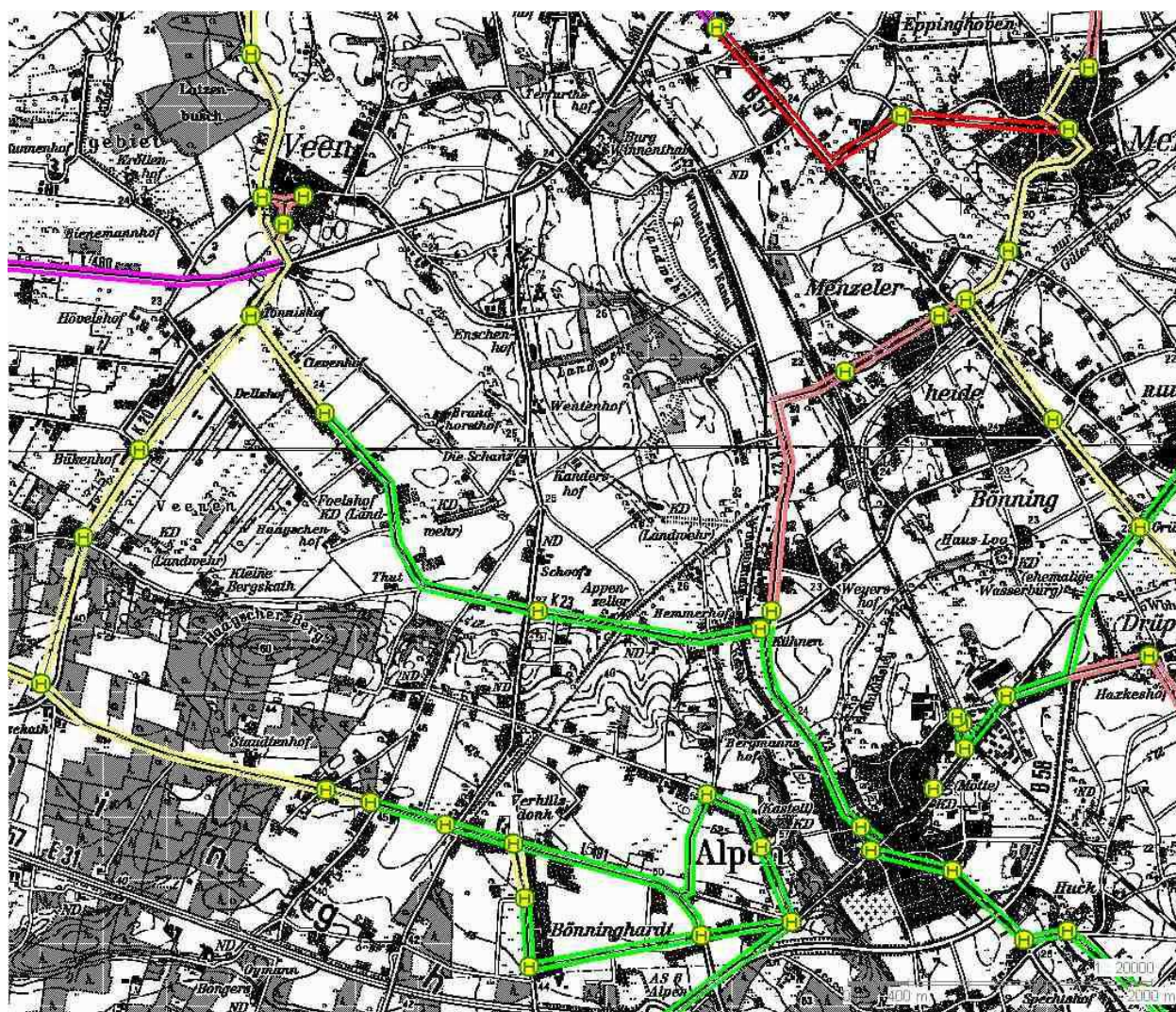
spricht zwar nicht dem Anforderungsprofil, weist jedoch insgesamt ein vernünftiges Grundangebot auf, welches nicht durch Maßnahmen ergänzt werden muss. Das Fahrtenangebot zwischen Alpen und Sonsbeck wurde im Rahmen des ersten Nahverkehrsplans auf Wunsch beider Gemeinden reduziert und bleibt daher unverändert. Das Verkehrsangebot in die Gemeinde Issum im Kreis Kleve ist als sehr gut zu bezeichnen. Die Einführung eines stärkeren Verkehrsangebotes am Wochenende - insbesondere an Sonntagen - ist aufgrund der zu erwartenden geringen Fahrgastnachfrage wirtschaftlich nicht sinnvoll. Die regionalen Verkehrsangebote nach Xanten und insbesondere Rheinberg im Busverkehr dienen der kleinräumigen Erschließung und dem Schülerverkehr und sind daher nicht als Parallelverkehre zum Schienenverkehr zu werten.

Insgesamt sind daher im Verkehrsangebot der Gemeinde Alpen in Bezug auf die Fahrtenhäufigkeit kaum herausragenden Defizite erkennbar, die durch eine Maßnahme korrigiert werden müssten. Die einzige Ausnahme im Ortsverkehr ist die deutlich zu geringe Bedienung von Menzelen-West mit nur fünf Fahrten an Schultagen.

Eine weitere Maßnahme stellt die Neuordnung der Linien SB 7, 37 und 67 dar. Diese ist notwendig, um insbesondere die Gleichmäßigkeit der Vertaktung auf der Relation Geldern – Alpen – Wesel zu verbessern. Zudem kann mit der Neuordnung auch die Anbindung von Menzelen-Ost verbessert werden. Diese wird zwar im Bestand ausreichend häufig angefahren, weist aber eine vergleichsweise hohe Nachfrage auf. Hier bestand bis zum Fahrplanwechsel 2009/2010 ein umfangreicheres Verkehrsangebot, welches im Zuge der Einführung des SB 7 zur Kompensation reduziert werden musste.

6.3.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

Alle Haltestellen rings um das Gemeindezentrum von Alpen sind zügig mit dem ÖPNV erreichbar. Dies gilt auch für die Streusiedlungsbereiche nördlich des Zentrums und weite Teile von Bönninghardt. Innerhalb einer Viertelstunde können auch die meisten Haltestellen in Menzelen und in Veen erreicht werden, so dass insgesamt bezüglich der Reisezeiten in Alpen keine Mängel festzustellen sind.



Lediglich der Bereich Drüpt und einzelne Haltestellen in Veen und Menzeler Heide weisen Fahrzeiten von etwa 20 Minuten auf, was jedoch immer noch im zumutbaren Bereich liegt.

Aus der Analyse der Reisegeschwindigkeiten heraus sind daher keine Maßnahmen erforderlich.

6.3.4 Erschließungswirkung und Fahrtenhäufigkeit

Die Erschließungswirkung der Haltestellen in der Gemeinde Alpen ist grundsätzlich als gut zu bezeichnen. Im Ortszentrum und den in der Nähe gelegenen kleineren Streusiedlungsbereichen sind alle wichtigen Wohnbereiche abgedeckt, lediglich im Norden und im Süden der Kerngemeinde befinden sich kleinere Lücken, die lediglich einen Fußweg von rund 150 Metern zusätzlich zum üblichen Einzugsbereich von 300 Metern Luftlinie erfordern.



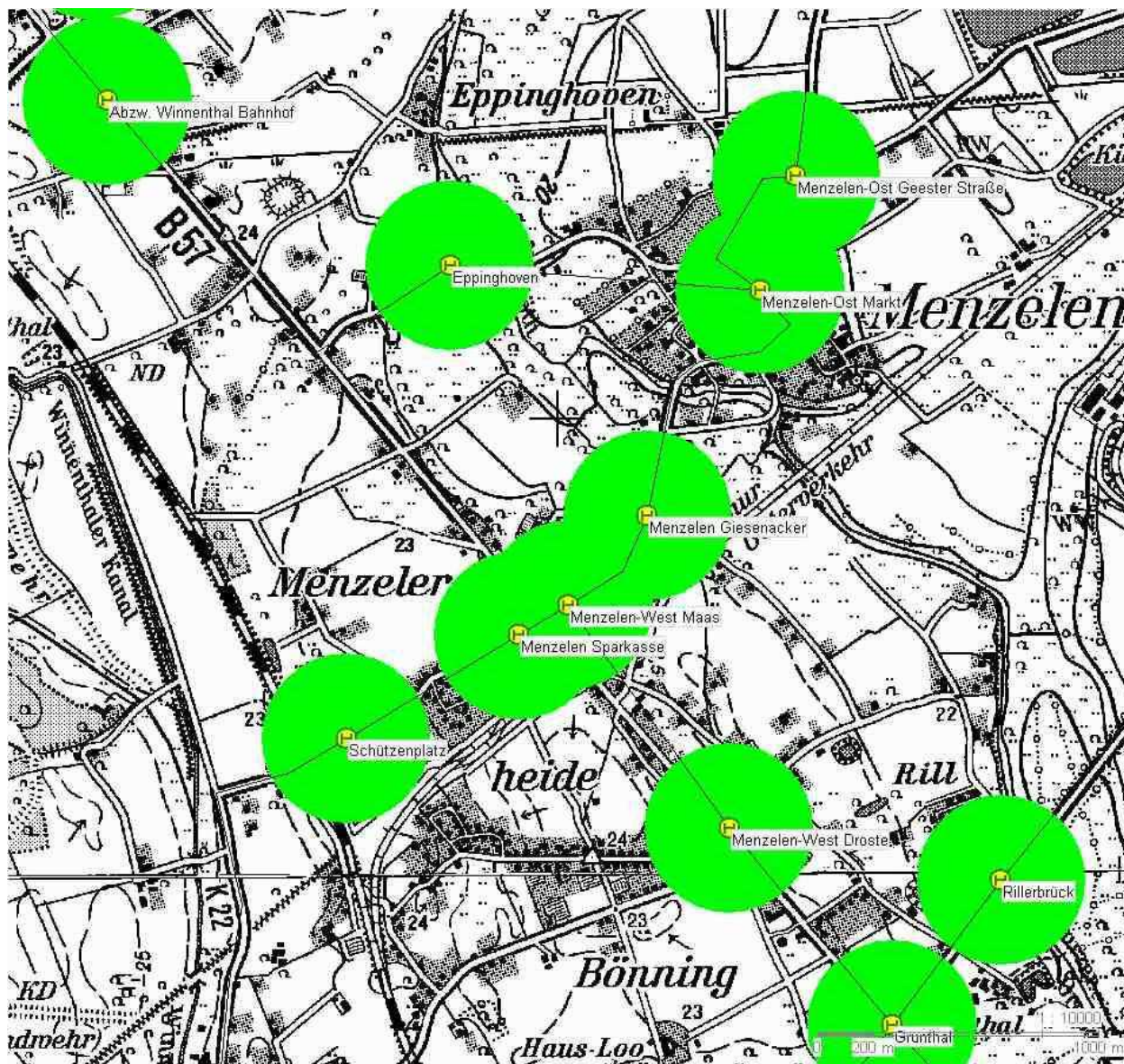
Lässt man diejenigen Haltestellen außer Acht, die nur im Schülerverkehr bedient werden, so sind der Streusiedlungsbereich nördlich von Alpen und der Ortsteil Drüpt ohne eine entsprechende Erschließung. Zusätzlich wird die Erschließungslücke im Norden des Kerngebietes geringfügig größer. In Anbetracht der hier gegebenen Einwohnerzahlen ist auch dies jedoch kein Mangel, der eine Maßnahme erfordern würde. Legt man den 60-Minutentakt als Maßstab für eine qualifizierte ÖPNV-Bedienung an, so ist festzustellen, dass der Kernbereich von Alpen sowie die Achse in Richtung Millingen und der Bereich Haus Grünthal auch in dieser Qualität

noch erschlossen sind. Selbst ein Angebot im 30-Minutentakt ist an vier Haltestellen im Ortskern sowie an der Haltestelle Grünthal vorhanden.

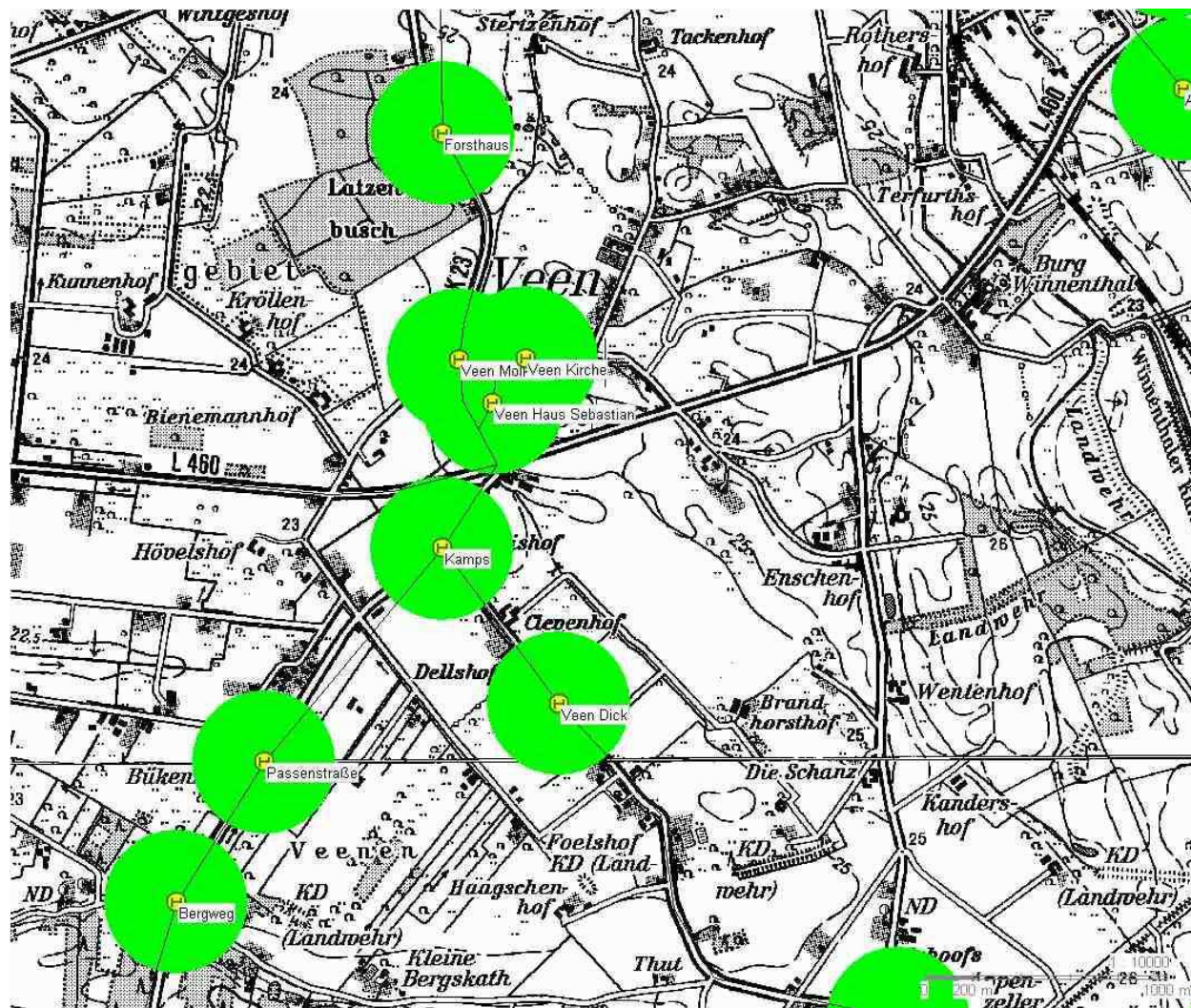
Auch die Betrachtung des Ortsteils Bönninghardt ergibt ein positives Bild. Alle etwas dichter besiedelten Bereiche entlang der Landesstraße 491 sind in sehr guter Qualität mit einem 60-Minutentakt an den ÖPNV angeschlossen. Lediglich die entlang der kleineren Straßen befindliche Bebauung nördlich und südlich der Hauptstraße weist keine grundlegende Erschließung auf. Insgesamt erfordert die Situation in Bönninghardt bezüglich der Erschließungswirkung aber keine Maßnahmen.



Die Betrachtung der Ortsteile Menzelen Ost und Menzelen West zeigt, dass in diesem Bereich, wie auch in der Ortschaft Rill, kleinere Erschließungslücken vorhanden sind. Die Erschließungslücken sind aber nicht so groß, als dass zusätzliche Haltestellen oder gar zusätzliche Linienführungen für notwendig erachtet werden müssten. Auch die Betrachtung der Haltestellen, die in höherer Qualität bedient werden, zeigt auf, dass diesbezüglich die Ortsteile Rill und Menzelen-Ost in sehr guter Qualität erschlossen sind, während der Bereich Menzelen-West / Menzelen-Heide ein geringeres Verkehrsangebot aufweist. Da hier jedoch, belegt durch Fahrgastzählungen, die Nachfrage gering ist, wird eine Maßnahme nicht für erforderlich gehalten.



Der isoliert vom Ortszentrum liegende aber sehr kompakte Ortsteil Veen weist - ebenso wie die ihn umgebenden Streusiedlungsbereiche - eine sehr gute Erschließung mit ÖPNV-Haltestellen auf. Für die umgebenden Bereiche ist die relativ geringe Anzahl an Fahrten je Haltestelle als ausreichend zu bezeichnen, da hier kaum über den Schülerverkehr hinaus Bedarf besteht. Für den Ortsteil Veen selbst ist der Bedarf deutlich stärker ausgeprägt. Das Verkehrsangebot ist hier unterhalb eines 60-Minutentaktes angesiedelt und damit nicht wirklich zufriedenstellend. Eine Ergänzung des Verkehrsangebotes liegt im Ermessen der Gemeinde Alpen. Die grundsätzlich ausreichende Verkehrsbedienug ist auch für den Ortsteil Veen gegeben.



6.3.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Neustrukturierung des Angebotes des SB 7, der Linie 37 und der Linie 67, dadurch mehr durchgehende Fahrten auf der Strecke Geldern – Alpen – Wesel und bessere Vertaktung
- Schaffung eines der Daseinsvorsorge angemessenen Angebots von ca. drei bis fünf Fahrtenpaaren an Sonntagen auf der Linie 38 (Alpen – Rheinberg)

Ortsverkehr

- Neustrukturierung des Angebotes des SB 7, der Linie 37 und der Linie 67, dadurch mehr Fahrten auf der Strecke Geldern – Alpen – Wesel über Menzelen-Ost
- Ergänzung des Verkehrsangebotes im Ortsteil Veen durch den Bürgerbus oder durch ein TaxiBus-Angebot auf der Linie 41
- Ergänzung des Verkehrsangebotes im Ortsteil Menzelen-West durch Aufwertung der Linie 65 um zwei Fahrtenpaare

6.3.6 Zielnetz Alpen

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Alpen aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
SB 7	Heutiges Verkehrsangebot, Neustrukturierung Linien SB 7, 37, 67
9	Heutiges Verkehrsangebot
37	Heutiges Verkehrsangebot, Neustrukturierung Linien SB 7, 37, 67
38	Heutiges Verkehrsangebot mit Ergänzung an Sonntagen
39	Heutiges Verkehrsangebot
41	Heutiges Verkehrsangebot, ggf. ergänzende Fahrten zur Verbesserung des Verkehrsangebotes von Veen
65	Heutiges Verkehrsangebot, zwei ergänzende Fahrtenpaare zur Verbesserung des Verkehrsangebotes von Menzelen-West
67	Heutiges Verkehrsangebot, Neustrukturierung Linien SB 7, 37, 67
bAl	Heutiges Verkehrsangebot, ggf. ergänzende Fahrten im Ortsteil Veen

6.4 Stadt Dinslaken

6.4.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Stadt Dinslaken teilt sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. Eine Höherstufung einzelner Ortsteile musste in Dinslaken nicht erfolgen. Nur die Innenstadt wurde aufgrund ihrer zentralen Funktion hochgestuft.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	Kategorie	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Dinslaken	Innenstadt	8.504	6	Neutor	von 5 auf 6	Zentrale Funktion Innenstadt
	Averbruch, Gewerbegebiet Thyssenstraße	6.172	5	Weststraße		
	Hagenviertel	5.031	5	Helenenstraße		
	Eppinghoven	4.154	4	Freesmann		
	Lohberg	5.986	5	Bergmannstraße		
	Blumenviertel, Gewerbegebiet Mitte	7.141	5	Inkamp		
	Feldmark, Bruch	12.850	6	Baßfeldshof		
	Oberlohberg	4.841	4	Oberlohberg Kath.Kirche		
	Hiesfeld, Gewerbegebiet Süd, Barmingholten	16.446	6	Hiesfeld Kirche		
	Grafschaft	586	2	Waldfriedhof		

Für die Stadt Dinslaken wurden folgende verkehrlich bedeutende Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

	Von				Nach			
Kategorie	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Dinslaken	Grafschaft	2	Waldfriedhof	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Ortsverkehr	Dinslaken	Averbruch, G Thyss.	5	Weststraße	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Ortsverkehr	Dinslaken	Hagenviertel	5	Helenenstraße	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Ortsverkehr	Dinslaken	Eppinghoven	4	Freesmann	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Ortsverkehr	Dinslaken	Lohberg	5	Bergmannstraße	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Ortsverkehr	Dinslaken	Blumenviertel, G Mitte	5	Inkamp	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Ortsverkehr	Dinslaken	Feldmark, Bruch	6	Baßfeldshof	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Ortsverkehr	Dinslaken	Oberlohberg	4	Oberlohberg Kath.Kirche	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Ortsverkehr	Dinslaken	Hiesfeld, G Süd, Barmingh.	6	Hiesfeld Kirche	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Regionalverkehr	Voerde	Innenstadt	6	Rathausplatz	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Regionalverkehr	Wesel	Innenstadt	6	Mathenakreuz	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Regionalverkehr	Hünxe	Ortskern	6	Busbahnhof	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Regionalverkehr	Oberhausen	Innenstadt	6	Hauptbahnhof	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Regionalverkehr	Duisburg	Innenstadt	6	Hauptbahnhof	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Nachbarortsverkehr	Duisburg	Walsum	5	Franz-Lenze-Platz	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Nachbarortsverkehr *	Hünxe	Bruckhausen	4	Bruckhausen Baßfeld	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor
Nachbarortsverkehr **	Voerde	Möllen	4	Möllen Schule	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor

* wird im Kapitel Hünxe betrachtet

** wird im Kapitel Voerde betrachtet

6.4.2 Fahrtenangebot

Insgesamt weist die Stadt Dinslaken in Bezug auf die Analyse der Fahrtenhäufigkeit ein sehr gutes Ergebnis auf.

Kat.	Relation			Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag			
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Kat.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.
OV	Grafschaft, Waldfriedhof	2	Innenstadt	6	18	21	3	13	6	-7	10	5	-5
OV	Averbruch	5	Innenstadt	6	50	23	-27	30	14	-16	20	7	-13
OV	Hagenviertel	5	Innenstadt	6	50	35	-15	30	22	-8	20	6	-14
OV	Eppinghoven	4	Innenstadt	6	23	16	-7	18	8	-10	15	0	-15
OV	Lohberg	5	Innenstadt	6	50	44	-6	30	30	0	20	15	-5
OV	Blumenviertel, G Mitte	5	Innenstadt	6	50	49	-1	30	22	-8	20	5	-15
OV	Feldmark, Bruch	6	Innenstadt	6	60	45	-15	40	33	-7	30	22	-8
OV	Oberlohberg	4	Innenstadt	6	23	40	17	18	8	-10	15	8	-7
OV	Hiesfeld, G Süd, Barmingh.	6	Innenstadt	6	60	65	5	40	34	-6	30	22	-8
RV	Voerde **	6	Innenstadt	6	0	41	41	0	22	22	0	8	8
RV	Wesel **	6	Innenstadt	6	0	19	19	0	12	12	0	0	0
RV	Oberhausen **	6	Innenstadt	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RV	Duisburg ****	6	Innenstadt	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NOV	Walsum	5	Innenstadt	6	50	5	-45	30	5	-25	20	0	-20
NOV	Bruckhausen	4	Innenstadt	6	23	21	-2	18	8	-10	15	4	-11
NOV	Möllen	4	Innenstadt	6	23	33	10	18	21	3	15	8	-7
					Durchschnitt	-1,4		Durchschnitt	-4,4		Durchschnitt	-7,5	

** Abgedeckt durch SPNV
 **** Abgedeckt durch SPNV und Straßenbahn

Der gesamte regionale Verkehr wird durch den Schienenpersonenverkehr auf insgesamt drei Linien in sehr hoher Qualität abgedeckt. Nach Voerde und Wesel gibt es zusätzlich ergänzende Busangebote, die der kleinräumigen Erschließung dienen und keinen Parallelverkehr darstellen.

Im Ortsverkehr ist ein Netz mit dichter Taktfolge zu erkennen, welches die meisten Ortsteile an Normalwerktagen sehr gut und an Wochenendtagen ausreichend abdeckt. Die Ausnahmen hiervon sind die Bedienung des Hagenviertels, des Ortsteils Feldmark/Bruch und des Ortsteils Averbruch. Für den Ortsteil Feldmark/Bruch ist festzuhalten, dass in der Nähe der ausgewählten Referenzhaltestelle eine weitere Linie mit zusätzlichen Fahrten zur Verfügung steht und damit kein relevanter Mangel vorliegt, der durch eine Maßnahme gedeckt werden müsste.

Für den Bereich westlich der Bahntrasse, welcher zum Bezirk Hagenviertel gehört, ist festzuhalten, dass eine direkte Führung in diesen Bereich hinein mit Standardlinienbussen nicht möglich ist (die Durchfahrtshöhe der Bahnunterführung reicht nicht aus) und nur der Randbereich von einer Linie im Einrichtungsverkehr bedient wird.

Der Ortsteil Averbruch wird zwar nicht in der Qualität des Anforderungsprofils, aber dennoch mit einem guten Fahrtenangebot (23 Fahrten an Werktagen, Bedienung auch am Wochenende) bedient, so dass auch hier keine Maßnahme erforderlich ist. Zudem verfügt der Bereich über eine hohe durchschnittliche Kfz-Besitzquote.

Im Nachbarortsverkehr wird der Ortsteil Möllen in hoher und der Ortsteil Bruckhausen in ausreichender Qualität bedient, während der Verkehr nach Duisburg-Walsum mit fünf Fahrtenpaaren an den Tagen Montag bis Samstag deutlich zu gering ausgeprägt ist.

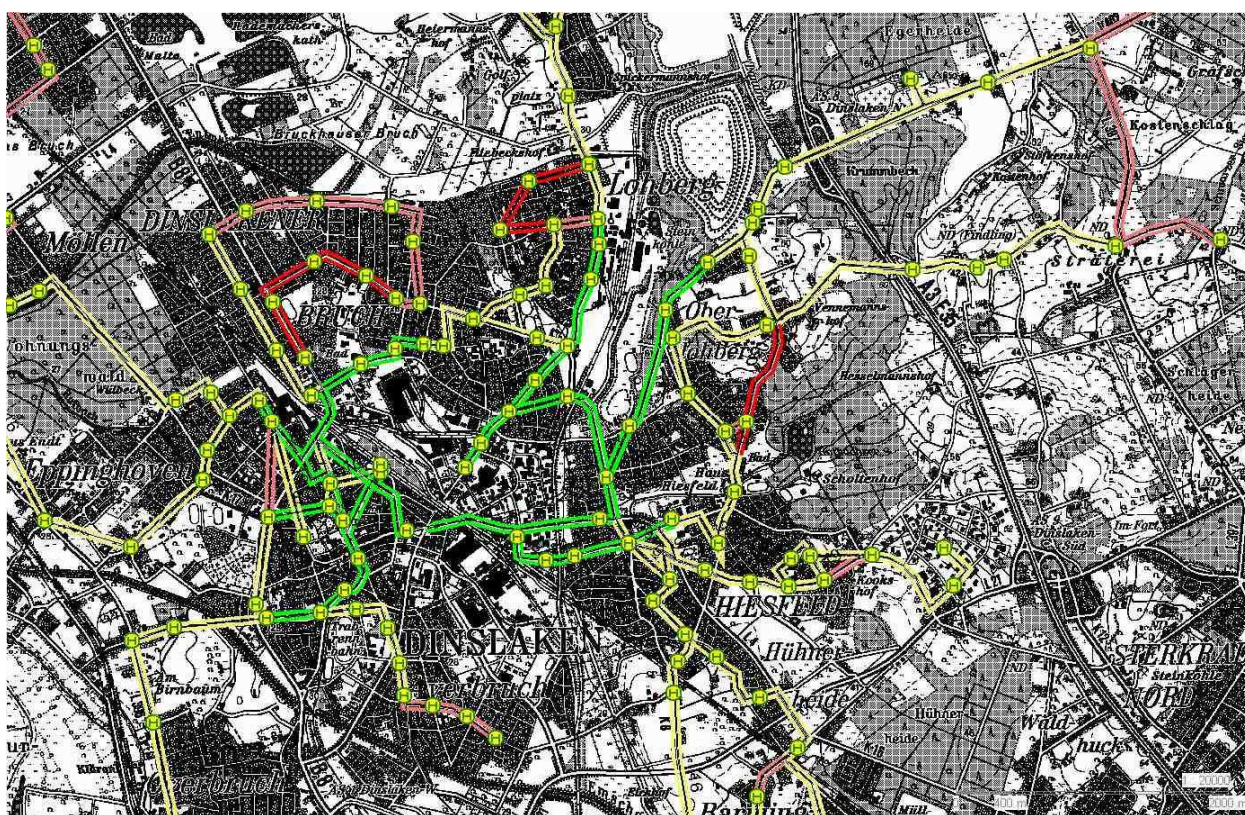
Als einzige Straßenbahnlinie im Kreis Wesel führt die Linie 903 der DVG von Duisburg kommend nach Dinslaken und durchfährt den zentralen Innenstadtbereich und die Fußgängerzone mit günstig gelegenen Haltestellen. Die Linie endet unmittelbar vor dem Bahnhof Dinslaken. Sie bietet ein gutes Verkehrsangebot und optimale Verknüpfungen und ist Rückgrat der Bedienung der Achse Dinslaken – Duisburg-Walsum – Duisburg. Maßnahmen sind auf dieser Linie aus Sicht des Verkehrsbedürfnisses im Raum nicht erforderlich.

Die Linie 915 der NIAG, die als Maßnahme der Umsetzung des Nahverkehrsplanes von 2002 eingerichtet wurde, dient der Befriedigung anderer Verkehrsströme als die Linie 903, da sie in erster Linie Bewohner aus Duisburg-Walsum-West zum Zentrum von Dinslaken bringt. Aus diesem Grunde wird auch für den Duisburger Ortsteil Walsum nicht der zentrale Bereich im Umfeld der Haltestelle Walsum Rathaus angesetzt, sondern der Bereich Franz-Lenze-Platz (Nahversorgungszentrum). In diesem Bereich wohnen viele potenzielle Fahrgäste, die über nahezu alle Fahrtzwecke hinweg das Ziel Dinslaken aufsuchen. Fahrgäste aus diesem Bereich können nur mit einem längeren Fußweg zur Straßenbahnlinie gelangen oder müssen einen Buszubringer benutzen, sodass ein Umstieg erforderlich wäre, der aufgrund der relativ kurzen Entfernung keine gute Alternative darstellt. Insofern verfügt die Linie 915 über ein Verkehrsangebot, welches nicht in Konkurrenz zur Linie 903 steht und daher fortgesetzt werden sollte. Die Hauptverkehrsbeziehung zwischen Dinslaken und Walsum wird weiterhin über die Linie 903 abgedeckt, deren hohe Qualität hierfür auch unbedingt beibehalten werden sollte.

Da bislang Erfahrungen über die Art der Verkehrsströme und die Größe der Nachfrage nicht vorliegen, wird angeregt, dies innerhalb der Laufzeit dieses Nahverkehrsplan zu untersuchen. Sollte die Linie 915 sich bezüglich der Fahrgastzahlen bewährt haben, so ist hier eine Verdichtung des Verkehrs angezeigt. Die Einführung der Linie 915 entsprach auch politischen Wünschen der Stadt Dinslaken und geht, ihr Verkehrsbedürfnis betreffend, auf Verflechtungen zurück, die sich aus der früheren Situation im Altkreis Dinslaken ergeben. Aufgrund dieser Konstellation ist auch heute noch die Bindung vieler Walsumer an Dinslaken bedeutend. Diesem Verkehrsbedürfnis wird mit der Linie 915 umsteigefrei Rechnung getragen.

6.4.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

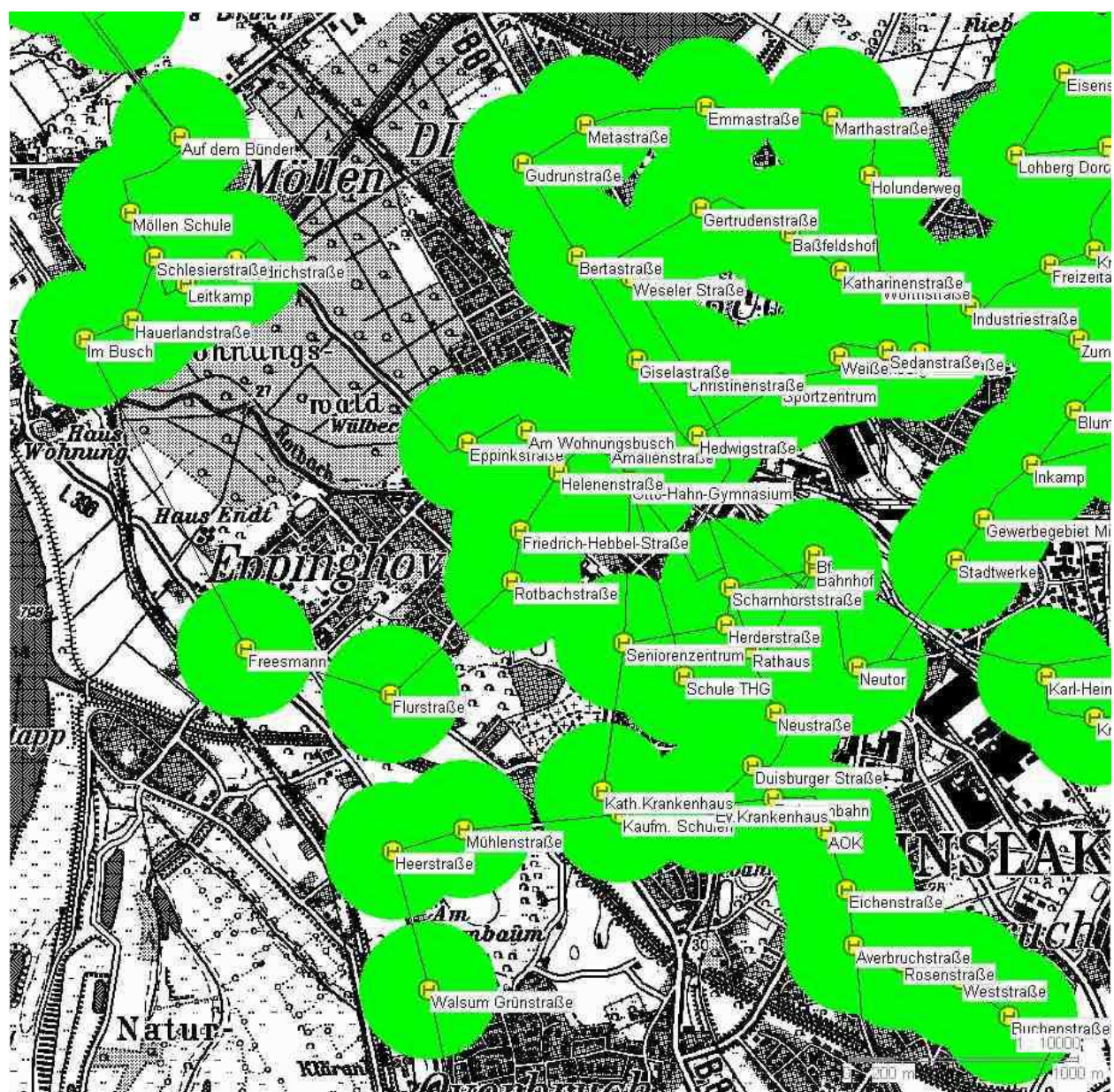
Im Zentrum von Dinslaken sind die meisten Haltestellen innerhalb von acht Minuten erreichbar. Dies gilt auch für weite Bereiche nördlich der Bahnlinie und sogar für einzelne Haltestellen in Oberlohberg, Hiesfeld und Lohberg. Weite Teile des übrigen Gemeindegebietes sind im Bereich von einer Viertelstunde Reisezeit erreichbar. Dies gilt selbst für die weiter entfernt liegenden Bereiche Grafschaft, Sträterei und den Waldfriedhof sowie die gesamten Ortsteile Hiesfeld und Eppinghoven. Etwas längere Reisezeiten werden nur auf dem Weg zum Averbruch sowie auf den größeren Schleifenfahrten im Norden von Dinslaken (Linien 17 und 19) erzielt. Grundsätzlich liegen hier die Reisezeiten immer noch im zumutbaren Bereich. Gemessen an der Entfernung und Besiedlungsdichte ist die Fahrgeschwindigkeit des ÖPNV hier geringer als im ländlichen Raum.

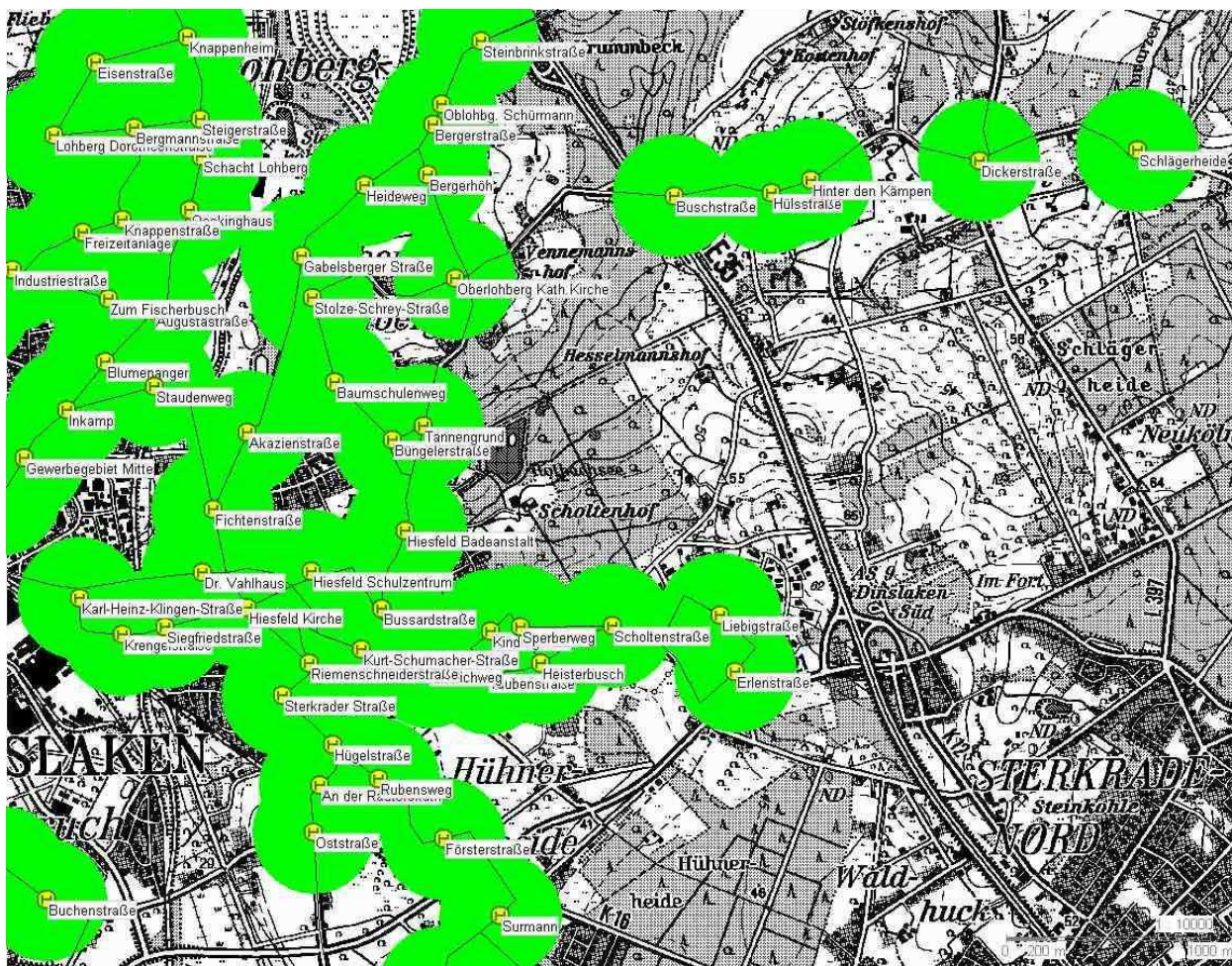


Die sehr langen Schleifen auf den Linien 19 und insbesondere 17 sind in vieler Hinsicht keine gute verkehrliche Lösung wie auch diese Betrachtung zeigt. Daher liegt ein Ansatz zur Verbesserung des ÖPNV in Dinslaken in der Auflösung oder zumindest Verkleinerung dieser Schleifenfahrten.

6.4.4 Erschließungswirkung und Fahrtenhäufigkeit

Die Erschließungswirkung der Haltestellen des ÖPNV in Dinslaken zeigt grundsätzlich ein geschlossenes Bild mit relativ wenigen Lücken. Neben einigen Bereichen mit geringer Besiedlungsdichte und zwei Gewerbegebieten in der Mitte der Stadt, sind als bedeutende Erschließungslücken lediglich zwei Bereiche zu nennen. Dies ist zum einen der westlich der Bahnstrecke gelegene Teil des Hagenviertels und zum anderen der zentrale Bereich des Ortsteils Eppinghoven. Im ersteren Fall verhindert eine Straßenunterführung eine bessere Erschließungswirkung, so dass dieser Mangel nur durch den Einsatz von kleineren Fahrzeugen zu beheben ist. Für Eppinghoven sollte die Verlegung der Linie 16 oder 918 auf die Eppinkstraße geprüft werden. Alternativ können die Lücken über ein geeignetes Ortsbuskonzept mit Einsatz von Mi-dibussen geschlossen werden.





Das - von den genannten Lücken abgesehen - gute Bild bei der Erschließung Dinslakens bleibt positiv, wenn man die Fahrtenhäufigkeit an den einzelnen Stellen berücksichtigt. An nahezu allen Haltestellen im Stadtgebiet finden täglich mindestens fünf Fahrten statt. Eine Bedienung im 60-Minutentakt ist ebenfalls in nahezu allen Ortsteilen flächendeckend gegeben. Lediglich im Norden des zentralen Bereiches und in Oberlohberg kommen in diesem Falle kleinere Erschließungslücken hinzu. Der Streusiedlungsbereich Sträterei/Grafschaft ist in dieser Qualität nicht mehr bedient. Ebenso der äußerste Osten von Hiesfeld. In beiden Fällen ist dies jedoch aufgrund der Siedlungsdichte zu vernachlässigen. Auch eine qualifizierte Bedienung im 30-Minutentakt ist in vielen Ortsteilen Dinslakens an den Tagen Montag bis Freitag gegeben. Ausnahme sind hier die Ortsteile Eppinghoven, Feldmark und Bruch im Westen, Averbruch, Barmingholten und Oberlohberg. Diese geringfügigen Mängel wären im Rahmen eines Ortsbuskonzeptes zu beheben. An Sonntagen nimmt das Angebot in vielen Ortsteilen spürbar ab. Als größter Mangel ist hier das geringe Angebot im Osten von Hiesfeld zu nennen, wo die Nachfrage sehr hoch ist. Die grundsätzliche Versorgung dieser Ortsteile nach Maßstäben des Nahverkehrsplans ist aber gegeben.

6.4.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Ausweitung des Verkehrsangebotes der Linie 915 zum 60-Minutentakt in der Normalverkehrszeit, sofern die Nachfrage auf der Linie angemessen ist
- Ergänzung einer Fahrt von Wesel nach Dinslaken an Samstagen auf der Linie SB 3 (aus Analyse Hünxe)
- Ausweitung des Fahrtenangebotes auf der Linie 71 um ein Fahrtenpaar an Normalwerktagen (aus Analyse Schermbeck)

Ortsverkehr

- Einführung einer Midi- oder Kleinbuslinie im Bereich westlich der Bahntrasse im 60-Minutentakt bei gleichzeitiger Modifizierung der Linie 17
- Modifizierung der Schleifenführung der Linie 17 im Ortsteil Feldmark / Bruch
- Einführung einer Midi- oder Kleinbuslinie in Eppinghoven im 60-Minutentakt oder alternativ Verlegung des Linienvverlaufs der Linie 16 oder 918; Führung jeweils über die Eppinkstraße
- Änderung der Linienführung der Linie 918 (oder alternativ 25) in Hiesfeld zur Verbesserung der Erschließungswirkung im südlichen Bereich
- Ausweitung des Verkehrsangebotes der Linie 25 an allen Verkehrstagen auf dem Abschnitt Zentrum – Hiesfeld
- *Alternativ zu den o.a. Maßnahmen: Umstrukturierung des gesamten Ortsverkehrs unter Einbeziehung auch regionaler Linien zu einem Stadtbusnetz*

6.4.6 Zielnetz Dinslaken

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Dinslaken aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
SB 3	Heutiges Verkehrsangebot, mit Ergänzung am Wochenende
17	Heutiges Verkehrsangebot, modifizierte Linienführung auf dem westlichen Ast (Schleife)
19	Heutiges Verkehrsangebot
25	Heutiges Verkehrsangebot, Ausweitung auf dem Abschnitt Zentrum - Hiesfeld
26	Heutiges Verkehrsangebot
71	Heutiges Verkehrsangebot mit geringfügiger Ergänzung um ein FP
75	Heutiges Verkehrsangebot
98	Heutiges Verkehrsangebot
903	Heutiges Verkehrsangebot
915	Heutiges Verkehrsangebot, Ausweitung zum 60-Minutentakt
918	Heutiges Verkehrsangebot, modifizierte Linienführung in Hiesfeld, modifizierte Linienführung in Eppinghoven
OL 1	Neue Linie mit Klein- oder Midifahrzeugen, Zentrum – Bf - Hagenviertel
OL 2	Neue Linie mit Klein- oder Midifahrzeugen, Zentrum – Bf - Eppinghoven

6.5 Stadt Hamminkeln

6.5.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Stadt Hamminkeln teilt sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. Eine Höherstufung einzelner Ortsteile musste in Hamminkeln nicht erfolgen.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	Kategorie	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Hamminkeln	Brünen, Marienthal	4.110	4	Marienthal Kirche		
	Dingden	6.923	5	Dingden Schule		
	Hamminkeln	6.709	5	Markt		
	Loikum	825	2	Loikum Kirche		
	Mehrhoog	6.533	5	Mehrhoog Bahnhof		
	Ringenberg	1.836	3	Ringenberg Ort		
	Wertherbruch	1.060	3	Wertherbruch Kirche		

Für die Stadt Hamminkeln wurden folgende verkehrlich bedeutenden Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

	Von				Nach			
Kategorie	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Hamminkeln	Brünen, Marienthal	4	Marienthal Kirche	Hamminkeln	Innenstadt	5	Markt
Ortsverkehr	Hamminkeln	Dingden	5	Dingden Schule	Hamminkeln	Innenstadt	5	Markt
Ortsverkehr	Hamminkeln	Loikum	2	Loikum Kirche	Hamminkeln	Innenstadt	5	Markt
Ortsverkehr	Hamminkeln	Mehrhoog	5	Mehrhoog Bahnhof	Hamminkeln	Innenstadt	5	Markt
Ortsverkehr	Hamminkeln	Ringenberg	3	Ringenberg Ort	Hamminkeln	Innenstadt	5	Markt
Ortsverkehr	Hamminkeln	Wertherbruch	3	Wertherbruch Kirche	Hamminkeln	Innenstadt	5	Markt
Regionalverkehr	Wesel	Innenstadt	6	Mathenakreuz	Hamminkeln	Innenstadt	5	Markt
Regionalverkehr	Rees	Innenstadt	5	Busbahnhof	Hamminkeln	Innenstadt	5	Markt
Regionalverkehr	Bocholt	Innenstadt	6	Bustreff	Hamminkeln	Innenstadt	5	Markt
Regionalverkehr	Raesfeld	Innenstadt	5	Ortskern	Hamminkeln	Innenstadt	5	Markt
Nachbarortsverkehr	Hamminkeln	Dingden	5	Dingden Schule	Bocholt	Innenstadt	6	Europaplatz

6.5.2 Fahrtenangebot

Bei der Analyse der Fahrtenhäufigkeit in der Stadt Hamminkeln muss berücksichtigt werden, dass nahezu das gesamte Stadtgebiet und nahezu alle Haltestellen zusätzlich zum Linienverkehrsangebot durch ein AnrufSammelTaxi-System (AST) erschlossen sind. Um eine sinnvolle Analyse durchzuführen, wurde der AST-Verkehr aus der folgenden Betrachtung herausgelassen, da er ein bedarfsorientiertes Verkehrsangebot darstellt, welches mit einem Aufpreis verbunden ist und trotz regelmäßigem Verkehrsangebot nicht so häufig nachgefragt wird, wie die herkömmlichen Angebote des Linienverkehrs. Es ist aber zu berücksichtigen, dass nahezu alle Ortsteile durch das AST-System eine zusätzliche Zahl an Fahrten an allen Haltestellen verfügen.

Kat.	Relation			Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag					
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.			
OV	Brünen, Marienthal	4	Innenstadt	5	18	10	-8	13	5	-8	10	0	-10		
OV	Dingden **	5	Innenstadt	5	0	25	25	0	6	6	0	3	3		
OV	Loikum	2	Innenstadt	5	15	7	-8	10	0	-10	8	0	-8		
OV	Mehrhoog	5	Innenstadt	5	23	8	-15	18	0	-18	15	1	-14		
OV	Ringenberg	3	Innenstadt	5	18	19	1	13	6	-7	10	3	-7		
OV	Wertherbruch	3	Innenstadt	5	18	6	-12	13	0	-13	10	0	-10		
RV	Wesel **	6	Innenstadt	5	0	51	51	0	25	25	0	23	23		
RV	Rees ***	5	Innenstadt	5	23	14	-9	18	10	-8	15	5	-10		
RV	Bocholt **	6	Innenstadt	5	0	33	33	0	6	6	0	3	3		
RV	Raesfeld	5	Innenstadt	5	23	7	-16	18	5	-13	15	0	-15		
NOV	Dingden **	5	Bocholt	6	0	21	21	0	6	6	0	3	3		
				Durchschnitt	5,7				Durchschnitt	-3,1				Durchschnitt	-3,8

** Abgedeckt durch SPNV
 *** Teilstrecke abgedeckt durch SPNV

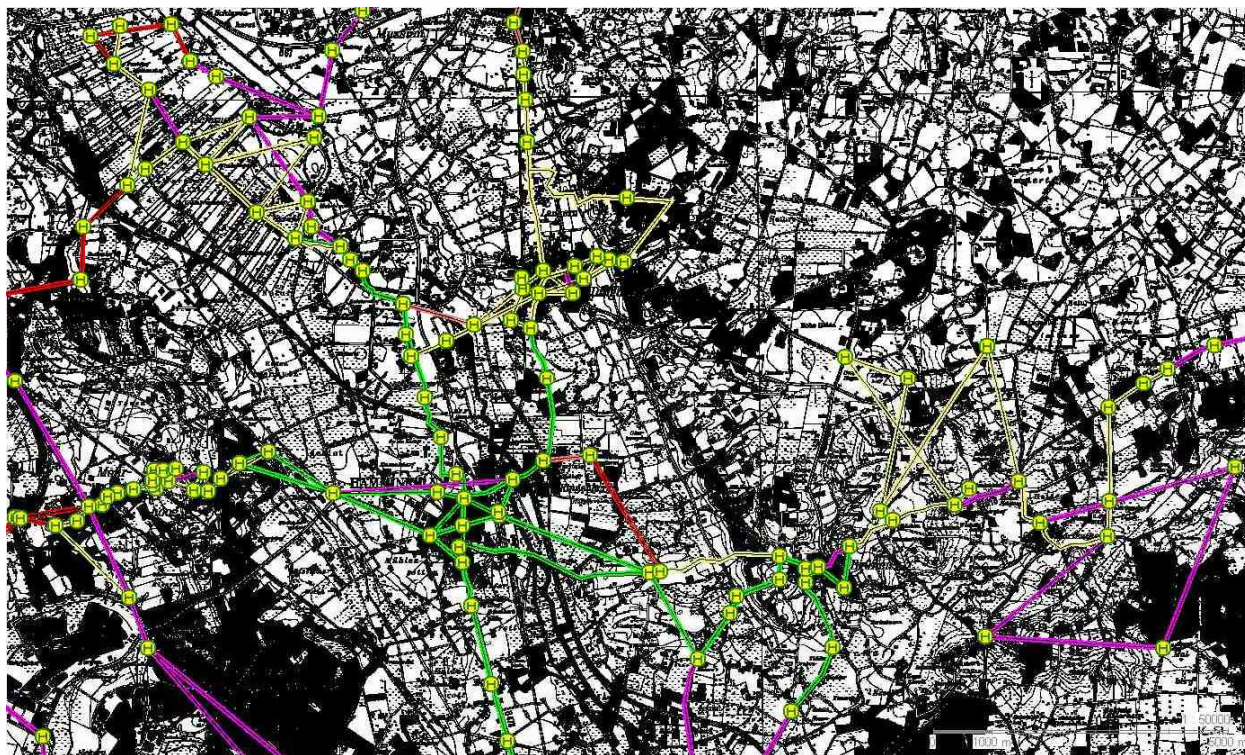
Im regionalen Verkehr in Hamminkeln können große Teile über den SPNV abgewickelt werden. Dies betrifft in erster Linie die Verbindungen nach Wesel und Bocholt. Auch die Verbindung nach Rees kann auf Teilstrecken mit dem SPNV zurückgelegt werden. Trotz des SPNV-Verkehrsangebotes verkehren auf allen Relationen auch Linienbusse, zum Teil mit sehr guter Fahrtenhäufigkeit, so dass für die wichtigen Verbindungen nach Wesel und Bocholt ein insgesamt ausgezeichnetes Angebot besteht. Auch die weniger bedeutenden Verkehrsangebote nach Rees und Raesfeld sind als ausreichend zu bezeichnen.

Der große Ortsteil Dingden ist im Ortsverkehr und ebenso im Nachbarortsverkehr mit dem wichtigen Ziel Bocholt ebenfalls über den SPNV in hoher Qualität angebunden und verfügt darüber hinaus ebenfalls über ein gutes ergänzendes Busangebot. Auch der Ortsteil Ringenberg verfügt über eine hohe Qualität in Bezug auf die Fahrtenhäufigkeit. Geringe Abweichungen vom Anforderungsprofil nach unten weisen lediglich die Ortsteile Brünen, Marienthal, Loikum und Wertherbruch auf. Diese sind jedoch gemessen an ihrer Größe und Bedeutung mit den vorhandenen Angeboten im Linienverkehr (Brünen, Marienthal) und im Bürgerbusverkehr (Loikum, Wertherbruch) hinreichend gut erschlossen. Auch am Wochenende gestaltet sich die Erschließung der wichtigen Regionalverbindungen sowie der größeren Ortsteile in ausreichender Quali-

tät. Für die kleineren Ortsteile ist nachfragebedingt ein wirtschaftliches Angebot nicht realisierbar. Für fast alle Relationen kommt insbesondere in der Schwachlastzeit das AST-Angebot hinzu. Insgesamt ist daher die Situation in Hamminkeln in Bezug auf die Häufigkeit des Fahrtenangebotes als gut zu bezeichnen und erfordert keine Maßnahmen.

6.5.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

Das großflächige Stadtgebiet von Hamminkeln bedingt schon aufgrund der Entfernungen zum Teil etwas längere Fahrzeiten. Der gesamte Ortskern liegt im Bereich einer achtminütigen Erreichbarkeit. Die dem Zentrum Hamminkelns nächst liegenden Haltestellen von Dingden, Mehrhoog und Brünen liegen ebenfalls bezüglich der Reisezeiten in diesem sehr günstigen Rahmen.

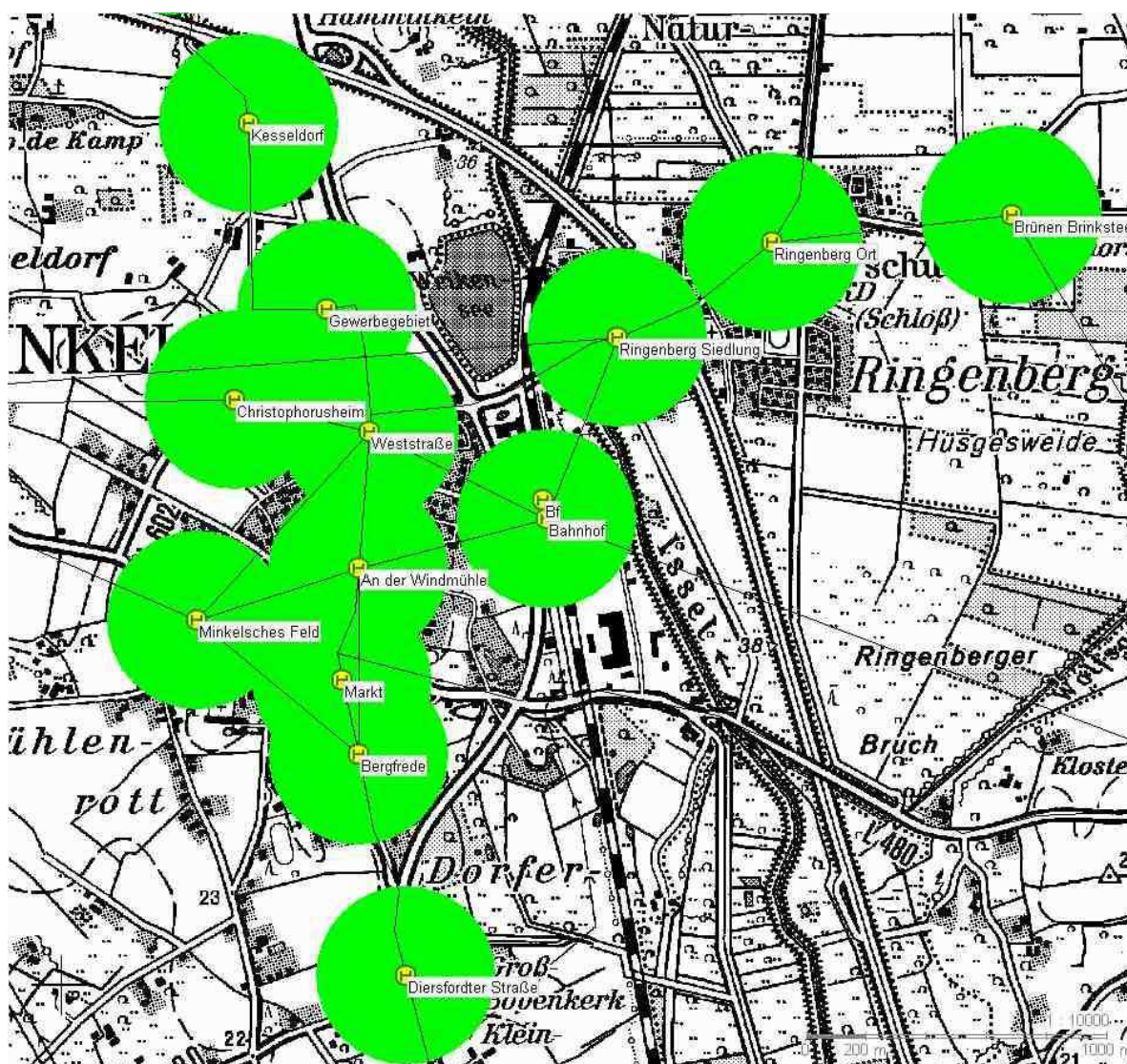


Das Zentrum von Dingden und die daran anschließenden Bereiche nördlich und nordwestlich (Loikum, Wertherbruch) weisen immer noch Reisezeiten im Bereich von einer Viertelstunde auf, ebenso wie viele Haltestellen, die östlich von Brünen gelegen sind. Lediglich einige relativ gering nachgefragte Haltestellen im äußersten Osten und im äußersten Westen von Hamminkeln sowie im Bereich Wertherbruch weisen schlechtere Reisezeiten auf. Hier besteht jedoch aufgrund der zum einen geringen Besiedlungsdichte und der zum anderen erheblichen Entfernung zum Zentrum keinerlei Handlungsbedarf.

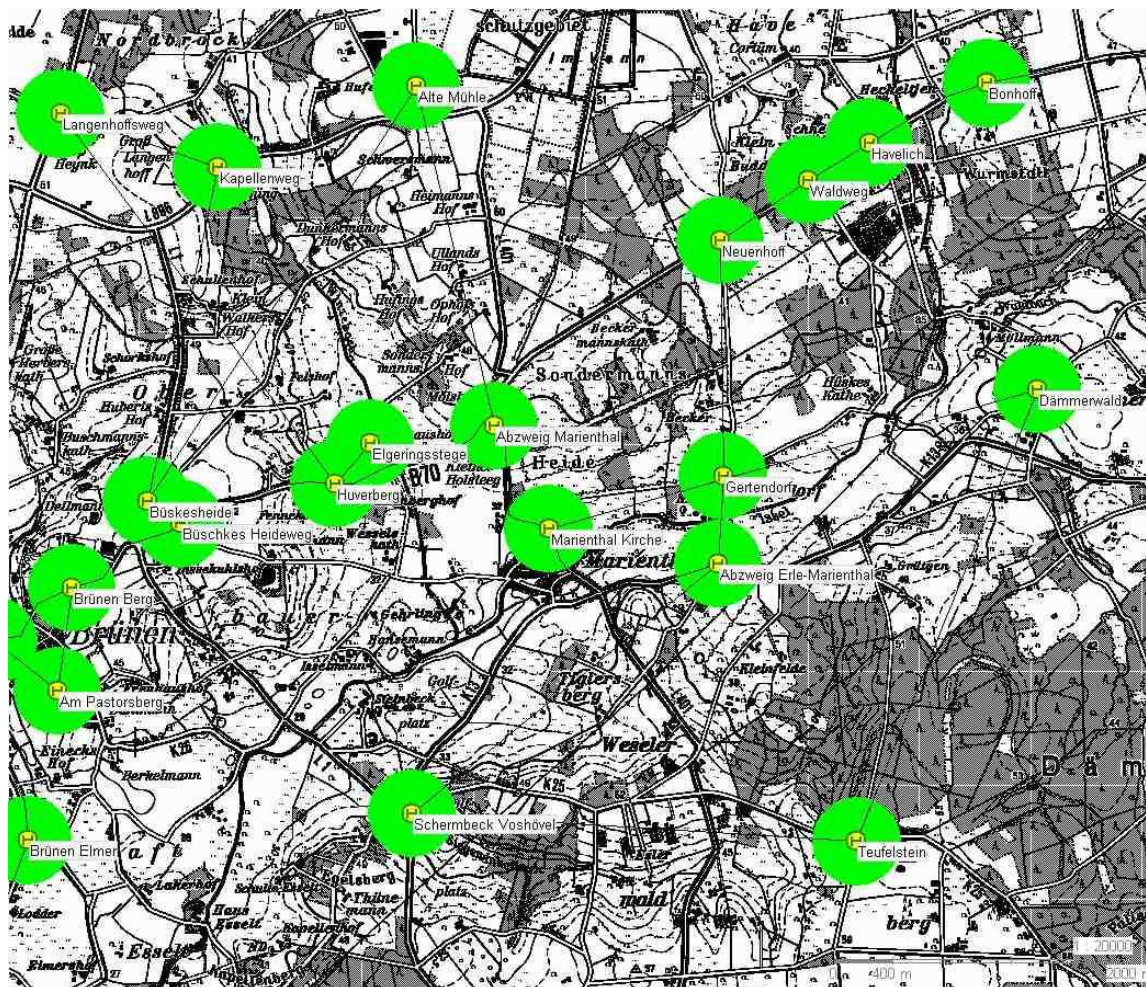
6.5.4 Erschließungswirkung und Fahrtenhäufigkeit

Die Erschließungswirkung der Haltestellen in Hamminkeln ist im Wesentlichen als gut zu bezeichnen. Im folgenden sind die Ausnahmen von dieser Feststellung benannt.

Im Bereich des Ortskerns erscheint nur eine relativ gering bedeutende Lücke im südlichen Teil des Ortes Ringenberg. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass aufgrund der Aufnahme der SPNV-Haltestellen in die Analyse eine nicht erkennbare, relativ große Lücke im östlichen Teil des Hauptortes besteht. Dort sind einige Wohnbereiche mit bedeutenden notwendigen Fußwegen zur Haltestelle gelegen. Das bislang bestehende Defizit der Nicht-Anbindung des Bahnhofs Hamminkeln an den straßengebundenen ÖPNV wurde durch eine aktuelle Maßnahme auf der Linie 64 zur Verbesserung des Verkehrsangebotes für Senioren behoben. Neben dem Bahnhof wird dort eine Reha-Einrichtung bedient.



Der Ortskern von Marienthal weist etwas längere Fußwege zur nächsten Haltestelle auf, die jedoch für den ländlichen Raum vertretbar sind.



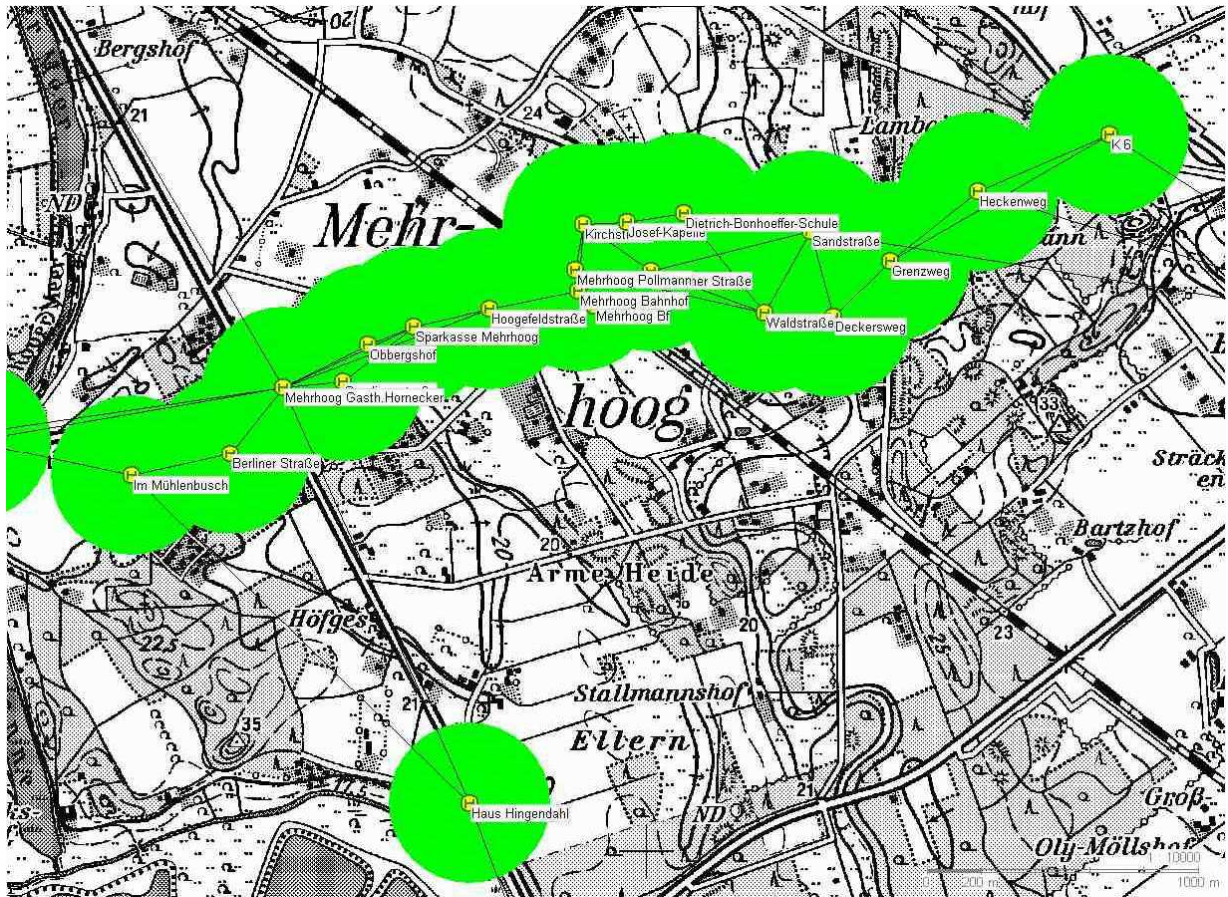
Auch im Ortsteil Wertherbruch und in Loikum gibt es Bereiche, in denen etwas längere Fußwege in Kauf genommen werden müssen. Die Nachfrage wird jedoch als zu gering eingestuft, um hier zusätzliche Haltestellen einzurichten.



Der Ortsteil Dingden weist insgesamt eine gute Abdeckung durch die Haltestelleneinzugsbereiche auf. Die kleineren Mängel erfordern keine Maßnahmen zur Verbesserung der Situation. Einzige Ausnahme ist die Bedienung des östlichen Bereiches des Hauptortes, wo neben Wohngebieten und dem Bahnhof auch weitere Zielgebiete des Verkehrs angesiedelt sind.



Die Erschließungswirkung im Ortsteil Mehrhoog ist durchgehend als gut zu bezeichnen.



6.5.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Keine Maßnahmen erforderlich

Ortsverkehr

- Beseitigung oder Verringerung der Erschließungslücke im Osten des Stadtgebietes mit Quellen des Verkehrs (Wohngebiete) und Zielen des Verkehrs (Bahnhof, Versorgungseinrichtungen, Arzt, Krankengymnastik). Hierzu kommen folgende Maßnahmen in Betracht
 - Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle des Bürgerbusses Mehrhoog an der Einmündung der Güterstraße in die Brüner Straße
 - Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle der Linie 64 an der Einmündung der Güterstraße in die Hauptstraße
 - Führung der Linie 64 mit einigen Fahrtenpaaren in die Güterstraße, Einrichtung von zwei Haltestellen

Es ist im Hinblick auf die ÖPNV-Kundeninteressen, die Interessen der Verkehrsunternehmen und die Befahrbarkeit der Straßen bei der Umsetzungsplanung die geeignetste Lösung auszuwählen.

Von der RVN wurde aktuell ein Probebetrieb aufgenommen, mit dem die beschriebenen Maßnahmen umgesetzt wurden. Es bleibt abzuwarten, inwieweit die künftige Nachfrage einen Dauerbetrieb erlaubt.

6.5.6 Zielnetz Hamminkeln

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Hamminkeln aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
61	Heutiges Verkehrsangebot
63	Heutiges Verkehrsangebot
64	Heutiges Verkehrsangebot
72	Heutiges Verkehrsangebot
95	Heutiges Verkehrsangebot
96	Heutiges Verkehrsangebot
AST 1	Heutiges Verkehrsangebot
AST 2	Heutiges Verkehrsangebot
AST 3	Heutiges Verkehrsangebot
AST 4	Heutiges Verkehrsangebot
B LO	Heutiges Verkehrsangebot
B HM	Heutiges Verkehrsangebot

6.6 Gemeinde Hünxe

6.6.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Gemeinde Hünxe teilt sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. Eine Höherstufung einzelner Ortsteile musste in Hünxe nicht erfolgen.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	Kategorie	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Hünxe	Hünxe	5.130	5	Busbahnhof		
	Bruckhausen	4.138	4	Bruckhausen Baßfeld		
	Drevenack	3.344	4	Drevenack Schürmann		
	Krudenburg	309	1	Krudenburg Brücke		
	Bucholtwelmen	480	1	Krechter		
	Gartrop-Bühl	661	2	Gartrop Schloß		

Für die Gemeinde Hünxe wurden folgende verkehrlich bedeutenden Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

Kategorie	Von				Nach			
	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Hünxe	Bruckhausen	4	Bruckhausen Baßfeld	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof
Ortsverkehr	Hünxe	Drevenack	4	Drevenack Schürmann	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof
Ortsverkehr	Hünxe	Krudenburg	1	Krudenburg Brücke	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof
Ortsverkehr	Hünxe	Bucholtwelmen	1	Krechter	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof
Ortsverkehr	Hünxe	Gartrop-Bühl	2	Gartrop Schloß	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof
Regionalverkehr	Wesel	Innenstadt	6	Mathenakreuz	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof
Regionalverkehr	Voerde	Innenstadt	6	Rathausplatz	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof
Regionalverkehr	Schermbeck	Ortskern	5	Rathaus	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof
Regionalverkehr	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof
Nachbarortsverkehr	Hünxe	Bruckhausen	4	Bruckhausen Baßfeld	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor

6.6.2 Fahrtenangebot

In der Gemeinde Hünxe werden wie in allen ländlichen Gemeinden die Vorgaben des Anforderungsprofils nicht erreicht. Dennoch ist das Verkehrsangebot in Hünxe als ausreichend zu bezeichnen, da bedingt durch den aufgrund der geringen Siedlungsdichte großen Haltestellenabstand und den hohen PKW-Besitz keine ausreichende Fahrgastnachfrage realisiert werden kann, wodurch deutlich bessere Verkehrsangebote nicht darstellbar sind.

Kat.	Relation			Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag			
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Kat.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.
OV	Bruckhausen	4	Ortskern	5	20	16	-4	15	7	-8	13	2	-11
OV	Drevenack	4	Ortskern	5	20	6	-14	15	7	-8	13	3	-10
OV	Krudenburg	1	Ortskern	5	13	9	-4	8	4	-4	5	3	-2
OV	Buchholtwelmen	1	Ortskern	5	13	7	-6	8	0	-8	5	0	-5
OV	Gartrop-Bühl	2	Ortskern	5	15	4	-11	10	4	-6	8	1	-7
RV	Wesel ***	6	Ortskern	5	50	10	-40	30	5	-25	20	0	-20
RV	Voerde ***	6	Ortskern	5	50	14	-36	30	8	-22	20	3	-17
RV	Schermbeck	5	Ortskern	5	23	10	-13	18	5	-13	15	0	-15
RV	Dinslaken	6	Ortskern	5	50	23	-27	30	8	-22	20	3	-17
NOV	Bruckhausen	4	Dinslaken	6	23	21	-2	18	8	-10	15	4	-11
				Durchschnitt		-15,7	Durchschnitt		-12,6	Durchschnitt		-11,5	

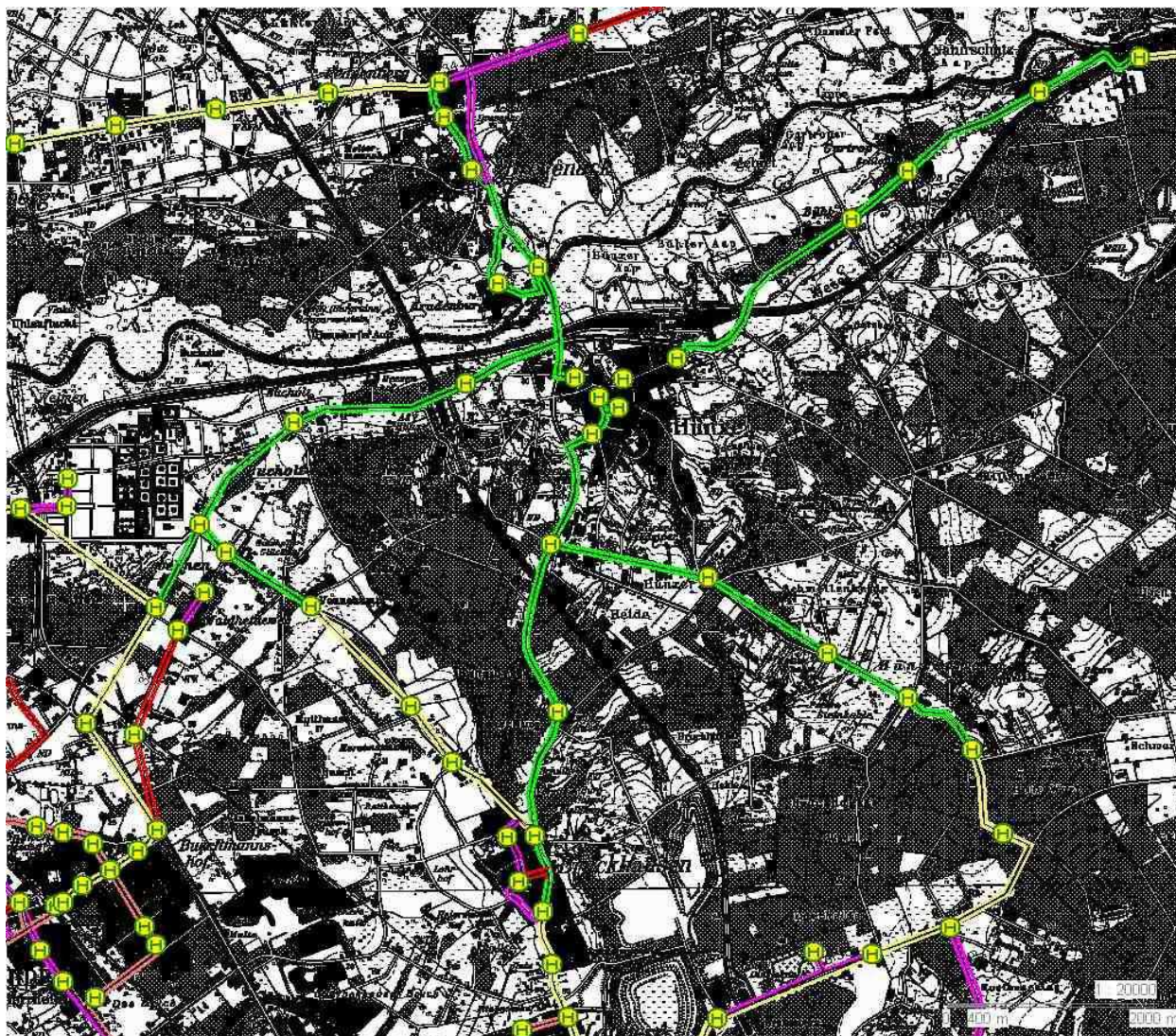
*** Teilstrecke abgedeckt durch SPNV

Die heutigen Angebote sind entsprechend gut auf den Bedarf zugeschnitten und weisen insbesondere im regionalen Verkehr sowie in Bezug auf die Bedienung des Ortsteils Bruckhausen eine relativ hohe Qualität auf. Ein weiteres Qualitätsmerkmal ist die Bedienung vieler Ortsteile mit einigen Fahrten am Wochenende und dabei sogar an Sonntagen. Dies ist in anderen Gemeinden nicht immer die Regel. Die Bedienung der kleineren Ortsteile in Hünxe ist mit vier bis neun Fahrtenpaaren und teilweiser Bedienung am Wochenende ebenfalls ausreichend. Die stärksten Defizite in der Bedienungshäufigkeit sind die Regionalverbindungen von Hünxe nach Wesel und Voerde. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass über Dinslaken beide Städte auch zusätzlich mit dem Schienenpersonennahverkehr erreichbar sind und somit in Kombination mit den Direktverbindungen per Bus die Bedienung als ausreichend angesehen werden kann. Um die wichtige Anbindung nach Dinslaken und Wesel auch am Wochenende zu erhalten, ist eine geringfügige Verbesserung durch die Ergänzung einer Fahrt am späten Nachmittag vorgesehen. Damit wird das Bedienungszeitfenster ausgeweitet und für beide Fahrtrichtungen gleichgestellt. Derzeit besteht die Möglichkeit, noch um 17:14 Uhr von Wesel nach Dinslaken zu fahren, während sich in der Gegenrichtung mit einer Fahrt um 14:50 Uhr schon die letzte Fahrtmöglichkeit bietet.

In Hünxe sind daher aus Sicht der Häufigkeit des Fahrtenangebotes keine Maßnahmen erforderlich.

6.6.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

In Hünxe stellt die Reisezeit mit dem ÖPNV ein positives Qualitätskriterium dar. Neben dem Zentrum von Hünxe liegen die Haltestellen nahezu aller wichtigen Verkehrsachsen im Bereich einer Reisezeit von maximal acht Minuten. Unter anderem werden auch Bruckhausen und Drevenack in dieser Zeit erreicht.



Lediglich einige Haltestellen im dispers besiedelten westlichen Gemeinderaum liegen leicht außerhalb dieser Marke, jedoch gibt es in Hünxe kaum Haltestellen, von denen aus die Fahrzeit zum Zentrum länger als 10 Minuten dauert.

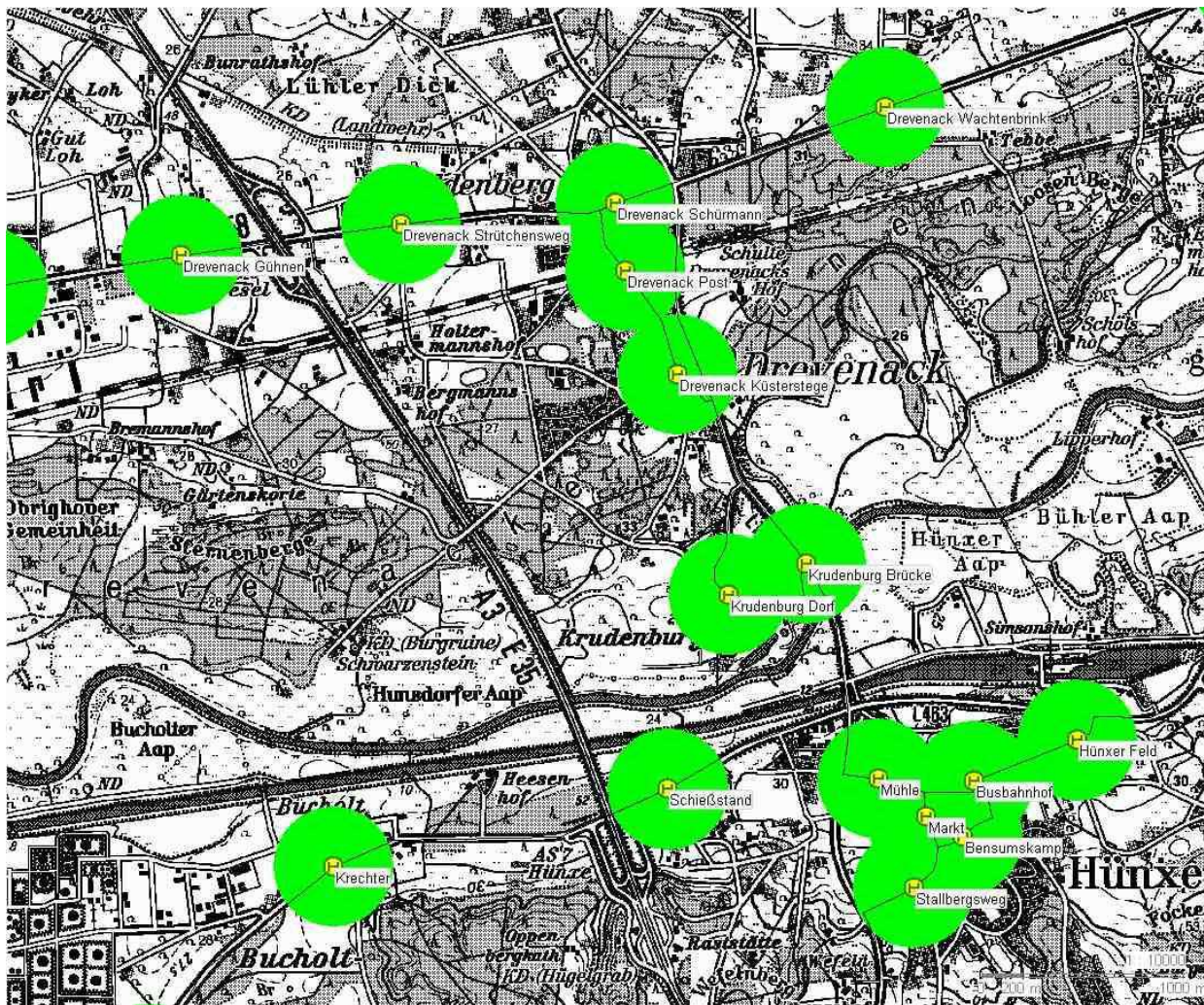
Insofern sind für das Gemeindegebiet Hünxe im Bezug auf die Reisezeit keine Maßnahmen erforderlich.

6.6.4 Erschließungswirkung und Fahrtenhäufigkeit

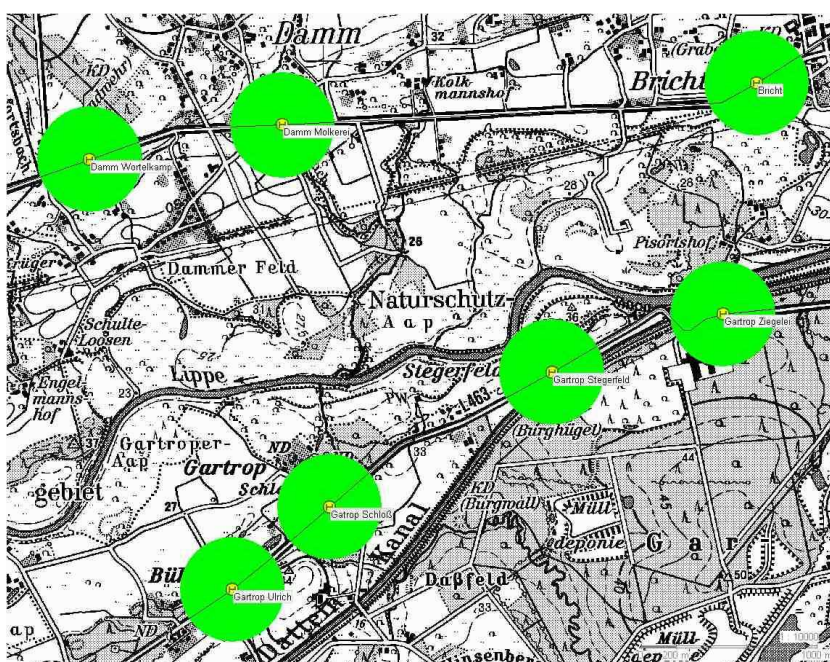
Die Erschließungswirkung der Haltestellen in Hünxe ist in den meisten Ortsteilen als sehr gut zu bezeichnen. Im Bereich des Hauptortes sind im südwestlichen Gemeindegebiet längere Fußwege in Kauf zu nehmen als üblich.

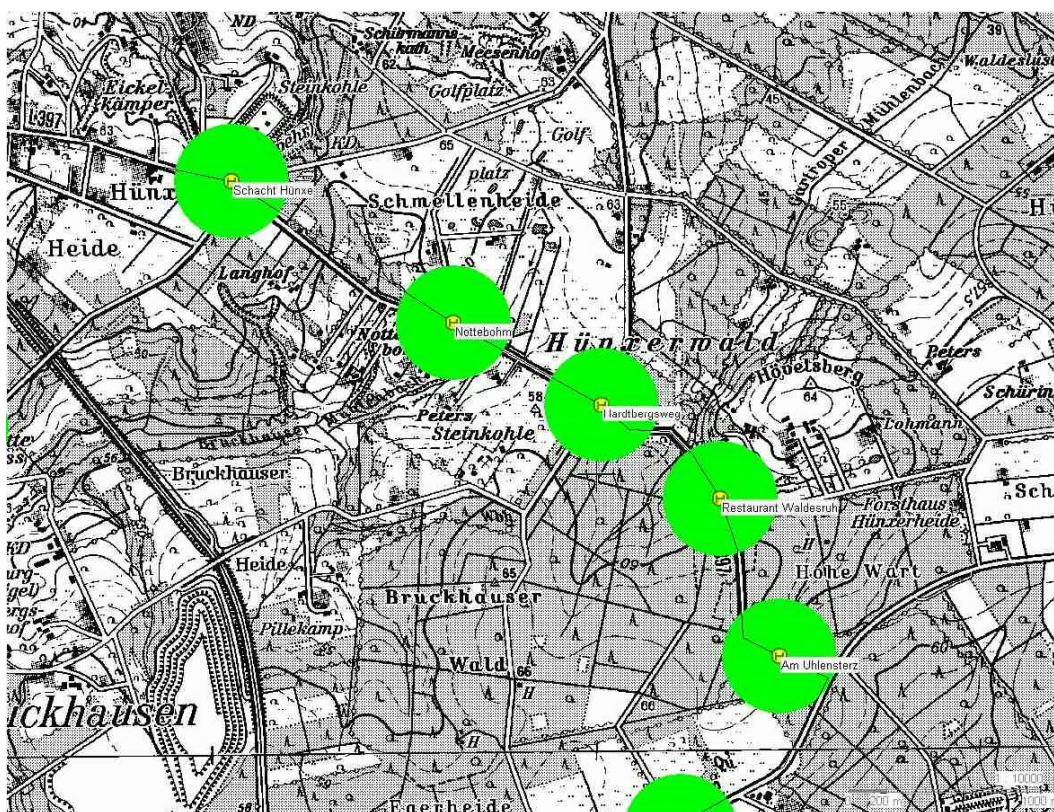


Im Ortsteil Drevenack ist der westliche Bereich nicht gut erschlossen. Vor der Erarbeitung detaillierter Maßnahmen ist zu prüfen, ob das Straßennetz grundsätzlich eine günstigere Erschließung zulässt bzw. geeignet ist, um regelmäßigen Linienverkehr aufzunehmen.

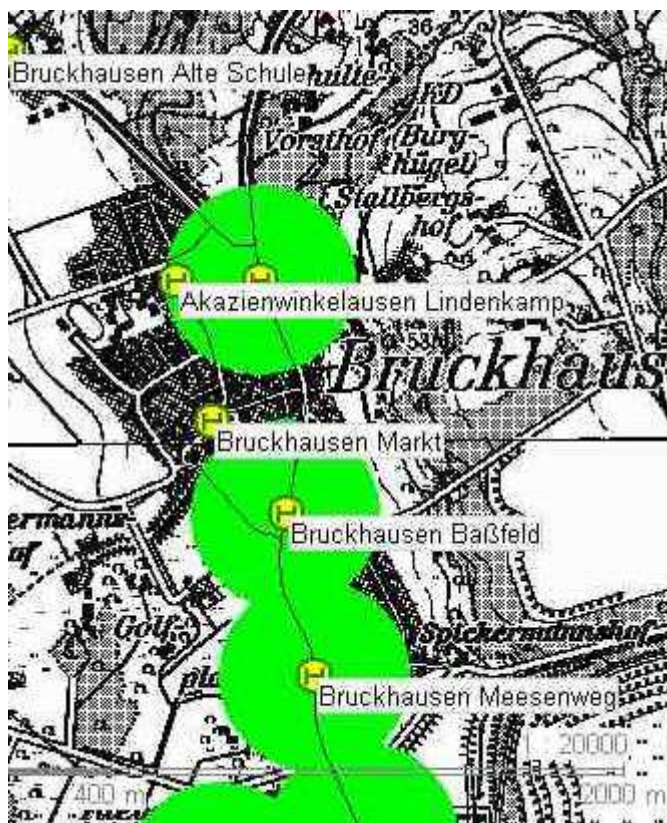


Die übrigen Gemeindeteile weisen trotz geringer Besiedlungsdichte eine sehr gute Abdeckung auf, wie die folgenden Darstellungen zeigen.





Die scheinbar gute Erschließungswirkung im Ortsteil Bruckhausen beruht zum Teil auf Haltestellen des Schülerverkehrs, die nur selten bedient werden. Hier bestehen Lücken im westlichen Bereich des Ortsteils. Dies wird in der folgenden Darstellung deutlich. Sie zeigt nur diejenigen Haltestellen, die über eine Bedienungsfrequenz von mindestens sechs Fahrten pro tag verfügen.



6.6.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Verbesserung des Verkehrsangebotes auf der Linie SB 3 an Samstagen durch Ergänzung einer Fahrt
- Ausweitung des Fahrtenangebotes auf der Linie 71 um ein Fahrtenpaar an Normalwerktagen (aus Analyse Schermbeck)
- Ausweitung des Fahrtenangebotes auf der Linie SB 21 um ein Fahrtenpaar an Normalwerktagen. An Sonntagen Schließung der 5-stündigen Angebotslücke zwischen 13 und 18 Uhr mit einem zusätzlichen Fahrtenpaar (aus Analyse Schermbeck)

Ortsverkehr

- Prüfung des vorhandenen Straßennetzes und der Linienführung in Drevenack mit dem Ziel einer besseren Erschließungswirkung der Haltestellen
- Prüfung des vorhandenen Straßennetzes und der Linienführung in Bruckhausen mit dem Ziel einer besseren Erschließungswirkung der Haltestellen
- Prüfung des vorhandenen Straßennetzes und der Linienführung im südlichen Bereich des Hauptortes mit dem Ziel einer besseren Erschließungswirkung der Haltestellen

6.6.6 Zielnetz Hünxe

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Hünxe aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
SB3	Heutiges Verkehrsangebot, ggf. veränderte Linienführung im Zentrum und in Bruckhausen, Ergänzung einer Fahrt an Samstagen
SB21	Heutiges Verkehrsangebot mit geringfügiger Ergänzung, täglich außer samstags
71	Heutiges Verkehrsangebot mit geringfügiger Ergänzung um ein Fahrtenpaare, ggf. veränderte Linienführung im Zentrum und in Bruckhausen
75	Heutiges Verkehrsangebot
80	Heutiges Verkehrsangebot
98	Heutiges Verkehrsangebot
B HX	Heutiges Verkehrsangebot, ggf. veränderte Linienführung im Zentrum und in Drevenack

6.7 Stadt Kamp-Lintfort

6.7.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Stadt Kamp-Lintfort teilt sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. In Kamp-Lintfort wurden drei Ortsteile höher eingestuft. Die Innenstadt wurde aufgrund ihrer zentralen Funktion hochgestuft. Das Wohngebiet Geissbruch verfügt über ein Krankenhaus mit überörtlicher Bedeutung sowie Versorgungseinrichtungen. Das Gebiet Gestfeld enthält ein Gewerbegebiet, wo u.a. der Übergangsort der Hochschule Rhein-Waal und das kommunale Rechenzentrum angesiedelt sind.

Zudem ist festzuhalten, dass in Kamp-Lintfort aufgrund der Schließung des Bergwerks West im Rahmen eines Masterplans eine erhebliche Umstrukturierung erfolgt, die sowohl mittelfristige als auch langfristige Auswirkungen auf die Verkehrsströme haben wird. Zu nennen sind die Ansiedlung von Wohnbebauung und Arbeitsplatzschwerpunkten sowie die Planungen zur Neueinrichtung von zwei Stationen des SPNV im Rahmen der Planungen zur Niederrheinbahn. Dadurch können sich Quellen und Ziele des Verkehrs in einem Maße verändern, welches eine Anpassung der Planungen des NVP erforderlich macht.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	Kategorie	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Kamp-Lintfort	Innenstadt	5.281	6	Neues Rathaus	von 5 auf 6	zentrale Funktion
	Niersenbruch	3.734	4	Amselstraße		
	Rossenray	3.812	4	keine vorhanden		
	Lintfort	8.384	5	Markt		
	Gestfeld	4.279	5	Eichendorffstraße	von 4 auf 5	Gewerbegebiete, KRZN, HRW
	Geissbruch	8.930	6	St. Bernhard-Hospital	von 5 auf 6	Krankenhaus, Versorgungseinr.
	Dachsbruch	448	1	Waldfriedhof		
	Kamp	1.145	3	Bergrücken		
	Hoerstgen	1.109	3	Hoerstgen Jansen		
	Saalhoff	1.144	3	Hornheidchenstraße		

Für die Stadt Kamp-Lintfort wurden folgende verkehrlich bedeutenden Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

Kategorie	Von				Nach			
	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Kamp-Lintfort	Niersenbruch	4	Amselstraße	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Ortsverkehr	Kamp-Lintfort	Rossenray	4	keine vorhanden	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Ortsverkehr	Kamp-Lintfort	Lintfort	5	Markt	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Ortsverkehr	Kamp-Lintfort	Gestfeld	5	Eichendorffstraße	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Ortsverkehr	Kamp-Lintfort	Geisbruch	6	St. Bernhard-Hospital	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Ortsverkehr	Kamp-Lintfort	Dachsbruch	2	Waldfriedhof	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Ortsverkehr	Kamp-Lintfort	Kamp	3	Berggrücken	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Ortsverkehr	Kamp-Lintfort	Hoerstgen	3	Hoerstgen Jansen	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Ortsverkehr	Kamp-Lintfort	Saalhoff	3	Hornheidchenstraße	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Regionalverkehr	Moers	Innenstadt	6	Königlicher Hof	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Regionalverkehr	Wesel	Innenstadt	6	Großer Markt	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Regionalverkehr	Alpen	Ortskern	4	Adenauerplatz	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Regionalverkehr	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Regionalverkehr	Neukirchen-Vluyn	Neukirchen	5	Hochstraße	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Regionalverkehr	Neukirchen-Vluyn	Vluyn	5	Vluynner Platz	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Regionalverkehr	Issum	Ortskern	4	Vogt-vom-Belle-Platz	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Regionalverkehr	Rheurd	Ortskern	3	Kirche	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Regionalverkehr	Duisburg	Innenstadt	6	Hauptbahnhof	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Nachbarortsverkehr	Rheurd	Ortskern	3	Kirche	Kamp-Lintfort	Geisbruch	6	St. Bernhard-Hospital
Nachbarortsverkehr **	Rheinberg	Alpsray	3	Alpsray	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus
Ortsverkehr o.Z.-Bezug *	Kamp-Lintfort	Geisbruch	6	St. Bernhard-Hospital	Kamp-Lintfort	Gestfeld	5	Eichendorffstraße

** wird im Kapitel Rheinberg betrachtet

* Ortsverkehr zwischen zwei Ortsteilen ohne Zentrumsbezug

6.7.2 Fahrtenangebot

Das Fahrtenangebot in Kamp-Lintfort ist insgesamt als gut zu bezeichnen.

Kat.	Relation			Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag					
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Kat.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.		
OV	Niersenbruch	4	Innenstadt	6	23	21	-2	18	20	2	15	12	-3		
OV	Rossenray	4	Innenstadt	6	23	0	-23	18	0	-18	15	0	-15		
OV	Lintfort	5	Innenstadt	6	50	71	21	30	60	30	20	37	17		
OV	Gestfeld	5	Innenstadt	6	50	44	-6	30	32	2	20	19	-1		
OV	Geisbruch	6	Innenstadt	6	60	39	-21	40	35	-5	30	20	-10		
OV	Dachsbruch	2	Innenstadt	6	18	12	-6	13	19	6	10	10	0		
OV	Kamp	3	Innenstadt	6	20	31	11	15	24	9	13	15	2		
OV	Hoerstgen	3	Innenstadt	6	20	26	6	15	21	6	13	15	2		
OV	Saalhoff	3	Innenstadt	6	20	9	-11	15	6	-9	13	0	-13		
RV	Moers	6	Innenstadt	6	60	113	53	40	84	44	30	50	20		
RV	Wesel	4*	Innenstadt	6	23	20	-3	18	12	-6	15	4	-11		
RV	Alpen	4	Ortskern	6	23	16	-7	18	13	-5	15	0	-15		
RV	Rheinberg	5	Innenstadt	6	50	50	0	30	51	21	20	22	2		
RV	Neukirchen(-Vluyn)	5	Innenstadt	6	50	35	-15	30	25	-5	20	16	-4		
RV	(Neukirchen-)Vluyn	5	Innenstadt	6	50	40	-10	30	34	4	20	26	6		
RV	Issum	4	Ortskern	6	23	26	3	18	17	-1	15	15	0		
RV	Rheurd	3	Ortskern	6	20	26	6	15	14	-1	13	1	-12		
RV	Duisburg	6	Innenstadt	6	60	78	18	40	54	14	30	13	-17		
NOV	Rheurd	3	Ortskern	6	20	10	-10	15	6	-9	13	1	-12		
OVoZ	Geisbruch	6	Gestfeld	5	50	39	-11	30	31	1	20	18	-2		
				Durchschnitt	-0,4			Durchschnitt	4,0			Durchschnitt	-3,3		

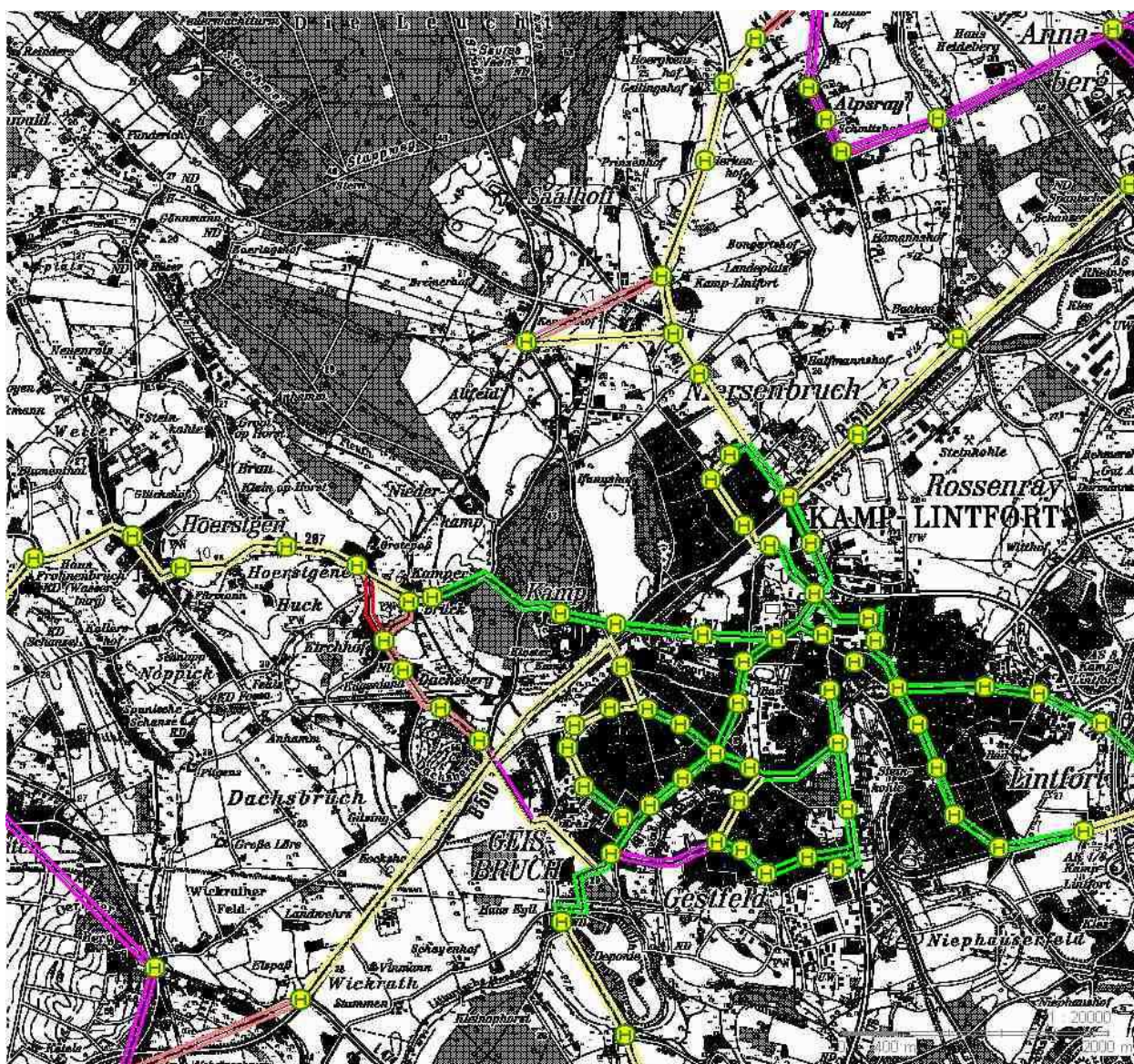
* Aufgrund der Entfernung Herunterstufung von 6 auf 4

Im regionalen Verkehr weisen die wichtigsten Verbindungen in die Städte Moers und Duisburg sehr gute Werte bezüglich der Fahrtenanzahl auf. Auch alle übrigen regionalen Ziele werden mit zufriedenstellender bis sehr guter Häufigkeit angebunden. Etwas zu gering ist die Frequenz zwischen Kamp-Lintfort und Neukirchen-Vluyn. Hier wird eine Verdichtung des Verkehrsangebots zu einem durchgängigen 60-Minutentakt angeregt.

Im Ortsverkehr ist die Qualität insgesamt nicht so gut wie im regionalen Verkehr. Sehr gut bedient werden die Altsiedlung (Lintfort) und der Bereich Kamp/Hoerstgen. Defizite bestehen bei der Verbindung des Ortsteils Geisbruch mit dem Zentrum, der gemessen an seiner Größe und Bedeutung ein häufigeres Fahrtenangebot aufweisen müsste. Der dicht besiedelte Bereich nördlich der Innenstadt (Rossenray) wird nicht mit einer eigenen Haltestelle bedient. Hier liegt ein deutliches Defizit. Die übrigen Ortsteile sind entsprechend ihrer Größe ausreichend bedient.

6.7.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

Die Betrachtung der Reisezeiten im ÖPNV in Kamp-Lintfort zeigt ein durchweg positives Bild. Alle Haltestellen im Zentrum und in der Altsiedlung werden innerhalb einer Zeit von acht Minuten erreicht. Das Gleiche gilt für den größten Teil der Haltestellen in den einwohnerstarken Orts- teilen Niersenbruch, Gestfeld und Geisbruch. Hier liegen einige Haltestellen in der Kategorie bis 16 Minuten Reisezeit, jedoch meist am unteren Ende des Toleranzbereichs, also bei rund zehn Minuten Fahrzeit. In dieser Zeit sind auch alle Haltestellen nördlich des Niersenbruchs (Saal- hoff) sowie im Raum Kamperbrück und Hoerstgen zu erreichen.



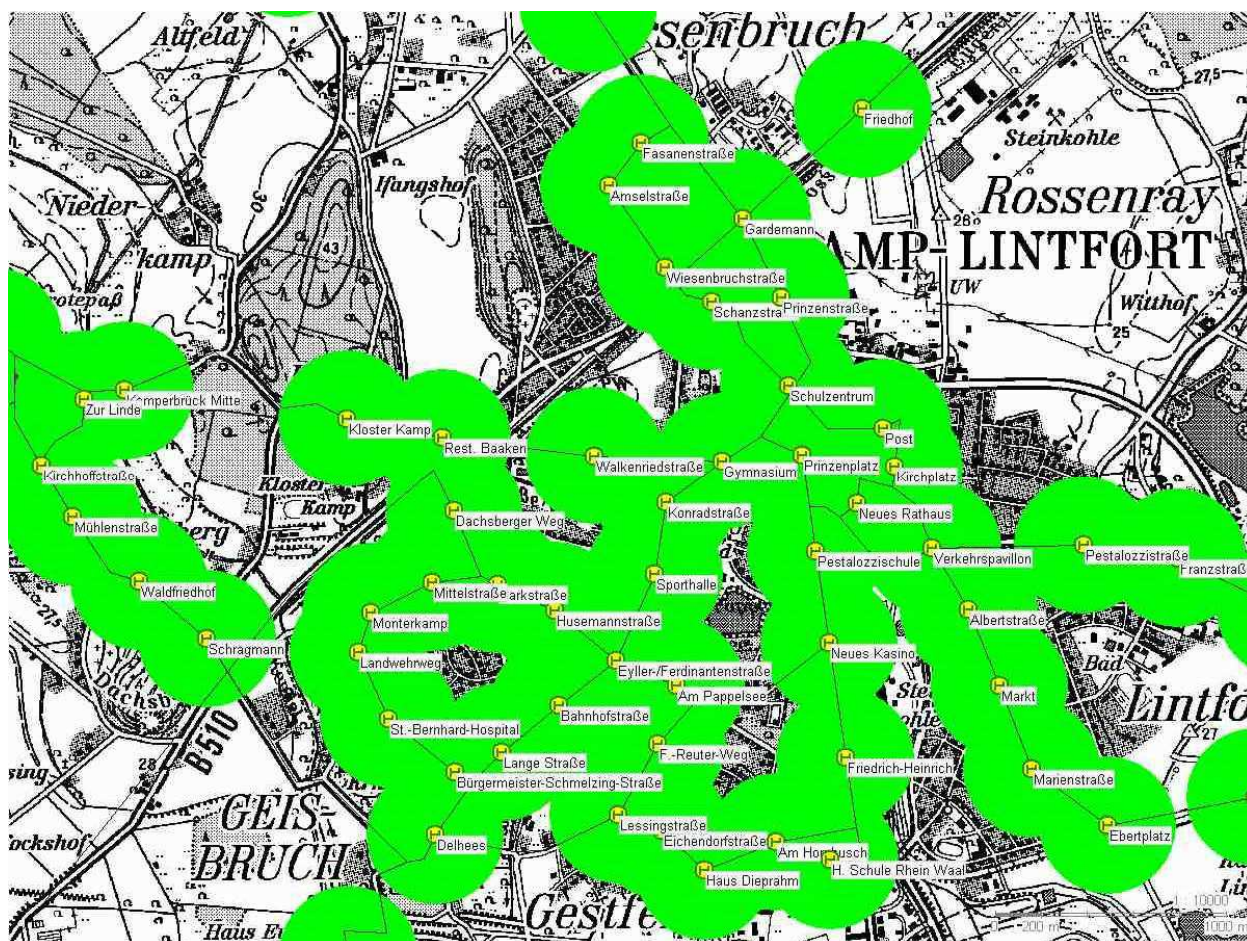
Die einzigen Haltestellen, die eine etwas längere Reisezeit von rund 20 Minuten aufweisen, sind die Haltestellen im Bereich des Dachsberges, wo jedoch aufgrund der Besiedlungsdichte und der Nutzung (Friedhof) Reisezeiten in diesem Rahmen in Kauf genommen werden können,

ohne dass die Linienführungen verändert werden sollten. Der Nachteil der etwas längeren Reisezeit wird an dieser Stelle bei analyseübergreifender Betrachtung zum Vorteil, denn die etwas längere Reisezeit bis zum Friedhof beruht darauf, dass mit Geisbruch, Gestfeld, Zentrum und teilweise der Altsiedlung nahezu alle wichtigen und einwohnerstarken Kamp-Lintforter Ortsteile an den Friedhof angebunden sind. Eine Beschleunigung der Fahrzeit würde automatisch zum Verlust von Direktverbindungen zum Friedhof führen und wäre mit Rücksicht auf die zumeist älteren Fahrgäste nicht sinnvoll.

Insofern sind aus Sicht der Reisegeschwindigkeiten in Kamp-Lintfort keine Maßnahmen erforderlich.

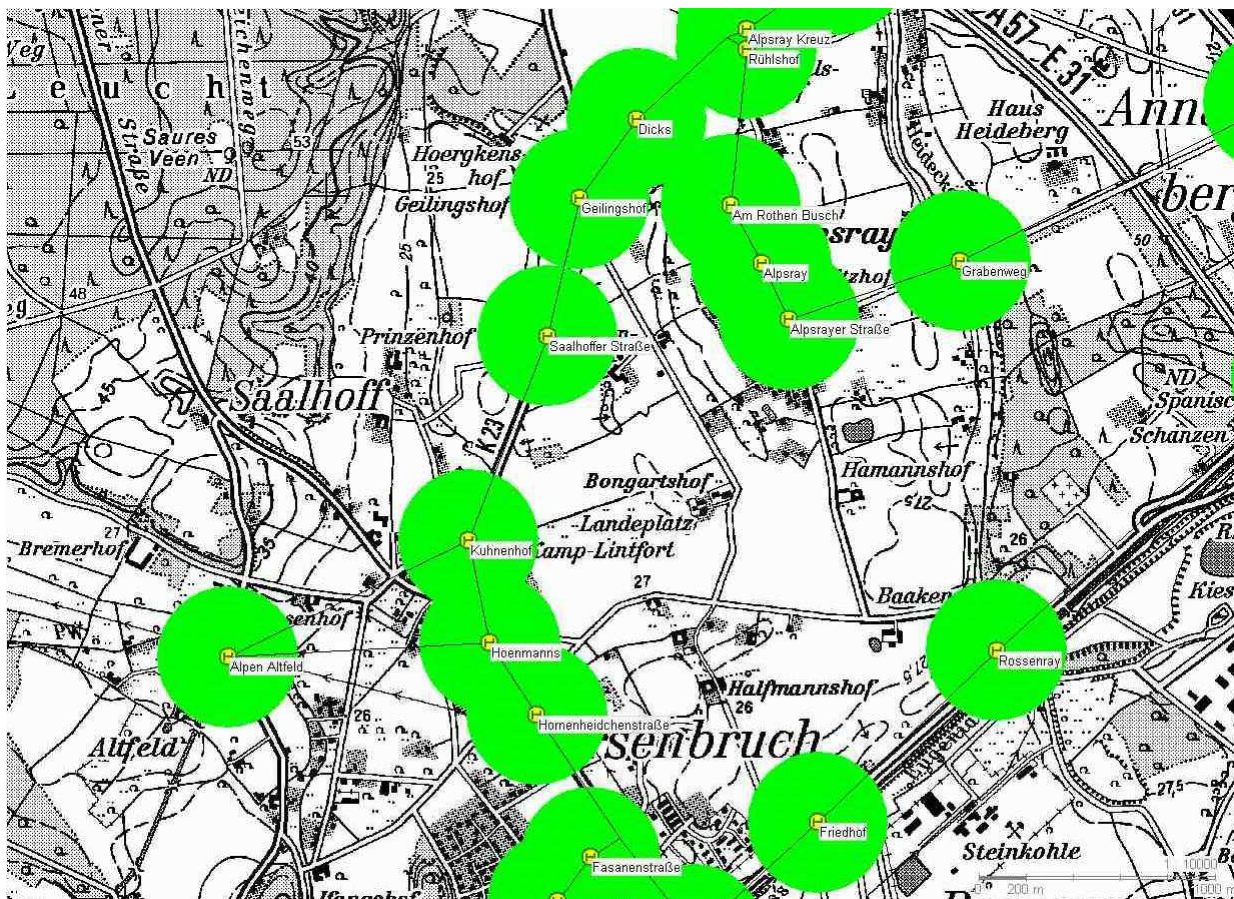
6.7.4 Erschließungswirkung und Fahrtenhäufigkeit

In Kamp-Lintfort sind die innenstadtnahen Ortsteile und das Zentrum selbst grundsätzlich gut durch den ÖPNV erschlossen. Es gibt jedoch deutliche Erschließungslücken im Niersenbruch (westlicher Teil) sowie in den Vierquartieren und in der Altsiedlung, hier sowohl im südlichen als auch im östlichen Bereich. Darüber hinaus ist der Bereich Tor Ost/Rossenray nicht mit ÖPNV erschlossen. Gemessen an dem ansonsten guten Verkehrsangebot in Kamp-Lintfort sind dies maßnahmenrelevante Lücken.

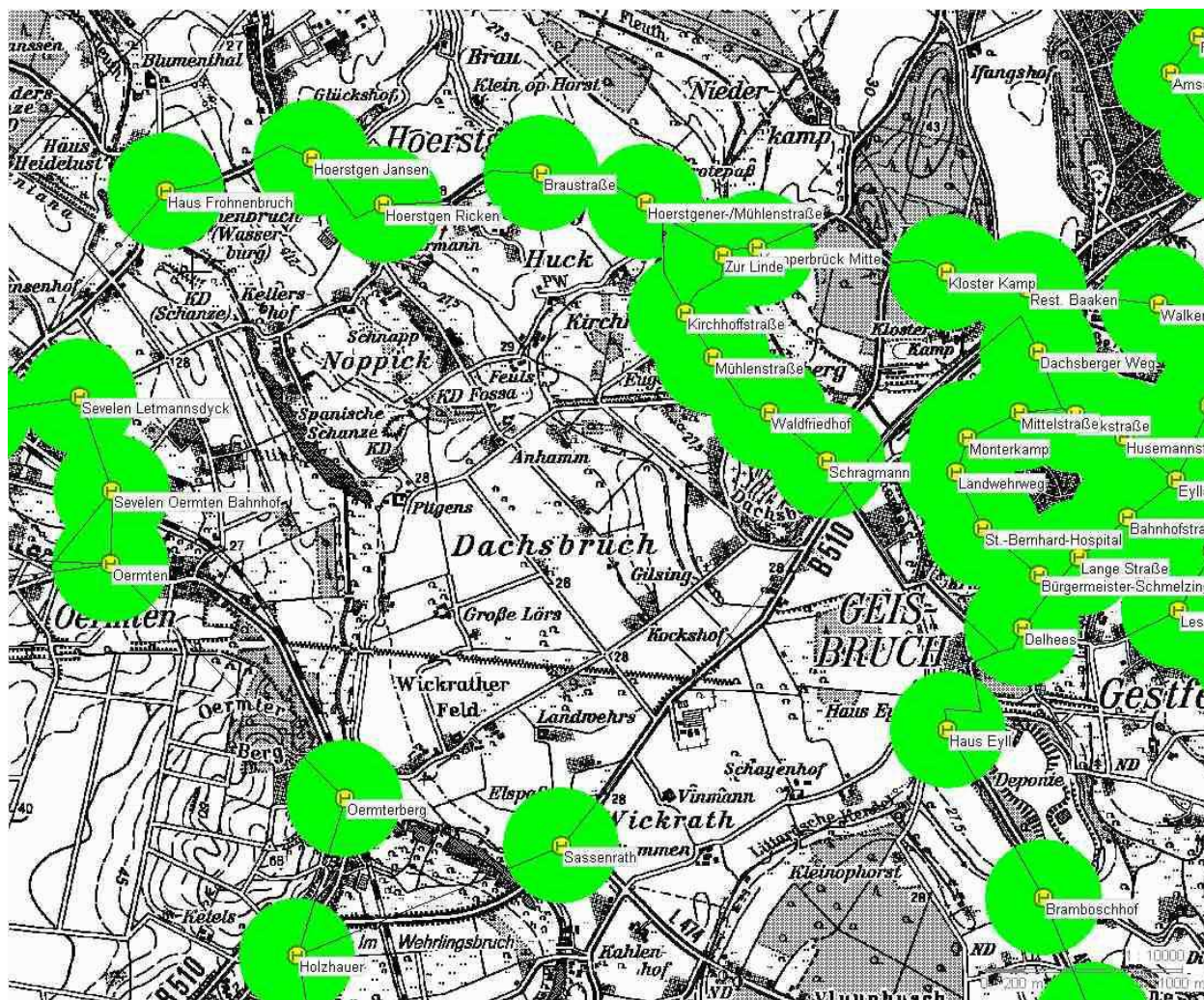


Die übrigen Ortsteile weisen eine vorbildliche Erschließung auf. Dies gilt auch, wenn man eine deutlich höhere Fahrtenhäufigkeit wie z.B. den 60-Minutentakt zu Grunde legt. Hier vergrößert sich lediglich eine minimale Erschließungslücke im Bereich der Ortschaft Geisbruch. Alle anderen Bereiche sind sehr gut erschlossen. Eine gute Erschließung ist für weite Teile der Altsiedlung, des Geisbruchs, des Gestfelds, sowie für einzelne Haltestellen im Bereich Kamperbrück, Kloster Kamp und im Niersenbruch sogar bei der Angebotsbetrachtung des 30-Minutentaktes gegeben. Abgesehen von den grundsätzlichen Erschließungslücken, die ganz ohne ÖPNV Bedienung sind, ist Kamp-Lintfort hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit vorbildlich erschlossen.

Der Streusiedlungsbereich Saalhoff weist ebenfalls eine - gemessen an der Siedlungsdichte - sehr gute Erschließung mit ÖPNV-Haltestellen auf. Das Fahrtenangebot liegt oberhalb von fünf Fahrten pro Richtung und ist damit für diesen Bereich angemessen.



Für die Ortsteile Hoerstgen und Kamperbrück ist festzuhalten, dass auch hier die ÖPNV-Erschließung in den Kernbereichen sehr gut ausgeprägt ist. Lediglich der südliche Streusiedlungsbereich von Hoerstgen ist ohne eine ÖPNV-Bedienung, jedoch aufgrund seiner Einwohnerzahl auch kein relevantes ÖPNV-Einzugsgebiet. Einzelne Haltestellen in Hoerstgen und Kamperbrück werden im 30-Minutentakt bedient, nahezu die Gesamtheit der Haltestellen im 60-Minutentakt, so dass auch im westlichen Teil von Kamp-Lintfort eine sehr gute Fahrtenhäufigkeit und Erschließungswirkung gegeben ist.



Für die Bereiche Niersenbruch, Altsiedlung und Tor Ost sind Maßnahmen abzuleiten, um den Ortsverkehr in Kamp-Lintfort entsprechend zu verbessern und ein erhebliches Potential an Fahrgästen neu für den ÖPNV zu gewinnen.

6.7.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Ausweitung des Angebots der Linie 1 zwischen Rheinberg und Kamp-Lintfort zur Erschließung der neu entstehenden Arbeitsplätze im Gewerbegebiet Rheinberg Süd *Diese Maßnahme wurde durch die Ergänzung einzelner Fahrten aktuell bereits teilweise umgesetzt.*
- Im Zusammenhang mit dem Bezug des Neubaus der Hochschule Rhein-Waal in Kamp-Lintfort sind die regionalen Verkehrsangebote auf den Linien SB 30 und 076 auszuweiten
 - Linie SB 30: Verdichtung des Angebotes an Fahrten zwischen Moers und Kamp-Lintfort auf einen 30-Minutentakt in der Normalverkehrszeit und Schaffung eines Angebotes in der Nebenverkehrszeit (abends und am Wochenende) *Diese Maßnahme wurde durch die Ergänzung einzelner Fahrten aktuell bereits teilweise umgesetzt.*
 - Linie 076: Verdichtung des Angebotes am Wochenende und abends, in der Normalverkehrszeit Verdichtung zum 60-Minutentakt
- Für die Linie 911 ist zwischen Kamp-Lintfort und Moers ein 30-Minutentakt ausreichend, wenn die Verdichtung des Angebotes auf der Linie SB 30 und die zusätzlichen Leistungen im Ortsverkehr Kamp-Lintfort realisiert werden

Ortsverkehr

Im Ortsverkehr ist in Kamp-Lintfort grundsätzlich ein gutes Verkehrsangebot gegeben. Es gibt jedoch in einigen Ortsteilen deutliche Erschließungsmängel. Diese sind weitgehend darauf zurückzuführen, dass eine Befahrung der für die Erschließung relevanten Straßen mit Standardlinienfahrzeugen nicht möglich ist. Aus diesem Grunde müssen die Ortsteile durch neue Angebote mit kleineren Fahrzeugen erschlossen werden. Dabei ist das vorhandene Netz zu modifizieren.

- Schaffung einer oder mehrerer Linien zur verbesserten Erschließung der Ortsteile Niersenbruch/In den Vierquartieren und Tor Ost/Rossenray mit Midi- oder Kleinbussen
- Verlängerung der Linie 2 zur verbesserten Erschließung der Altsiedlung
- Erweiterung des Fahrtenangebotes der Linie 2 auf der Achse Geisbruch – Gestfeld – Zentrum aufgrund der außerordentlich hohen Nachfrage auf diesem Abschnitt
- Für die Linie 911 ist zwischen Kamp-Lintfort-Zentrum und Moers-Repelen ein 30-Minutentakt ausreichend, wenn die Verdichtung des Angebotes auf der Linie SB 30 und die zusätzlichen Leistungen im Ortsverkehr Kamp-Lintfort realisiert werden

6.7.6 Zielnetz Kamp-Lintfort

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Kamp-Lintfort aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
1	Heutiges Verkehrsangebot, Zusätzliche Fahrten zwischen Kamp-Lintfort – Rheinberg Gewerbegebiet Süd – Rheinberg Bahnhof – Rheinberg Rathaus
2	Heutiges Verkehrsangebot, Verlängerung der Linienführung über die Franzstraße, Verdichtung des Angebots zwischen Geisbruch und Zentrum
7	Heutiges Verkehrsangebot
SB30	Heutiges Verkehrsangebot, Ausweitung des Fahrtenangebotes in der Nebenverkehrszeit, Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit
32	Heutiges Verkehrsangebot
39	Heutiges Verkehrsangebot
076	Heutiges Verkehrsangebot, Angebotsergänzung zum 60-Minutentakt, Ausweitung des Angebots in der Nebenverkehrszeit
911	Heutiges Verkehrsangebot, Verringerung des Angebotes zwischen Kamp-Lintfort und Moers Repelen bei gleichzeitiger Einführung neuer Ortslinien im Bereich Altsiedlung
OL 1	Neueinrichtung einer Linie mit Midibussen (mittelgroßes Fahrzeug mit ca. 20 bis 25 Sitzplätzen) entsprechend den Planungen zum StadtBus

6.8 Stadt Moers

6.8.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Stadt Moers teilt sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. Für das Gewerbegebiet Genend erfolgte eine Höherstufung aufgrund der großen Zahl an Arbeitsplätzen an diesem Standort.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	Kategorie	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Moers	Moers-Mitte	14.422	6	Königlicher Hof		
	Moers-Asberg	11.550	6	Liesen Eiche		
	Moers-Scherpenberg	4.541	4	Wiesenstraße		
	Moers-Hülsdonk	5.717	5	Parsickstraße		
	Moers-Hochstraß	13.766	6	Peter-Zimmer-Straße		
	Moers-Schwafheim	7.468	5	Schwafheim Siedweg		
	Moers-Vinn	1.487	3	Vinner Friedhof		
	Kapellen-Mitte	5.021	5	Bahnhofstraße		
	Kapellen-Achterathsfeld	2.478	4	Asternstraße		
	Kapellen-Achterathsheide	311	1	keine vorhanden		
	Kapellen-Bettenkamp	313	1	Am Brink		
	Kapellen-Holderberg	1.264	3	Holderberg		
	Kapellen-Vennikel	2.288	3	Lärchenweg		
	Rheinkamp-Mitte	5.153	5	Rheinkamper Ring		
	Rheinkamp-Repelen	11.379	6	Repelen Markt		
	Rheinkamp-Baerler Busch	80	0	Waldsee		
	Rheinkamp-Genend	563	2	Im Meerfeld	von 2 auf 3	Gewerbegebiet
	Rheinkamp-Bornheim	427	1	Uffort Eick		
	Rheinkamp-Eick	5.239	5	Hebbelstraße		
	Rheinkamp-Uffort	5.025	5	Baumstraße		
	Rheinkamp-Kohlenhuck	218	1	Schacht VI		
	Rheinkamp-Meerbeck	8.817	5	Zwickauer Straße		

Für die Stadt Moers wurden folgende verkehrlich bedeutenden Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

	Von				Nach			
Kategorie	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Moers	Moers-Asberg	6	Liesen Eiche	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Moers-Scherpenberg	4	Wiesenstraße	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Moers-Hülsdonk	5	Parsickstraße	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Moers-Hochstraß	6	Peter-Zimmer-Straße	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Moers-Schwafheim	5	Schwafheim Siedweg	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Moers-Vinn	3	Vinner Friedhof	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Kapellen-Mitte	5	Bahnhofstraße	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Kapellen-Achterathsfeld	4	Asternstraße	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Kapellen-Achterathsheide	1	keine vorhanden	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Kapellen-Bettenkamp	1	Am Brink	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Kapellen-Holderberg	3	Holderberg	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Kapellen-Vennikel	3	Lärchenweg	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Rheinkamp-Mitte	5	Rheinkamper Ring	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Rheinkamp-Repelen	6	Repelen Markt	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Rheinkamp-Baerler Busch	0	Waldsee	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Rheinkamp-Genend	3	Im Meerfeld	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Rheinkamp-Bornheim	1	Utfort Eick	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Rheinkamp-Eick	5	Hebbelstraße	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Rheinkamp-Utfort	5	Baumstraße	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Rheinkamp-Kohlenhuck	1	Schacht VI	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Ortsverkehr	Moers	Rheinkamp-Meerbeck	5	Zwickauer Straße	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Regionalverkehr	Duisburg	Innenstadt	6	Hauptbahnhof	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Regionalverkehr	Neukirchen-Vluyn	Innenstadt	6	Sparkasse	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Regionalverkehr	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Regionalverkehr	Rheinberg	Innenstadt	6	Rathaus	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Regionalverkehr	Krefeld	Innenstadt	6	Hauptbahnhof	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof
Nachbarortsverkehr	Moers	Kapellen-Vennikel	3	Lärchenweg	Duisburg	Innenstadt	6	Hauptbahnhof
Nachbarortsverkehr	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof	Duisburg	Ruhrort	5	Friedrichsplatz
Nachbarortsverkehr	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof	Duisburg	Homberg	5	Bismarckplatz
Nachbarortsverkehr	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof	Duisburg	Rheinhausen	5	Markt

6.8.2 Fahrtenangebot

Kat.	Relation			Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag			
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	
OV	Moers-Asberg	6	Moers-Mitte	6	60	55	-5	40	48	8	30	38	8
OV	Moers-Scherpenberg	4	Moers-Mitte	6	23	62	39	18	46	28	15	24	9
OV	Moers-Hülsdonk	5	Moers-Mitte	6	50	72	22	30	81	51	20	44	24
OV	Moers-Hochstraße	6	Moers-Mitte	6	60	23	-37	40	21	-19	30	7	-23
OV	Moers-Schwafheim	5	Moers-Mitte	6	50	74	24	30	64	34	20	41	21
OV	Moers-Vinn	3	Moers-Mitte	6	20	3	-17	15	0	-15	13	0	-13
OV	Kapellen-Mitte	5	Moers-Mitte	6	50	44	-6	30	42	12	20	40	20
OV	Kapellen-Achterathsfeld	4	Moers-Mitte	6	23	56	33	18	53	35	15	51	36
OV	Kapellen-Achterathsheide	1	Moers-Mitte	6	15	0	-15	10	0	-10	8	0	-8
OV	Kapellen-Bettenkamp	1	Moers-Mitte	6	15	29	14	10	26	16	8	22	14
OV	Kapellen-Holderberg	3	Moers-Mitte	6	20	23	3	15	23	8	13	23	10
OV	Kapellen-Vennikel	3	Moers-Mitte	6	20	13	-7	15	12	-3	13	8	-5
OV	Rheinkamp-Mitte	5	Moers-Mitte	6	50	103	53	30	83	53	20	48	28
OV	Rheinkamp-Repelen	6	Moers-Mitte	6	60	112	52	40	89	49	30	50	20
OV	Rheinkamp-Baerler Busch	0	Moers-Mitte	6	0	55	55	0	46	46	0	18	18
OV	Rheinkamp-Genend	3	Moers-Mitte	6	20	48	28	15	32	17	13	19	6
OV	Rheinkamp-Bornheim	1	Moers-Mitte	6	15	16	1	10	9	-1	8	4	-4
OV	Rheinkamp-Eick	5	Moers-Mitte	6	50	64	14	30	53	23	20	19	-1
OV	Rheinkamp-Utfort	5	Moers-Mitte	6	50	87	37	30	71	41	20	36	16
OV	Rheinkamp-Kohlenhuck	1	Moers-Mitte	6	15	1	-14	10	0	-10	8	0	-8
OV	Rheinkamp-Meerbeck	5	Moers-Mitte	6	50	47	-3	30	39	9	20	16	-4
RV	Duisburg **	6	Moers-Mitte	6	0	119	119	0	110	110	0	74	74
RV	Neukirchen-Vluyn	6	Moers-Mitte	6	60	80	20	40	77	37	30	33	3
RV	Kamp-Lintfort	6	Moers-Mitte	6	60	113	53	40	84	44	30	50	20
RV	Rheinberg **	6	Moers-Mitte	6	0	34	34	0	21	21	0	11	11
RV	Wesel ***	6	Moers-Mitte	6	60	16	-44	40	8	-32	30	4	-26
RV	Krefeld **	6	Moers-Mitte	6	0	15	15	0	5	5	0	2	2
NOV	Kapellen-Vennikel	3	Duisburg	6	20	0	-20	15	0	-15	13	0	-13
NOV	Moers-Mitte	6	Ruhrort	5	50	96	46	30	82	52	20	58	38
NOV	Moers-Mitte	6	Homburg	5	50	144	94	30	118	88	20	78	58
NOV	Moers-Mitte **	6	Rheinhausen	5	0	106	106	0	88	88	0	53	53

Durchschnitt	22,4	Durchschnitt	24,8	Durchschnitt	12,4
--------------	------	--------------	------	--------------	------

** Abgedeckt durch SPNV
 *** Teilstrecke abgedeckt durch SPNV

Die Stadt Moers verfügt im Kreis Wesel über die ausgeprägtesten Voraussetzungen, um mit Hilfe eines guten Angebotes im ÖPNV einen hohen Anteil auch wahlfreier Verkehrsteilnehmer für diesen zu gewinnen. Dies liegt zum einen an der Größe und Bedeutung als Quell- und Zielpunkt des ÖPNV, aber auch an der Lage am Rande des Ballungsraums Rhein-Ruhr. Gemessen an den Ansprüchen des Nahverkehrsplans, der eine angemessene Versorgung mit ÖPNV-Leistungen sicherstellt, ist grundsätzlich ein gutes Verkehrsangebot vorhanden, welches auch im Vergleich zu den übrigen Städten und Gemeinden des Kreises Wesel gut genutzt wird. Dies schließt nicht aus, z.B. durch ein hocheffizientes Stadtbussystem, Angebot und Nachfrage erheblich zu verbessern. Wie schon in den Analysen zum ersten Nahverkehrsplan (dort in Kapitel 9) dargestellt, ist die Nachfrageentwicklung in Städten mit gutem Bestandsangebot und hoher Nutzungsquote des ÖPNV leichter zu steigern, als in Städten mit „traditionell“ schlechter Nachfrage.

Der aktuelle Modal-Split, also der Anteil der jeweiligen Verkehrsträger am Gesamtverkehrsgeschehen, ist mit derzeit rund 5 % Anteil des ÖPNV noch erheblich verbesserungsfähig und liegt in der unteren Hälfte des Modal-Splits vergleichbarer Städte. Die nachfolgenden Aussagen sind daher am Anspruch des Nahverkehrsplans und nicht am Anspruch einer Konzeption zur bestmöglichen Steigerung der Nachfrage zu messen. Die Stadt Moers stellt derzeit einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) auf, dessen mittelfristiger Zielhorizont (ca. 15 Jahre) und dessen inhalt-

licher Anspruch einen anderen Ansatz erlauben, als den des Nahverkehrsplans. Grundsätzlich wurden die beiden Planwerke inhaltlich abgestimmt.

Die Fahrtenhäufigkeit im Bereich der Stadt Moers ist im Rahmen der vorgenannten Zielvorgaben als gut zu bezeichnen. Nahezu alle Ortsteile weisen ein Verkehrsangebot auf, welches den Vorgaben des Anforderungsprofils entspricht und es an einigen Stellen auch deutlich übertrifft. Einsparpotentiale sind hier jedoch nicht gegeben, denn die Verkehrsangebote sind bezüglich der Fahrgastnachfrage gut genutzt und weisen eine entsprechende Wirtschaftlichkeit auf. Durch die hohe Bevölkerungsdichte und den etwas geringeren PKW-Besitz in der Stadt Moers ist die Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV ausgeprägter als in den meisten anderen Städten und Gemeinden des Kreises Wesel. Die Verkehrsangebote können daher bei entsprechender Fahrgastnachfrage und bei entsprechenden Einnahmen auf hohem Niveau gefahren werden. Im Folgenden werden die relativ wenigen Abweichungen bezüglich der hier skizzierten Bedienungsqualität dargestellt.

Der Ortsteil Hochstraß weist eine gemessen am Anforderungsprofil relativ geringe Bedienung auf. Im Randbereich dieses Ortsteils befinden sich jedoch weitere Linien mit zusätzlichen Haltestellen, so dass dieser Mangel keine Maßnahmen erfordert. Der Bereich Achterratsheide wird nicht durch ÖPNV bedient, weist aber keine dafür hinreichende Größe auf. Ebenso bestehen im Bereich Kohlenhuck keine relevanten ÖPNV-Angebote, abgesehen von einem Fahrtenpaar an Normalwerktagen. Dieser Bereich weist jedoch aufgrund seiner Siedlungsstruktur und seiner sehr geringen Einwohnerzahl auch kein ÖPNV-Potential auf, welches eine Bedienung wirtschaftlich möglich erscheinen lässt. Als Maßnahme des Ortsverkehrs wäre hier die Einführung eines bedarfsorientierten Systems denkbar, kann jedoch nicht ausdrücklich empfohlen werden. Anders stellt sich die Situation im Ortsteil Vinn dar. Hier wurde vor einigen Jahren ein ÖPNV-Angebot geschaffen, welches allerdings so gering nachgefragt wurde, dass es im Jahr 2010 wieder eingestellt wurde. Die Grundversorgung wird mittlerweile durch ein TaxiBus-Angebot gesichert. Hier ist ein Defizit erkennbar. Bezüglich der Einwohnerzahl, der Einwohnerdichte und der Gebietsstruktur ist es erstaunlich, dass trotz mehrerer Versuche bislang keine spürbare Erhöhung der Nachfrage eingetreten ist. Der Grund dafür könnte in der relativen Nähe zum Zentrum liegen. Dadurch ist der Bereich Vinn mit dem Fahrrad und auch fußläufig noch relativ gut zu erreichen.

Es steht der Stadt Moers frei, Ergänzungsangebote im Ortsverkehr zu initiieren. Es ist jedoch bei deren Umsetzung davon auszugehen, dass die Wirtschaftlichkeit gering bleibt.

Im regionalen Verkehr ist das Verkehrsangebot ebenfalls auf den meisten Relationen als sehr gut zu bezeichnen. Neben dem guten Angebot im Busverkehr werden die Ziele Krefeld, Rhein-

berg und Duisburg auch mit dem SPNV erreicht, so dass insgesamt eine außerordentlich hohe Qualität angeboten wird. Als Ausnahme hiervon ist die Verbindung mit der Kreisstadt Wesel zu sehen. Hier ist die Fahrtenhäufigkeit an allen Verkehrstagen, insbesondere aber am Sonntag, zu gering ausgeprägt und sollte verbessert werden.

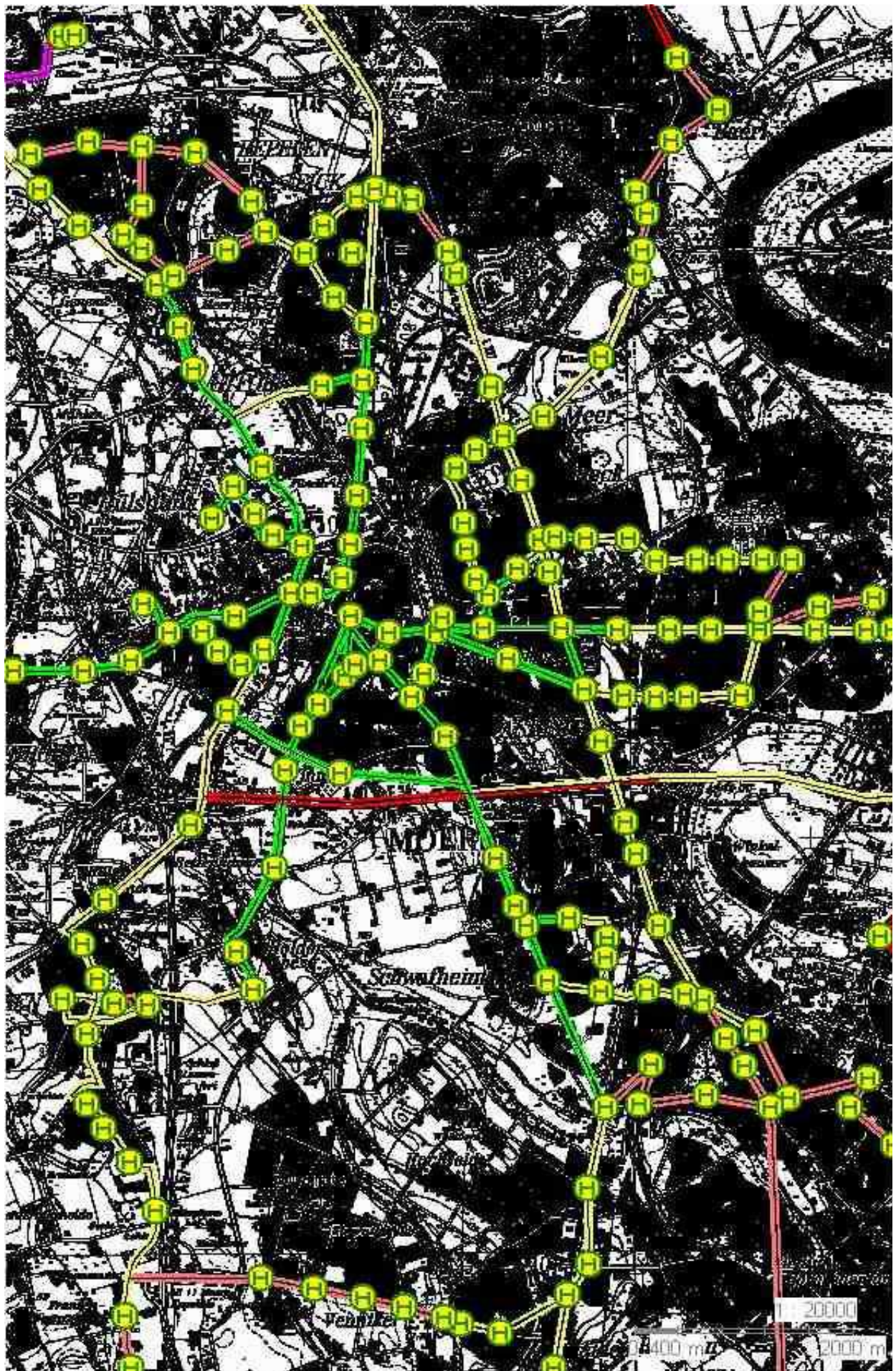
Von besonders hoher Bedeutung sind aufgrund der starken Verkehrsbeziehungen die Nachbarortsverkehre zwischen Moers und den westlich gelegenen Duisburger Stadtteilen Rheinhausen, Ruhrort und Homberg. Bedingt durch die traditionell engen verkehrlichen Verflechtungen, ist das Verkehrsangebot auf diesen Linien stark ausgeprägt. Der Verkehr in Richtung Rheinhausen wird zusätzlich durch den SPNV bedient, während nach Homberg und Ruhrort SPNV-Verbindungen fehlen. Das Verkehrsangebot ist dennoch auch auf diesen Relationen gut vertaktet und häufig, so dass, wie die Tabelle zur Fahrtenhäufigkeit auch zeigt, hier keine Defizite bestehen, die eine Maßnahme erforderlich machen. Auch in Bezug auf die Reisezeiten gibt es keine erkennbaren Defizite. Die Erschließungswirkung der Linien in Richtung der Duisburger Ortsteile ist ebenfalls gut. Eine Verdichtung von Haltestellen oder eine Verlegung von Linien wäre daher nicht zielführend.

Problematisch ist im Nachbarortsverkehr die Anbindung des Ortsteils Vennikel, der eine starke Ausrichtung an Duisburger Ortsteile aufweist und durch kein direktes ÖPNV-Angebot an die Innenstadt von Duisburg angeschlossen ist. Die Grundversorgung ist aber durch die Anbindung an Kapellen und Moers gewährleistet.

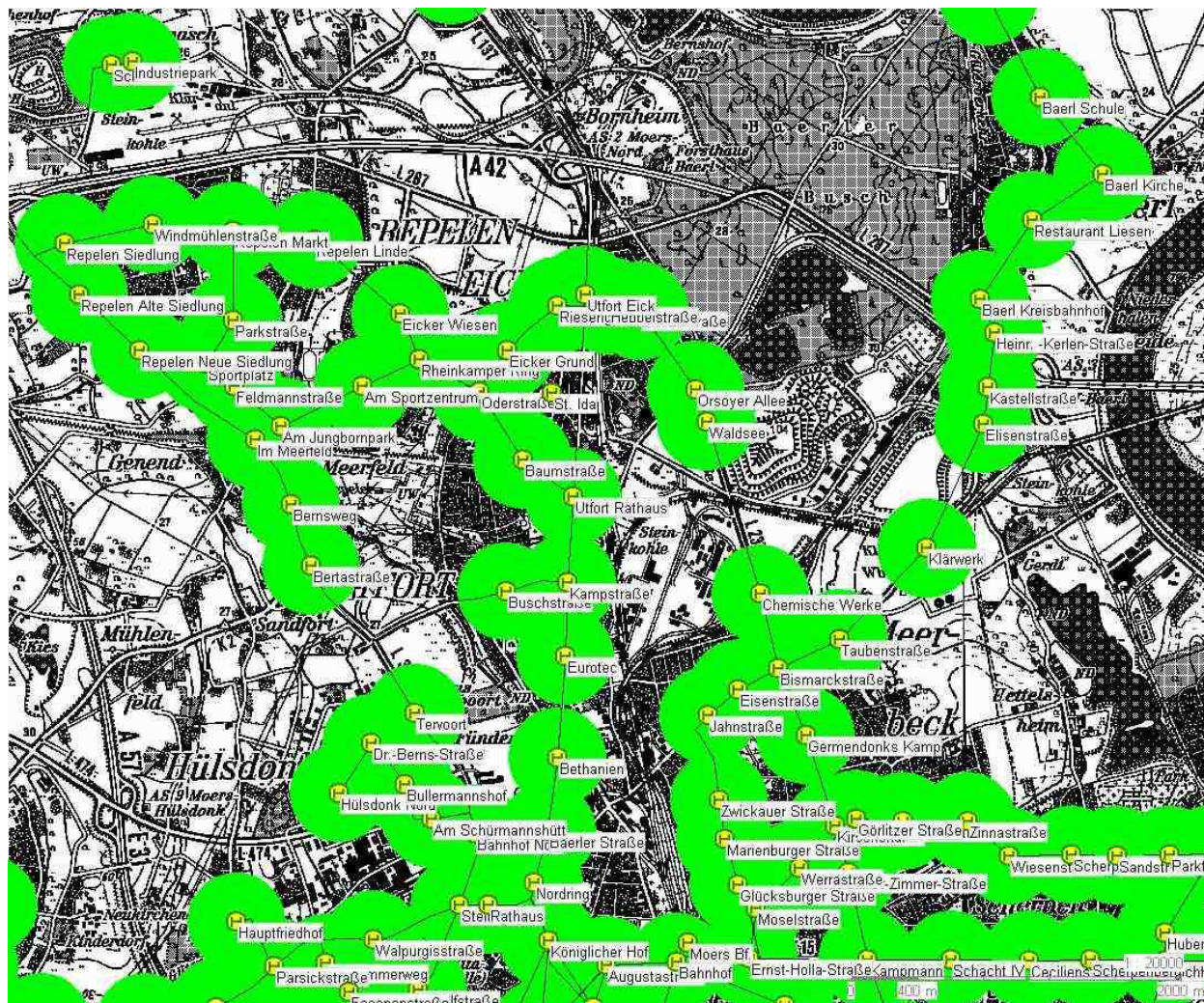
6.8.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

Trotz hoher Siedlungsdichte und damit verbundener geringerer Fahrgeschwindigkeit des ÖPNV sind in Moers alle einwohnerstarken Ortsteile rund ums Zentrum und die Zentrumshaltestellen selbst innerhalb von acht Minuten Reisezeit erreichbar. Die etwas entfernter gelegenen Ortsteile wie z.B. Rheinkamp, Eick, Asberg, Schwafheim und Kapellen liegen im Bereich von einer Viertelstunde Reisezeit und werden damit im Verhältnis zu ihrer Entfernung zum Zentrum ausreichend bedient.

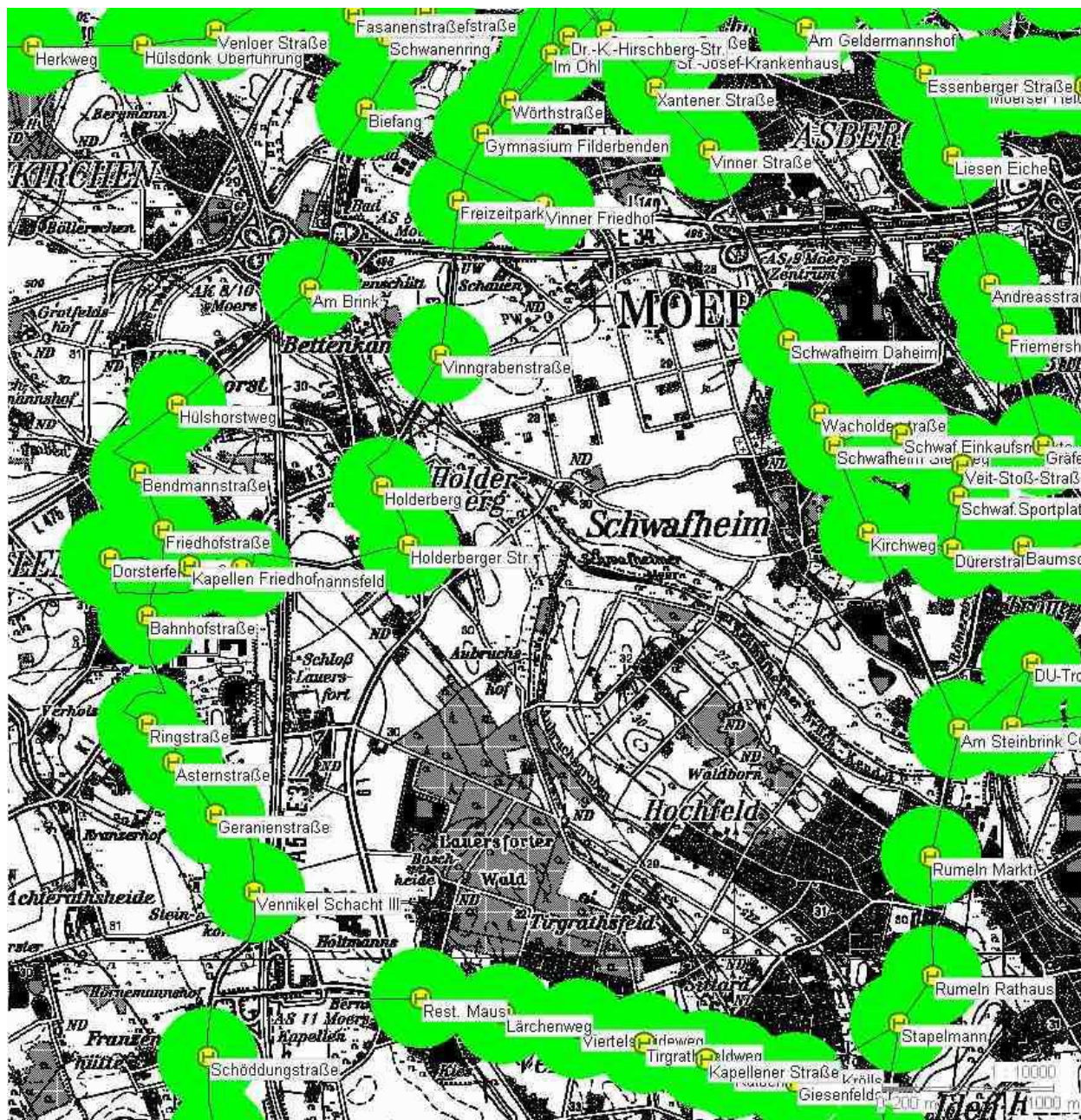
Etwas längere Fahrzeiten werden lediglich bis zu einigen Haltestellen in Repelen notwendig, die der größeren Entfernungen zum Zentrum einerseits und der Linienführung und Haltestellendichte der Linie 911 andererseits geschuldet sind. Da auch hier die Reisezeiten im vertretbaren Rahmen liegen und durch die Linie 32 und SB 30 auch Haltestellen auf Repelener Gebiet innerhalb einer Viertelstunde Reisezeit erreicht werden, ist auch dieser Bereich ausreichend bedient und von Maßnahmen zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten in Moers abzusehen.



6.8.4 Erschließungswirkung und Fahrtenhäufigkeit



Die Erschließungswirkung der Haltestellen im ÖPNV der Stadt Moers ist grundsätzlich zufriedenstellend. Es sind jedoch einige Bereiche vorhanden, in denen die Fußwege zur Haltestelle eine Länge deutlich oberhalb von 350 m aufweisen und größere, zusammenhängend bebaute Bereiche mit entsprechendem Einwohner- und Fahrgastpotenzial vorhanden sind. Diese Feststellung betrifft den Nordwesten und den Osten von Meerbeck, Teile von Eick-West, Eick-Ost, Asberg und Schwafheim. Unter Beachtung der Eignung des Straßennetzes und mit einer Abwägung der Vor- und Nachteile einer veränderten Linienführung sind hier Maßnahmen zu empfehlen. Dabei sollten die vorhandenen Linien hinsichtlich einer geringfügigen Änderung des Linienverlaufs geprüft werden. Alternativ kann auch ein Stadtbuskonzept mit hoher Erschließungswirkung die Defizite schließen, wobei außerdem Aufgaben der regionalen Linien übernommen werden können, um diese zu beschleunigen.



6.8.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Verbesserung des Angebotes zwischen Moers und Wesel, Linie 68
 - Verdichtung des Angebotes in der HVZ mit zwei bis vier zusätzlichen Fahrtenpaaren und Ergänzung im Spätverkehr um ein Fahrtenpaar an Normalwerktagen
 - An Samstagen Ergänzung im Spätverkehr um ein bis zwei Fahrtenpaare
 - An Sonntagen Ergänzung des Bedienungszeitfensters um ein Fahrtenpaar vormittags und ein Fahrtenpaar am Abend

- Linie SB 30: Verdichtung des Angebotes an Fahrten zwischen Moers und Kamp-Lintfort auf einen 30-Minutentakt in der Normalverkehrszeit und Schaffung eines Angebotes in der Nebenverkehrszeit, abends und am Wochenende (aus Analyse Kamp-Lintfort)

- Für die Linie 911 ist zwischen Kamp-Lintfort und Moers ein 30-Minutentakt ausreichend, wenn die Verdichtung des Angebotes auf der Linie SB 30 und die zusätzlichen Leistungen im Ortsverkehr Kamp-Lintfort realisiert werden

Ortsverkehr

- Schaffung eines Bedarfsangebotes durch TaxiBus oder AST im Ortsteil Kohlenhuck und Umgebung
- Verbesserung der Erschließung im Ortsteil Eick durch Änderung des Linienweges einer geeigneten Bestandslinie oder Ergänzungsangebote
- Verbesserung der Erschließung im Ortsteil Asberg durch Änderung des Linienweges einer geeigneten Bestandslinie oder Ergänzungsangebote
- Verbesserung der Erschließung im Ortsteil Schwafheim durch Änderung des Linienweges einer geeigneten Bestandslinie oder Ergänzungsangebote
- Verbesserung der Erschließung im Ortsteil Meerbeck durch Änderung des Linienweges einer geeigneten Bestandslinie oder Ergänzungsangebote
- Einrichtung eines Bedarfsverkehrs im Probebetrieb auf der Achse Repelen – Genend – Neukirchen – Kapellen auf dem Gebiet der Städte Neukirchen-Vluyn und Moers (Nachbarortsverkehr)

6.8.6 Zielnetz Moers

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Moers aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
3	Heutiges Verkehrsangebot
4	Heutiges Verkehrsangebot, ggf. Ausweitung des Angebotes in Kohlenhuck
7	Heutiges Verkehrsangebot
32	Heutiges Verkehrsangebot
68	Heutiges Verkehrsangebot mit Angebotserweiterungen an allen Verkehrstagen
68	Heutiges Verkehrsangebot
911	Heutiges Verkehrsangebot, Verringerung des Angebotes zwischen Kamp-Lintfort und Moers-Repelen bei gleichzeitiger Einführung neuer Ortslinien im Bereich Kamp-Lintfort und Ergänzung des Angebotes des SB 30
912	Heutiges Verkehrsangebot
913	Heutiges Verkehrsangebot
914	Heutiges Verkehrsangebot
921	Heutiges Verkehrsangebot
929	Heutiges Verkehrsangebot
052	Heutiges Verkehrsangebot
NE6	Heutiges Verkehrsangebot
SB10	Heutiges Verkehrsangebot
SB30	Heutiges Verkehrsangebot mit Angebotserweiterungen an allen Verkehrstagen
SB80	Heutiges Verkehrsangebot
OL 1	Neue Bedarfsangebote in mehreren Ortsteilen mit neuen Linien oder alternativ auf Bestandslinien
M-NV	Neuschaffung eines Bedarfsangebotes zwischen Moers-Kapellen – Neukirchen-Vluyn und Moers-Genend

6.9 Stadt Neukirchen-Vluyn

6.9.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Stadt Neukirchen-Vluyn teilt sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. Der Bereich Dickscheheide wurde aufgrund der Entwicklungstätigkeit in diesem Bereich höher gestuft. Die großen Ortsteile Vluyn und Neukirchen wurden in kleinere Einheiten unterteilt, um eine Analyse in höherer Qualität durchführen zu können. Die folgende Tabelle gibt zunächst die ursprüngliche Einteilung mit den Einwohnerzahlen wieder.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	zentrale Haltestelle
Neukirchen-Vlyun	Neukirchen	13.752	Neukirchen Sparkasse
	Vluyn	12.765	Vluyner Platz
	Niep	661	Niep
	Vluynbusch, Rayen, Hochkamer	1.432	Geldernsche Straße

Nach Unterteilung der Ortsteile Vluyn und Neukirchen wurde folgende Kategorisierung vorgenommen:

Ortsteil	Einwohnerzahl	Kategorie	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Neukirchen-Zentrum	6.000	5	Neukirchen Sparkasse		
Niep	661	2	Niep		
Rayen, Hochkamer	1.200	3	Geldernsche Str./Hochkamer		
Vluynbusch	232	1	keine vorhanden		
Vluyn-Zentrum	6.000	5	Vluyner Platz		
Neukirchen Nord	4.000	4	Gewerbegebiet Nord		
Neukirchen Süd	4.000	4	Max-von-Schenkendorf-Straße		
Vluyn Nord	3.500	4	Nordring		
Vluyn Süd	3.500	4	Ricarda-Huch-Straße		
N-V Mitte (Dickscheheide)	1.500	3	Roosenstraße	von 3 auf 4	Entwicklungsbereich

Für die Stadt Neukirchen-Vluyn wurden folgende verkehrlich bedeutenden Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

	Von				Nach			
Kategorie	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	Niep	2	Niep	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	Rayen	2	Geldernsche Straße	Neuk.-Vluyn	Neukirchen-Zentrum	5	Neukirchen Sparkasse
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	Hochkamer	2	Hochkamer	Neuk.-Vluyn	Neukirchen-Zentrum	5	Neukirchen Sparkasse
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	Rayen	2	Geldernsche Straße	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	Hochkamer	2	Hochkamer	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	Vluynbusch	1	keine	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	Vluynbusch	1	keine	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz	Neuk.-Vluyn	Neukirchen-Zentrum	5	Neukirchen Sparkasse
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	Neukirchen Nord	4	Gewerbegebiet Nord	Neuk.-Vluyn	Neukirchen-Zentrum	5	Neukirchen Sparkasse
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	Neukirchen Süd	4	Max-von-Schenkendorf-Str.	Neuk.-Vluyn	Neukirchen-Zentrum	5	Neukirchen Sparkasse
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	Vluyn Nord	4	Nordring	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	Vluyn Süd	4	Ricarda-Huch-Straße	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	N-V Mitte, Dickscheheide	4	Roosenstraße	Neuk.-Vluyn	Neukirchen-Zentrum	5	Neukirchen Sparkasse
Ortsverkehr	Neuk.-Vluyn	N-V Mitte, Dickscheheide	4	Roosenstraße	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz
Regionalverkehr	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof	Neuk.-Vluyn	Neukirchen-Zentrum	5	Neukirchen Sparkasse
Regionalverkehr	Moers	Moers-Mitte	6	Königlicher Hof	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz
Regionalverkehr	Rheurdt	Ortskern	4	Kirche	Neuk.-Vluyn	Neukirchen-Zentrum	5	Neukirchen Sparkasse
Regionalverkehr	Rheurdt	Ortskern	4	Kirche	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz
Regionalverkehr	Krefeld	Innenstadt	6	Hauptbahnhof	Neuk.-Vluyn	Neukirchen-Zentrum	5	Neukirchen Sparkasse
Regionalverkehr	Krefeld	Innenstadt	6	Hauptbahnhof	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz
Regionalverkehr	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus	Neuk.-Vluyn	Neukirchen-Zentrum	5	Neukirchen Sparkasse
Regionalverkehr	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus	Neuk.-Vluyn	Vluyn-Zentrum	5	Vluyner Platz

6.9.2 Fahrtenangebot

Die Fahrtenhäufigkeit in Neukirchen-Vluyn ist grundsätzlich als gut zu bezeichnen.

Kat.	Relation			Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag		
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.
OV	Niep	2	Vluyn-Zentrum	15	5	-10	10	6	-4	8	6	-2
OV	Rayen	2	Neukirchen-Zentrum	15	11	-4	10	5	-5	8	2	-6
OV	Hochkamer	2	Vluyn-Zentrum	15	11	-4	10	5	-5	8	2	-6
OV	Rayen	2	Neukirchen-Zentrum	15	11	-4	10	5	-5	8	2	-6
OV	Hochkamer	2	Vluyn-Zentrum	15	11	-4	10	5	-5	8	2	-6
OV	Vluynbusch	1	Neukirchen-Zentrum	13	0	-13	8	0	-8	5	0	-5
OV	Vluynbusch	1	Vluyn-Zentrum	13	0	-13	8	0	-8	5	0	-5
OV	Vluyn-Zentrum	6	Neukirchen-Zentrum	50	95	45	30	81	51	20	43	23
OV	Neukirchen Nord	5	Neukirchen-Zentrum	23	33	10	18	29	11	15	16	1
OV	Neukirchen Süd	5	Neukirchen-Zentrum	23	35	12	18	31	13	15	17	2
OV	Vluyn Nord	5	Vluyn-Zentrum	23	35	12	18	29	11	15	16	1
OV	Vluyn Süd	5	Vluyn-Zentrum	23	19	-4	18	13	-5	15	6	-9
OV	N-V Mitte, Dickscheheide	4	Neukirchen-Zentrum	20	30	10	15	24	9	13	0	-13
OV	N-V Mitte, Dickscheheide	4	Vluyn-Zentrum	20	29	9	15	24	9	13	0	-13
RV	Moers	6	Neukirchen-Zentrum	50	96	46	30	81	51	20	43	23
RV	Moers	6	Vluyn-Zentrum	50	95	45	30	81	51	20	43	23
RV	Rheurdt	4	Neukirchen-Zentrum	20	15	-5	15	13	-2	13	6	-7
RV	Rheurdt	4	Vluyn-Zentrum	20	19	-1	15	13	-2	13	6	-7
RV	Krefeld ***	6	Neukirchen-Zentrum	50	12	-38	30	5	-25	20	2	-18
RV	Krefeld ***	6	Vluyn-Zentrum	50	13	-37	30	5	-25	20	2	-18
RV	Kamp-Lintfort	6	Neukirchen-Zentrum	50	80	30	30	55	25	20	25	5
RV	Kamp-Lintfort	6	Vluyn-Zentrum	50	56	6	30	38	8	20	13	-7
NOV	Neukirchen-Zentrum	5	Moers-Kapellen	23	36	13	18	31	13	15	15	0
NOV	Vluyn-Zentrum	5	Moers-Kapellen	23	35	12	18	30	12	15	15	0
NOV	Neukirchen-Zentrum ****	5	Moers-Genend	18	35	17	13	26	13	10	13	3
				Durchschnitt	5,2		Durchschnitt	7,1		Durchschnitt	-1,9	

*** Teilstrecke abgedeckt durch SPNV
 **** Fahrt mit Umstieg und langer Fahrzeit

Im regionalen Verkehr bestehen viele und teilweise auch schnelle Verbindungen von und nach Moers und weiter in Richtung Duisburg. Diese Einschätzung gilt auch für die Tage des Wochenendes. Das Gleiche gilt für die Verbindungen von und nach Kamp-Lintfort, wobei hier häufig umgestiegen werden muss. Auch in die kleine Gemeinde Rheurdt im Kreis Kleve ist ein gutes Verkehrsangebot vorhanden. Das relativ geringe Verkehrsangebot im straßengebundenen ÖPNV nach Krefeld ist aufgrund der ebenfalls möglichen Anbindung im SPNV über Moers nicht

als Mangel zu bezeichnen. Trotz des nötigen Umsteigevorgangs ist die Verbindung in Bezug auf die Häufigkeit und die Reisegeschwindigkeit als ausreichend zu bezeichnen.

Im Ortsverkehr von Neukirchen-Vluyn ist die Fahrtenhäufigkeit ebenfalls gut ausgeprägt. Insbesondere auch die kleineren Ortsteile Rayen und Hochkamer weisen ein angemessenes Verkehrsangebot auf. Die zentralen Wohngebiete von Neukirchen und Vluyn fallen insbesondere durch gute Verkehrsangebote an allen Verkehrstagen auf. Auch die Verbindung zwischen den beiden Zentren Vluyn und Neukirchen weist eine hohe Fahrtenanzahl auf.

Mängel bestehen nur bei der Anbindung der Streusiedlungsbereiche. Die Erschließung des Ortsteils Niep und seiner Umgebung wurde im Jahre 2011 durch die Einführung der Linie 6 behoben. Geschaffen wurde ein Angebot, welches aus einer etwa zweistündigen TaxiBus-Verbindung ergänzt durch einzelne Fahrten im Schülerverkehr besteht. Die Schülerverkehre wurden bisher im Freistellungsverkehr gefahren und sind nun in den öffentlichen Linienverkehr integriert. Damit wurde auch für diesen Bereich ein Angebot geschaffen, welches der voraussichtlichen Nachfrage angemessen ist. Für die Bereiche Vluynbusch und Dong ist kein ausreichendes Potenzial für die Schaffung einer ÖPNV-Anbindung festzustellen.

Im Ortsverkehr fällt ansonsten nur der südliche Bereich von Vluyn gegenüber den übrigen Bereichen geringfügig ab. Eine weitere qualitative Verbesserung lässt sich hier durch ein engmaschiges Ortsbusnetz erreichen. Diesbezüglich hat Neukirchen-Vluyn auch bereits eigene Planungen durchgeführt, die sich in den Nahverkehrsplan integrieren lassen, falls eine Umsetzung beschlossen wird.

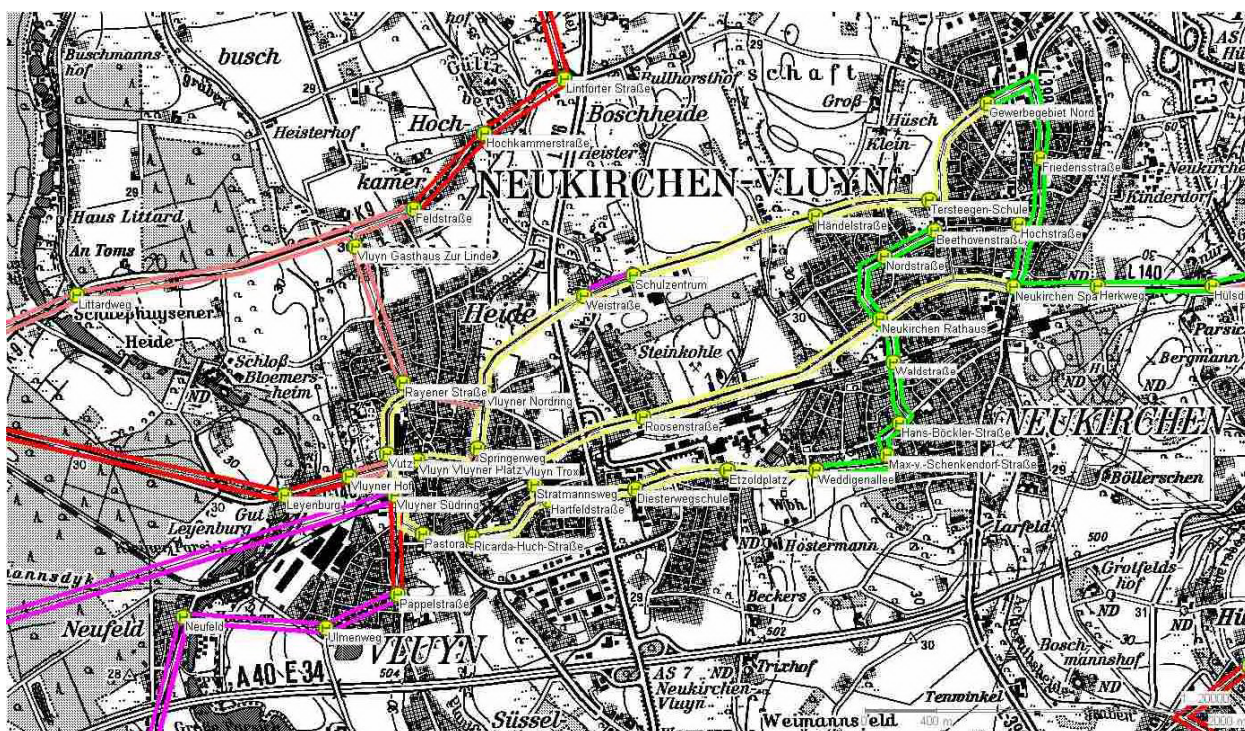
Im Nachbarortsverkehr sind die Verkehrsbeziehungen zwischen Neukirchen-Vluyn und Moers-Kapellen von Bedeutung. Darüber hinaus ist durch die gestiegene Bedeutung des Gewerbegebiets Genend auch eine verstärkte Nachfrage in diesen Bereich zu verzeichnen. Beide Ziele sind gut bedient. Es bestehen aber Defizite hinsichtlich der Fahrdauer.

Aus Sicht der Analyse der Fahrtenhäufigkeit ist in Neukirchen-Vluyn keine Maßnahme erforderlich.

6.9.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

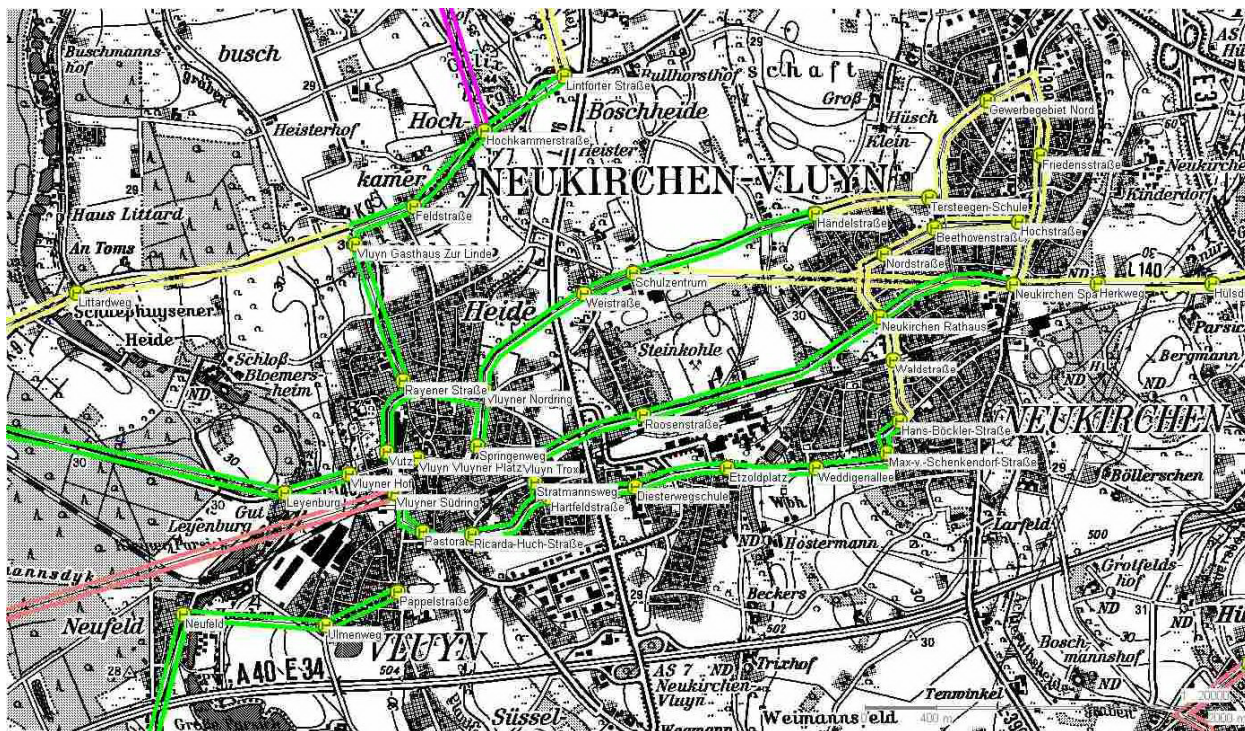
Die Analyse der Erreichbarkeit wird aufgrund der polyzentrischen Raumstruktur zum einen für Neukirchen mit der Hochstraße als zentral gelegener Haltestelle, zum anderen für den Ortsteil Vluyn mit der Haltestelle Vluynier Platz durchgeführt.

Die Darstellung für den Ortsteil Neukirchen zeigt, dass dort alle Bereiche in sehr guter Fahrzeit erschlossen sind. Auch der zwischen den Zentren gelegene Bereich mit dem Schulzentrum, einzelnen Wohngebieten und dem künftig zu entwickelnden ehemaligen Zechengelände sind in kurzer Fahrzeit angeschlossen.



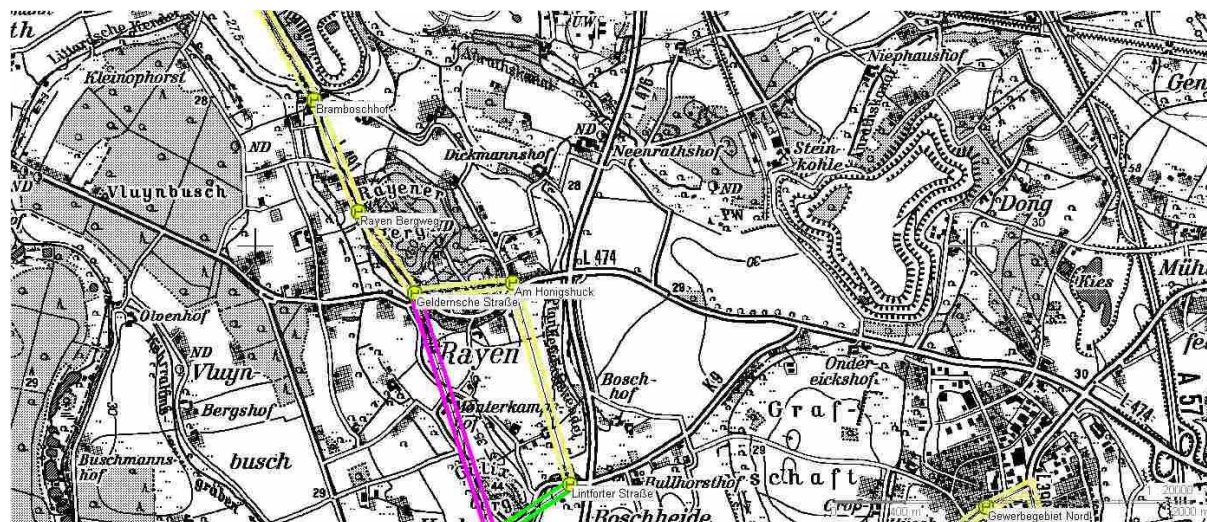
Dies gilt auch noch für den Kernbereich von Vluyn. Erst der Ortsteil Hochkamer sowie die im Südwesten von Vluyn gelegenen Bereiche sind mit einer spürbar längeren Fahrzeit an das Zentrum von Neukirchen angeschlossen. Die Lage der Orte lässt aber keinen Handlungsbedarf bezüglich der Fahrzeiten erkennen.

Auch das Zentrum von Vluyne weist eine gute Anbindung aller größeren zentrumsnahen Ortsteile auf. Alle wesentlichen Wohnbereiche in Vluyne selbst, der Bereich Dickscheide und das Zentrum von Neukirchen mit seinen westlichen Wohngebieten sind in einer Fahrzeit von unter neun Minuten an den Vluyner Platz angebunden. Dies gilt auch für den Ortsteil Hochkamer. Für die übrigen Gebiete von Neukirchen sind es nur wenige Minuten mehr.

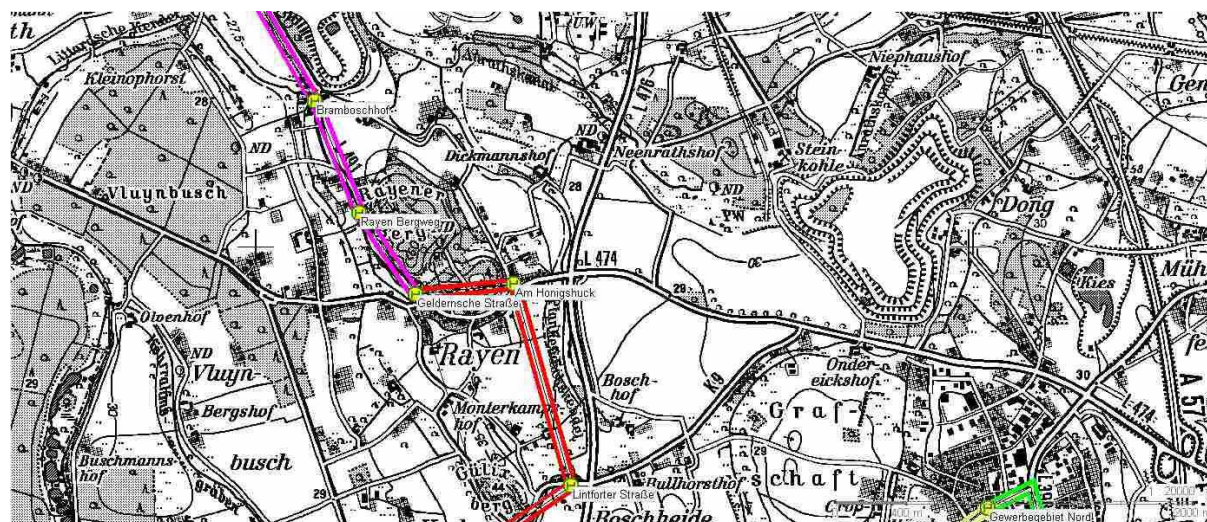


Insgesamt sind die Fahrzeiten aus allen Ortsteilen in Richtung Vluyne vorbildlich. Mit der Entstehung des neuen Angebotes sind auch in Niep und Luit (hier nicht in der Karte dargestellt) die Fahrzeiten als ausreichend zu betrachten.

Wie die folgende Ausschnittdarstellung zeigt, ist der Ortsteil Rayen bezüglich der Fahrzeiten gut an das Zentrum von Vluyn angebunden. Die Fahrzeiten von diesen Haltestellen betragen durchweg rund acht Minuten.



Die Anbindung an Neukirchen ist dagegen schlechter ausgeprägt, da hier keine direkte Verbindung besteht.

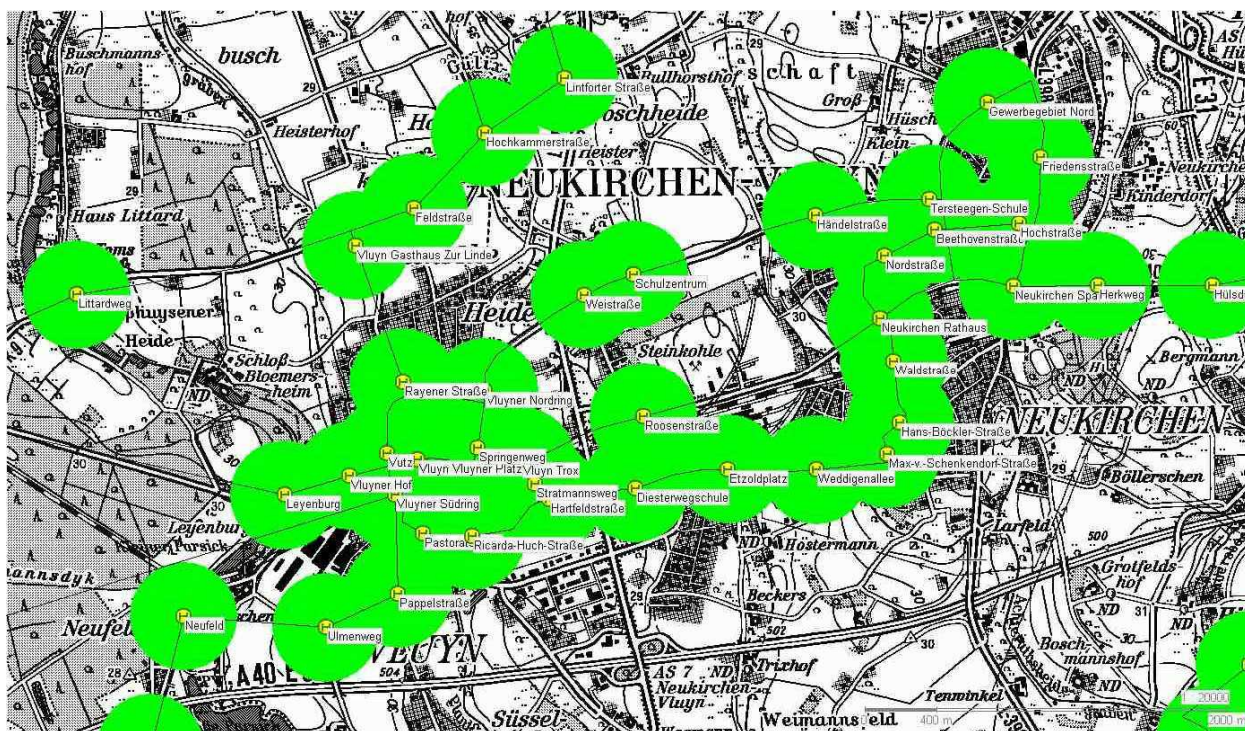


Gemessen an der Größe und Bedeutung sowie der alternativen Ausrichtung nach Vluyn ist jedoch auch hier kein eklatanter Mangel zur erkennen, der Maßnahmen im Ortsverkehr erfordert. Im Nachbarortsverkehr sind hingegen die Relationen von und nach Kapellen und dem Gewerbegebiet Genend durch Umstieg und lange Fahrzeit geprägt. Im Vergleich zur Fahrt mit dem Kfz müssen erhebliche Umwege in Kauf genommen werden, nach Genend auch ein langer zusätzlicher Fußweg.

6.9.4 Erschließungswirkung und Fahrtenhäufigkeit

Die Erschließungswirkung der Haltestellen in Neukirchen-Vluyn ist in beiden Bereichen des Zentrums als gut zu bezeichnen. Zwar sind sowohl in Vluyn als auch in Neukirchen im nördlichen und südlichen Bereich der Stadt Erschließungslücken vorhanden, jedoch weist von diesen keine eine relevante Größe auf. Alle Haltestellen in den zusammenhängend bebauten Gebieten von Vluyn und Neukirchen weisen ein Mindestangebot auf, welches im Bereich des Stundentaktes liegt, wodurch sich die Erschließungslücken auch beim Anlegen von hohen Qualitätsmaßstäben nicht verändern.

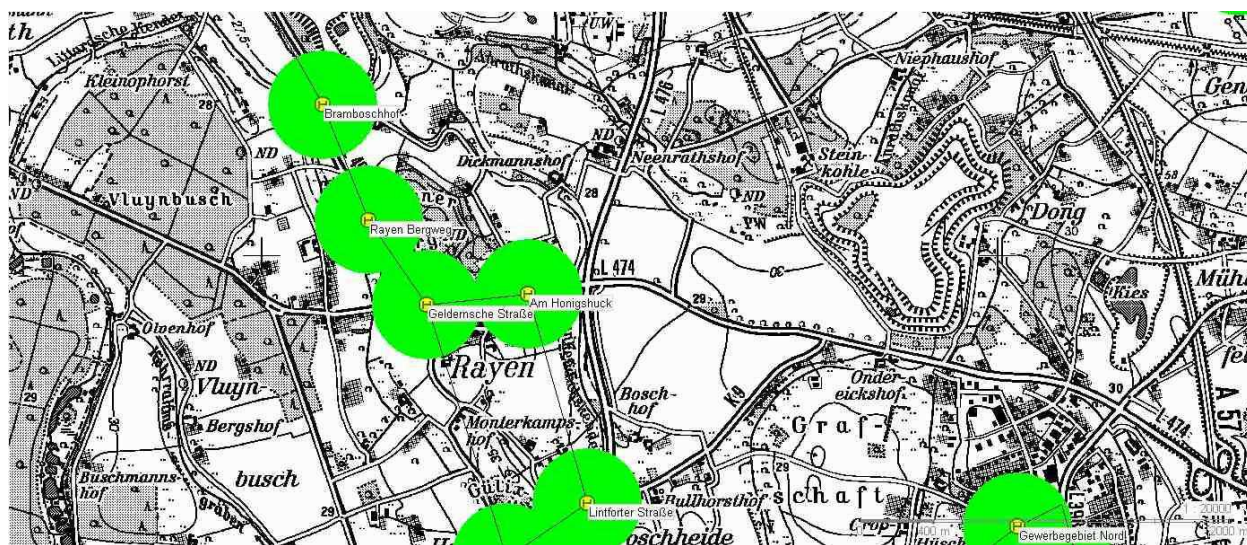
Erst die 30-Minutentakt-Darstellung zeigt im westlichen Bereich von Vluyn einen etwas größeren nicht erschlossenen Bereich auf. Jedoch dominieren hier Landschaftsräume und größere Gewerbeflächen, so dass die Erschließungswirkung in Neukirchen und Vluyn insgesamt keinen Handlungsbedarf erzeugt.



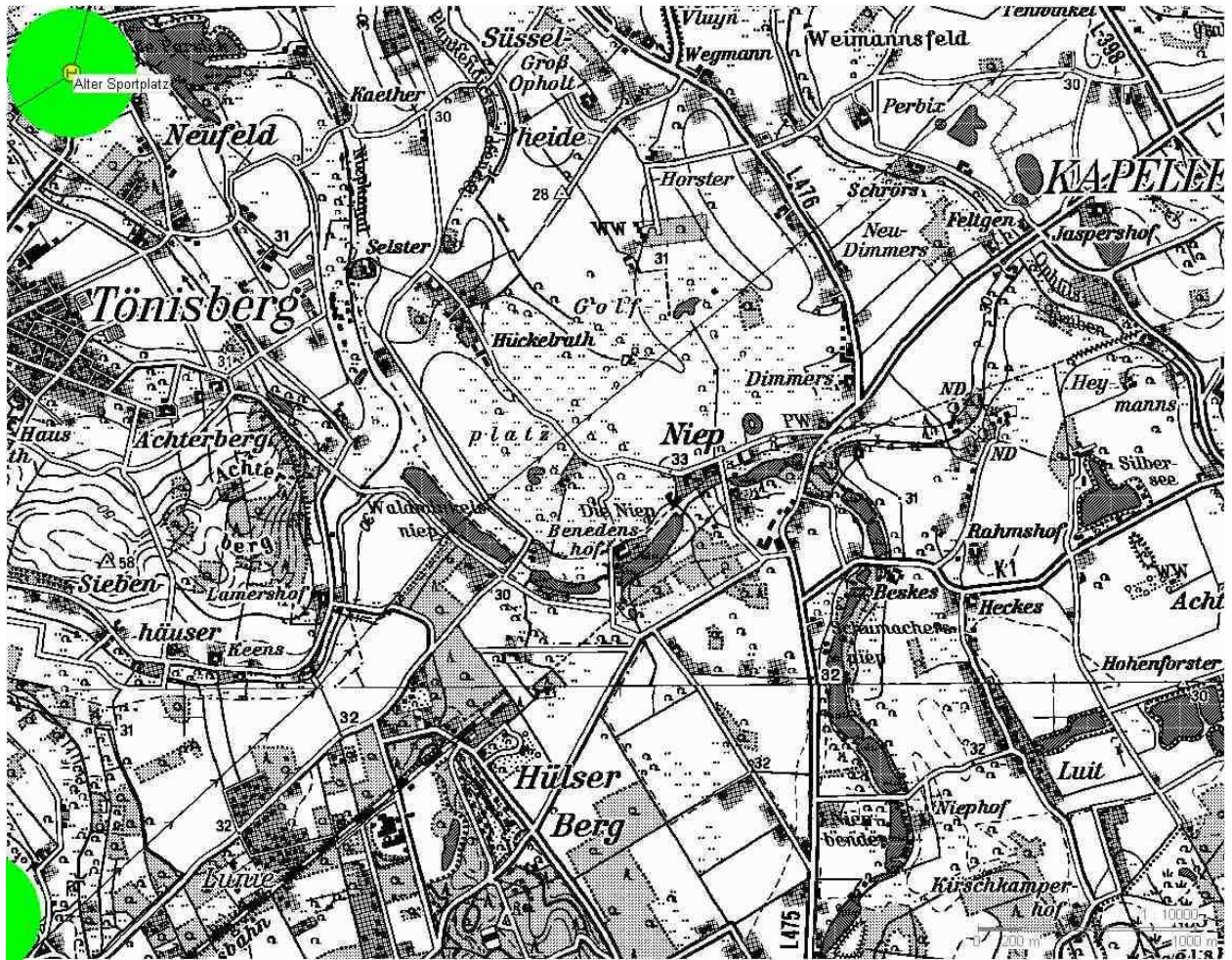
Der Ortsteil Hochkammer ist ebenfalls bis zum Stundentakt vollständig abgedeckt, so dass der ausreichenden Erschließung hier vollständig Rechnung getragen ist.

Die Darstellung für den Ortsteil Rayen zeigt eine gute Erschließungswirkung der Haltestellen ohne erkennbare Lücken. Diese Erschließungswirkung ist bis zum Stundentakt vollständig vorhanden, erst im 30-Minutentakt findet keine Bedienung der Haltestellen mehr statt. Gemessen

an der Größe und der Siedlungsdichte in Rayen ist dieses Verkehrsangebot ausreichend und erzeugt keinen Handlungsbedarf.



Der Ortsteil Niep wies zur Zeit der Durchführung der Analyse keine Erschließung mit ÖPNV Haltestellen auf. Diese Situation wurde jedoch während der Bearbeitungszeit dieses Nahverkehrsplans durch die Aufnahme eines TaxiBus-Betriebs zwischen Vluyn und den Ortsteilen Niep und Luit verbessert. In Kombination mit der Integration einiger bislang im Freistellungsverkehr bedienten Linien besteht hier nun ein mit mehr als sechs Fahrtenpaaren pro Tag ausreichendes Angebot, so dass die Erschließung von Niep hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestellen und der Fahrtenhäufigkeit als ausreichend betrachtet werden kann.



6.9.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Linie 076: Verdichtung des Angebotes am Wochenende und abends, in der Normalverkehrszeit Verdichtung zum 60-Minutentakt (aus Analyse Kamp-Lintfort, Hochschule Rhein-Waal)

Ortsverkehr

- Einrichtung eines Bedarfsverkehrs im Probebetrieb auf der Achse Repelen – Genend – Neukirchen – Kapellen auf dem Gebiet der Städte Neukirchen-Vluyn und Moers. (Nachbarortsverkehr)

6.9.6 Zielnetz Neukirchen-Vluyn

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Neukirchen-Vluyn aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
SB10	Heutiges Verkehrsangebot
6	Heutiges Verkehrsangebot
7	Heutiges Verkehrsangebot
912	Heutiges Verkehrsangebot
929	Heutiges Verkehrsangebot
076	Heutiges Verkehrsangebot, Angebotsergänzung zum 60-Minutentakt, Ausweitung des Angebots in der Nebenverkehrszeit
M-NV	Neuschaffung eines Bedarfsangebotes zwischen Moers-Kapellen – Neukirchen-Vluyn und Moers-Genend

6.10 Stadt Rheinberg

6.10.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Stadt Rheinberg teilt sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. Eine Höherstufung einzelner Ortsteile musste in Rheinberg nicht erfolgen. Nur die Innenstadt wurde aufgrund ihrer zentralen Funktion hochgestuft.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	Kategorie	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Rheinberg	Vierbaum	1.112	3	Schwarzer Adler		
	Eversael	695	2	Rheinstraße		
	Innenstadt	3.542	4	Rathaus	von 4 auf 5	zentrale Funktion
	Winterswick	831	2	Winterswick		
	Reichelsiedlung	2.099	3	Buchenstraße		
	Lützenhoff (Fossagebiet)	2.505	4	Sparkasse		
	Annaberg	3.100	4	Annastraße		
	Alpsray	1.468	3	Alpsray		
	Millingen	2.466	3	Jahnstraße		
	Borth	3.383	4	Kirche		
	Wallach	1.886	3	Borth Wallach		
	Ossenberg	1.915	3	Kirche		
	Orsoy	2.267	3	Rathaus		
	Orsoyerberg	1.794	3	Auf dem Berg		
	Budberg	2.875	4	Gemeindeamt		

Für die Stadt Rheinberg wurden folgende verkehrlich bedeutenden Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

	Von				Nach			
Kategorie	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Rheinberg	Vierbaum	3	Schwarzer Adler	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Eversael	2	Rheinstraße	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Winterswick	2	Winterswick	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Reichelsiedlung	3	Buchenstraße	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Lützenhoff (Fossa)	4	Sparkasse	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Annaberg	4	Annastraße	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Alpsray	3	Alpsray	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Millingen	3	Jahnstraße	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Borth	4	Kirche	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Wallach	3	Borth Wallach	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Ossenberg	3	Kirche	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Orsoy	3	Rathaus	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Orsoyerberg	3	Auf dem Berg	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Ortsverkehr	Rheinberg	Budberg	4	Gemeindeamt	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Regionalverkehr	Moers	Innenstadt	6	Kö	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Regionalverkehr	Wesel	Innenstadt	6	Großer Markt	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Regionalverkehr	Alpen	Innenstadt	5	Adenauerplatz	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Regionalverkehr	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus	Rheinberg	Innenstadt	5	Rathaus
Nachbarortsverkehr	Wesel	Innenstadt	6	Großer Markt	Rheinberg	Borth	4	Kirche
Nachbarortsverkehr	Wesel	Innenstadt	6	Großer Markt	Rheinberg	Wallach	3	Borth Wallach
Nachbarortsverkehr	Duisburg	Baerl	5	Kirche	Rheinberg	Orsoy	3	Rathaus
Nachbarortsverkehr	Duisburg	Baerl	5	Kirche	Rheinberg	Orsoyerberg	3	Auf dem Berg
Nachbarortsverkehr	Duisburg	Baerl	5	Kirche	Rheinberg	Budberg	4	Gemeindeamt
Nachbarortsverkehr	Duisburg	Baerl	5	Kirche	Rheinberg	Vierbaum	3	Schwarzer Adler
Nachbarortsverkehr	Duisburg	Baerl	5	Kirche	Rheinberg	Eversael	2	Rheinstraße
Nachbarortsverkehr	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus	Rheinberg	Alpsray	3	Alpsray

6.10.2 Fahrtenangebot

Für die in Rheinberg zu betrachtenden Verkehrsrelationen werden nun die Fahrtenanzahl aus dem Anforderungsprofil und die tatsächliche Zahl an Fahrten einander gegenübergestellt.

Kat.	Relation			Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag			
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	
OV	Vierbaum	3	Innenstadt	5	18	19	1	13	14	1	10	7	-3
OV	Eversael	2	Innenstadt	5	15	21	6	10	14	4	8	7	-1
OV	Winterswick	2	Innenstadt	5	15	16	1	10	8	-2	8	4	-4
OV	Reichelsiedlung	3	Innenstadt	5	18	15	-3	13	14	1	10	0	-10
OV	Lützenhoff (Fossa)	4	Innenstadt	5	20	34	14	15	29	14	13	14	1
OV	Annaberg	4	Innenstadt	5	20	31	11	15	26	11	13	7	-6
OV	Alpsray	3	Innenstadt	5	18	16	-2	13	14	1	10	0	-10
OV	Millingen ***	3	Innenstadt	5	0	16	16	0	14	14	0	0	0
OV	Borth	4	Innenstadt	5	20	18	-2	15	18	3	13	6	-7
OV	Wallach	3	Innenstadt	5	18	18	0	13	18	5	10	4	-6
OV	Ossenberg	3	Innenstadt	5	18	37	19	13	23	10	10	12	2
OV	Orsoy	3	Innenstadt	5	18	21	3	13	14	1	10	7	-3
OV	Orsoyerberg	3	Innenstadt	5	18	23	5	13	14	1	10	7	-3
OV	Budberg	4	Innenstadt	5	20	25	5	15	14	-1	13	7	-6
RV	Moers **	6	Innenstadt	5	0	34	34	0	21	21	0	11	11
RV	Wesel	6	Innenstadt	5	50	32	-18	30	13	-17	20	4	-16
RV	Alpen **	5	Innenstadt	5	0	18	18	0	16	16	0	3	3
RV	Kamp-Lintfort	6	Innenstadt	5	50	50	0	30	51	21	20	22	2
NOV	Wesel	6	Borth	4	23	18	-5	18	8	-10	15	4	-11
NOV	Wesel	6	Wallach	3	20	20	0	15	8	-7	13	4	-9
NOV	DU-Baerl	5	Orsoy	3	18	19	1	13	15	2	10	7	-3
NOV	DU-Baerl	5	Orsoyerberg	3	18	19	1	13	15	2	10	7	-3
NOV	DU-Baerl	5	Budberg	4	20	15	-5	15	15	0	13	7	-6
NOV	DU-Baerl	5	Vierbaum	3	18	19	1	13	14	1	10	7	-3
NOV	DU-Baerl	5	Eversael	2	15	18	3	10	14	4	8	7	-1
NOV	Kamp-Lintfort	6	Alpsray	3	20	16	-4	15	11	-4	13	0	-13
				Durchschnitt	3,8	Durchschnitt	3,5	Durchschnitt	-4,0				

** Abgedeckt durch SPNV
 *** zusätzlich abgedeckt durch SPNV

Die Betrachtung der Durchschnittswerte zeigt auf, dass das Verkehrsangebot in Rheinberg den Soll-Vorgaben insgesamt gut entspricht.

Die Ortsteile Annaberg und Fossagebiet weisen eine Bedienung mit deutlich mehr Fahrten auf als gefordert. Dies liegt jedoch an der innenstadtnahen Lage und der hier zwangsläufig parallelen Führung mehrere Linien und stellt daher kein Überangebot dar. Die hohe Bedienungsqualität in Ossenberg ist ebenfalls durch die parallele Führung von Linien (1 und 68) bedingt.

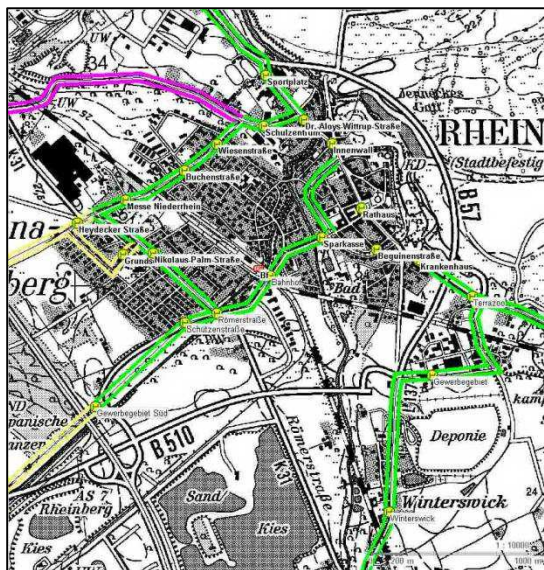
Eine schwache Bedienung weisen nur wenige Relationen auf. Die relativ deutlichen Abweichungen im Regionalverkehr nach Wesel, Duisburg, Moers und auch Alpen sind durch das Vorhandensein von SPNV-Verbindungen geprägt, die gut genutzt werden und naturgemäß ein geringeres Angebot im Busverkehr nach sich ziehen. Aufgrund der Gesamtqualität des Verkehrsangebotes bei der gemeinsamen Betrachtung von Schienen- und Straßen-ÖPNV liegt hier kein Mangel vor, der korrigiert werden muss.

Deutliche negative Abweichungen fallen lediglich am Sonntag auf. Hier sind einige Verkehrsbeziehungen gar nicht oder nur unzureichend abgedeckt. Da der Sonntag aufgrund der geringeren Fahrgastnachfrage in kleineren Städten besondere wirtschaftliche Bedingungen aufweist, sind auch hier nicht überall Maßnahmen erforderlich.

Die Bedienung im Ortsverkehr im Einzugsbereich der Linie 38 (Millingen, Alpsray, Reichelsiedlung, Gemeinde Alpen) sollte jedoch wenigstens ein Mindestangebot von drei bis fünf Fahrtenpaaren Fahrten aufweisen.

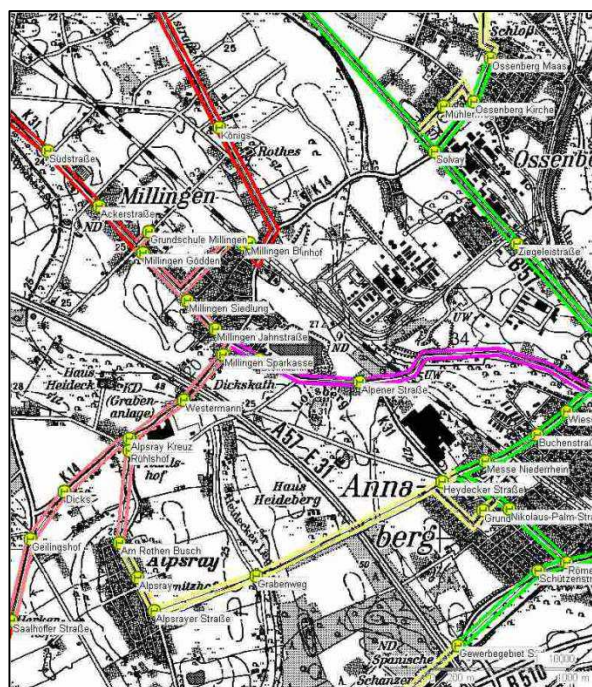
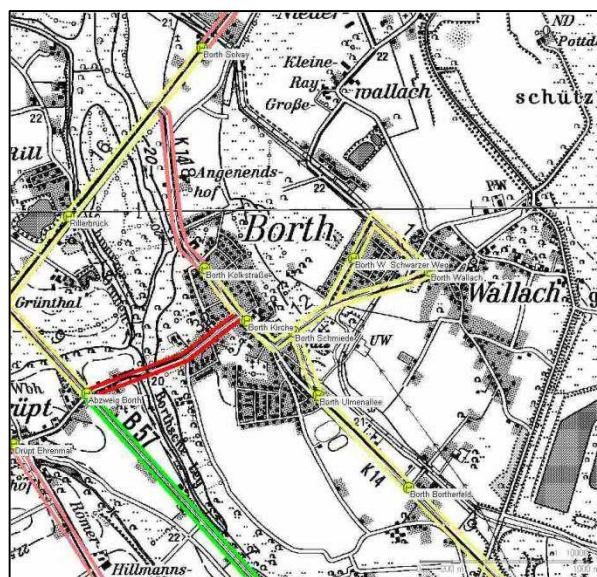
Die Bedienung der Achse Moers – Rheinberg – Wesel an Sonntagen mit vier Fahrtenpaaren ist unzureichend. Hier sollte eine Ausweitung des Bedienungszeitfensters vorgenommen werden. Auch für einen 60-Minutentakt an Sonntagen werden vergleichsweise gute wirtschaftliche Voraussetzungen gesehen. Aufgrund der guten SPNV-Anbindung zwischen Rheinberg und Moers ist die Bedeutung der Linie 68 vor allem im Hinblick auf den regionalen Verkehr zwischen Wesel und Moers zu stärken. Davon profitiert aber auch die Stadt Rheinberg.

6.10.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

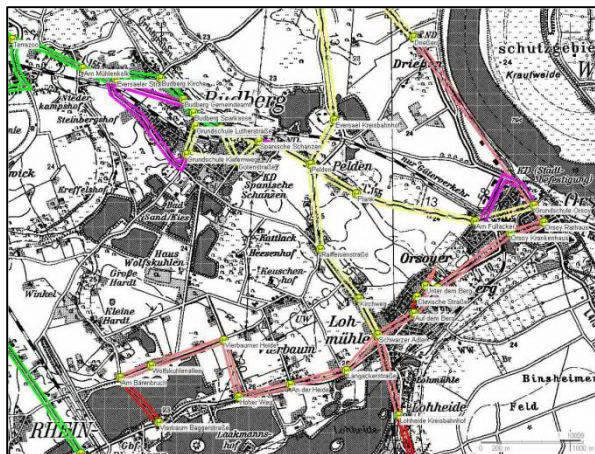


Die Rheinberger Innenstadt mit ihrer zentralen Haltestelle „Rathaus“ ist von den meisten Rheinberger Ortsteilen mit einer kurzen Reisezeit erreichbar. Dies betrifft den gesamten Bereich des erweiterten Zentrums mit dem Ortsteil Annaberg und den Mischnutzungen im Norden und Süden sowie das Gewerbegebiet und die Ortschaft Winterswick.

Mit Reisezeiten von maximal einer Viertelstunde sind auch die Ortsteile Ossenberg und Alpsray sowie Budberg, Borth und Wallach und der Bereich Haus Grünthal gut angebunden.

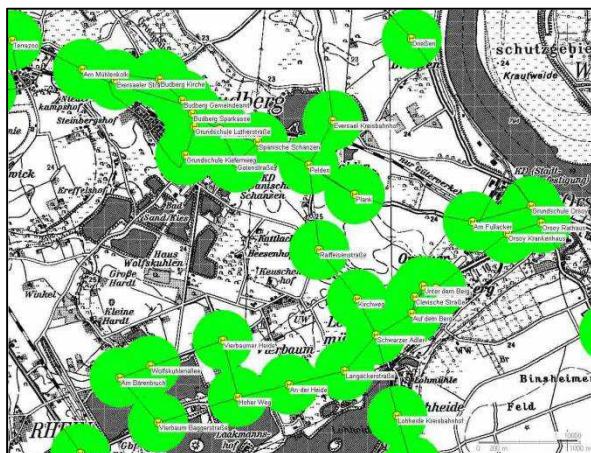


Längere Reisezeiten im Bereich von 20 Minuten und mehr weist nur der Ortsteil Millingen auf. Hier macht sich der seit der Verlegung der Linie 38 als Standardfall auftretende Umweg über Alpsray bezüglich der Fahrzeit negativ bemerkbar. Dazu ist zu bemerken, dass die Verlegung der Linie 38 ansonsten auch aus der heutigen Sicht sinnvoll und notwendig war.



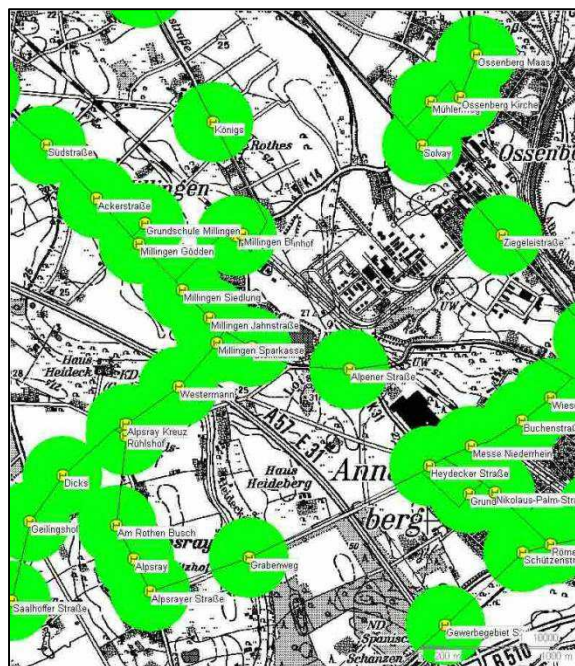
Die Ortsteile Orsoy, Orsoyerberg, Vierbaum und Vierbaumer Heide liegen im Randbereich einer zügigen Bedienung und weisen Fahrzeiten von rund 20 Minuten auf. Budberg hingegen ist mit knapp 15 Minuten wiederum gut bedient.

Bezüglich der Reisegeschwindigkeit sind in Rheinberg durchweg gute und zügige Verbindungen gewährleistet. Einzige Ausnahme ist die Anbindung des Ortsteils Millingen an das Zentrum. Dieser Mangel wird zwar durch das Vorhandensein eines Bahnhofs in Millingen gemildert, mit welchem stündlich in sehr kurzer Reisezeit der Bahnhof Rheinberg angefahren werden kann. Jedoch ist dabei zu berücksichtigen, dass sowohl in Millingen, als auch im Rheinberger Zentrum selbst der Bahnhof eher im Randbereich liegt und speziell in Millingen ein weit gestreuter Bereich von Wohnlagen und Haltestellen vorliegt, von dem aus nicht unerhebliche Wege zum Bahnhof zurück gelegt werden müssen. Insofern liegt hier ein Mangel vor, der sich entweder durch ein Zulaufsystem zum Bahnhof Millingen, oder durch zügigere Verbindungen zwischen Millingen und dem Zentrum beheben lässt.



Die Betrachtung des Ortsteils Budberg zeigt eine grundsätzlich gute Erschließungswirkung der Haltestellen, lediglich im südwestlichen Bereich ist ein größeres zusammenhängendes Gebiet mit minimalen Fußwegen zur Haltestelle über 300 m Luftlinie auszuweisen. Auch hier ist die Fahrtenhäufigkeit recht gut. Erst bei der Betrachtung eines Angebotes im 30-Minutentakt ist der gesamte südliche Rand von Budberg ohne die entsprechende Qualität. Da jedoch der Stundentakt als Bedienstungsmaßstab für einen Ortsteil wie Budberg ausreichend ist, besteht hier kein Mangel, so dass für Budberg keine Maßnahmen erforderlich sind. Die Betrachtung der Ortsteile Orsoy, Orsoyerberg, Vierbaum und Vierbaumer Heide zeigt ebenfalls eine sehr hohe und dichte Erschließung mit dem vorhandenen Haltestellennetz auf. Sämtliche Haltestellen weisen eine Bedienung mit mehreren Fahrten pro Tag auf, so dass auch für die Streusiedlungsbereiche ein hinreichendes Angebot gegeben ist. Im Stundentakt ist der gesamte östliche Bereich Vierbaumer Heide nicht mehr bedient, jedoch wäre dies auch als Überangebot zu interpretieren. Vierbaum, Orsoyerberg und Orsoy dagegen weisen eine hohe Fahrtenhäufigkeit oberhalb eines 60-Minutentaktes auf, so dass folglich auch für diese Ortsteile kein Handlungsbedarf besteht.

Die Betrachtung des Ortsteils Budberg zeigt eine grundsätzlich gute Erschließungswirkung der Haltestellen, lediglich im südwestlichen Bereich ist ein größeres zusammenhängendes Gebiet mit minimalen Fußwegen zur Haltestelle über 300 m Luftlinie auszuweisen. Auch hier ist die Fahrtenhäufigkeit recht gut. Erst bei der Betrachtung eines Angebotes im 30-Minutentakt ist der gesamte südliche Rand von Budberg ohne die entsprechende Qualität. Da jedoch der Stundentakt als Bedienstungsmaßstab für einen Ortsteil wie Budberg ausreichend ist, besteht hier kein Mangel, so dass für Budberg keine Maßnahmen erforderlich sind. Die Betrachtung der Ortsteile Orsoy, Orsoyerberg, Vierbaum und Vierbaumer Heide zeigt ebenfalls eine sehr hohe und dichte Erschließung mit dem vorhandenen Haltestellennetz auf. Sämtliche Haltestellen weisen eine Bedienung mit mehreren Fahrten pro Tag auf, so dass auch für die Streusiedlungsbereiche ein hinreichendes Angebot gegeben ist. Im Stundentakt ist der gesamte östliche Bereich Vierbaumer Heide nicht mehr bedient, jedoch wäre dies auch als Überangebot zu interpretieren. Vierbaum, Orsoyerberg und Orsoy dagegen weisen eine hohe Fahrtenhäufigkeit oberhalb eines 60-Minutentaktes auf, so dass folglich auch für diese Ortsteile kein Handlungsbedarf besteht.



Die Ortsteile Ossenberglage, Alpsray und Millingen sind mit Haltestellen vorzüglich abgedeckt. Lediglich in Ossenberglage bestehen einige kleinere Lücken, die aber nicht als relevant zu bezeichnen sind. Auch hier ist die Fahrtenhäufigkeit groß, so dass kein Handlungsbedarf zu erkennen ist. Sämtliche Ortsteile weisen eine Bedienung mit mehr als 24 Fahrten pro Tag auf.

Insgesamt ergibt sich bei der Betrachtung der Erschließungswirkung der Haltestellen in Rheinberg in Verbindung mit der Fahrtenhäufigkeit ein sehr positives Bild, welches keine Maßnahmen erfordert.

6.10.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

Im regionalen Verkehr stellt sich der unattraktive Zeitverlust auf der Achse Wesel – Rheinberg – Moers als Problem dar, der durch die Bedienung in Wallach mit einer Stichfahrt besteht. Dieses betrifft vorrangig Fahrgäste aus Moers und Wesel, jedoch ist der Verlust an Fahrzeit auch vom Zentrum Rheinbergs auf dem Weg von und nach Wesel gegeben.

Im Sinne einer Beschleunigung der Regionalverkehrs ist eine Aufhebung der Stichfahrt sinnvoll. Es müsste jedoch ein Ersatzsystem geschaffen werden, welches einerseits die grundsätzliche Anbindung von Wallach gewährleistet. Andererseits muss der starken Ausrichtung des Ortsteils in Richtung Wesel Rechnung getragen werden. Zusammenfassend ist daher davon auszugehen, dass eine allumfassende Lösung nur schwer zu realisieren ist. Daher wird im Nahverkehrsplan keine konkrete Maßnahme formuliert.

Aus der Analyse ergeben sich ferner folgende Maßnahmen im Regionalverkehr:

- Ausweitung des Bedienungsangebotes auf der Linie 68 (Moers – Rheinberg – Wesel)
 - Verdichtung des Angebotes in der HVZ mit zwei bis vier zusätzlichen Fahrtenpaaren und Ergänzung im Spätverkehr um ein Fahrtenpaar an Normalwerktagen
 - An Samstagen Ergänzung im Spätverkehr um ein bis zwei Fahrtenpaare
 - An Sonntagen Ergänzung des Bedienungszeitfensters um ein Fahrtenpaar vormittags und ein Fahrtenpaar am Abend

- Sonntags: Schaffung eines der Daseinsvorsorge angemessenen Angebots (drei bis fünf Fahrtenpaare) auf der Linie 38 (Alpen – Rheinberg).

Im Bereich südlich der Innenstadt entsteht ein Gewerbebereich mit einer großen Arbeitsplätze (Firma amazon, ca. 3.000 Arbeitsplätze). Dieser Bereich ist sowohl hinsichtlich der regionalen, als auch der örtlichen Verkehrsplanung in Rheinberg von Belang, so dass Maßnahmen vorzusehen sind.

Im regionalen Verkehr sind dazu erforderlich

- (nachrichtlich, da Zuständigkeit für den Schienenverkehr im Kreis Wesel bei der VRR AöR) Verbesserung des Bedienungszeitfensters der SPNV-Linie RB 31 mit Ausweitung auf die Schichtwechselzeiten des Großbetriebes
- Schaffung einer Zubringerlinie (aus dem Bestand) zwischen der zentralen Haltestelle in Rheinberg als Umsteigepunkt aus mehreren Richtungen und dem Bahnhof Rheinberg oder Millingen (Ortsverkehr)
- Zusätzliches Verkehrsangebot auf der Linie 1 passend zu den Bedarfszeiten des Großbetriebes, *teilweise durch die Ergänzung einzelner Fahrten bereits umgesetzt*

Ortsverkehr

- Verbesserung der Anbindung des Ortsteils Millingen an die Innenstadt durch Schaffung entweder
 - einer Zubringerverbindung zum Bahnhof Millingen mit Anschluss an die RB 31 in Richtung Rheinberg Bahnhof, mit der alle wesentlichen Haltestellen in Millingen und Umgebung bedient werden, oder
 - einer Linie des Ortsverkehrs, die Millingen auf kurzem Weg mit dem Zentrum verbindet. In diese können auch weitere Ortsteile eingebunden werden, um eine Zubringerfunktion zum Bahnhof Millingen zu konstruieren, die bislang nicht gegeben ist. Dafür kommen die Ortsteile Borth, Wallach und Annaberg in Betracht.
- Schaffung eines der Daseinsvorsorge angemessenen Angebots (drei bis fünf Fahrtenpaare) auf der Linie 38 (Alpen - Millingen – Alpsray – Reichelsiedlung – Rheinberg-Zentrum)
- Harmonisierung des Angebotes auf dem Abschnitt Ossenberg – Zentrum der Linien 1 (Kamp-Lintfort – Rheinberg-Zentrum – Ossenberg), 68 (Moers – Wesel) und 65 (Xanten – Rheinberg)

6.10.6 Zielnetz Rheinberg

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Rheinberg aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
1	Heutiges Verkehrsangebot Zusätzliche Fahrten zwischen Kamp-Lintfort – Rheinberg Gewerbegebiet Süd – Rheinberg Bahnhof – Rheinberg Rathaus
8	Heutiges Verkehrsangebot
9	Heutiges Verkehrsangebot
37	Heutiges Verkehrsangebot
38	Heutiges Verkehrsangebot Zusätzliches Angebot an Sonntagen (3-5 FP)
39	Heutiges Verkehrsangebot
65	Heutiges Verkehrsangebot, modifiziert bezüglich der Linienführung
68	Heutiges Verkehrsangebot mit Angebotserweiterungen an allen Verkehrstagen
913	Heutiges Verkehrsangebot
OL 1	Neue Linie des Ortsverkehrs zur Anbindung des Bahnhofs Millingen, Fahrtenumfang rund 120-Minutentakt

6.11 Gemeinde Schermbeck

6.11.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Gemeinde Schermbeck teilt sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. Eine Höherstufung einzelner Ortsteile musste in Schermbeck nicht erfolgen.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	Kategorie	zentrale Haltestelle
Schermbeck	Altschermbeck	4.125	4	Heggenkamp
	Bricht	801	2	Bricht
	Dämmerwald	228	1	keine vorhanden
	Damm	1.210	3	Damm Molkerei
	Gahlen	2.252	3	Gahlen Post
	Overbeck	170	0	Üfte Schule
	Schermbeck-Ortskern	5.186	5	Rathaus
	Weselerwald	583	2	keine vorhanden

Für die Gemeinde Schermbeck wurden folgende verkehrlich bedeutenden Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

	Von				Nach			
Kategorie	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Schermbeck	Altschermbeck	4	Heggenkamp	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus
Ortsverkehr	Schermbeck	Bricht	2	Bricht	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus
Ortsverkehr	Schermbeck	Dämmerwald	1	keine vorhanden	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus
Ortsverkehr	Schermbeck	Damm	3	Damm Molkerei	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus
Ortsverkehr	Schermbeck	Gahlen	3	Gahlen Post	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus
Ortsverkehr	Schermbeck	Overbeck	0	Üfte Schule	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus
Ortsverkehr	Schermbeck	Weselerwald	2	keine vorhanden	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus
Regionalverkehr	Dorsten	Innenstadt	6	ZOB/Bahnhof	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus
Regionalverkehr	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus
Regionalverkehr	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus
Regionalverkehr	Raesfeld	Innenstadt	5	Ortskern	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus
Regionalverkehr	Wesel	Innenstadt	6	Großer Markt	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus

6.11.2 Fahrtenangebot

In der Gemeinde Schermbeck ist wie in den übrigen Flächengemeinden des Kreises Wesel festzuhalten, dass aufgrund der PKW-Besitzquote und der weiträumigen Siedlungsstrukturen in Kombination mit einer geringen Einwohnerdichte die Vorgaben des Anforderungsprofils nicht vollständig erfüllt werden können. Unter diesem Aspekt betrachtet ist das vorhandene Verkehrsangebot in Schermbeck grundsätzlich als ausreichend zu bezeichnen, auch wenn es deutliche Abweichungen gegenüber den Anforderungen gibt.

Kat.	Relation			Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag									
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Kat.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.						
OV	Altschermbeck	4	Schermbeck-Ortskern	5	20	38	18	15	15	0	13	14	1						
OV	Bricht	2	Schermbeck-Ortskern	5	15	9	-6	10	6	-4	8	3	-5						
OV	Dämmerwald	1	Schermbeck-Ortskern	5	13	0	-13	8	0	-8	5	0	-5						
OV	Damm	3	Schermbeck-Ortskern	5	18	10	-8	13	6	-7	10	3	-7						
OV	Gahlen	3	Schermbeck-Ortskern	5	18	12	-6	13	4	-9	10	3	-7						
OV	Overbeck	0	Schermbeck-Ortskern	5	0	11	11	0	5	5	0	3	3						
OV	Weselerwald	2	Schermbeck-Ortskern	5	15	0	-15	10	0	-10	8	0	-8						
RV	Dorsten	6	Schermbeck-Ortskern	5	50	42	-8	30	15	-15	20	14	-6						
RV	Dinslaken	6	Schermbeck-Ortskern	5	50	14	-36	30	6	-24	20	0	-20						
RV	Hünxe	5	Schermbeck-Ortskern	5	23	10	-13	18	5	-13	15	0	-15						
RV	Raesfeld	5	Schermbeck-Ortskern	5	23	11	-12	18	5	-13	15	3	-12						
RV	Wesel	6	Schermbeck-Ortskern	5	50	9	-41	30	5	-25	20	3	-17						
				Durchschnitt			-10,8			Durchschnitt			-10,3			Durchschnitt			-8,2

Insbesondere ist das sehr gute Verkehrsangebot auf der wichtigsten regionalen Achse nach Dorsten festzuhalten. Aber auch die übrigen regionalen Ziele werden mit einer relativ hohen Fahrtenanzahl, einem Samstagsangebot und teilweise auch einem Sonntagsangebot abgedeckt. Für die vergleichsweise wichtigen Verbindungen nach Dinslaken und vor allem Wesel ist aufgrund der derzeitigen Nachfragesituation und der Siedlungsstruktur zwar keine Annäherung an die Vorgaben des Anforderungsprofils notwendig, jedoch ist eine Ergänzung des Angebotes geboten.

Im Ortsverkehr weisen nur kleinere Streusiedlungsbereiche kein Verkehrsangebot auf, worin aufgrund der großen Ausdehnung dieser Gebiete kein Mangel gesehen wird. Die größeren Ortsteile weisen ein angemessenes Verkehrsangebot auf, welches keine spürbaren Defizite erkennen lässt, die durch eine Maßnahme behoben werden müssten.

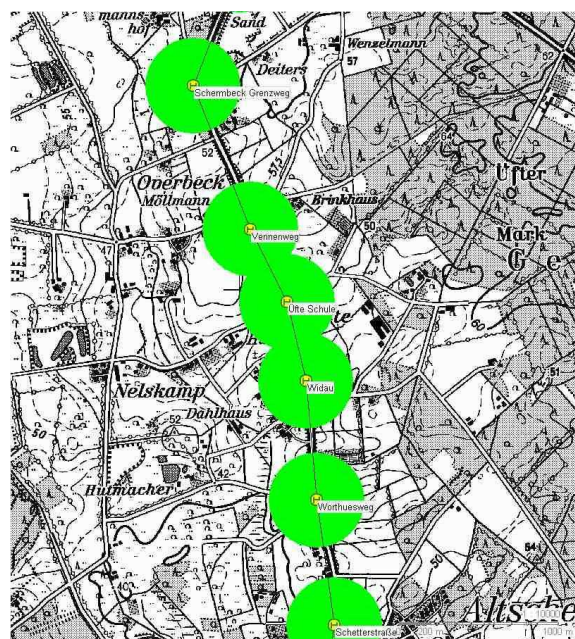
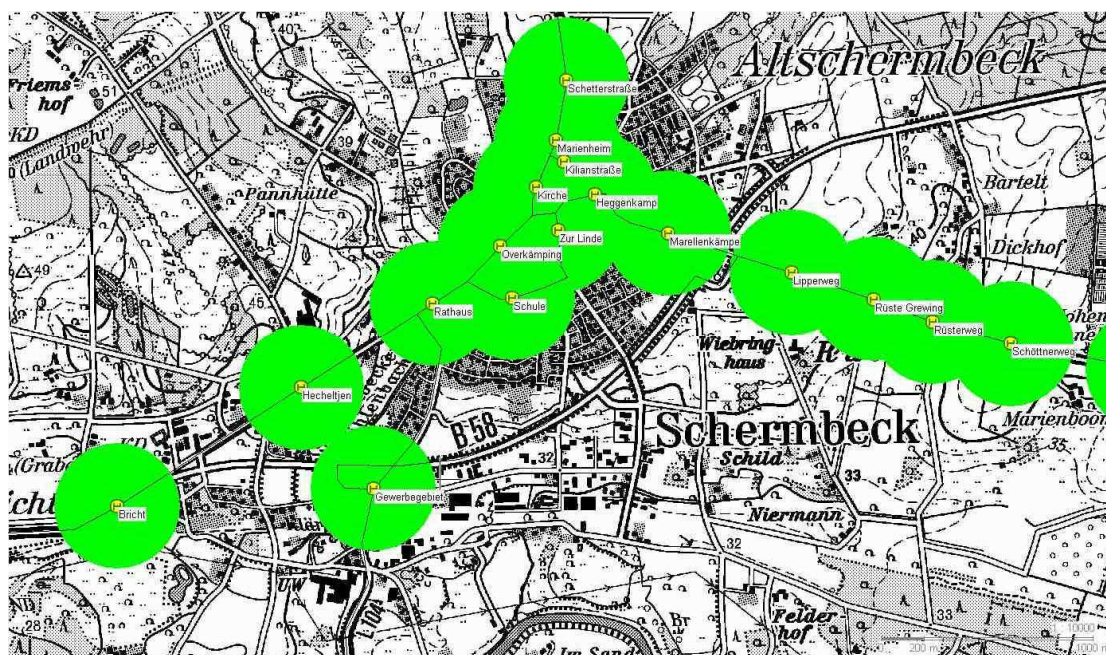
6.11.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

Sämtliche Haltestellen im Zentrum von Schermbeck und Altschermbeck werden ebenso in acht Minuten Reisezeit erreicht, wie die Streusiedlungsbereiche auf den Achsen in Richtung Dorsten, Raesfeld und Wesel. Auch die westlichen Haltestellen in Gahlen werden noch in dieser Zeit erreicht. Längere Reisezeiten sind dann im östlichen Bereich von Gahlen notwendig. Sie liegen jedoch gemessen an der Entfernung zum Zentrum im Rahmen und erfordern keinerlei Maßnahmen.



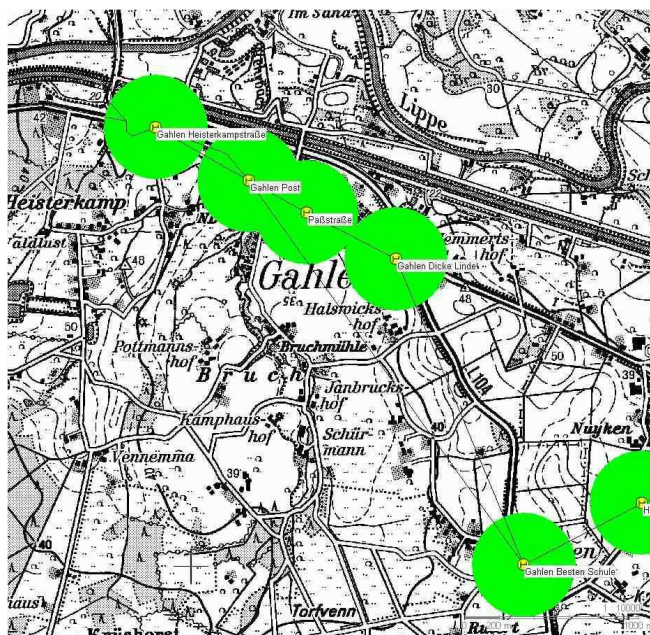
6.11.4 Erschließungswirkung und Fahrtenhäufigkeit

Die Erschließungswirkung in Schermbeck ist als ausreichend zu bezeichnen. Sowohl im Osten von Altschermbeck als auch südlich des Zentrums befinden sich größere Bereiche, die nicht durch ÖPNV Haltestellen erschlossen sind. Aufgrund der Nichteignung der Straßen in Schermbeck für einen Verkehr mit Standardlinienbussen ist eine Verbesserung dieses Zustandes jedoch nur teilweise möglich. Die Haltestellendichte entlang der Hauptverkehrsstraßen ist gut. Positiv zu werten ist, dass die Fahrtenhäufigkeit in Schermbeck gut ausgeprägt ist und die meisten Haltestellen einen 30-Minutentakt aufweisen. Alle übrigen für den Ortskern relevanten Haltestellen werden mindestens im 60-Minutentakt bedient.



Der Bereich nördlich von Schermbeck ist durch Haltestellen sehr gut abgedeckt. Die dispers besiedelten Bereiche entlang der L 607 werden flächendeckend erschlossen. Die Fahrtenfolge ist hier mit drei bis elf Fahrten je nach Wochentag der Nachfrage angemessen. Die Streusiedlungsbereiche westlich und östlich davon weisen keine Erschließung auf, jedoch handelt es sich hier um Gehöfte oder sehr kleine Siedlungsbereiche, so dass hier auch kein ÖPNV-Potential zu vermuten ist, das über den Schülerverkehr hinausgeht.

Die Ortsteile Besten und Gahlen sind ebenfalls durch ÖPNV-Haltestellen gut abgedeckt. Die Fahrtenhäufigkeit ist in diesem Bereich allerdings gering ausgeprägt. Nur zwei Haltestellen in Gahlen weisen ein Aufkommen an Fahrten auf, das oberhalb des Schülerverkehrs liegt. Für den Bedarf des Ortsteiles Gahlen reicht diese Erschließung jedoch aus. Die übrigen Bereiche sind zu dünn besiedelt, um wirtschaftlich vertretbar bedient zu werden.



Die Ortsteile Damm und Bricht weisen eine Erschließung durch Haltestellen auf, die ihrer Größe und Bedeutung angemessen ist. Auch die Fahrtenhäufigkeit ist in diesem Bereich gut.

Insgesamt ist damit in Schermbeck eine ausreichende Erschließung gegeben. Die erwähnte Schwierigkeit, die Lücken im Bereich des Hauptortes zu verringern, führt dazu, dass für Schermbeck keine Maßnahmen anzusetzen sind.

6.11.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Ausweitung des Fahrtenangebotes auf der Linie SB 21 um ein Fahrtenpaar an Normalwerktagen. An Sonntagen Schließung der 5-stündigen Angebotslücke zwischen 13 und 18 Uhr mit einem zusätzlichen Fahrtenpaar
- Ausweitung des Fahrtenangebotes auf der Linie 71 um ein Fahrtenpaar an Normalwerktagen

Ortsverkehr

- Prüfung einer Verbesserung der Erschließungswirkung im zentralen Bereich durch veränderte Linienführungen in Abhängigkeit von der Eignung des Straßennetzes

6.11.6 Zielnetz Schermbeck

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Schermbeck aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
71	Heutiges Verkehrsangebot mit geringfügigen Ergänzungen Mo-Fr
293	Heutiges Verkehrsangebot
299	Heutiges Verkehrsangebot
SB21	Heutiges Verkehrsangebot mit geringfügigen Ergänzungen Mo-Fr und So
SB28	Heutiges Verkehrsangebot

6.12 Gemeinde Sonsbeck

6.12.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Gemeinde Sonsbeck teilt sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. Eine Höherstufung einzelner Ortsteile musste in Sonsbeck nicht erfolgen. Nur die Innenstadt wurde aufgrund ihrer zentralen Funktion hochgestuft.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Sonsbeck	Sonsbeck-Ortskern	6.587	Neutorplatz		
	Labbeck	1.260	Labbeck Kirche		
	Hamb	1.006	Hamb Pastorat		

Für die Gemeinde Sonsbeck wurden folgende verkehrlich bedeutenden Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

	Von				Nach			
Kategorie	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Sonsbeck	Labbeck	3	Labbeck Kirche	Sonsbeck	Ortskern	5	Neutorplatz
Ortsverkehr	Sonsbeck	Hamb	3	Hamb Pastorat	Sonsbeck	Ortskern	5	Neutorplatz
Regionalverkehr	Alpen	Alpen-Ortskern	5	Adenauerplatz	Sonsbeck	Ortskern	5	Neutorplatz
Regionalverkehr	Xanten	Innenstadt	5	Dom	Sonsbeck	Ortskern	5	Neutorplatz
Regionalverkehr	Geldern	Innenstadt	6	Markt	Sonsbeck	Ortskern	5	Neutorplatz
Regionalverkehr	Kevelaer	Innenstadt	6	Bahnhof	Sonsbeck	Ortskern	5	Neutorplatz
Regionalverkehr	Kamp-Lintfort	Innenstadt	6	Neues Rathaus	Sonsbeck	Ortskern	5	Neutorplatz
Regionalverkehr	Issum	Ortskern	4	Vogt-vom-Belle-Platz	Sonsbeck	Ortskern	5	Neutorplatz
Nachbarortsverkehr	Sonsbeck	Labbeck	3	Labbeck Kirche	Xanten	Innenstadt	5	Dom

6.12.2 Fahrtenangebot

Das Verkehrsangebot in Sonsbeck ist in Bezug auf die Fahrtenhäufigkeit als ausreichend zu bezeichnen.

Kat.	Relation			Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag			
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	
OV	Labbeck	3	Ortskern	5	18	5	-13	13	0	-13	10	0	-10
OV	Hamb	3	Ortskern	5	18	16	-2	13	11	-2	10	5	-5
RV	Alpen	5	Ortskern	5	23	4	-19	18	0	-18	15	0	-15
RV	Xanten	5	Ortskern	5	23	12	-11	18	9	-9	15	3	-12
RV	Geldern	6	Ortskern	5	50	16	-34	30	12	-18	20	5	-15
RV	Kevelaer ***	6	Ortskern	5	50	5	-45	30	0	-30	20	0	-20
RV	Kamp-Lintfort	6	Ortskern	5	50	11	-39	30	10	-20	20	5	-15
RV	Issum	4	Ortskern	5	20	11	-9	15	10	-5	13	5	-8
NOV	Labbeck	3	Xanten	5	18	4	-14	13	0	-13	10	0	-10
				Durchschnitt		-20,7	Durchschnitt		-14,2	Durchschnitt		-12,2	

*** Teilstrecke abgedeckt durch SPNV

Es werden die Vorgaben des Anforderungsprofils zwar nicht eingehalten, aufgrund der nicht verdichteten Besiedlung und des hohen PKW-Besitzes ist jedoch die Installation von verbesserten Verkehrsangeboten wirtschaftlich nicht realisierbar. Insofern werden zwar auf allen Relationen außer zwischen Hamb und Sonsbeck weniger Fahrten angeboten als das Anforderungsprofil vorgibt, es ist jedoch überall ein ausreichendes Grundangebot an Fahrten vorhanden.

Insbesondere die regionalen Verbindungen nach Xanten, Geldern, Kamp-Lintfort und Issum sind ausreichend bedient. Das Verkehrsangebot zwischen Sonsbeck und Alpen wurde im Zuge der Erstellung und Umsetzung des Nahverkehrsplans von 1998 auf Wunsch beider Gemeinden reduziert und ist somit in seinem heutigen Umfang zu erhalten. Verbesserungsbedürftig erscheint allein die regionale Verbindung zwischen Sonsbeck und Kevelaer, die neben einem sehr geringen Fahrtenangebot an Werktagen auch über kein Angebot an den Tagen des Wochenendes verfügt. Hier ist jedoch die Möglichkeit gegeben, das gute Verkehrsangebot bis Geldern zu nutzen und von dort aus mit dem SPNV weiterzureisen, so dass auch dieser Mangel keine Maßnahme mit hoher Priorität erfordert.

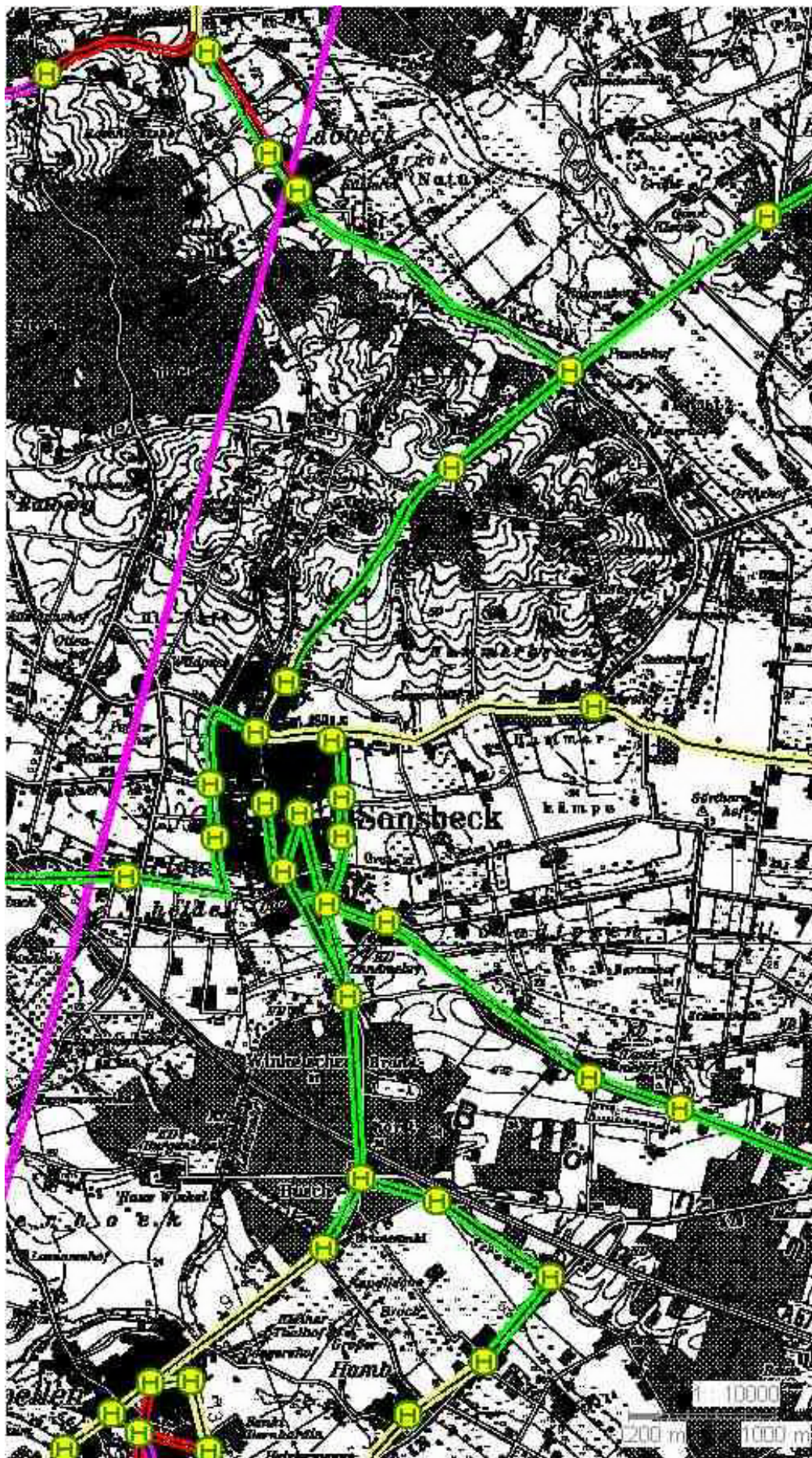
Auf den übrigen Relationen findet ein ansprechendes Verkehrsangebot statt. Auf einigen Relationen wird auch sonntags gefahren, womit für eine Gemeinde mit relativ geringem Fahrgastaufkommen insgesamt eine gute Qualität gewährleistet wird.

Im Orts- und Nachbarortsverkehr ist festzustellen, dass der Ortsteil Hamb sehr gut an Sonsbeck angeschlossen ist. Der Ortsteil Labbeck verfügt dagegen nur über ein geringfügiges Grundangebot an Fahrten, welches durch den Bürgerbus abgedeckt wird. Mit diesen wird sowohl der Verkehr nach Sonsbeck als auch der Nachbarortsverkehr nach Xanten abgewickelt. Das Verkehrsangebot ist dem geringen Aufkommen angemessen, jedoch insgesamt mit vier bzw. fünf

täglichen Fahrten und fehlendem Wochenendangebot zu schwach ausgeprägt, so dass hier eine Maßnahme im Ortsverkehr der Gemeinde Sonsbeck entwickelt wird.

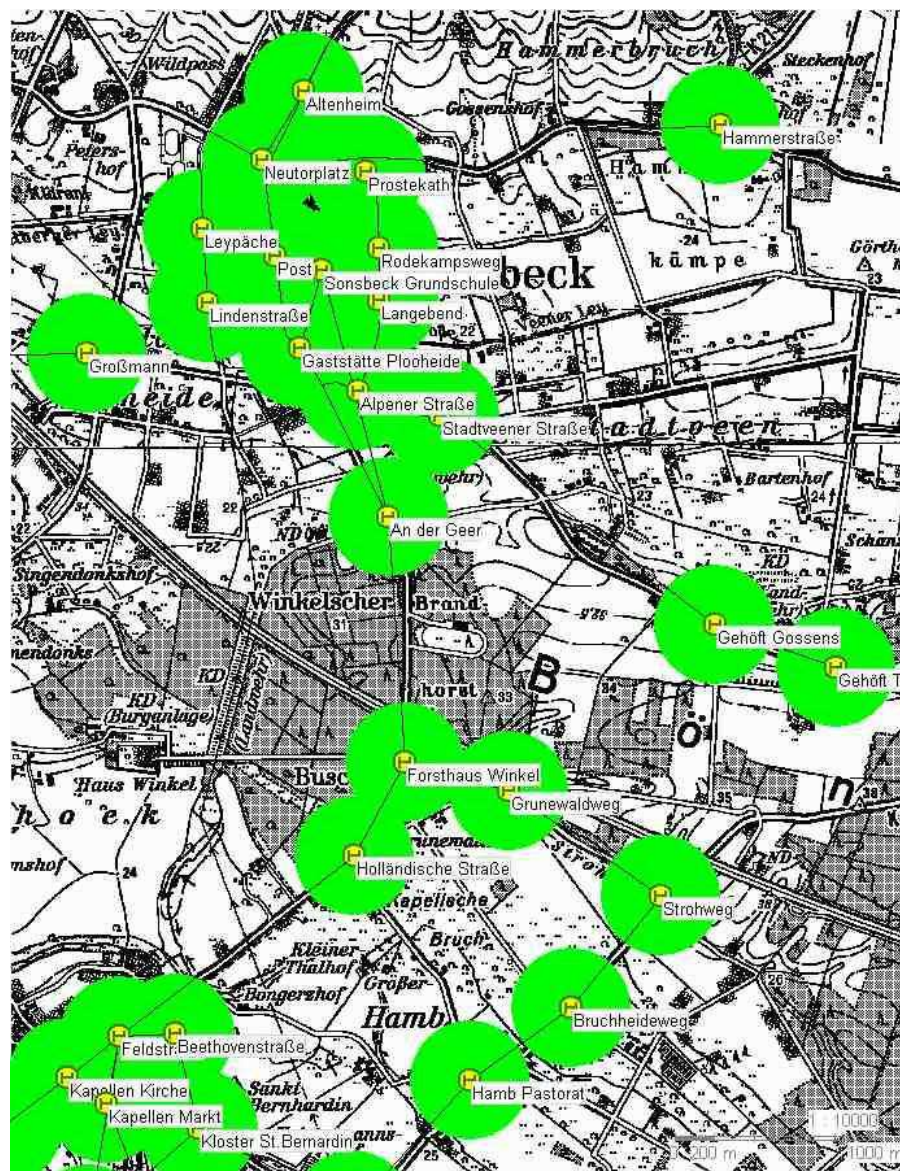
6.12.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

Die Reisezeiten mit dem ÖPNV in Sonsbeck sind durchweg positiv zu bewerten. Nahezu alle Haltestellen auf dem Gemeindegebiet sind innerhalb von acht Minuten mit dem ÖPNV erreichbar. Lediglich die Haltestellen nördlich des Ortsteils Labbeck und der Ortsteil Hamb weisen eine Bedienung auf, für die mehr als acht Minuten Fahrzeit zum Zentrum erforderlich sind. Dies ist angesichts der bedeutenden Entfernung zu diesen Haltestellen nicht als Mangel zu sehen, so dass keine Maßnahmen erforderlich sind.



6.12.4 Erschließungswirkung und Fahrtenhäufigkeit

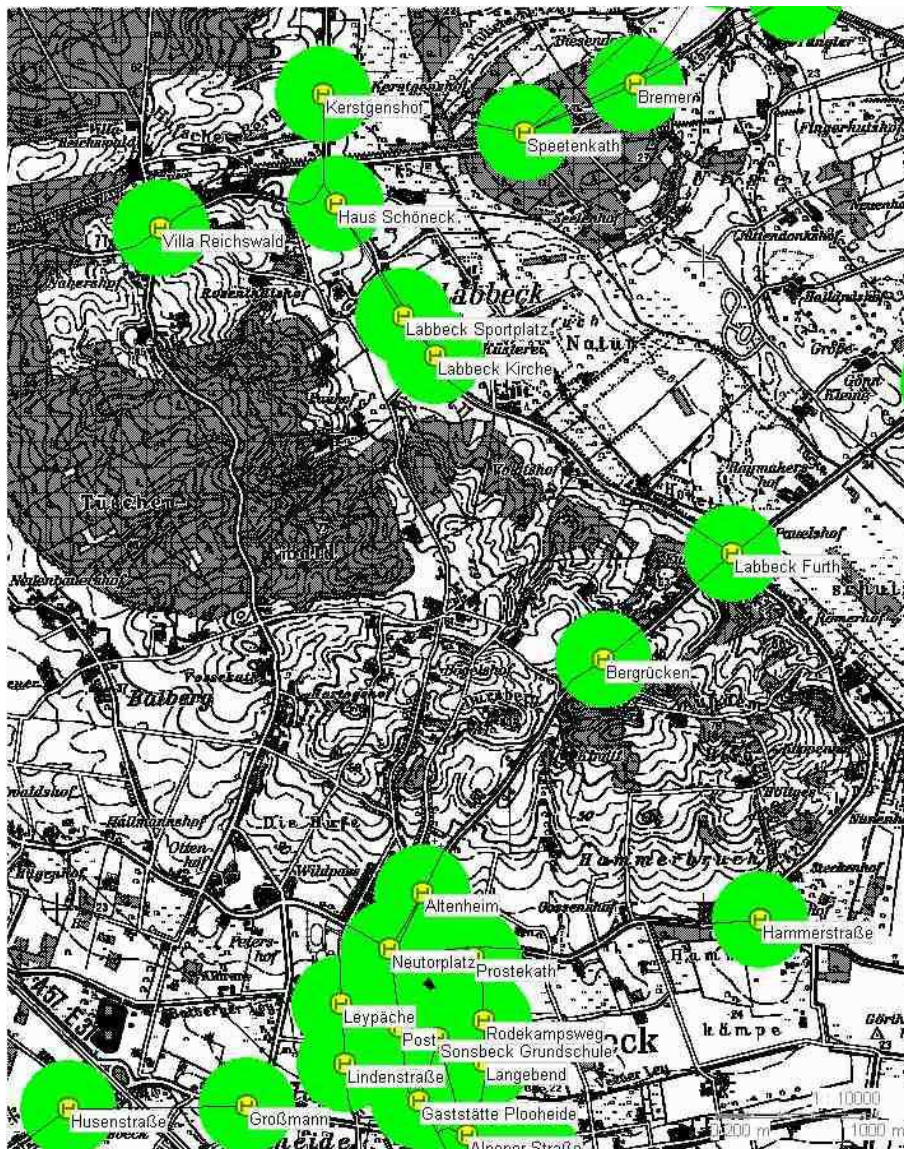
Die Gemeinde Sonsbeck weist ein dichtes Netz an Haltestellen auf, welches alle zusammenhängenden Siedlungsbereiche gut erschließt und nur in geringfügigen Streusiedlungsbereichen Lücken lässt, die jedoch als nicht ÖPNV-relevant zu bezeichnen sind. Insofern ist die grundsätzliche Erschließungswirkung als sehr gut zu bezeichnen.



Eine qualifizierte Bedienung mit mindestens sechs täglichen Hin- und Rückfahrten findet ebenfalls in allen wichtigen Bereichen statt. Nur Streusiedlungsbereiche und einzelne Haltestellen im äußersten Westen und Osten des Kerngebietes weisen diese Qualität nicht auf.

Ein Angebot im 60-Minutentakt ist in Sonsbeck immer noch relativ flächendeckend vorhanden. Lediglich der Ortsteil Labbeck und die Seniorenresidenz Haus Schöneck weisen kein Angebot in dieser Qualität auf. Insgesamt ist hier aber nicht von einer Nachfrage auszugehen, die eine erhebliche Verbesserung des Angebotes rechtfertigen würde. Mehrere Haltestellen im Kern von Sonsbeck weisen auch eine Bedienung auf, die besser als ein 60-Minutentakt einzustufen ist,

so dass auch bezüglich der Fahrtenhäufigkeit Sonsbeck insgesamt eine gute Erschließung bescheinigt werden kann.



Der einzige Ansatz zur Verbesserung des ÖPNV in Sonsbeck, der sich aus dem Analyse-schritt Erschließungs-wirkung ableiten lässt, liegt in einer Erhöhung der Fahrtenanzahl für den Ortsteil Labbeck. Dieser weist eine grundsätzliche Orientierung sowohl am Zentrum von Sonsbeck als auch am Zentrum von Xanten auf, was in der Bedienung durch ÖPNV zu berücksichtigen ist.

6.12.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Keine Maßnahmen erforderlich

Ortsverkehr

- Ergänzung des Verkehrsangebotes an allen Verkehrstagen im Ortsteil Labbeck durch Bürgerbus oder TaxiBus-Angebot auf den Linien 36 (bevorzugt) oder 43., Anschluss an das Ortszentrum von Sonsbeck oder an das Zentrum und den Bahnhof von Xanten (dann Nachbarortsverkehr)

6.12.6 Zielnetz Sonsbeck

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Sonsbeck aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
36	Heutiges Verkehrsangebot, Erweiterung durch ein bedarfsorientiertes TaxiBus-Angebot am Wochenende
37	Heutiges Verkehrsangebot
43	Heutiges Verkehrsangebot, evtl. Erweiterung durch ein bedarfsorientiertes TaxiBus-Angebot
b SO	Heutiges Verkehrsangebot, evtl. Erweiterung der Bedienung von Labbeck

6.13 Stadt Voerde

6.13.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Stadt Voerde teilt sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. Eine Höherstufung einzelner Ortsteile musste in Voerde nicht erfolgen.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Voerde	Voerde	16.214	Rathausplatz		
	Friedrichsfeld	11.772	Friedrichsfeld Post		
	Spellen	4.738	Spellen Kirche		
	Möllen	3.184	Möllen Schule		
	Götterswickerham	562	Götterswickerhamm		
	Löhnen	492	Löhnen Dorfmitte		
	Mehrum	440	Mehrum		

Für die Stadt Voerde wurden folgende verkehrlich bedeutenden Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

Kategorie	Von				Nach			
	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Voerde	Friedrichsfeld	6	Friedrichsfeld Post	Voerde	Voerde	6	Rathausplatz
Ortsverkehr	Voerde	Spellen	4	Spellen Kirche	Voerde	Voerde	6	Rathausplatz
Ortsverkehr	Voerde	Möllen	4	Möllen Schule	Voerde	Voerde	6	Rathausplatz
Ortsverkehr	Voerde	Götterswickerham	2	Götterswickerhamm	Voerde	Voerde	6	Rathausplatz
Ortsverkehr	Voerde	Löhnen	1	Löhnen Dorfmitte	Voerde	Voerde	6	Rathausplatz
Ortsverkehr	Voerde	Mehrum	1	Mehrum	Voerde	Voerde	6	Rathausplatz
Ortsverkehr	Voerde	Spellen	4	Spellen Kirche	Voerde	Friedrichsfeld	6	Friedrichsfeld Post
Ortsverkehr	Voerde	Möllen	4	Möllen Schule	Voerde	Friedrichsfeld	6	Friedrichsfeld Post
Ortsverkehr	Voerde	Götterswickerham	2	Götterswickerhamm	Voerde	Friedrichsfeld	6	Friedrichsfeld Post
Ortsverkehr	Voerde	Löhnen	1	Löhnen Dorfmitte	Voerde	Friedrichsfeld	6	Friedrichsfeld Post
Ortsverkehr	Voerde	Mehrum	1	Mehrum	Voerde	Friedrichsfeld	6	Friedrichsfeld Post
Regionalverkehr	Wesel	Innenstadt	6	Großer Markt	Voerde	Voerde	6	Rathausplatz
Regionalverkehr	Wesel	Innenstadt	6	Großer Markt	Voerde	Friedrichsfeld	6	Friedrichsfeld Post
Regionalverkehr	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor	Voerde	Voerde	6	Rathausplatz
Regionalverkehr	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor	Voerde	Friedrichsfeld	6	Friedrichsfeld Post
Regionalverkehr	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof	Voerde	Voerde	6	Rathausplatz
Regionalverkehr	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof	Voerde	Friedrichsfeld	6	Friedrichsfeld Post
Nachbarortsverkehr	Voerde	Spellen	4	Spellen Kirche	Wesel	Innenstadt	6	Großer Markt
Nachbarortsverkehr	Voerde	Möllen	4	Möllen Schule	Dinslaken	Innenstadt	6	Neutor

6.13.2 Fahrtenangebot

Die Bedienungshäufigkeit in der Stadt Voerde ist in der Substanz als gut zu bezeichnen.

Kat.	Relation				Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag		
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Kat.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.
OV	Friedrichsfeld **	6	Voerde	6	0	40	40	0	26	26	0	0	0
OV	Spellen	4	Voerde	6	23	29	6	18	25	7	15	0	-15
OV	Möllen	4	Voerde	6	23	28	5	18	16	-2	15	10	-5
OV	Götterswickerham	2	Voerde	6	18	17	-1	13	16	3	10	0	-10
OV	Löhnen	1	Voerde	6	15	16	1	10	15	5	8	0	-8
OV	Mehrum	1	Voerde	6	15	18	3	10	18	8	8	0	-8
OV	Spellen	4	Friedrichsfeld	6	23	35	12	18	27	9	15	0	-15
OV	Möllen	4	Friedrichsfeld	6	23	22	-1	18	17	-1	15	5	-10
OV	Götterswickerham	2	Friedrichsfeld	6	18	22	4	13	23	10	10	0	-10
OV	Löhnen	1	Friedrichsfeld	6	15	23	8	10	25	15	8	0	-8
OV	Mehrum	1	Friedrichsfeld	6	15	20	5	10	21	11	8	0	-8
RV	Wesel **	6	Voerde	6	0	12	12	0	13	13	0	0	0
RV	Wesel **	6	Friedrichsfeld	6	0	26	26	0	19	19	0	0	0
RV	Dinslaken **	6	Voerde	6	0	41	41	0	22	22	0	8	8
RV	Dinslaken **	6	Friedrichsfeld	6	0	37	37	0	18	18	0	7	7
RV	Hünxe	5	Voerde	6	50	14	-36	30	8	-22	20	0	-20
RV	Hünxe	5	Friedrichsfeld	6	50	8	-42	30	3	-27	20	0	-20
NOV	Spellen	4	Wesel	6	23	26	3	18	21	3	15	0	-15
NOV	Möllen	4	Dinslaken	6	23	33	10	18	21	3	15	8	-7

** Abgedeckt durch SPNV	Durchschnitt	7,0	Durchschnitt	6,3	Durchschnitt	-7,6
-------------------------	--------------	-----	--------------	-----	--------------	------

Sämtliche Verkehrsangebote im Orts- und Nachbarortsverkehr weisen an den Verkehrstagen Montag bis Freitag sowie Samstag sehr gute Werte auf.

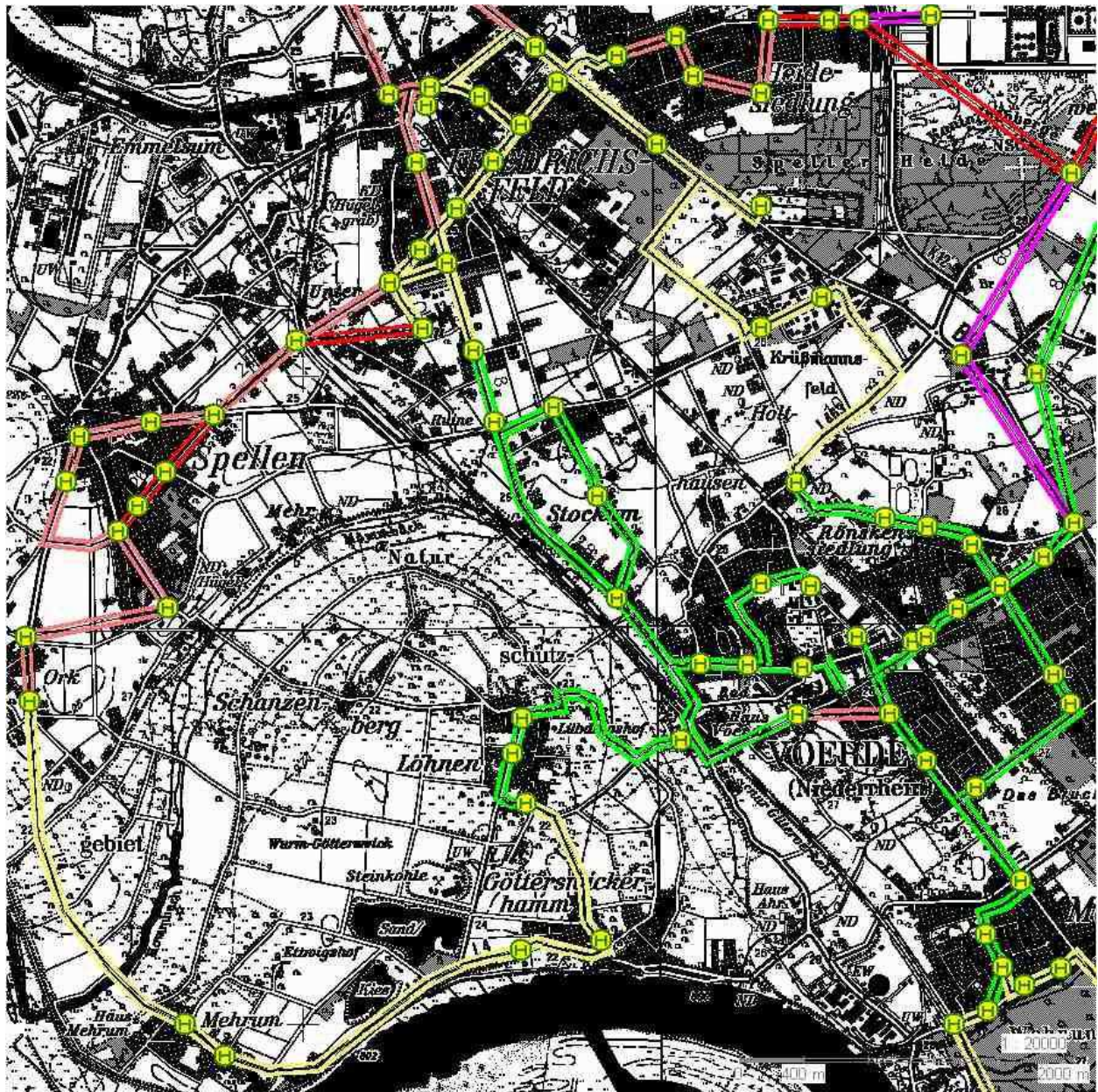
Im regionalen Verkehr sind die Verbindungen nach Wesel und Dinslaken ebenfalls sehr häufig, insbesondere wenn man berücksichtigt, dass sowohl von Voerde als auch von Friedrichsfeld aus beide Städte in höchster Qualität im SPNV erreicht werden können.

Somit sind für die Stadt Voerde und hierbei für die betrachteten großen Ortsteile Voerde-Zentrum und Friedrichsfeld gleichermaßen nur zwei Defizite erkennbar. Das eine Defizit betrifft den Verkehr von und nach Hünxe. Hier werden erheblich weniger Fahrten angeboten, als das Anforderungsprofil vorgibt. Aufgrund der geringen Einwohnerstärke von Hünxe und der nur relativ geringen Verkehrsbeziehung zwischen Hünxe und Voerde ist dieses Angebot aber als ausreichend zu bezeichnen, insbesondere wenn man berücksichtigt, dass eine Verbesserung kaum wirtschaftlich zu realisieren wäre. Das zweite Defizit betrifft den Verkehr an Sonntagen. Hier ist ein deutlicher Bruch in der ansonsten sehr hohen Bedienstungsqualität gegeben. Dabei ist nicht das Angebot im SPNV und teilweise auch im Busverkehr auf den wichtigen Achsen von und nach Wesel und Dinslaken betroffen, sondern die Anbindung der Ortsteile von Voerde im Ortsverkehr. Die Schaffung eines Grundangebotes durch ein bedarfsgesteuertes System oder einen Linienverkehr im 120-Minutentakt im Rahmen eines Ortsverkehrskonzeptes würde an dieser Stelle Sinn machen. Die Daseinsvorsorge ist jedoch auch an Sonntagen bei allen relevanten

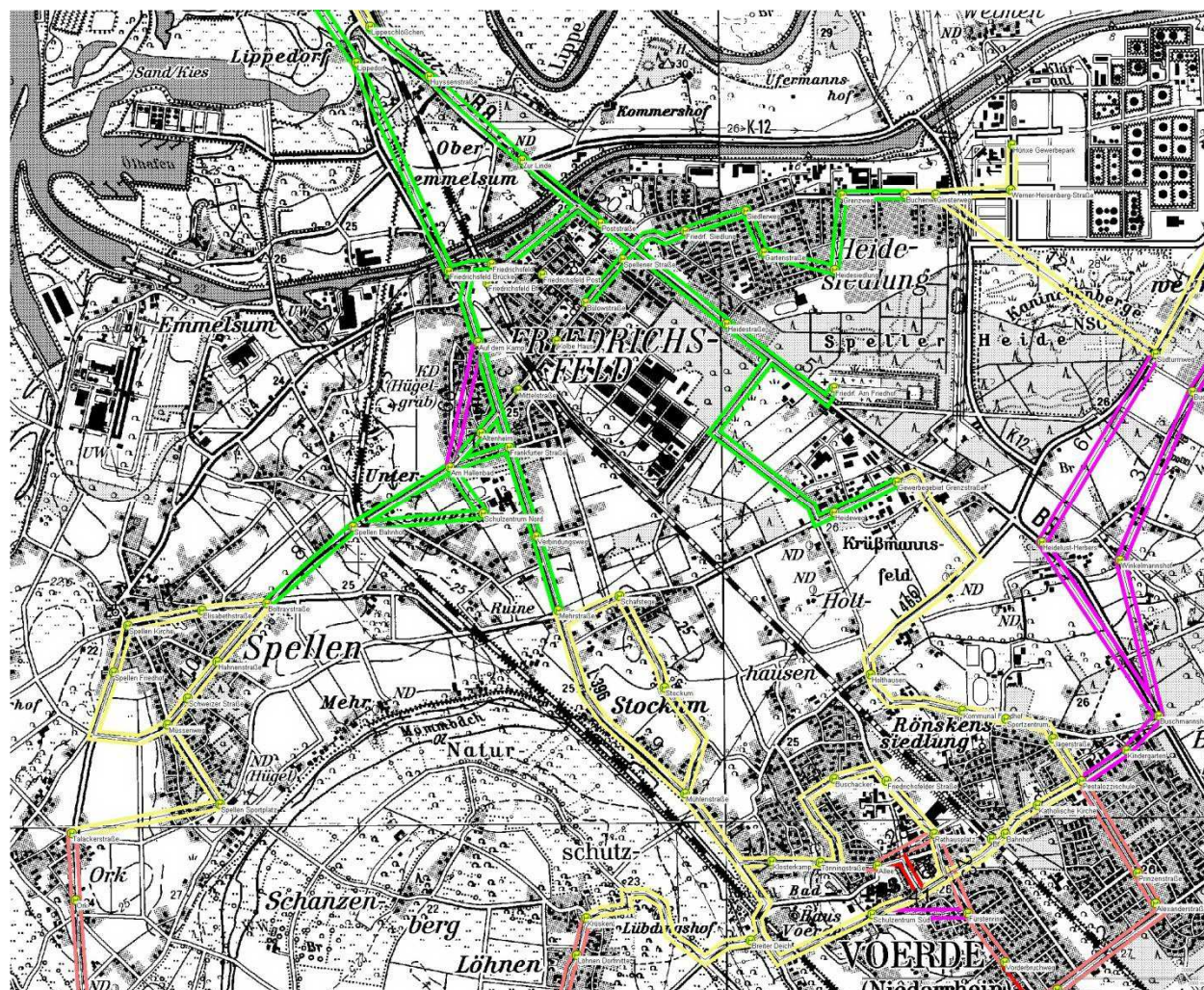
Verkehrsbeziehungen gegeben. Es wird daher in das Ermessen der Stadt Voerde gestellt, ob und in welchem Umfang im Rahmen des bestehenden ÖPNV-Finanzierungssystems Maßnahmen zur Verbesserung der Sonntagsverkehre im Ortsverkehr ergriffen werden sollen.

6.13.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

Die Analyse der Reisezeiten im ÖPNV stellt sich in Voerde unterschiedlich dar. Innerhalb von acht Minuten werden alle Haltestellen im Zentrum und seiner Umgebung sowie der Bereiche Stockum, Löhnen und Möllen erreicht. Einzelne Haltestellen in Möllen, die Rheindörfer, das Gewerbegebiet Grenzstraße und weite Bereiche von Friedrichsfeld werden im Bereich von einer Viertelstunde Fahrzeit erreicht. Deutlich länger sind die Reisezeiten in Teilen von Friedrichsfeld, vor allem im Bereich der Heidesiedlung und dem angrenzenden Gewerbegebiet, sowie im Ortsteil Spellen. Hierin ist grundsätzlich ein Mangel zu sehen, der jedoch dadurch abgeschwächt wird, dass zum einen Spellen und die Heidesiedlung mit Friedrichsfeld ein für viele Belange ausreichendes Zentrum in kurzer Entfernung zur Verfügung haben, zum anderen dort die Möglichkeit besteht, per Umstieg auf die Bahn eine geringe Reisezeit im ÖPNV auf dem Weg nach Voerde zu realisieren. Insofern kann über eine andere Linienführung, beispielsweise eine Direktführung von Busfahrten von Voerde nach Spellen, nachgedacht werden. Eine dringende Notwendigkeit zur Aufstellung von Maßnahmen besteht hier jedoch nicht.



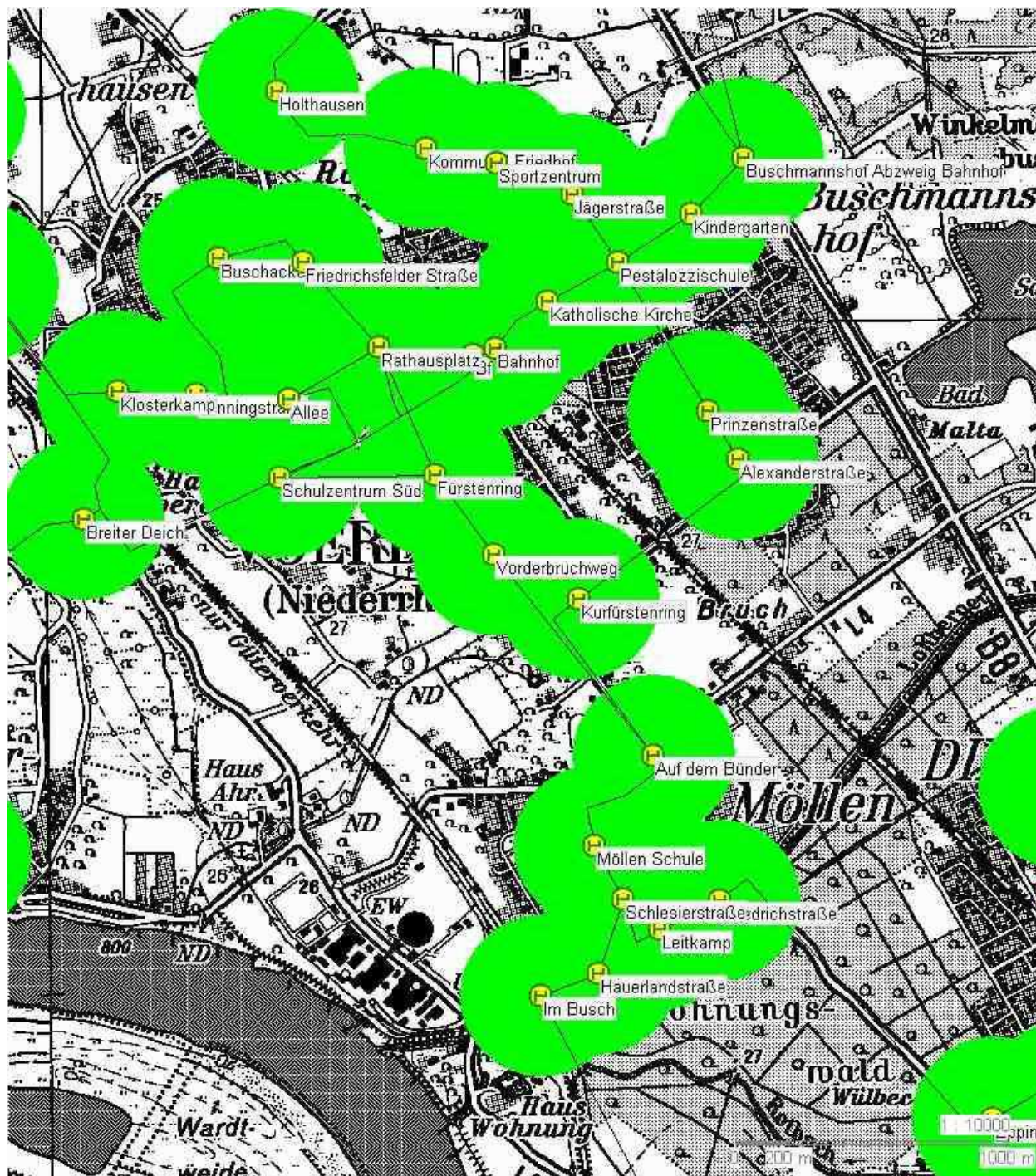
Vom Zentrum von Friedrichsfeld aus sind alle Teile von Friedrichsfeld, das Gewerbegebiet Grenzstraße und der Ortsrand von Spellen in acht Minuten erreichbar. Im Entfernungsbereich der in maximal 16 Minuten zu realisieren ist, befinden sich Spellen, Stockum und die wichtigsten Haltestellen in Voerde-Zentrum.



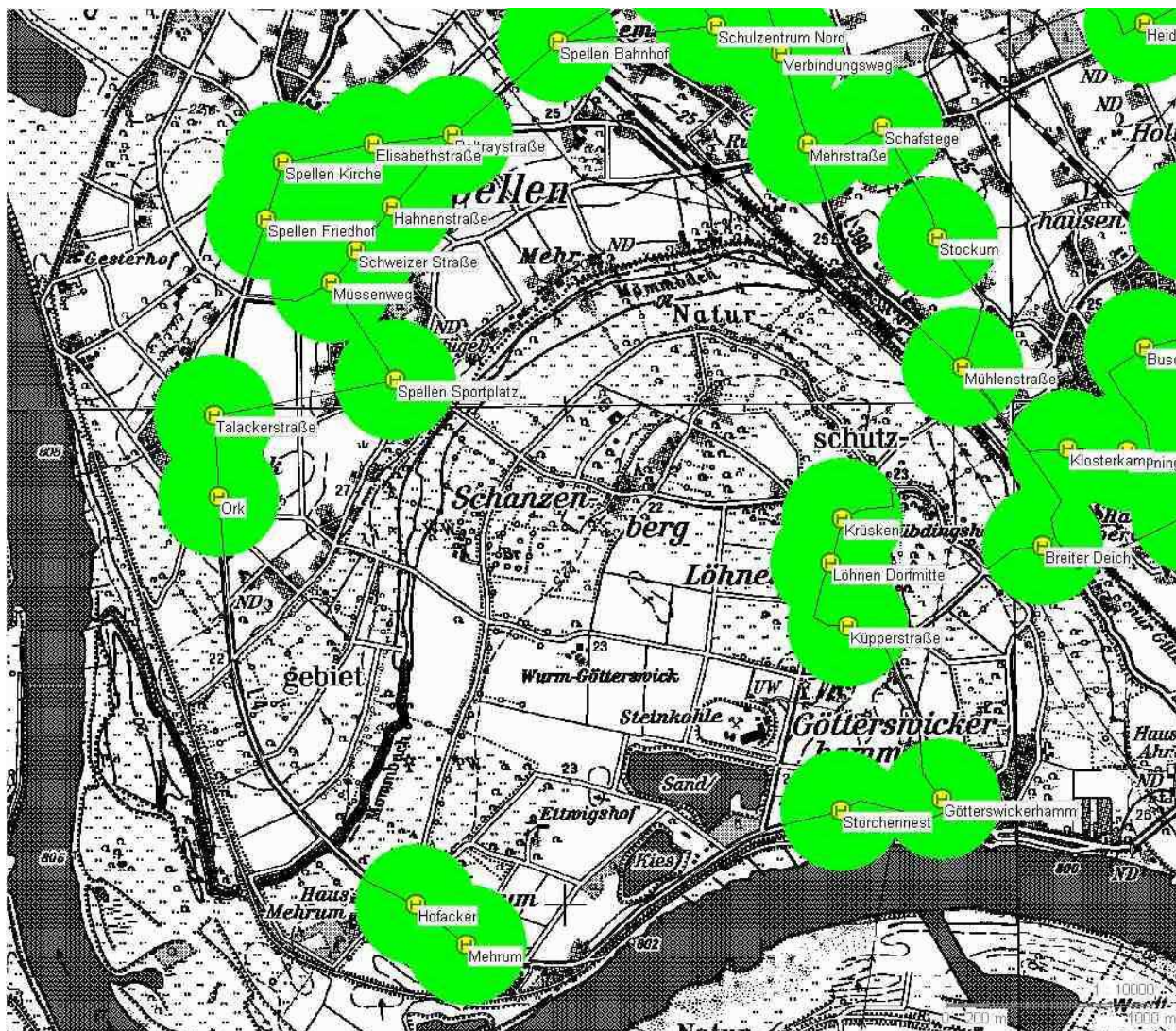
6.13.4 Erschließungswirkung und Fahrtenhäufigkeit

Die Erschließungswirkung des ÖPNV in der Stadt Voerde ist grundsätzlich als gut zu bezeichnen. Das Zentrum weist im südöstlichen Bereich einige kleinere Lücken auf, die im Wesentlichen als zumutbar zu bezeichnen sind. Hier sind Fußwege von maximal 600 Metern Entfernung zur nächsten Haltestelle als Maximalwert zu verzeichnen. Die Erschließungslücke vergrößert sich im Westen geringfügig bei der Betrachtung eines Angebotes, das oberhalb des Schülerverkehrs liegt. Positiv zu werten ist jedoch, dass die gleiche gute Erschließungswirkung, die im Grundsatz vorhanden ist, auch bei der Betrachtung eines 60-Minutentaktes noch erreicht wird. Viele Haltestellen im Zentrum von Voerde weisen sogar einen 30-Minutentakt auf.

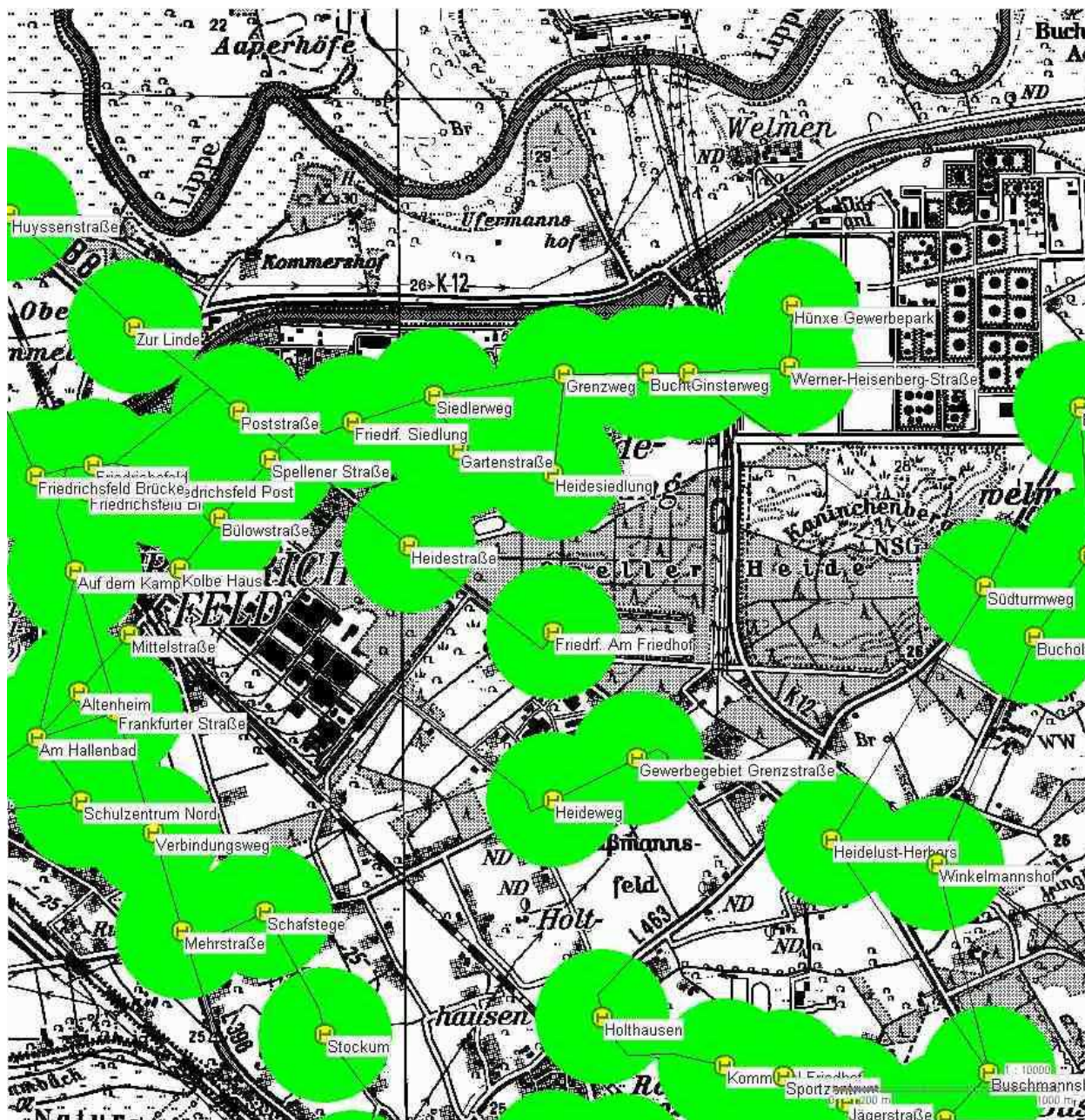
Der Ortsteil Möllen wird durch Haltestellen sehr gut erschlossen. Sämtliche Haltestellen weisen mindestens einen 60-Minutentakt auf, so dass hier ebenfalls eine sehr gute Erschließungswirkung gegeben ist.



Die Rheindörfer sind entsprechend der Besiedlung ebenfalls dicht und vollständig durch Haltestellen erschlossen. Die Vertaktung liegt bei einem 60-Minutentakt, so dass hier gemessen an der Bedeutung der Ortsteile eine sehr gute Erschließungswirkung besteht. Das Gleiche gilt auch für den Ortsteil Spellen. Dieser weist eine nahezu vollständige Feinerschließung auf und auch die Fahrtenfolge ist hier positiv zu bewerten.



Der Ortsteil Friedrichsfeld weist keine nennenswerten Erschließungslücken auf. Auch der früher nicht optimal bediente Bereich Heidesiedlung ist mittlerweile sehr gut vom ÖPNV erschlossen. Das Gleiche gilt für den Gewerbepark. Bei der Betrachtung des 60-Minutentaktes ist lediglich der äußerste Osten der Heidesiedlung nicht in dieser Qualität angebunden, was angesichts der dortigen Besiedlungsdichte nicht kritisch zu bewerten ist. Viele Haltestellen im zentralen Bereich von Friedrichsfeld weisen sogar ein 30-Minutentakt-Angebot auf. Bedingt durch eine Linienwegänderung werden die bisherigen Haltestellen Kolbehaus und Mittelstraße nicht mehr bedient. Dies ist als leichter Mangel zu klassifizieren, jedoch sind die Fußwege zur nächsten Haltestelle nur geringfügig länger als 300 Meter.



6.13.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Keine Maßnahmen erforderlich

Ortsverkehr

- Verbesserung der Anbindung der Ortsteile insbesondere an Sonntagen durch ein Ortsbuskonzept

6.13.6 Zielnetz Voerde

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Voerde aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
16	Heutiges Verkehrsangebot
25	Heutiges Verkehrsangebot
80	Heutiges Verkehrsangebot
81	Heutiges Verkehrsangebot
918	Heutiges Verkehrsangebot

6.14 Stadt Wesel

6.14.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Stadt Wesel gliedert sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. Eine Höherstufung einzelner Ortsteile musste in Wesel nicht erfolgen.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Wesel	Altstadt	14.157	Mathenakreuz		
	Feldmark	10.218	Feldmark Marktplatz		
	Blumenkamp	2.814	Blumenkamp Feuerdornstraße		
	Fusternberg	5.064	Kurt-Kräcker-Straße		
	Schepersfeld	4.838	Am Schepersfeld		
	Lippedorf	327	Lippedorf		
	Flüren	4.924	Flüren Markt		
	Lackhausen	3.146	Ida-Noddack-Straße		
	Obrighoven	5.178	Tannenstraße		
	Bislich-Land	481	Schüttwich		
	Bergerfurth	108	Bislich Bergen-Bergerfurth		
	Bislich-Ortskern	1.740	Bislich Ortsmitte		
	Diersfordt	276	Diersfort Ort		
	Wittenberg	3.114	Alex.-von-Humboldt-Straße		
	Werrich/Perrich	561	keine vorhanden		
	Ginderich	1.893	Ginderich Post		
	Büderich	3.571	Marktstraße		

Für die Stadt Wesel wurden folgende verkehrlich bedeutenden Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

	Von				Nach			
Kategorie	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Wesel	Feldmark	6	Feldmark Marktplatz	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Blumenkamp	4	Blumenkamp Feuerdornstraße	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Fusternberg	5	Kurt-Kräcker-Straße	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Schepersfeld	4	Am Schepersfeld	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Lippedorf	1	Lippedorf	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Flüren	4	Flüren Markt	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Lackhausen	4	Ida-Noddack-Straße	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Obrighoven	5	Tannenstraße	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Bislich-Land	1	Schüttwich	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Bergerfurth	0	Bislich Bergen-Bergerfurth	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Bislich-Ortskern	3	Bislich Ortsmitte	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Diersfordt	1	Diersfort Ort	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Wittenberg	4	Alex.-von-Humboldt-Straße	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Werrich/Perrich	2	keine vorhanden	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Ginderich	3	Ginderich Post	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Ortsverkehr	Wesel	Büderich	4	Marktstraße	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Regionalverkehr	Rees	Innenstadt	5	Busbahnhof	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Regionalverkehr	Haminkeln	Innenstadt	5	Markt	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Regionalverkehr	Hünxe	Ortskern	5	Busbahnhof	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Regionalverkehr	Voerde	Friedrichsfeld	6	Friedrichsfeld Post	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Regionalverkehr	Schermbeck	Schermbeck-Ortskern	5	Rathaus	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Regionalverkehr	Voerde	Voerde	6	Rathausplatz	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz
Regionalverkehr	Alpen	Ortskern	5	Adenauerplatz	Wesel	Altstadt	7	Mathenakreuz
Regionalverkehr	Geldern	Innenstadt	5	Markt	Wesel	Altstadt	8	Mathenakreuz
Regionalverkehr	Moers	Innenstadt	6	Königlicher Hof	Wesel	Altstadt	9	Mathenakreuz
Nachbarortsverkehr	Wesel	Ginderich	3	Ginderich Post	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Nachbarortsverkehr	Wesel	Bislich-Ortskern	3	Bislich Ortsmitte	Rees	Innenstadt	5	Busbahnhof
Ortsverkehr o.Z.-Bezug	Wesel	Obrighoven	5	Tannenstraße	Wesel	Lackhausen	4	Ida-Noddack-Straße
Ortsverkehr o.Z.-Bezug	Wesel	Obrighoven	5	Tannenstraße	Wesel	Wittenberg	4	Alex.-von-Humboldt-Straße
Ortsverkehr o.Z.-Bezug	Wesel	Büderich	4	Marktstraße	Wesel	Ginderich	3	Ginderich Post

6.14.2 Fahrtenangebot

Insgesamt ist die Fahrtenhäufigkeit im ÖPNV-Verkehrsangebot der Stadt Wesel sehr positiv zu bewerten. Sowohl im Verkehr zwischen Ortsteilen und Zentrum als auch im Nachbarortsverkehr sowie im Regionalverkehr werden auf den meisten Relationen gute bis sehr gute Werte erreicht, was sich auch auf das Wochenende erstreckt. Die Querverbindungen zwischen den wichtigsten Ortsteilen sind ebenfalls in hoher Qualität gegeben. Nachfolgend werden lediglich die Ausnahmen, d.h. die Ausreißer nach unten betrachtet.

Kat.	Relation				Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag		
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Kat.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.
OV	Feldmark ***	6	Altstadt	6	0	69	69	0	45	45	0	23	23
OV	Blumenkamp ***	4	Altstadt	6	0	37	37	0	22	22	0	14	14
OV	Fusternberg	5	Altstadt	6	50	39	-11	30	30	0	20	19	-1
OV	Schepersfeld	4	Altstadt	6	23	31	8	18	18	0	15	14	-1
OV	Lippedorf	1	Altstadt	6	15	18	3	10	0	-10	8	0	-8
OV	Flüren	4	Altstadt	6	23	26	3	18	27	9	15	17	2
OV	Lackhausen	4	Altstadt	6	23	19	-4	18	20	2	15	6	-9
OV	Obrighoven	5	Altstadt	6	50	37	-13	30	32	2	20	20	0
OV	Bislich-Land	1	Altstadt	6	15	13	-2	10	15	5	8	6	-2
OV	Bergerfurth	0	Altstadt	6	0	10	10	0	0	0	0	0	0
OV	Bislich-Ortskern	3	Altstadt	6	20	14	-6	15	15	0	13	6	-7
OV	Diersfordt	1	Altstadt	6	15	8	-7	10	0	-10	8	0	-8
OV	Wittenberg	4	Altstadt	6	23	54	31	18	43	25	15	29	14
OV	Werrich/Perrich *	2auf1	Altstadt	6	15	0	-15	10	0	-10	8	0	-8
OV	Ginderich	3	Altstadt	6	20	23	3	15	8	-7	13	5	-8
OV	Büderich	4	Altstadt	6	23	26	3	18	19	1	15	9	-6
OV	Obrighoven	5	Lackhausen	4	20	37	17	15	32	17	13	20	7
OV	Obrighoven	5	Wittenberg	4	20	37	17	15	32	17	13	20	7
OV	Büderich	4	Ginderich	3	15	26	11	10	10	0	8	5	-3
RV	Rees **	5	Altstadt	6	0	17	17	0	10	10	0	6	6
RV	Haminkeln **	5	Altstadt	6	0	51	51	0	29	29	0	23	23
RV	Hünxe *	5auf3	Altstadt	6	20	15	-5	15	5	-10	13	0	-13
RV	Friedrichsfeld **	6	Altstadt	6	0	31	31	0	30	30	0	0	0
RV	Schermbeck *	5auf3	Altstadt	6	20	12	-8	15	6	-9	13	3	-10
RV	Voerde **	6	Altstadt	6	0	23	23	0	29	29	0	0	0
RV	Alpen	5	Altstadt	6	50	37	-13	30	18	-12	20	10	-10
RV	Geldern	5	Altstadt	6	50	15	-35	30	5	-25	20	0	-20
RV	Moers	6	Altstadt	6	60	16	-44	40	8	-32	30	4	-26
NOV	Ginderich	3	Xanten	5	18	23	5	13	8	-5	10	5	-5
NOV	Bislich-Ortskern	3	Rees	5	18	14	-4	13	15	2	10	6	-4

* Abstufung wegen starker Streuung der Einwohner

** Abgedeckt durch SPNV

*** zusätzlich abgedeckt durch SPNV

Durchschnitt	5,7	Durchschnitt	3,8	Durchschnitt	-1,8
--------------	-----	--------------	-----	--------------	------

An Normalwerktagen ist das Verkehrsangebot zwischen dem Zentrum von Wesel und den Ortsteilen Fusternberg und Obrighoven etwas geringer als im Anforderungsprofil festgelegt. Mit einem Fahrtenangebot, welches im Bereich eines 30-Minutentaktes liegt, ist hier jedoch kein Mangel gegeben, der Maßnahmen erfordert. Das Gleiche gilt auch für die Verbindungen von und nach Diersfordt und Bislich, da hier die Einwohnerzahl kein besseres wirtschaftlich vertretbares Verkehrsangebot ermöglicht.

Einen größeren Mangel stellt der Bereich Werrich/Perrich dar, da hier überhaupt keine Haltestelle vorhanden ist und der Bereich nicht im ÖPNV bedient wird. Aufgrund der relativ isolierten Lage, des Streusiedlungscharakters und der insgesamt doch recht geringen Einwohnerzahl, ist ein wirtschaftliches Angebot in diesem Bereich nicht zu installieren. Es besteht die Möglichkeit, hier über ein bedarfsorientiertes Verkehrssystem mit vergleichsweise geringen Kosten Abhilfe zu schaffen.

An den Wochenendtagen ist auf einigen Relationen das Fahrtenangebot zu gering. Der Bereich Lippedorf wird, ebenso wie Diersfordt, an den Tagen des Wochenendes nicht bedient, jedoch ist hier auch keine Nachfrage zu erkennen, die ein Angebot erfordern würde, weshalb von Maßnahmen für diese Bereiche abgesehen wird.

Bezüglich der Fahrtenhäufigkeit sind in drei Ortsteilen Mängel im Verkehrsangebot zu erkennen, die Maßnahmen erfordern. Zum einen ist der Ortsteil Lackhausen an Sonntagen zu nen-

nen. Hier ist das Verkehrsangebot im 120-Minutentakt zu gering. Des Weiteren weisen die linksrheinischen Ortsteile Ginderich und Büderich, gemessen an ihrer Größe und Bedeutung und dem hier sehr guten Verkehrsangebot an Normalwerktagen, ein etwas zu geringes Sonntagsangebot auf. Dies wird insbesondere im Vergleich zu den übrigen Weseler Ortsteilen deutlich. Hier ist durch geeignete Maßnahmen Abhilfe zu schaffen.

Im regionalen Verkehr ist zu berücksichtigen, dass die Verbindungen zwischen Wesel und den Städten bzw. Ortsteilen Voerde, Friedrichsfeld und Rees über den SPNV abgewickelt werden, so dass die hier zusätzlich verkehrenden Buslinien kleinräumigen Erschließungscharakter haben, für die Aufrechterhaltung der Regionalverbindung aber nur von geringer Bedeutung sind.

Die Verbindung zwischen Wesel und Hamminkeln weist an allen Verkehrstagen eine zufriedenstellende Fahrtenhäufigkeit auf und wird zudem auch noch im SPNV bedient. Die Verbindungen zwischen Wesel und den Gemeinden Hünxe und Schermbeck weisen deutlich geringere Fahrtenzahlen auf, als das Anforderungsprofil vorsieht, insbesondere an den Wochenendtagen. Da die Fahrgastnachfrage in diesen Bereichen jedoch gering ausfällt, ist ein verbessertes Angebot nur mit Augenmaß zu erstellen. Aus Sicht der Stadt Wesel sind die bestehenden Verbindungen ausreichend. Für die Gemeinden Hünxe und Schermbeck ist die Anbindung an die Stadt Wesel jedoch von großer Bedeutung und daher verbesserungswürdig. Eine geringfügige Aufstockung des Verkehrsangebotes, auch an Sonntagen, ist daher angezeigt.

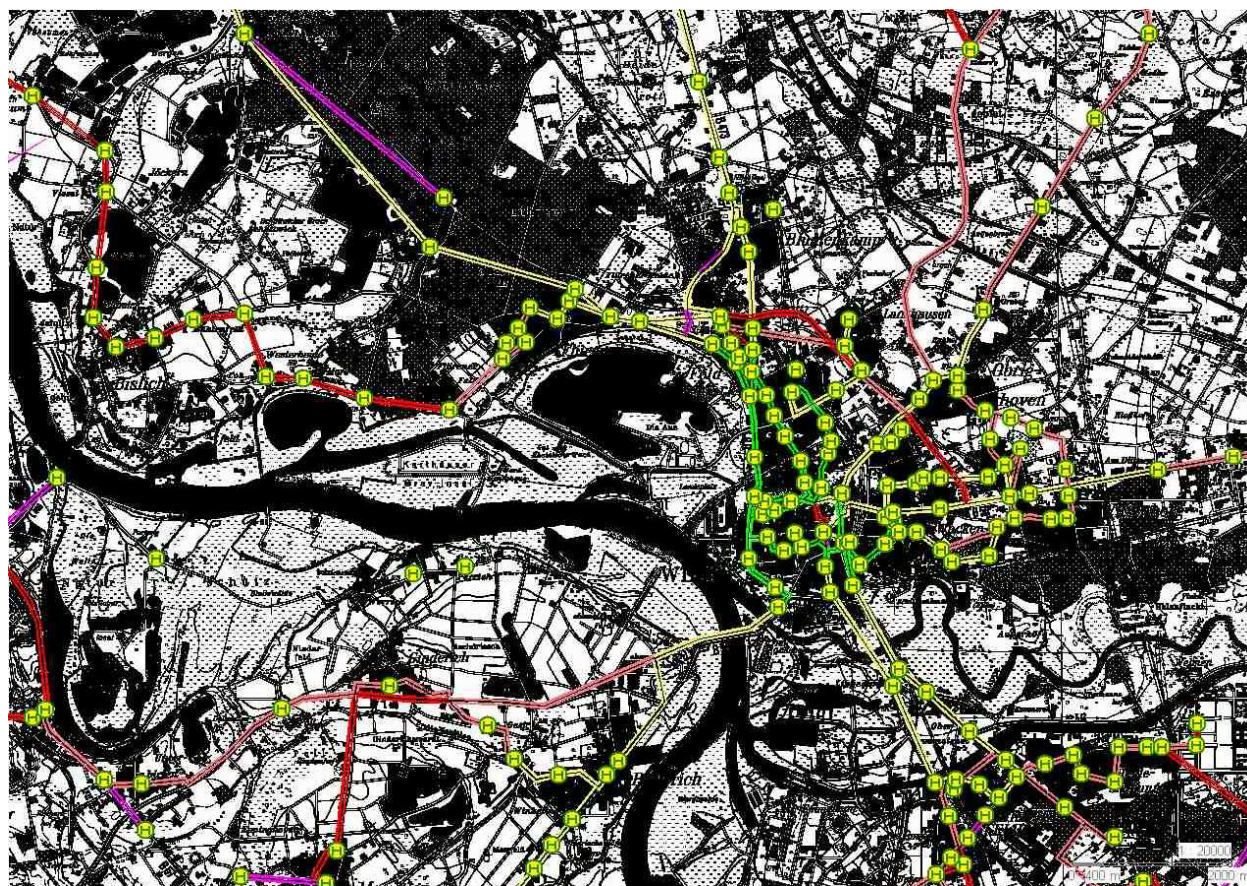
Das Verkehrsangebot zwischen der Kreisstadt Wesel und der einwohnerstärksten Stadt Moers ist, gemessen an der Wichtigkeit der Verbindung und der aktuellen Auslastung mit Fahrgästen, zu gering ausgeprägt. Daher ist eine Verdichtung des Angebotes in der Hauptverkehrszeit auf einen 30-Minutentakt, d.h. die Ergänzung von zwei bis vier Fahrtenpaaren, durchzuführen. Am Wochenende ist eine Ausweitung der Bedienungszeitfenster vorzusehen.

Das Verkehrsangebot im Korridor Geldern – Alpen – Wesel ist grundsätzlich in Bezug auf die Quantität ausreichend. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass durch die Entfernung zwischen Geldern und Wesel die Fahrgastpotenziale geringer sind, als bei benachbarten Städten. Die Abweichung auf der Relation Geldern – Wesel ist daher nicht als Mangel zu sehen.

Die derzeitige Fahrplangestaltung befriedigt jedoch nicht und schöpft die vorhandenen Potenziale nicht ausreichend aus. Es ist daher eine Neuordnung der Linien vorzusehen, die nahezu parallele Zeitlagen vermeidet.

6.14.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

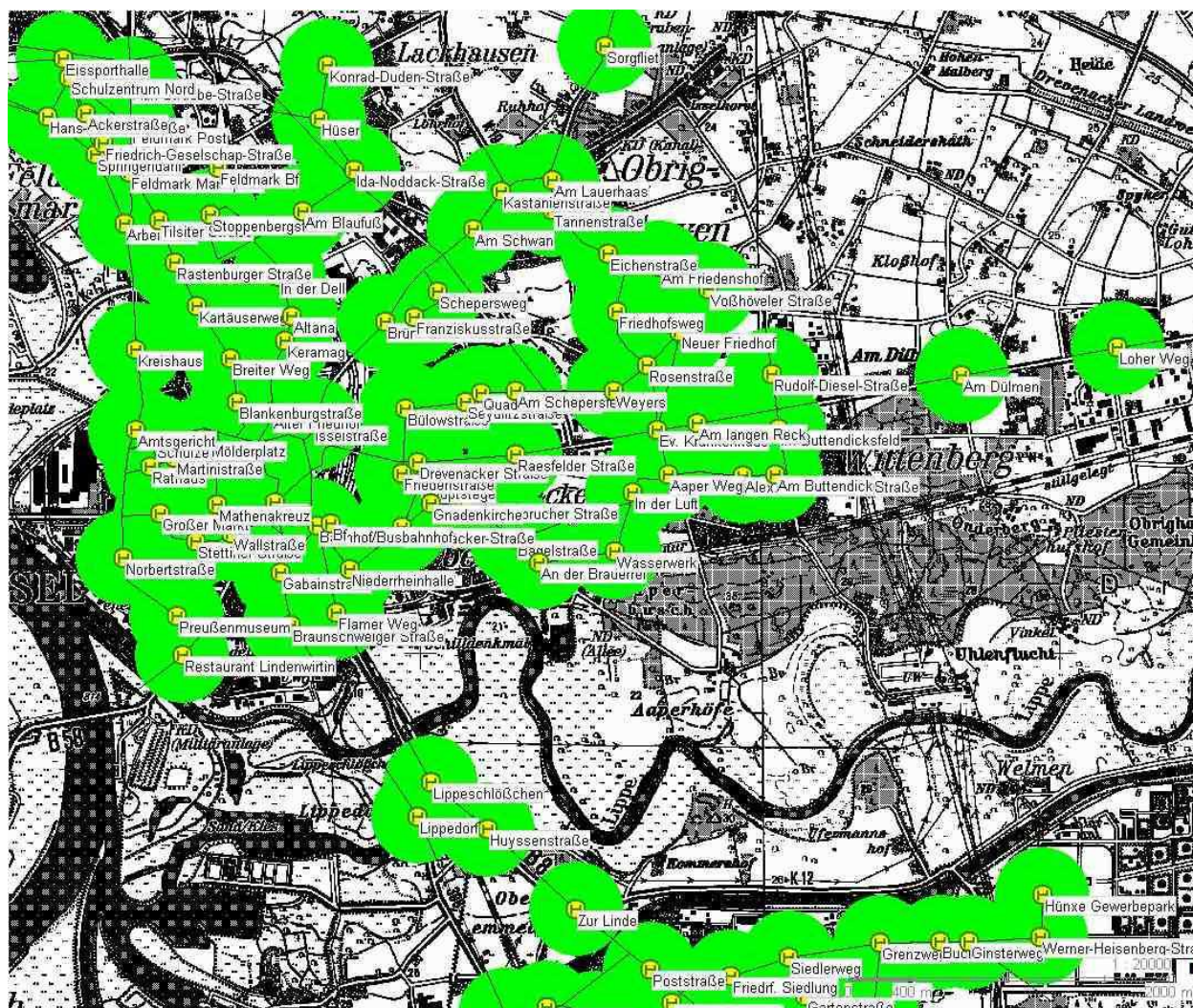
Im Wesentlichen stellt sich in der Stadt Wesel die Analyse der Reisezeiten positiv dar. Weite Teile des Zentrums sowie die umgebenden Wohngebiete in direkter Nachbarschaft der Innenstadt werden in acht Minuten von der Haltestelle Mathenakreuz aus erreicht. Die daran anschließenden Wohngebiete wie Wittenberg, Obrighoven, Blumenkamp und Flüren liegen in der nächsten Kategorie mit rund 15 Minuten Reisezeit. In dieser Zeit wird auch das linksrheinische Buderich erreicht. Etwas länger sind die Reisezeiten nach Ginderich sowie zu einzelnen Haltestellen in Obrighoven und Wittenberg. Dies stellt angesichts der Entfernungen aber keinen Mangel dar. Insbesondere Ginderich ist mit einem Schnellbusangebot bezüglich der Reisegeschwindigkeit gut versorgt, so dass keine Maßnahmen erforderlich sind. Deutlich längere Reisezeiten sind in den Ortsteil Bislich erforderlich. Aufgrund der Entfernung ist die Reisezeit aber ebenfalls als akzeptabel zu bezeichnen und nicht durch eine Maßnahme zu verändern. Geringfügige Mängel bestehen in den, gemessen an der Entfernung zum Zentrum, etwas längeren Reisezeiten Richtung Obrighoven und Wittenberg. Hier könnten direktere und schnellere Linienführungen Abhilfe schaffen, sind aber nicht zwingend erforderlich. Die Häufigkeit von Schnellbusangeboten in Wesel (SB 3, SB 6, SB 7, SB 21) macht sich positiv bemerkbar.



6.14.4 Erschließungswirkung und Fahrtenhäufigkeit

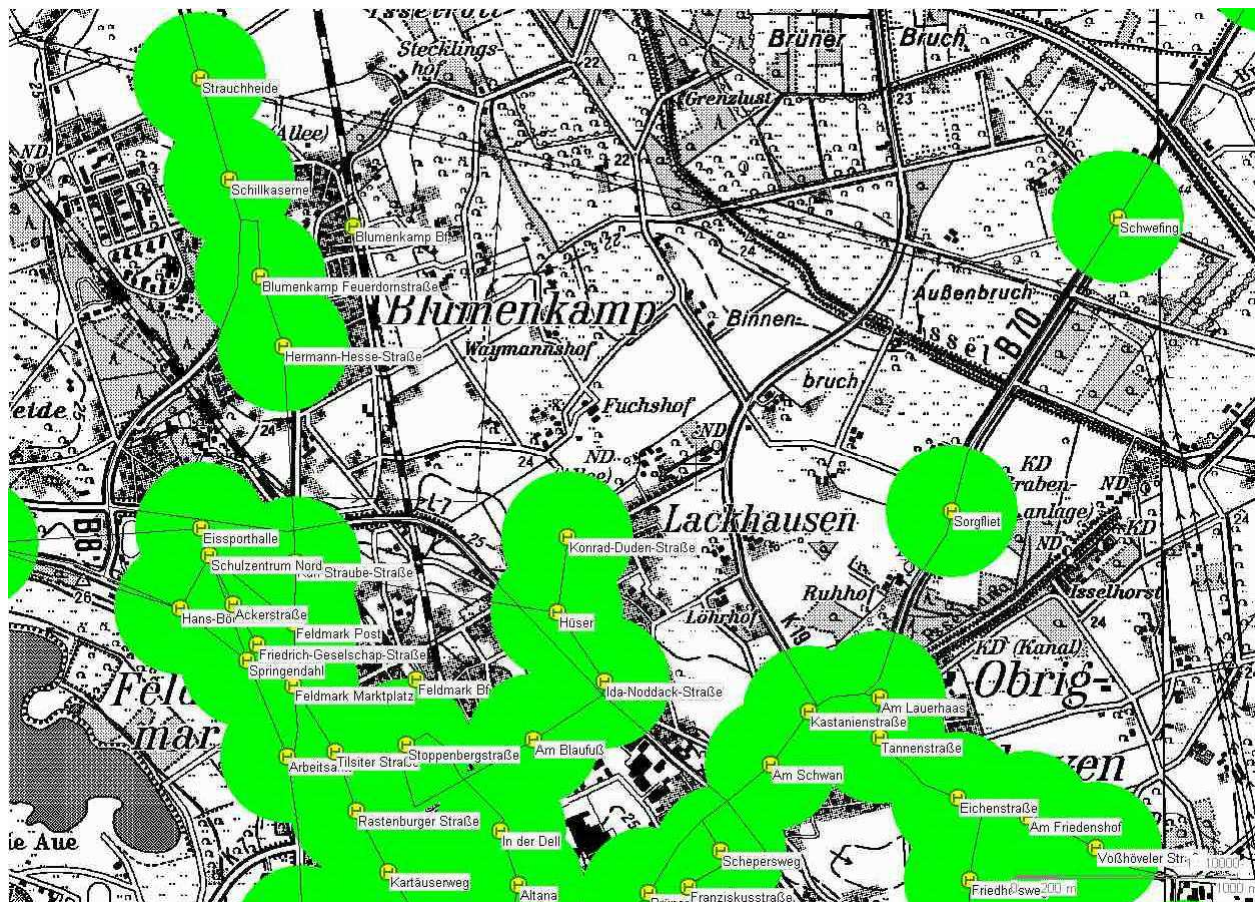
Die Erschließungswirkung der Haltestellen in der Stadt Wesel ist im Wesentlichen als sehr gut zu bezeichnen.

Im zentralen Innenstadtbereich und in den umliegenden, weitgehend zusammenhängend bebauten größeren Ortsteilen wie Feldmark, Lackhausen, Obrighoven und Wittenberg sind nahezu alle wichtigen Wohnbereiche vollständig erschlossen. Geringfügige Lücken bestehen im Süden von Wittenberg und im Osten von Obrighoven und Lackhausen. Die Fahrtenhäufigkeit ist in Wesel grundsätzlich hoch, so dass bis zum 60-Minutentakt-Angebot keine wesentlichen Lücken zu verzeichnen sind. Auch eine Fahrtenhäufigkeit, die im Bereich eines 30-Minutentaktes liegt, wird für die Ortsteile Feldmark, Obrighoven, Wittenberg und die Innenstadt nahezu flächendeckend angeboten.

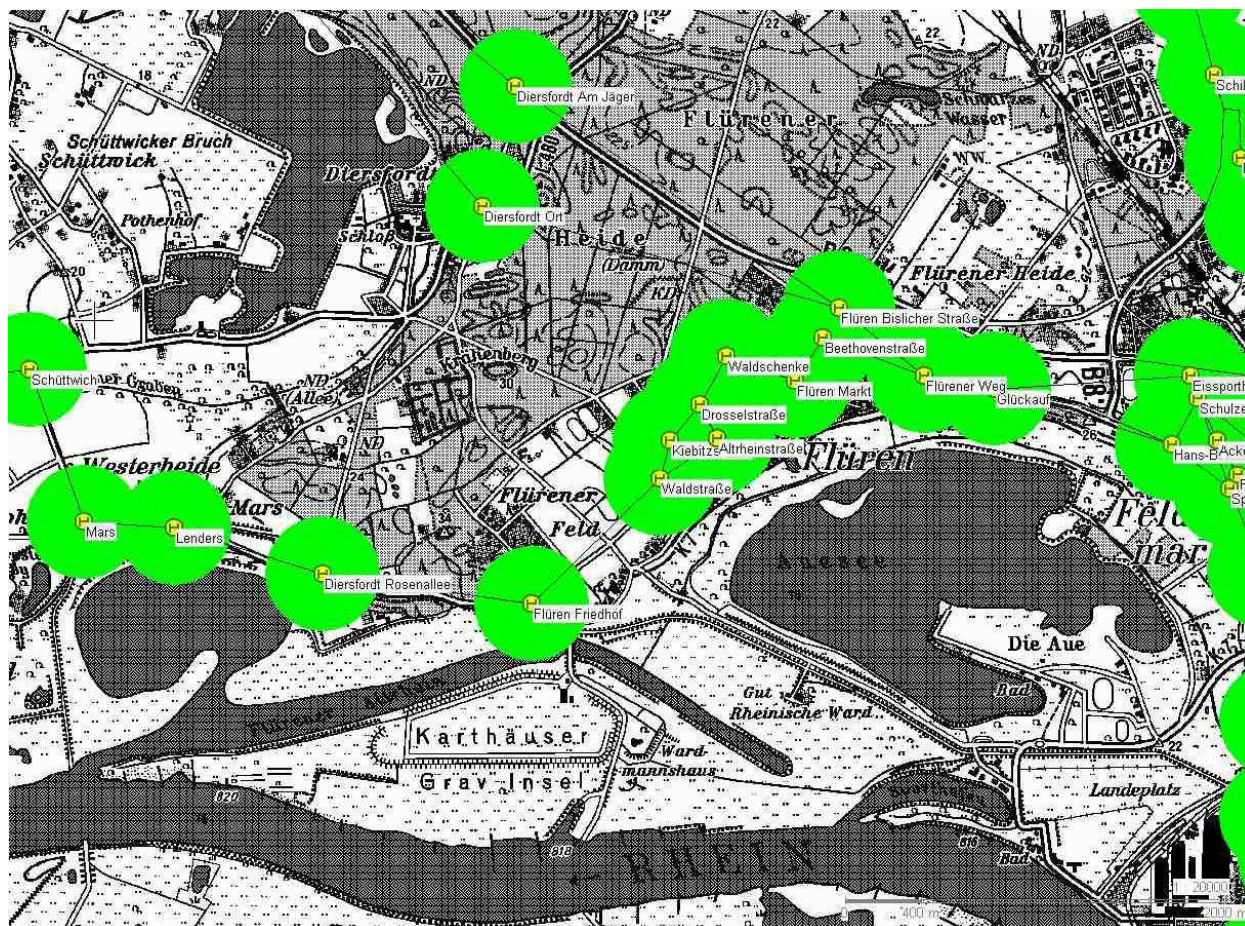


Die isolierter liegenden Ortsteile weisen grundsätzlich ebenfalls eine gute Erschließung auf. Im Ortsteil Blumenkamp ist der gesamte östliche Siedlungsbereich nicht mit ÖPNV-Angeboten auf

der Straße erschlossen, jedoch befindet sich hier ein Haltepunkt des Schienenpersonennahverkehrs, der eine gute Anbindung an die Weseler Innenstadt gewährleistet.

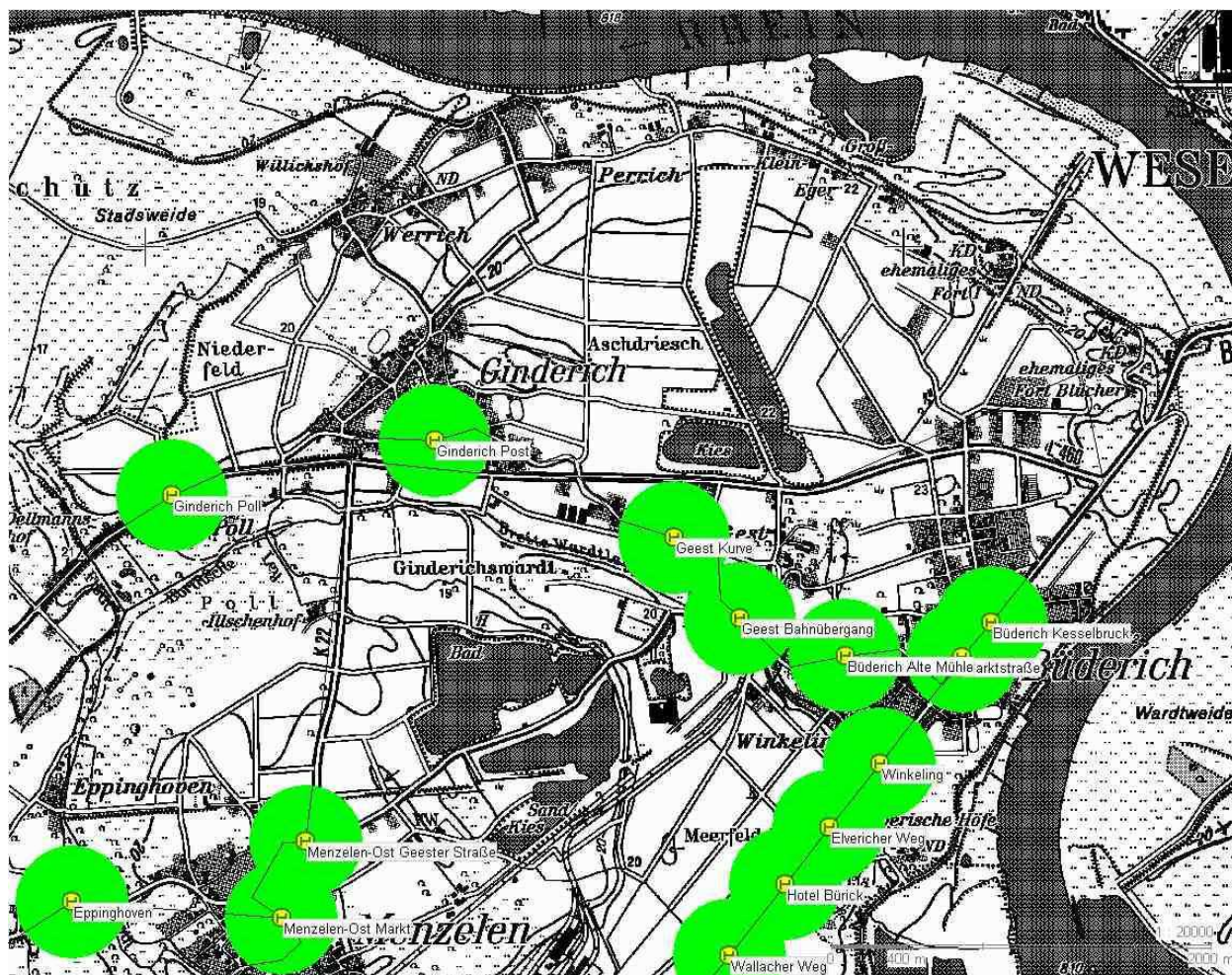


Im Ortsteil Flüren ist ein qualifiziertes Angebot im 30-Minutentakt zu verzeichnen und auch die Haltestellen im ländlichen Raum werden mit mehreren Fahrten pro Tag angeeignet, so dass keine relevante Erschließungslücke vorliegt.



Die linksrheinisch gelegenen Ortsteile in Ginderich und Büderich weisen nur bedingt eine gute Erschließung auf. Hier ist festzuhalten, dass der Norden von Büderich und weite Teile von Ginderich ohne angemessene Erschließung sind und hier relativ lange Fußwege in Kauf zu nehmen sind. Die sehr kleinen Ortsteile Werrich und Perrich sind nicht vom ÖPNV erschlossen. An den vorhandenen Haltestellen entlang der B 58 in Büderich und im Zentrum von Ginderich ist das Fahrtenangebot bezüglich seiner Häufigkeit sehr zufriedenstellend. Ab dem Angebot eines 60-Minutentaktes ist in Büderich jedoch auch der gesamte nordwestliche Bereich abseits der B 58 ohne ausreichende Erschließungsqualität.

Insgesamt kann die Erschließungswirkung im linksrheinischen Bereich Wesels nicht ganz befriedigen und es sind Maßnahmen abzuleiten.



Die Bereiche Bislich-Ort und Bislich-Land sind gemessen an der dortigen Siedlungsdichte sehr gut durch Haltestellen erschlossen. An sämtlichen Haltestellen ist ein Verkehrsangebot zu konstatieren, welches deutlich oberhalb des Schülerverkehrs liegt, so dass der Bereich als gut erschlossen bewertet werden kann. Bis Bislich Ortsmitte ist sogar ein Angebot im 60-Minutentakt vorhanden, so dass hier allen Anforderungen Rechnung getragen wird.



6.14.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Ausweitung des Fahrtenangebotes auf der Linie SB 21 um ein Fahrtenpaar an Normalwerktagen. An Sonntagen Schließung der 5-stündigen Angebotslücke zwischen 13 und 18 Uhr mit einem zusätzlichen Fahrtenpaar.
- Ergänzung einer Fahrt von Wesel nach Dinslaken an Samstagen auf der Linie SB 3
- Neuordnung der Linien SB 7, 37 und 67
 - Führung der Linie 37 über Alpen-Menzelen West – Alpen-Menzelen Ost – Wesel-Ginderich im Zeitfenster zwischen den Fahrten der Linie 67, alternativ Führung über die B 58 in der Zeitlage zwischen den Fahrten der Linie SB 7
 - Führung der Linie 67 an Sonntagen über Alpen-Menzelen Ost – Wesel-Ginderich oder Umwandlung in Fahrten der Linie SB 7
- Verbesserung des Angebotes zwischen Moers und Wesel, Linie 68
 - Verdichtung des Angebotes in der HVZ mit zwei bis vier zusätzlichen Fahrtenpaaren und Ergänzung im Spätverkehr um ein Fahrtenpaar an Normalwerktagen
 - An Samstagen Ergänzung im Spätverkehr um ein bis zwei Fahrtenpaare
 - An Sonntagen Ergänzung des Bedienungszeitfensters um ein Fahrtenpaar vormittags und ein Fahrtenpaar am Abend

Ortsverkehr

- Einrichtung von zwei neuen Haltestellen für die Linien 65 und 67 in Ginderich westlich und östlich der Haltestelle Ginderich Post. Der SB 6 hält weiterhin nur an der Haltestelle Ginderich Post
- Linie 83, sonntags Verdichtung zum 60-Minutentakt bis zum Ortsteil Lackhausen

6.14.6 Zielnetz Wesel

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Wesel aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
SB3	Heutiges Verkehrsangebot mit Ergänzung einer Fahrt an Samstagen
SB6	Heutiges Verkehrsangebot
SB7	Heutiges Verkehrsangebot mit Harmonisierung der Linien 37 und 67
SB21	Heutiges Verkehrsangebot mit geringfügigen Ergänzungen Mo-Fr und So
37	Heutiges Verkehrsangebot, Verlegung, Fahrzeitanpassung, Harmonisierung mit SB7 und 67
63	Heutiges Verkehrsangebot
64	Heutiges Verkehrsangebot
65	Heutiges Verkehrsangebot mit geringfügigen Ergänzungen
66	Heutiges Verkehrsangebot
67	Heutiges Verkehrsangebot mit Harmonisierung der Linien SB 7 und 67, Verlegung an Sonntagen
68	Heutiges Verkehrsangebot mit Angebotserweiterungen an allen Verkehrstagen
72	Heutiges Verkehrsangebot
80	Heutiges Verkehrsangebot
81	Heutiges Verkehrsangebot
82	Heutiges Verkehrsangebot
83	Heutiges Verkehrsangebot mit Angebotserweiterung an Sonntagen
85	Heutiges Verkehrsangebot
86	Heutiges Verkehrsangebot
89	Heutiges Verkehrsangebot
96	Heutiges Verkehrsangebot

6.15 Stadt Xanten

6.15.1 Betrachtete Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr

Die Stadt Xanten teilt sich in folgende Ortsteile auf, denen die verkehrlichen Kategorien entsprechend der Bedeutung und Einwohnerzahl zugeordnet sind. Ferner wurden die zentralen Haltestellen der Ortsteile festgelegt. Der Ortsteil Niederbruch wurde um zwei Stufen höher kategorisiert. Im dortigen Gewerbegebiet ist der Großteil Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf der Stadt Xanten angesiedelt.

Stadt	Ortsteil	Einwohnerzahl	zentrale Haltestelle	Höherstufung	Begründung
Xanten	Innenstadt	6.000	Dom		
	Lüttingen	2.200	Sparkasse		
	Beek	1.200	Alter Rheinweg		
	Hochbruch	3.300	Hochbruch		
	Niederbruch	250	Einkaufsmärkte	von 1 auf 3	Gewerbegebiet, Versorgung
	Vynen	2.100	Vynen Kirche		
	Wardt	1.600	Wardt Nibelungenbad		
	Obermörmtter/Gesth.	450	Rest. Schlüter		
	Marienbaum	2.100	Marienbaum Kirche		
	Mörmtter, Ursel, Willich	440	Leygrafshof		
	Unterbirten	800	Lemken		
	Birten	1.050	Birten Kirche		

Für die Stadt Xanten wurden folgende verkehrlich bedeutenden Relationen im Orts-, Regional- und Nachbarortsverkehr betrachtet.

Kategorie	Von				Nach			
	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle	Stadt	Ortsteil	Kat.	zentrale Haltestelle
Ortsverkehr	Xanten	Lüttingen	3	Sparkasse	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Ortsverkehr	Xanten	Beek	3	Alter Rheinweg	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Ortsverkehr	Xanten	Hochbruch	4	Hochbruch	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Ortsverkehr	Xanten	Niederbruch	3	Einkaufsmärkte	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Ortsverkehr	Xanten	Vynen	3	Vynen Kirche	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Ortsverkehr	Xanten	Wardt	3	Wardt Nibelungenbad	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Ortsverkehr	Xanten	Obermörmtter/Gesthuysen	1	Rest. Schlüter	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Ortsverkehr	Xanten	Marienbaum	3	Marienbaum Kirche	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Ortsverkehr	Xanten	Mörmtter, Ursel, Willich	1	Leygrafshof	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Ortsverkehr	Xanten	Unterbirten	2	Lemken	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Ortsverkehr	Xanten	Birten	3	Birten Kirche	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Regionalverkehr	Kalkar	Innenstadt	5	Markt	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Regionalverkehr	Sonsbeck	Ortskern	5	Neutorplatz	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Regionalverkehr	Alpen	Alpen-Ortskern	5	Adenauerplatz	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Regionalverkehr	Wesel	Altstadt	6	Mathenakreuz	Xanten	Innenstadt	5	Dom
Regionalverkehr	Rees	Innenstadt	5	Busbahnhof	Xanten	Innenstadt	5	Dom

6.15.2 Fahrtenangebot

Die Fahrtenhäufigkeit auf den einzelnen betrachteten Relationen in Xanten ist insgesamt für den ländlichen Raum als sehr gut zu bezeichnen. Insbesondere im Ortsverkehr ist eine flächendeckend gute Bedienung zwischen den Ortsteilen und dem Zentrum gegeben, die sich auch vollständig auf das Wochenende erstreckt. Die einzige Ausnahme ist der Ortsteil Birten, aber nur sofern hierbei der unmittelbare Kernbereich von Birten rund um die Kirche betrachtet wird. In diesem Bereich finden nur wenige Fahrten statt, an Samstagen und Sonntagen keine. Ein eklatanter Mangel besteht an dieser Stelle jedoch nicht, da in ca. 300 m Entfernung die Haltestelle „Haus Lau“ vorhanden ist, die über einen Schnellbushalt des SB 6 verfügt, so dass für den Ortsteil Birten im Prinzip die gleiche Qualität wie für den Ortsteil Unterbirten gilt.

Kat.	Relation				Montag bis Freitag			Samstag			Sonntag		
	Ortsteil	Kat.	Ortsteil	Kat.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.	Soll	Ist	Abweich.
OV	Lüttingen	3	Innenstadt	5	18	20	2	13	20	7	10	16	6
OV	Beek	3	Innenstadt	5	18	22	4	13	22	9	10	16	6
OV	Hochbruch	4	Innenstadt	5	20	20	0	15	20	5	13	16	3
OV	Niederbruch	3	Innenstadt	5	18	22	4	13	21	8	10	16	6
OV	Vynen	3	Innenstadt	5	18	26	8	13	26	13	10	16	6
OV	Wardt	3	Innenstadt	5	18	23	5	13	23	10	10	16	6
OV	Obermörnter/Gesthuysen	1	Innenstadt	5	13	15	2	8	15	7	5	8	3
OV	Marienbaum	3	Innenstadt	5	18	36	18	13	21	8	10	16	6
OV	Mörnter, Ursel, Willich *	1	Innenstadt	5	1	1	0	0	1	1	0	0	0
OV	Unterbirten	2	Innenstadt	5	15	22	7	10	12	2	8	5	-3
OV	Birten	3	Innenstadt	5	18	5	-13	13	0	-13	10	0	-10
RV	Kalkar	5	Innenstadt	5	23	27	4	18	25	7	15	21	6
RV	Sonsbeck	5	Innenstadt	5	23	20	-3	18	13	-5	15	5	-10
RV	Alpen **	5	Innenstadt	5	0	4	4	0	0	0	0	0	0
RV	Wesel	6	Innenstadt	5	50	22	-28	30	12	-18	20	5	-15
					Durchschnitt	0,9		Durchschnitt	2,7		Durchschnitt	0,7	

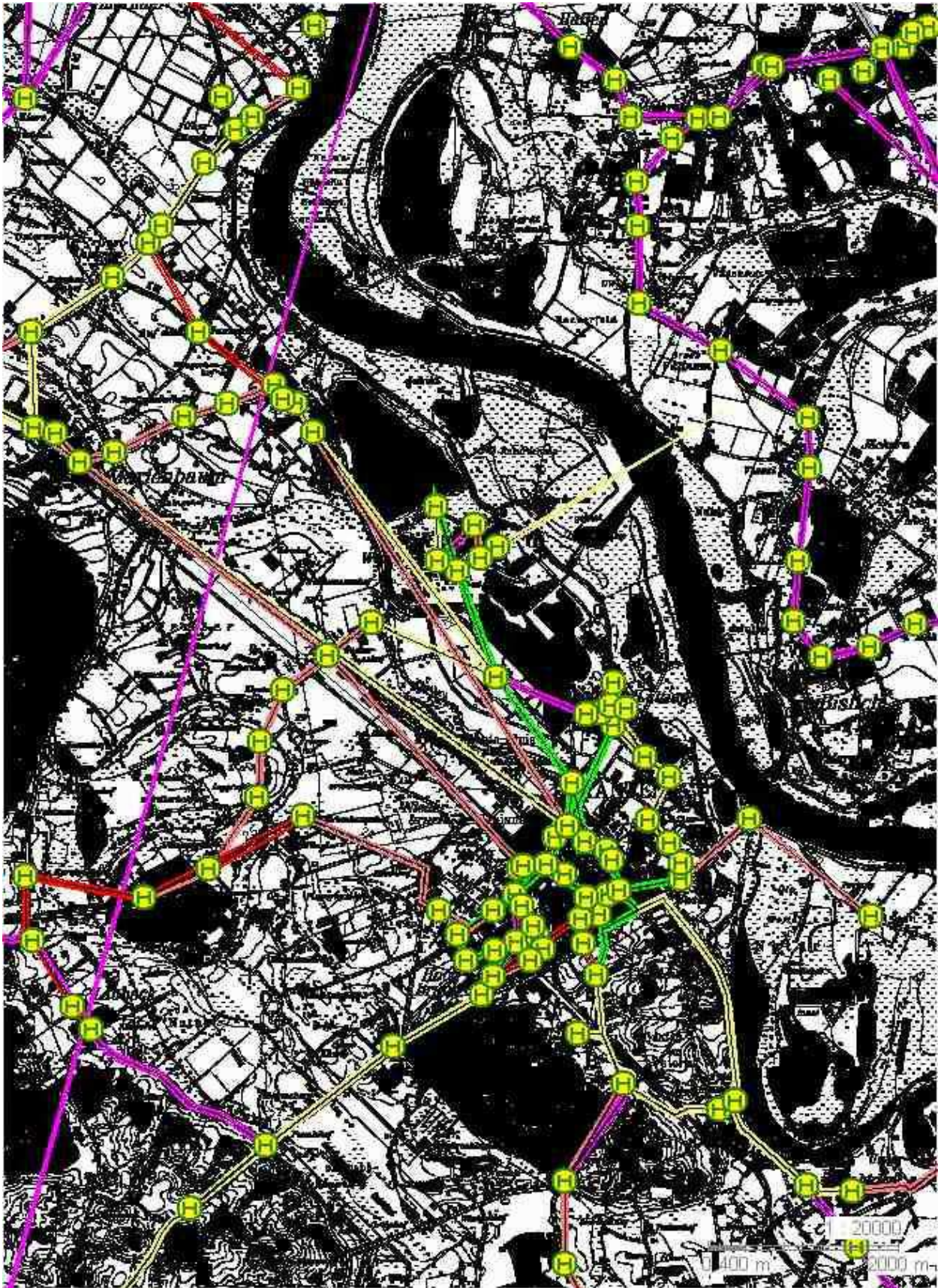
* Abstufung wegen starker Streuung der Einwohner
 ** Abgedeckt durch SPNV

Im regionalen Verkehr ist die Fahrtenhäufigkeit in Richtung Kalkar als sehr gut zu bezeichnen. Die Fahrtenhäufigkeit zwischen Xanten und Sonsbeck weist, gemessen an der Einwohnerstärke der Gemeinden, ebenfalls eine zufriedenstellende Größenordnung auf. Die bedeutende Relation von und nach Wesel wird im Wesentlichen ebenfalls ausreichend bedient. Gemessen an den Forderungen des Anforderungsprofils gibt es jedoch an allen Verkehrstagen zu wenige Fahrten. Diese Verbindung stellt den einzigen ernst zu nehmenden Mangel im Großraum Xanten dar, ist aber aufgrund der hohen Reisegeschwindigkeit und der guten Taktstruktur der dort verkehrenden Linie insgesamt als angemessenes Angebot zu bezeichnen. Die Verbindung von und nach Alpen wird vollständig durch den SPNV in hoher Qualität abgedeckt. An Werktagen finden einige wenige zusätzliche Fahrten mit Bussen statt. Insgesamt erfordert die Betrachtung der Fahrtenhäufigkeit in der Stadt Xanten keine Maßnahmen.

6.15.3 Reisegeschwindigkeit (Analyse der Erreichbarkeit)

Alle wesentlichen Innenstadthaltestellen sowie die Haltestellen im Hochbruch und im Niederbruch sind innerhalb von acht Minuten erreichbar. Knapp oberhalb dieser Grenze liegt der Großteil der Haltestellen in Lüttingen und der Beek. Durch einzelne schnelle Kurse im Schülerverkehr sind auch Vynen, Marienbaum und sogar Obermörmter im Bereich von 15 Minuten Fahrzeit angebunden. Sehr schnell zu erreichen ist ebenfalls der Ortsteil Wardt mit acht Minuten Fahrzeit. Lediglich die dünn besiedelten Bereiche und einzelne Haltestellen, die nur im Schülerverkehr bedient werden, weisen längere Fahrzeiten auf (Mörmter, Ursel, Willich, Bislicher Insel, Vynen Kamman). Dies ist in keinsten Weise als Mangel zu sehen.

Deutlich wird, dass durch die Stichfahrt-Bedienung von Wardt der Ortsteil Vynen etwas außerhalb einer möglichen schnellen Reisezeit liegt. Dieser Umstand ist jedoch ohne eine neue Ordnung der Ortsbuslinien nicht zu beheben. Da diese sich in der vorliegenden Form bewährt haben, sollten sie unverändert beibehalten werden. Insofern sind in Xanten auf Basis der Analyse der Reisegeschwindigkeit keine Maßnahmen erforderlich.



6.15.4 Erschließungswirkung und Fahrtenhäufigkeit

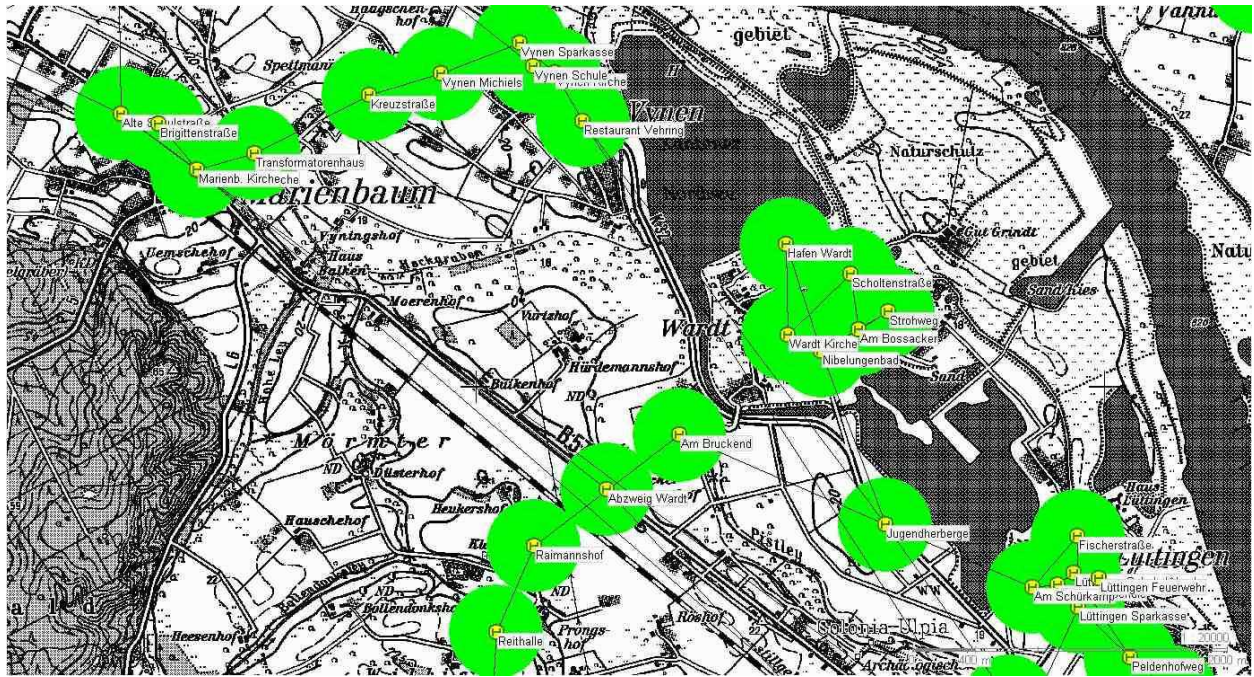
Die ÖPNV-Erschließung im Kernbereich der Stadt Xanten ist als ausgesprochen gut zu bezeichnen. Es gibt keine erkennbaren Erschließungslücken bei der grundsätzlichen Abdeckung mit Haltestellen und auch die Fahrtenhäufigkeit lässt im Kernbereich keine Wünsche offen.



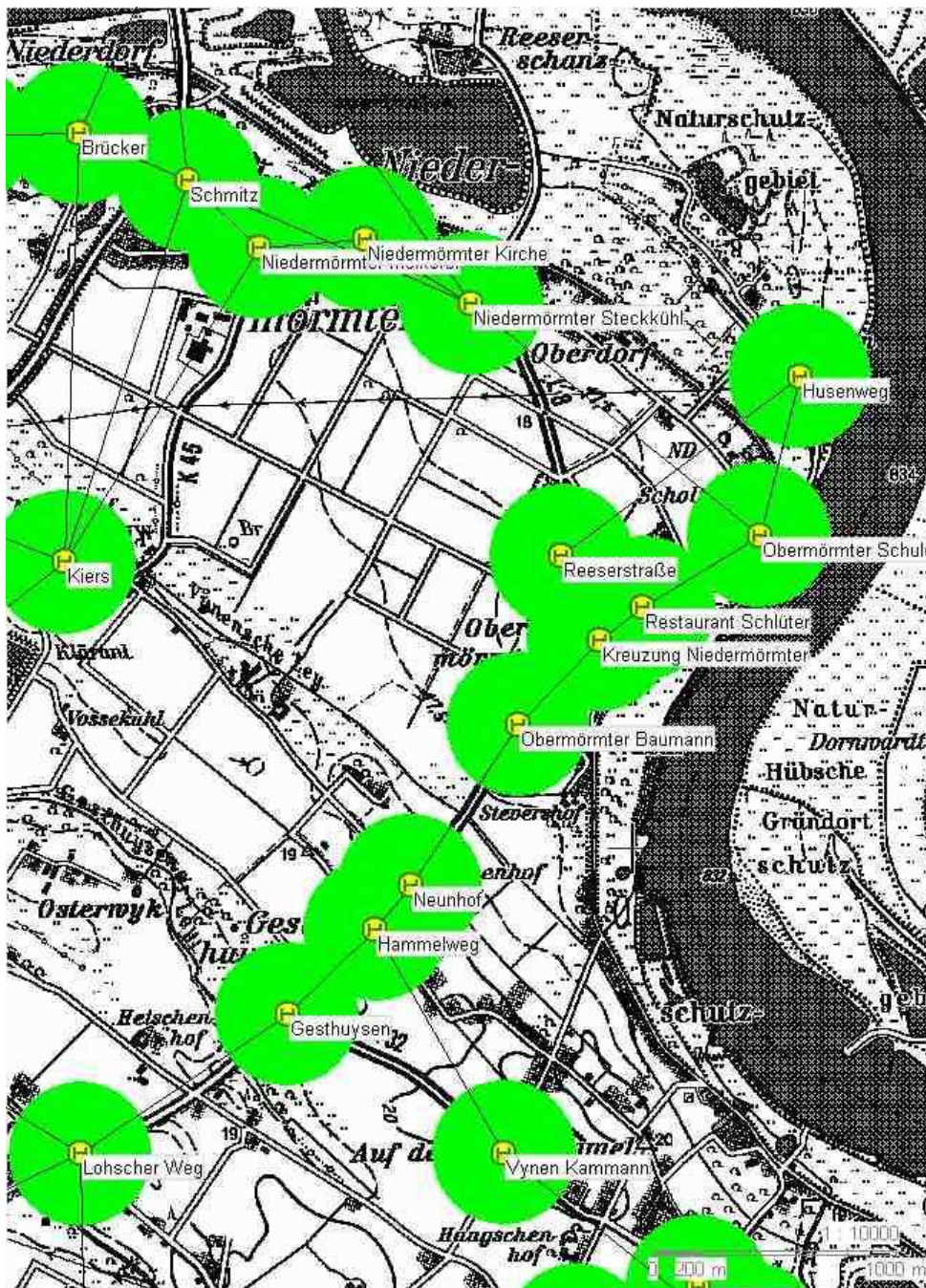
Im Bereich Lüttingen und Beek sind ebenfalls sämtliche relevanten Siedlungsbereiche sehr gut erschlossen und mit einer guten Fahrtenhäufigkeit versehen. Der sehr dispers besiedelte Bereich Mörmter, Ursel, Willich weist ebenfalls eine gute Haltestellendichte auf, wird jedoch nur im Schülerverkehr bedient, so dass hier zwar keine entsprechende Fahrtenhäufigkeit gegeben ist, dies jedoch auch der Nachfrage in diesem Bereich angemessen ist.



Die Ortsteile Wardt, Vynen und Marienbaum sind demgegenüber sowohl hinsichtlich der Erschließungsdichte als auch hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit sehr gut bedient. Als Ausnahme sind lediglich die westlichen Siedlungszipfel von Wardt und Marienbaum zu benennen, die jedoch keine höher qualifizierte Bedienung erfordern.



Auch für den Bereich Gesthuysen, Obermörnter gilt, dass eine sehr gute Erschließungswirkung gegeben ist, die aufgrund des dichten TaxiBus-Betriebes auch in Bezug auf die Fahrtenhäufigkeit kaum Wünsche offen lässt.



Die Bereiche Birten und Unterbirten sind im Wesentlichen ebenfalls gut durch ÖPNV Haltestellen erschlossen. Lediglich der relativ dünn besiedelte Bereich zwischen diesen beiden Ortschaften weist keine ÖPNV-Haltestellen auf. Die Fahrtenhäufigkeit weist eine etwas schlechtere Qualität auf, als die der anderen Ortsteile, jedoch sind beide Ortsteile mit mindestens einer Haltestelle auch im 60-Minutentakt bedient, so dass auch hier keine erkennbaren Mängel vorliegen, die Maßnahmen erfordern.



6.15.5 Maßnahmenentwicklung

Regionalverkehr

- Keine Maßnahmen erforderlich

Ortsverkehr

Um eine Bedienung in einheitlicher Qualität für alle bedeutenden Ortsteile zu erreichen, sind zwei Maßnahmen im Ortsverkehr sinnvoll, die im Verantwortungsbereich der Stadt Xanten liegen. Entsprechend den Ergebnissen der Analyse sind dies:

- Anschluss des Sonsbecker Ortsteils Labbeck durch Bürgerbus oder TaxiBus-Angebot auf den Linien 36 oder 43 an den Bahnhof und das Zentrum von Xanten (Nachbarortsverkehr).
- Einrichtung einer Linie zur Bedienung des Ortsteils Birten in Stadtbus-Qualität auf Basis der Leistungen der Linien 65 und 66. Die Funktionen der Linien im Gemeindegrenzen überschreitenden Schülerverkehr sind dabei beizubehalten. Dies wird bereits erfolgreich auf der Linie SL 42 Xanten – Wardt – Vynen – Marienbaum – Kalkar praktiziert, die bis Marienbaum als Stadtbuslinie im 60-Minutentakt verkehrt und darüber hinaus bedarfsorientiert Schülerverkehr bis Kalkar abwickelt. Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit ist die Einbeziehung des freigestellten Schülerverkehrs auf dieser Relation zu empfehlen.

6.15.6 Zielnetz Xanten

Das Zielnetz NVP 2012 setzt sich in Xanten aus folgenden ÖPNV-Linien zusammen:

Linie	Verkehrsangebot
SB 6	Heutiges Verkehrsangebot
36	Heutiges Verkehrsangebot, Erweiterung durch ein bedarfsorientiertes TaxiBus-Angebot am Wochenende in Richtung Sonsbeck-Labbeck
41	Heutiges Verkehrsangebot
43	Heutiges Verkehrsangebot, evtl. Erweiterung durch ein bedarfsorientiertes TaxiBus-Angebot in Richtung Sonsbeck-Labbeck
44	Heutiges Verkehrsangebot
65	Überführung ein eine Stadtbuslinie mit Taktverkehr und Angebot am Wochenende
66	Überführung ein eine Stadtbuslinie mit Taktverkehr und Angebot am Wochenende
SL40	Heutiges Verkehrsangebot
SL42	Heutiges Verkehrsangebot