

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

Neuss, 27. November 2003



Nahverkehrsplan des Rhein-Kreises Neuss 2003 - 2007

Erstellt im Auftrag des

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

von der

Ingenieurgruppe IVV

Neuss, 27. November 2003

Inhaltsverzeichnis

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

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

Med: NNEBer_031127.doc
NNE1913

Bildverzeichnis

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

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

Abkürzungsverzeichnis

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

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

1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

1.1 Landespolitische Ziele

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

Bei der **Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes** sind die vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Ziele von Raumordnung und Landesplanung zu beachten. Die Belange des Umweltschutzes, die Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des jeweils gültigen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (zzt. in Form des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans vorliegend) sind zu berücksichtigen.

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

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

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

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

1.2 Rahmenvorgaben

1.2.1 Landesentwicklungsplan

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

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

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

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

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

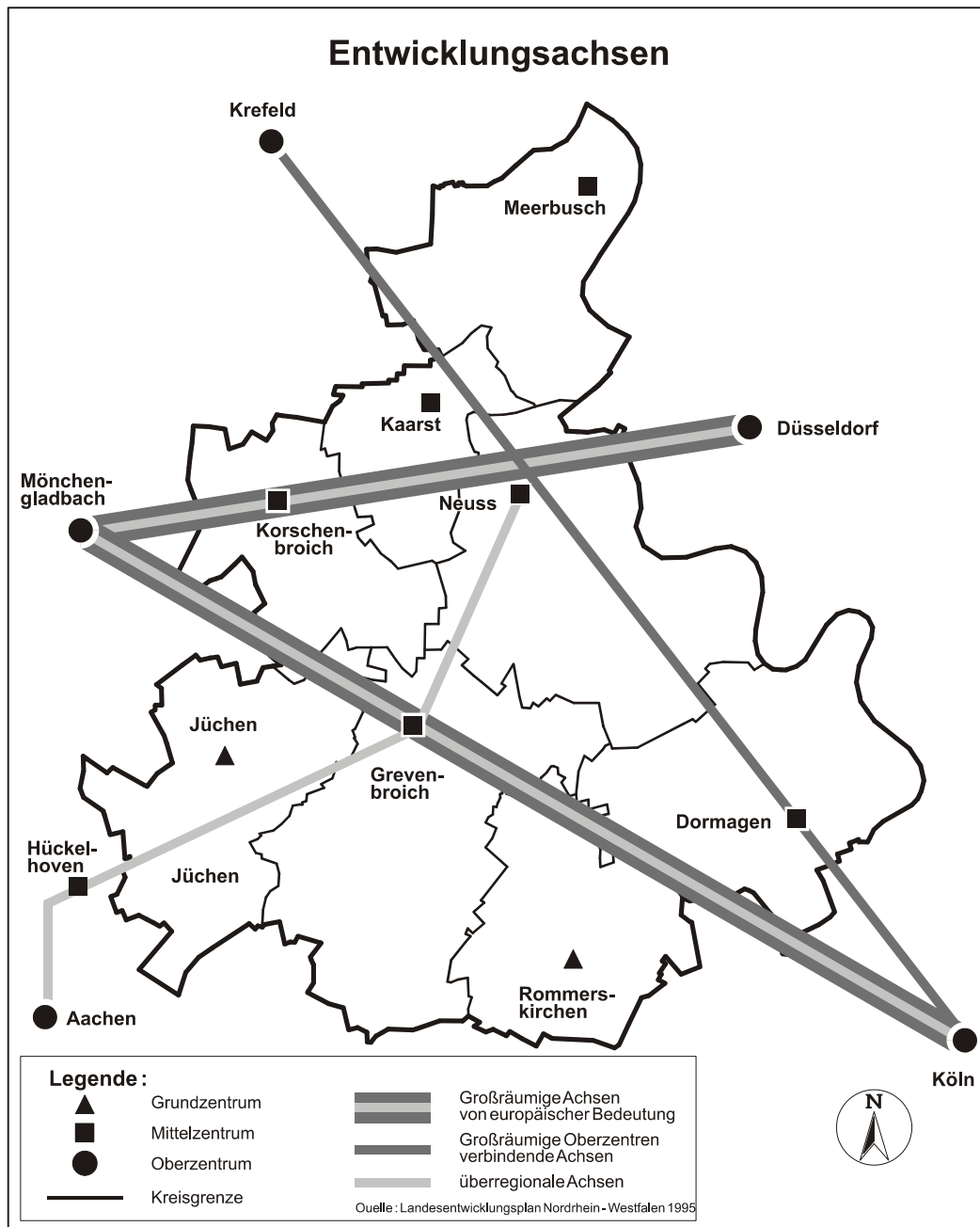


Bild 1-1: Entwicklungsachsen und zentralörtliche Gliederung im Rhein-Kreis Neuss

1.2.2 Gebietsentwicklungsplan

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

- **„Ziel 1 - Den ÖPNV stärken**

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

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

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

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

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

- **Ziel 3 - Das Stadtbahnnetz erweitern**

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

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

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

- **Ziel 4 - Das Regionalschnellbusnetz aufbauen**

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

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

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

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

Dem Busverkehr soll gegenüber dem Individualverkehr Vorrang eingeräumt werden.

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

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

1.2.3 Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.4 Nahverkehrsplan des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

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

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

2 Ziele des Rhein-Kreises Neuss

2.1 Grundsätze

2.1.1 Aufgaben des Nahverkehrsplanes

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

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

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

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

2.1.2 Sicherung der ÖPNV-Mobilität

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

Da sich die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht auf städtische, regionale oder kreisübergreifende Verkehre beschränken, ist eine **durchgehende Transportkette mit öffentlichen Verkehrsmitteln** zu garantieren. Diese durchgehende Transportkette bedient gleichermaßen lokale, regionale und kreisübergreifende Verkehre und berücksichtigt dabei die Ansprüche aller Zielgruppen und alle Fahrtzwecke. Aufgrund der vorhandenen Nachfrageumfänge sind die Pendlerverkehre bzgl. Beruf und Ausbildung von besonderer Bedeutung.

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

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

2.1.3 Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

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

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

- Steigerung der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten, durch eine Priorität für Taktverkehre, durch eine Verbesserung der Anschlusssituation an zentralen Verknüpfungspunkten.
- Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks sowie durch eine nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung von vereinbarten Qualitätsstandards.
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen sowie durch notwendige Erweiterungen und ggf. auch Neubau von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen.

2.1.4 Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

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

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

2.1.5 Verzahnung von lokalem und regionalem ÖPNV

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

2.2 Berücksichtigung bestimmter Nutzergruppen

2.2.1 Ausgangssituation

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

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

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

2.2.2 Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

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

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

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

Diese Personengruppen stellen grundsätzlich vergleichbare Anforderungen an den ÖPNV wie Personen, die in ihrer Mobilität nicht eingeschränkt sind. Darüber hinaus bestehen jedoch **weitergehende Anforderungen**, die im nachfolgenden beispielhaft aufgeführt sind:

- Einsatz moderner Niederflurtechnik bei Neu- und Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen,
- Vorhaltung ausreichender Aufstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und schwere Lasten in den Fahrzeugen,
- Verbesserung der Information durch Ergänzung der Informationsmedien (z. B. Fahrplantabellen) um Hinweise auf den Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik und um behindertengerecht eingerichtete Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte,
- Anstreben eines möglichst niveaufreien (stufenlosen) Zugangs zu Haltestellen, besonders an Verknüpfungspunkten (z. B. Rampen, Aufzüge),
- Anstreben eines möglichst niveaufreien Ein- und Ausstiegs durch die Anhebung der Bordsteinhöhe auf 18 bzw. 24 cm im Haltestellenbereich.

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

2.2.3 Anforderungen von Frauen und Kindern

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

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

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

2.3 Ausreichende Verkehrsbedienung

2.3.1 Erschließungsqualität

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

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

nen Bedienungsstandard im Öffentlichen Personennahverkehr des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen).

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

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

Legende

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

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

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

2.3.2 Verbindungsqualität

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

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

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

- Bedienungshäufigkeit
- Umsteigevorgänge
- Geschwindigkeit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.3 Angebotsqualität

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4 Qualitätsziele

2.4.1 Übersicht

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

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

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

2.4.2 Qualitätsziele Infrastruktur

Die **Haltestellenausstattung** soll in erster Linie den Anforderungen der Kunden entsprechen. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar sein und darüber hinaus einen akzeptablen Service bieten. Gestaltung und Design sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des

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

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

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

Bild 2-6: Haltestellenkategorien im Rhein-Kreis Neuss

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

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

Bild 2-7: Haltestellenausstattung im Rhein-Kreis Neuss

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

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

Bild 2-8: Fahrzeugausrüstung im Rhein-Kreis Neuss

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

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

2.4.3 Qualitätsziele Betrieb

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

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

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

2.4.4 Qualitätsziele Service

Einen weiteren Aufgabenschwerpunkt sieht der Rhein-Kreis Neuss in der Verbesserung der **Fahrgastinformation**. Durch einheitlich aufgebaute und verständliche Fahrpläne und Tarifinformationen werden der Bevölkerung bzw. den Fahrgästen die angebotenen Möglichkeiten und Qualitäten des ÖPNV zugänglich gemacht. Fehlende Fahrplanaushänge und Tarifinformationen sollen innerhalb von 24 Stunden nach bekannt werden des Mangels ersetzt werden.

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

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

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

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

3 Bestandsaufnahme

3.1 Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 ÖPNV-Angebotsstruktur

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

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

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

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

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

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

Bild 3-3: Verkehrsunternehmen im Rhein-Kreis Neuss

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 ÖPNV-Nachfragestruktur

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

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

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

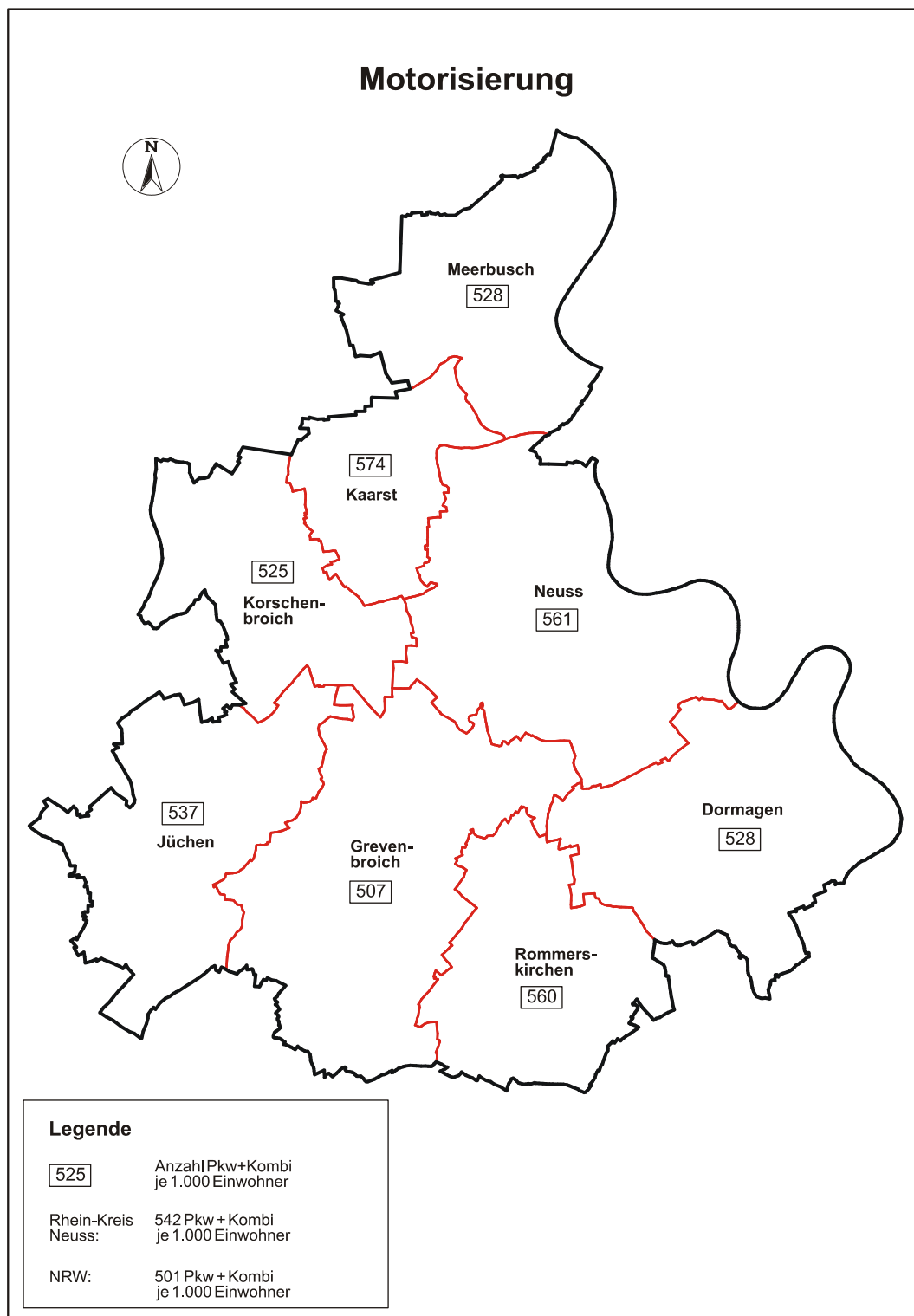


Bild 3-7: Motorisierungsgrad in den Städten und Gemeinden des Rhein-Kreises Neuss (Quelle: vgl. Bild 3-2)

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

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

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

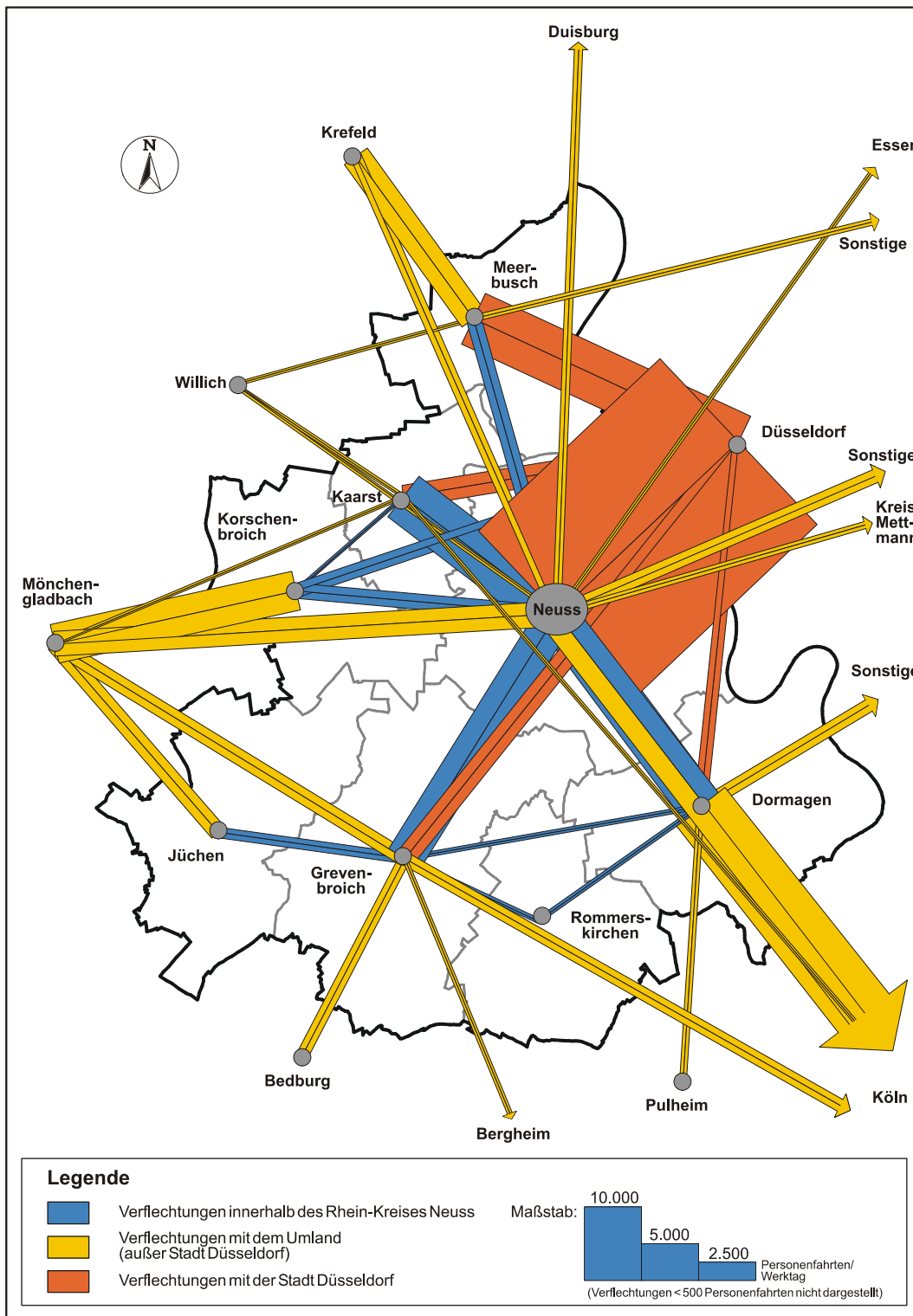


Bild 3-8: ÖPNV-Nachfrageverflechtungen im Regionalverkehr des Rhein-Kreises Neuss

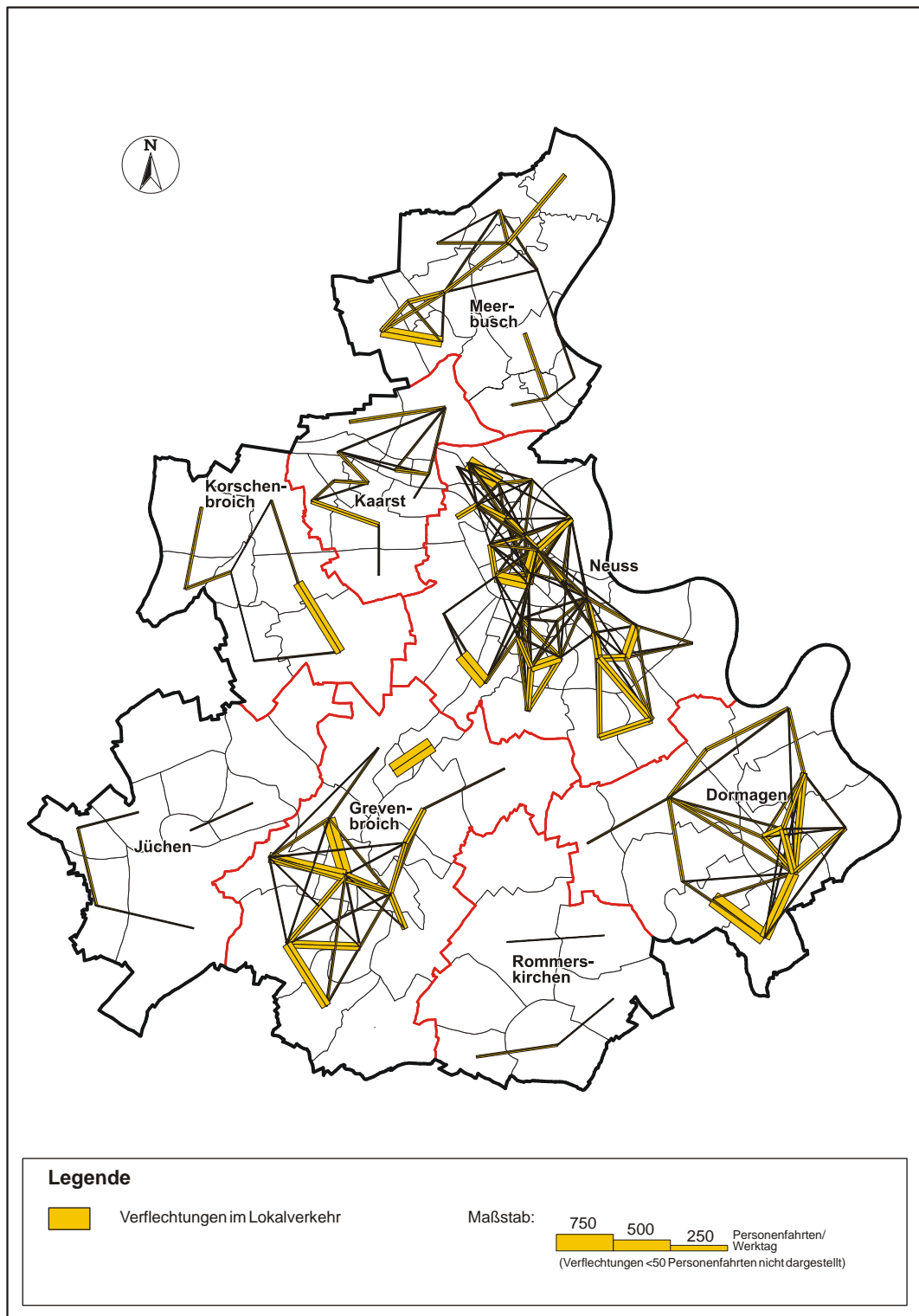


Bild 3-9: ÖPNV-Nachfrageverflechtungen im Lokalverkehr des Rhein-Kreises Neuss

3.4 Maßnahmenbilanzierung 1. Nahverkehrsplan

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

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

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

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

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

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



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

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



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

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



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

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



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

| Maßnahmenbilanzierung | | | | | | | | | | | |
|---|-----------|---|--|--|-----------|---|--------------------------|---------------------|-----------------|------------|--|
| Planungsziele des NVP 1998 - 2002 | | | | Status quo (Fahrplanstand: September 2002) | | | Maßnahmenumsetzung | | | | |
| Linie | Betreiber | Linienweg Bestand (Fahrplan 1997/98) | Linienweg Planung | Linie | Betreiber | Linienverlauf | keine Maßnahme umgesetzt | teilweise umgesetzt | nicht umgesetzt | neue Linie | Anmerkungen |
| R 020 | MöBus | Mönchengladbach, Mongshof - Mönchengladbach, Tackhütte | Mönchengladbach, Mongshof - Korschenbroich, Bahnhof (kostenneutrale Verlängerung bis zur S-Bahn, verkehrt zwischen Korschenbroich - Neersbroich im Wechsel mit Linie R 016) | 021 | MöBus | Mönchengladbach-Giesenkirchen - Korschenbroich Bf | ● | | | | als eigenständige Linie unabhängig von der Linie 020 umgesetzt |
| R 029 | MöBus | Mönchengladbach, Hauptbahnhof - Korschenbroich, Bahnhof | unverändert | 029 | MöBus | Mönchengladbach Hbf - Lürrip - Korschenbroich-Herrenshoff - Korschenbroich Bf | ● | | | | |
| R 031 | MöBus | Mönchengladbach, Hauptbahnhof - Korschenbroich-Liedberg, Kirche | Mönchengladbach, Hauptbahnhof - Korschenbroich-Steinforth, Alte Post (Verlängerung von Liedberg bis Steinforth) | 031 | MöBus | Mönchengladbach Hbf - Korschenbroich - Pesch Kirche - Liedberg - Korschenbroich-Steinforth | ● | | | | Linie dient im Abschnitt Liedberg - Steinforth vorrangig der Schülerbeförderung |
| R 053 | SWK | Krefeld, Rheinstraße - Meerbusch-Lank, Kirche | Krefeld, Rheinstraße - Meerbusch-Bösinghoven, Schule (Abschnitt Bösinghoven - Lank entfällt) | 057 | SWK | Krefeld-Inrath - Kempener Feld - Krefeld Hbf - Oppum - Meerbusch-Bösinghoven | ● | | | | unter anderer Liniennummer umgesetzt |
| R 071 | BVR | Viersen, Gymnasium An der Löh - Meerbusch, Haus Meer | unverändert | 071 | BVR | Meerbusch, Haus Meer - Meerbusch-Osterath Bf - Willich - Viersen | ● | | | | |
| R 094 | BVR | Kleinenbroich, Bahnhof - Grevenbroich, Bahnhof | entfällt (auf Wunsch der Stadt Korschenbroich und der Stadt Grevenbroich) | - | - | - | ● | | | | |
| R 095 | BVR | Mönchengladbach-Rheydt, Hauptbahnhof - Grevenbroich VAW Leichtmetall | entfällt (auf Wunsch der Gemeinde Jüchen, der Stadt Mönchengladbach und der Stadt Grevenbroich) | - | - | - | ● | | | | |
| R 096 | BVR | Kleinenbroich, Bahnhof - Steinforth, Alte Post | entfällt (auf Wunsch der Stadt Korschenbroich und der Gemeinde Jüchen; Ersatz durch die Linie 034) | 096 | BVR | Korschenbroich-Steinforth - Jüchen-Schloß Dyck - Korschenbroich-Glehn - Korschenbroich-Kleinenbroich Bf | | | ● | | |
| R 097 | MöBus | Mönchengladbach, Hauptbahnhof - Jüchen-Otzenrath, Evangelische Kirche | Mönchengladbach, Hauptbahnhof - Jüchen, Markt (Änderung der Linienführung zwischen Sasserath und Jüchen; Abschnitt Otzenrath - Jüchen, Markt soll durch Ortsverkehr übernommen werden) | 097 | MöBus | Mönchengladbach Hbf - Rheydt - Odenkirchen - Jüchen - Hochneukirch - Jüchen-Otzenrath | | ● | | | alternierende Führung der Fahrten Mönchengladbach - Jüchen über Hochneukirch oder B59 sowie Ausgliederung des Linienastes Jüchen - Otzenrath faktisch erfolgt, jedoch nicht unter eigenständiger Linie geführt |
| R 098 | MöBus | Jüchen, Markt - Grevenbroich, VAW Leichtmetall | Jüchen, Markt - Grevenbroich, VAW Leichtmetall (zusätzlich über Bedburdyck) | 098 | MöBus | Jüchen - Gierath - Grevenbroich - Grevenbroich, VAW-Leichtmetall | ● | | | | |
| R 15 | KWH | Jüchen-Otzenrath, Kirche - Erkelenz, ZOB | entfällt (auf Wunsch der Gemeinde Jüchen) | AST | KWH | Jüchen-Otzenrath - Erkelenz | ● | | | | Anruf-Sammeltaxen-Verkehr im Abendverkehr wurde beibehalten |
| R 84 | BVR | Jüchen-Otzenrath, Kirche - Jülich, Busbahnhof | entfällt (auf Wunsch der Gemeinde Jüchen) | - | - | - | ● | | | | |
| Stadt-/Ortsverkehrslinien Bus (L) - Stadt Dormagen | | | | | | | | | | | |
| L 881 | SDG | Dormagen, Bahnhof - Hackenbroich, Hackhauser Straße | unverändert | 881 | SDG | Dormagen Bf - Marktplatz - Dormagen-Hackenbroich | | ● | | | verlängert bis Hackenbroich, Kreiskrankenhaus |
| L 882 | SDG | Dormagen, Marktplatz - Hackenbroich, Hackhauser Straße | unverändert | 882 | SDG | Dormagen, Marktplatz - Bahnhof - TOP West - Kreiskrankenhaus - Dormagen-Hackenbroich | ● | | | | |
| L 883 | SDG | Dormagen, Marktplatz - Straberg, Kirche | unverändert | 883 | SDG | Dormagen, Marktplatz - Bahnhof - Delhoven - Straberg - Nievenheim - Ückerath - Gohr - Dormagen-Broich | | ● | | | verlängert bis Dormagen-Broich |

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

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

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

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



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

| Maßnahmenbilanzierung | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|---|---|--|-----------|--|--------------------------|---------------------|-----------------|------------|------------------------------------|
| Planungsziele des NVP 1998 - 2002 | | | | Status quo (Fahrplanstand: September 2002) | | | Maßnahmenumsetzung | | | | |
| Linie | Betreiber | Linienweg Bestand (Fahrplan 1997/98) | Linienweg Planung | Linie | Betreiber | Linienverlauf | keine Maßnahme umgesetzt | teilweise umgesetzt | nicht umgesetzt | neue Linie | Anmerkungen |
| L 844 | SWN | Kaarst, Am Bisgeshof - Hoisten, Schleife | Neuss, Neusserfurth - Hoisten, Schleife (Verkürzung um dem Abschnitt Kaarst - Neusserfurth auf Wunsch der Stadt Kaarst) | 844 | SWN | Neuss-Neusserfurth Nord - Neuss Hbf - Zentrum - Reuschenberg - Weckhoven - Neuss-Hoisten | ● | | | | |
| L 848 | SWN | Neuss, Johanna-Etienne-Krankenhaus - Lukaskrankenhaus | unverändert | 848 | SWN | Neuss, Johanna-Etienne-Krankenhaus - Neuss Hbf - Zentrum - Pomona - Neuss, Lukaskrankenhaus | ● | | | | |
| L 849 | SWN | Neuss, Lukaskrankenhaus - Blankenheimer Straße | unverändert | 849 | SWN | Neuss, Lukaskrankenhaus - Hauptfriedhof - Hbf - Zentrum - Neuss-Erfttal | ● | | | | |
| L 850 | offen | - | Neuss-Weckhoven - Uedesheim, Deichstraße (Ersatz für die Linie 878 auf Neusser Stadtgebiet) | - | - | - | | | ● | | |
| L 854 | SWN | Neuss, Böhmerstraße - Bernhard-Letterhaus-Straße | unverändert | 854 | SWN | Neuss-Vogelsang - Neuss Hbf - Zentrum - Gnadental - Neuss-Weckhoven | ● | | | | |
| Stadt-/Ortsverkehrslinien Bus (L) - Gemeinde Rommerskirchen | | | | | | | | | | | |
| keine ergänzenden Ortsverkehrslinien vorgesehen | | | | | | | | | | | |
| Linien im Ausbildungsverkehr (A) | | | | | | | | | | | |
| - | - | - | - | 865 | BVR | Grevenbroich-Mülraath / Grevenbroich-Barrenstein - Grevenbroich - Grevenbroich-Neurath | | | | ● | |
| - | - | - | - | 866 | BVR | Kaarst, Lange Hecke/Am Hoverkamp/Badeniastr. - Am Holzbüttger Haus - Berliner Platz | | | | ● | |
| A 876 | BVR | Dormagen - Köln | unverändert | 876 | BVR | Dormagen, Stommelerbusch - Pulheim-Stommel - Köln-Esch, Joh.-Prassel-Str. - Dormagen-Hackenbroich Schulzentrum | ● | | | | |
| A 880 | SDG | Dormagen-Gohr, Broich - Köln-Worringen | unverändert | 880 | SDG | Köln-Worringen Bf - Dormagen Bf - Zons - Stürzelberg - Delrath - Nievenheim Bf - Gohr - Dormagen-Broich | ● | | | | |
| A 889 | SDG | Dormagen-Delrath - Köln-Worringen | unverändert | 885 E | SDG | Köln-Worringen Bf - Dormagen-Hackenbroich - Delhoven - Straberg - Nievenheim - Ückerath - Dormagen-Delrath | ● | | | | |
| A 091 | MöBus | Jüchen - Grevenbroich | unverändert | 091 | MöBus | Jüchen - Grevenbroich | ● | | | | |
| A | Rheinbahn | Meerbusch, Stadtgebiet | unverändert | - | - | - | | | ● | | Fahrten in andere Linien überführt |

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

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

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

4 Verkehrsprognose

4.1 Entwicklung der Strukturdaten

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

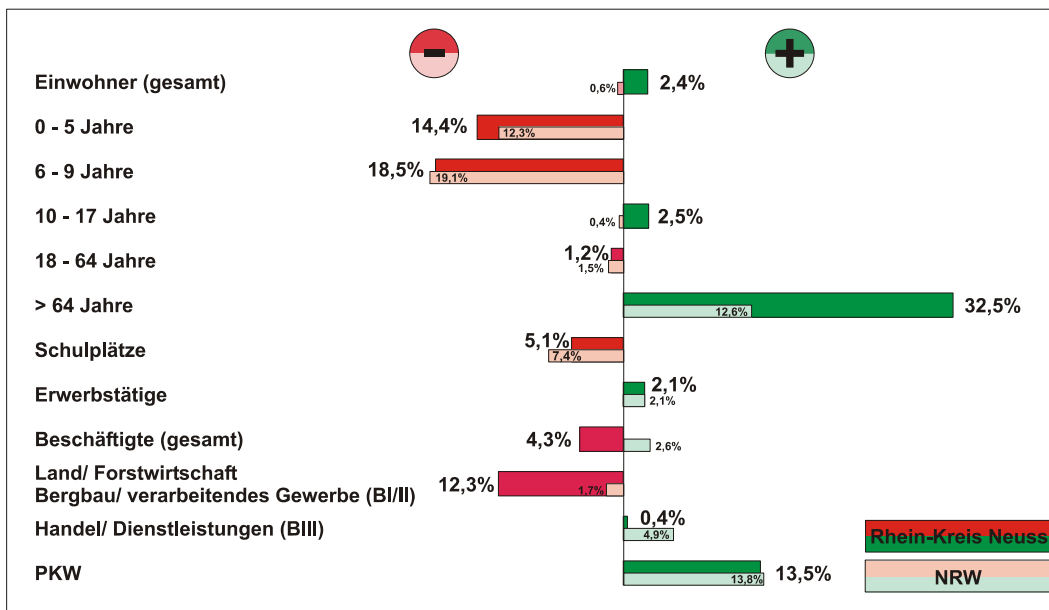


Bild 4-1: Entwicklung der Strukturdaten im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015

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

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

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

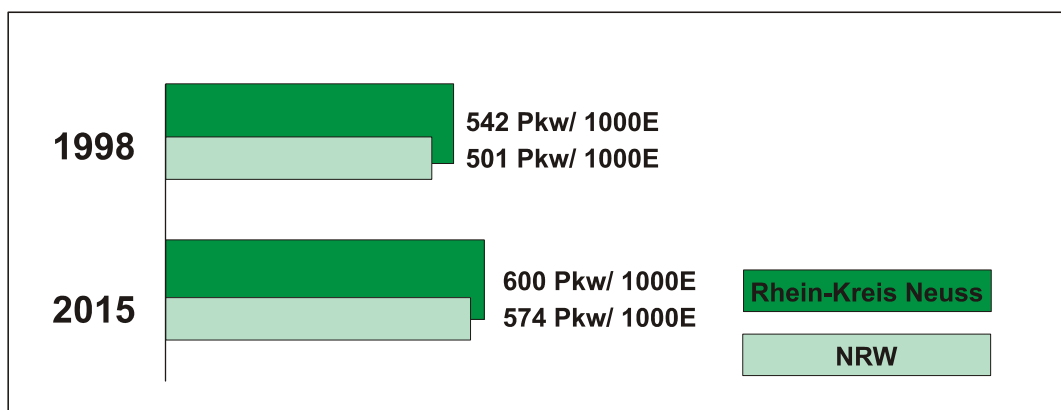


Bild 4-2: Entwicklung der Motorisierung im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015

4.2 Entwicklung der Mobilität

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

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

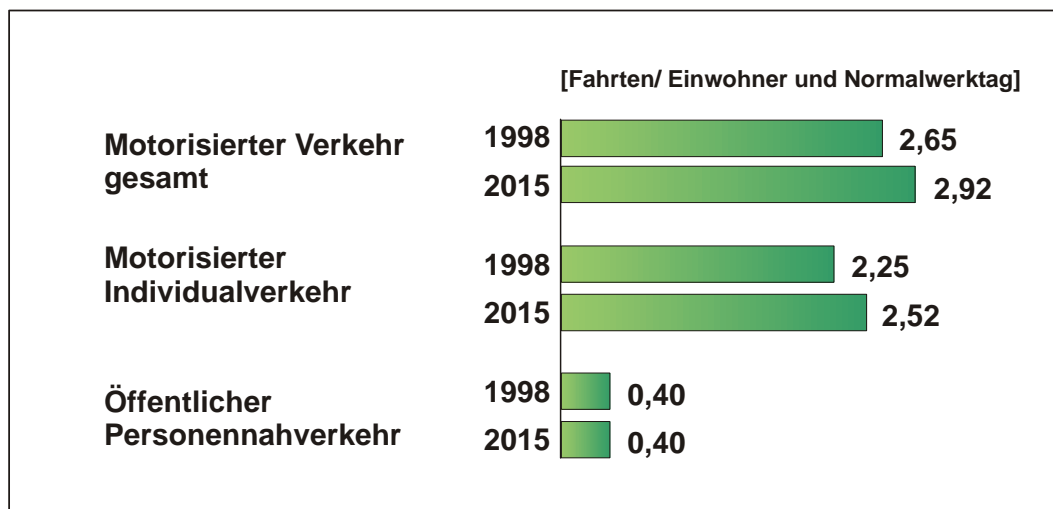


Bild 4-3: Entwicklung der Mobilität im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015

4.3 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

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

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

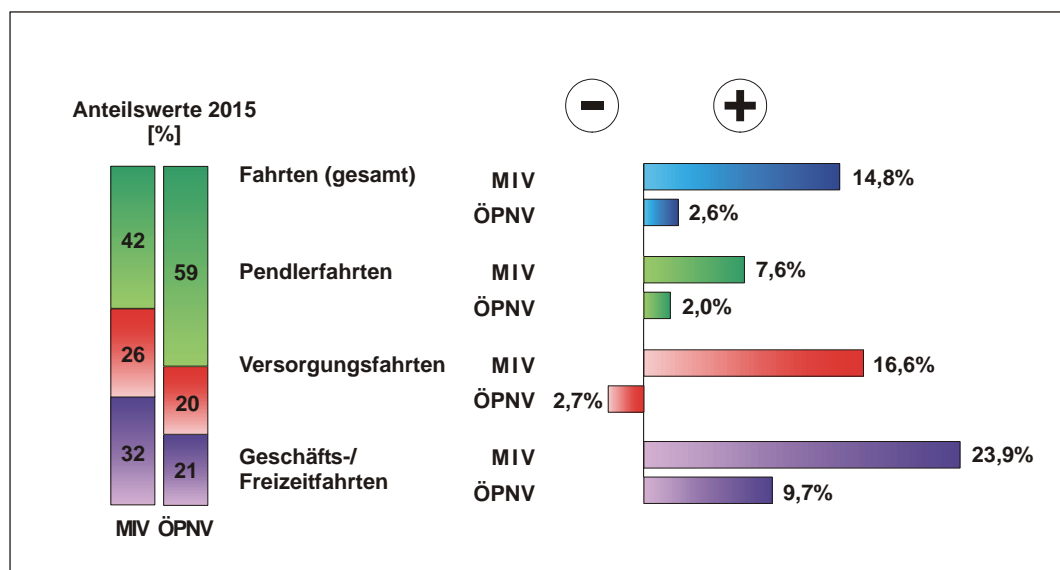


Bild 4-4: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015

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

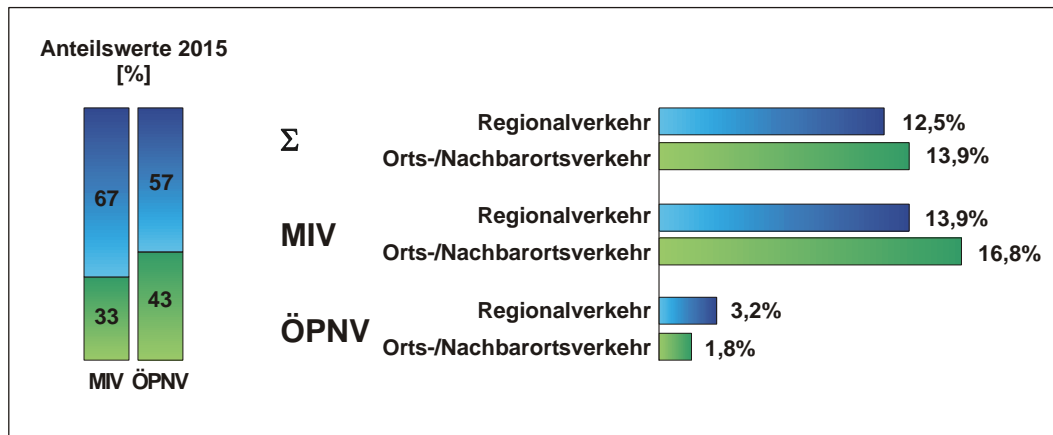


Bild 4-5: Entwicklung der räumlichen Verteilung des Verkehrs im Rhein-Kreis Neuss 1998-2015

5 Maßnahmenprogramm

5.1 Übersicht

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

5.2 Maßnahmenprogramm im SPNV

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3 Maßnahmenprogramm im ÖPNV

5.3.1 Übersicht

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

5.3.2 Stadt Dormagen

5.3.2.1 Vorbemerkung

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

5.3.2.2 Einstellung der Linie 876 wegen geringer Fahrgastnachfrage

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

5.3.2.3 Leistungsrücknahmen von Fahrten auf BVR-Linien

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

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

5.3.3 Stadt Grevenbroich

5.3.3.1 Leistungsrücknahmen von Fahrten auf BVR-Linien

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

5.3.3.2 ÖPNV-Anbindung des Entwicklungsgebietes „Hundert Morgen“

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

5.3.3.3 Anregung zur Einrichtung eines Bürgerbusverkehrs

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

5.3.3.4 Einstellung der Linie 975 zwischen Grevenbroich und Bedburg

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

5.3.4 Gemeinde Jüchen

5.3.4.1 Überprüfung der Nachfrage in Tagesrandlagen

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

5.3.4.2 Erschließung der Umsiedlungsstandorte

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

5.3.4.3 Einbeziehung weiterer Schulstandorte in Schülerverkehrslinien

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

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

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

5.3.4.4 AST-Verkehr im nördlichen Gemeindegebiet

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

5.3.5 Stadt Kaarst

5.3.5.1 Einstellung der Linie SB 86

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

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

5.3.5.2 Leistungsrücknahmen auf Stadtbuslinien

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

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

5.3.5.3 Neueinführung einer Schnellbuslinie Willich - Kaarst

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

5.3.6 Stadt Korschenbroich

5.3.6.1 Leistungsrücknahmen von Fahrten auf BVR-Linien

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

5.3.7 Stadt Meerbusch

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

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

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

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

5.3.7.2 Neuordnung des Stadtbahnnetzes

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

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

5.3.7.3 Leistungsrücknahmen auf Stadtbuslinien

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

5.3.8 Stadt Neuss

5.3.8.1 Vorbemerkung

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

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

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

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

5.3.8.3 Anbindung des S-Bahnhaltepunkts Allerheiligen

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

5.3.8.4 Linienwegveränderungen aufgrund Dezentralisierung des ZOB

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

5.3.8.5 Leistungsrücknahmen von Fahrten auf BVR-Linien

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

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

5.3.9 Gemeinde Rommerskirchen

5.3.9.1 Überprüfung der Nachfrage in Tagesrandlagen

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

5.3.10 Maßnahmenübersicht

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

- **Linienverlauf**

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

- **Netz**

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

- **Bedienung**

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

- **Realisierung**

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

- **Anmerkungen**

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

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

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

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

| Maßnahmenübersicht | | | | | | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|---|---|---|-------------|---------------------------------|---|
| Nr. | Linie | Linienverlauf | Netz | Bedienung | Produkt | Realisierung | Anmerkung |
| Regionalverkehrslinien | | | | | | | |
| 827 | Neuss-Norf - D-Am Steinberg | Neuss, Norf Bf - Grimlinghausen - Düsseldorf-Universität - Uni-Kliniken - Düsseldorf-Am Steinberg | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | Regionalbus | - | Optional: Zusammenfassung mit der Linie 878 zur Schaffung einer Schnellverbindung Grevenbroich - Neuss-Allerheiligen - Düsseldorf-Universität |
| 828 | Neuss - Meerbusch - D-Oberkassel | Neuss Mitte - Neuss Hbf - Weißenberg - Vogelsang Süd - Buderich Süd - Düsseldorf-Belsenplatz | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | Regionalbus | - | |
| 830 | Meerbusch-Lank - Neuss | Lank-Latum - Strümp - Haus Meer - Buderich - Buderich Süd - Düsseldorf-Handweiser - Neuss, Am Kaiser - Neuss Hbf - Neuss Mitte | Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Stadthalle im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss | unverändert (60' bzw. 20'-Grundtakt) | Regionalbus | - | |
| 831 | Moers - Meerbusch | Moers - Krefeld-Uerdingen - Lank-Latum - Strümp - Haus Meer | unverändert | unverändert (20'-Grundtakt) | Regionalbus | - | |
| 833 | D-Oberkassel - Neuss Am Kaiser | Düsseldorf-Oberkassel, Belsenplatz - Neuss, Am Kaiser | unverändert | unverändert (verkehrt im Abschnitt Düsseldorf, Nikolaus-Knopp-Platz - Neuss, Am Kaiser nur während der HVZ) | Regionalbus | - | |
| 851 | Kaarst - Neuss - Neuss-Uedesheim | Broicherdorf - Kaarst Mitte - Neusserfurth Nord - Neusserfurth - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Gnadental - Grimlinghausen - Stüttgen - Uedesheim | Veränderung des Linienwegs im Kaarster Norden (Führung über Karlsrufer Straße) | Ggf. Reduzierung um einzelne Fahrten in der Nebenverkehrszeit, sonst (30'-Grundtakt) | Regionalbus | - | Die Stadt Kaarst beabsichtigt, kurzfristig die gesamte lokale ÖPNV-Erschließung zu überplanen |
| 852 | Kaarst - Neuss - Neuss-Norf | Kaarst Ost - Kaarst Mitte - Neusserfurth Nord - Neusserfurth - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Gnadental - Grimlinghausen - Derikum - Norf | unverändert | Ggf. Reduzierung um einzelne Fahrten in der Nebenverkehrszeit, sonst (30'-Grundtakt) | Regionalbus | - | Die Stadt Kaarst beabsichtigt, kurzfristig die gesamte lokale ÖPNV-Erschließung zu überplanen |
| 858 | Neuss - Grevenbroich | Neuss Mitte - Kapellen-Wevelinghoven Bf - Kapellen - Wevelinghoven Nord - Wevelinghoven Süd - Grevenbroich Mitte - Grevenbroich Bf - Eisen | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | Regionalbus | - | |
| 862 | D-Oberkassel - Kaarst - Viersen | Düsseldorf-Oberkassel, Belsenplatz - Vogelsang Süd - Neusserfurth - Kaarst Ost - Kaarst Mitte - Broicherdorf - Kaarster See Bf - Willich-Schiefbahn - Willich-Neersen - Viersen | unverändert | Ausweitung der Bedienung während der HVZ (60'-Grundtakt) zur Kompensation der Einstellung der Linie SB 86 (befristet) | Regionalbus | kurzfristig (Jahresbeginn 2003) | |
| 863 | Neuss-Neusserfurth - D-Nordfriedhof | Neusserfurth - Vogelsang Süd - Düsseldorf-Handweiser - Düsseldorf-Nordfriedhof | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | Regionalbus | - | |
| 864 | D-Heerdt - Neuss - MG-Giesenkirchen | Düsseldorf-Heerdt - Düsseldorf-Handweiser - Neuss Am Kaiser Bf - Neuss Mitte - Neuss West - Grefrath - Lüttiglehn - Glehn - Schlich - Liedberg - Mönchengladbach-Giesenkirchen | Verkürzung des Linienwegs um den Abschnitt Mönchengladbach-Giesenkirchen - Mönchengladbach-Rheydt, Anschlussbildung an Mönchengladbacher Stadtbuslinien in Giesenkirchen | Reduzierung um einzelne Fahrten (60'-Grundtakt) | Regionalbus | kurzfristig (Jahresbeginn 2003) | |
| 869 | Neuss - Grevenbroich | Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Reuschenberg - Holzheim - Kapellen - Wevelinghoven Nord - Wevelinghoven Süd - Grevenbroich - Grevenbroich Bf | unverändert | Reduzierung um einzelne Fahrten (60'-Grundtakt), Verkürzung des Linienwegs um den Abschnitt Kapellen-Wevelinghoven Bf - Grevenbroich Bf an Sonntagen, Anschlussbildung zur Linie 893 in Kapellen, Auflassung der Bedienung von Eisen | Regionalbus | kurzfristig (Jahresbeginn 2003) | |

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



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

| Maßnahmenübersicht | | | | | | | |
|--------------------|---|--|--|---|-------------|--|--|
| Nr. | Linie | Linienverlauf | Netz | Bedienung | Produkt | Realisierung | Anmerkung |
| 870 | Jüchen - Neuss | Jüchen Mitte - Gierath - Bedburdyck - Hemmerden - Röckrath - Grefrath - Neuss-West - Neuss Mitte | Einbeziehung des Entwicklungsgebietes "Hundert Morgen" (Stadt Grevenbroich) in den Linienverlauf, Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Hbf im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss | unverändert (60'-Grundtakt) | Regionalbus | kurzfristig (nach Erschließung des Entwicklungsgebietes "Hundert Morgen") | Linie ist umlauftechnisch mit Linie 097 verknüpft; die Gemeinde Jüchen beabsichtigt, die Nachfragesituation in Tagesrandlagen zu überprüfen, um ggf. nur unzureichend nachgefragte Fahrten auszuliegen |
| 871 | Grevenbroich - Rommerskirchen - Dormagen | Grevenbroich Bf - Grevenbroich Mitte - Ertfwerk - Allrath - Sinsteden - Vanikum - Eckum - Rommerskirchen Bf - Butzheim/Nettesheim - Frixheim - Anstel - Knechtsteden - Delhoven - Horrem - Dormagen Bf - Dormagen Markt | Verkürzung des Linienwegs durch Auflassung der Bedienung Südstadt in Grevenbroich | unverändert (60'-Grundtakt) | Regionalbus | - | Die Gemeinde Rommerskirchen beabsichtigt, die Nachfragesituation in Tagesrandlagen zu überprüfen, um ggf. nur unzureichend nachgefragte Fahrten auszuliegen |
| 872 | Neuss - Rommerskirchen | Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Reuschenberg - Speck/Wehl - Neukirchen - Hülchrath - Hoeningen - Widdeshoven - Evinghoven - Anstel - Frixheim - Butzheim/Nettesheim - Rommerskirchen Bf - Eckum - Vanikum | Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Hbf im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss | unverändert (120' bzw. 60'-Grundtakt) | Regionalbus | - | Die Gemeinde Rommerskirchen beabsichtigt, die Nachfragesituation in Tagesrandlagen zu überprüfen, um ggf. nur unzureichend nachgefragte Fahrten auszuliegen |
| 873 | Neuss - Dormagen-Gohr | Neuss Hbf - Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Reuschenberg - Speck/Wehl - Hülchrath - Neukirchen - Gohr - Broich (- Ückerath - Nievenheim - Horrem - Dormagen Bf - Dormagen Markt) | Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Hbf im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss | Reduzierung um einzelne Fahrten (120' bzw. 60'-Grundtakt) | Regionalbus | kurzfristig (Verlängerung des Linienwegs mit Auflassung des Busbahnhofs in Neuss), kurzfristig (Reduzierung um einzelne Fahrten Jahresbeginn 2003) | verkehrt im Abschnitt Dormagen-Gohr - Dormagen Marktplatz nur zu Zwecken der Schülerbeförderung (Bedarfsverkehr) |
| 874 | Neuss - Dormagen-Gohr | Neuss Rheinpark-Center Bf - Neuss Mitte - Gnädental - Ertfital - Norf - Schlicherum - Rosellen - Gohr - Broich (- Anstel - Frixheim - Butzheim/Nettesheim - Rommerskirchen Bf - Eckum - Vanikum) | Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Rheinpark-Center Bf | Reduzierung um einzelne Fahrten (120' bzw. 60'-Grundtakt) | Regionalbus | kurzfristig (Jahresbeginn 2003) | verkehrt im Abschnitt Dormagen-Gohr - Rommerskirchen-Vanikum nur zu Zwecken der Schülerbeförderung (Bedarfsverkehr) |
| 875 | Neuss - Dormagen | Neuss Hbf - Neuss Mitte - Gnädental - Grimlinghausen - Slütgen - Sankt Peter - Stürzelberg - Zons - Nachtigall - Dormagen Nord - Dormagen Bf | Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Hbf im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss | Reduzierung um einzelne Fahrten (120' bzw. 60'-Grundtakt) | Regionalbus | kurzfristig (Verlängerung des Linienwegs mit Auflassung des Busbahnhofs in Neuss), kurzfristig (Reduzierung um einzelne Fahrten Jahresbeginn 2003) | |
| 877 | Neuss - Grevenbroich-Langwaden | Neuss Hbf - Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Reuschenberg - Holzheim - Kapellen Wevelinghoven Bf - Kapellen - Neubrück/Mühlrath - Münchrath - Hülchrath - Langwaden (- Hoeningen - Widdeshoven - Evinghoven - Anstel) | Verlängerung des Linienwegs um den Abschnitt Neuss Mitte - Neuss Hbf im Zuge der Auflassung des Busbahnhofs in Neuss | Reduzierung um einzelne Fahrten (kein Taktverkehr) | Regionalbus | kurzfristig (mit Auflassung des Busbahnhofs in Neuss) | verkehrt im Abschnitt Grevenbroich-Langwaden - Rommerskirchen-Anstel im Bedarfsverkehr |
| 878 | Grevenbroich - Neuss-Norf - Neuss-Slütgen | Grevenbroich Bf - Grevenbroich Mitte - Wevelinghoven Süd - Wevelinghoven Nord - Langwaden - Hülchrath - Neukirchen - Speck/Wehl - Hoisten - Norf S - Eivekum - Slütgen | Verkürzung des Linienwegs um den Abschnitt Grevenbroich - Wevelinghoven in der NVZ, Anschlussbildung zur Linie 869 | Reduzierung um einzelne Fahrten (kein Taktverkehr) | Regionalbus | kurzfristig (Jahresbeginn 2003) | verkehrt im Abschnitt Grevenbroich - Wevelinghoven sowie Norf - Slütgen im Bedarfsverkehr, Optional. Zusammenfassung mit der Linie 827 zur Schaffung einer Schnellverbindung Grevenbroich - Neuss-Allerheiligen - Düsseldorf-Universität |
| 971 | Rommerskirchen - Bergheim | Rommerskirchen Bf - Gill - Bergheim | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | Regionalbus | - | VRS-Tarif |
| 016 | MG-Wickrath - Korschenbroich | Korschenbroich Bf - Korschenbroich Mitte - Neersbroich - Mönchengladbach-Rheydt - Mönchengladbach-Wickrath | unverändert | unverändert (40'-Grundtakt) | Regionalbus | - | |

| Maßnahmenübersicht | | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--|---|--|
| Nr. | Linie | Linienverlauf | Netz | Bedienung | Produkt | Realisierung | Anmerkung |
| 021 | MG-Giesenkirchen - Korschenbroich | Korschenbroich Bf - Korschenbroich Mitte - Neersbroich - Mönchengladbach-Giesenkirchen | unverändert | unverändert (verkehrt nur während HVZ) | Regionalbus | - | |
| 029 | Mönchengladbach - Korschenbroich | Korschenbroich Bf - Korschenbroich Mitte - Raderbroich - Herzbroich - Mönchengladbach Hbf | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | Regionalbus | - | |
| 031 | Mönchengladbach - Korschenbroich - Liedberg | Mönchengladbach - Korschenbroich Mitte - Pesch - Drölsholz - Liedberg (- Schlich - Glehn - Steinforth) | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | Regionalbus | - | verkehrt im Abschnitt Liedberg - Steinforth nur zu Zwecken der Schülerbeförderung (Bedarfsverkehr) |
| 057 | Krefeld-Inrath - Krefeld - Meerbusch | Bösinghoven - Krefeld | unverändert | unverändert (30'-Grundtakt) | Regionalbus | - | |
| 071 | Meerbusch - Willich - Viersen | Meerbusch, Haus Meer - Bovert - Meerbusch-Osterath Bf - Osterath - Willich - Viersen | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | Regionalbus | - | Optional: Verlängerung der Linie 071 über Rheinbrücke A44 nach D-Flughafen (vgl. Linie SB 52) |
| 097 | Mönchengladbach - Jüchen | Mönchengladbach Hbf - Neuholz - Hochneukirch - Hochneukirch Bf - Neuortzenrath - Neuspennrath - Hackhausen - Schaan - Kelzenberg - Neugarzweiler - Jüchen Mitte | Einbeziehung der Umsiedlungsstandorte Neutozenrath, Neuholz, Neuspennrath (Gemeinde Jüchen) in den Linienverlauf, Einstellung des Linienastes Jüchen - Otzenrath (Bedienung der Altstandorte) | unverändert (30') | Regionalbus | kurzfristig (Bedienung Umsiedlungsstandorte, sobald Nachfragesituation dies erfordert), kurz- bis mittelfristig (Auflassung des Linienastes zur Bedienung der Altstandorte abhängig von der Nachfrageentwicklung, vsl. ab 2006) | Linie ist umlauftechnisch mit Linie 870 bzw. 098 verknüpft; die Gemeinde Jüchen beabsichtigt, die Nachfragesituation in Tagesrandlagen zu überprüfen, um ggf. nur unzureichend nachgefragte Fahrten auszulegen |
| 098 | Jüchen - Grevenbroich | Jüchen Mitte - Gubberath - Gierath - Bedburdyck - Eisen - Neu Eifgen/Laach - Grevenbroich Bf - Grevenbroich Mitte (- Ertfwerk) | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | Regionalbus | - | verkehrt im Abschnitt Grevenbroich - Ertfwerk im Bedarfsverkehr; Linie ist umlauftechnisch mit Linie 097 verknüpft; die Gemeinde Jüchen beabsichtigt, die Nachfragesituation in Tagesrandlagen zu überprüfen, um ggf. nur unzureichend nachgefragte Fahrten auszulegen |
| AST | Jüchen-Otzenrath - Erkelenz | Otzenrath - Erkelenz | Einstellung der Linie wegen Bedienung der Altstandorte | unverändert (nur während SVZ) | Anruf-Sammeltaxi | kurz- bis mittelfristig (abhängig von der Nachfrageentwicklung, vsl. ab 2006) | Anruf-Sammeltaxi; verkehrt nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung; AVV-Tarif |
| Stadt-/Ortsverkehrslinien - Stadt Dormagen | | | | | | | |
| 881 | Bahnhof - Marktplatz - Hackenbroich | Dormagen Bf - Dormagen Markt - Hackenbroich | unverändert | unverändert (30'-Grundtakt) | StadtBus | - | Stadtbus Dormagen |
| 882 | Marktplatz - Bahnhof - TOP West - Hackenbroich | Dormagen Markt - Dormagen Bf - Hackenbroich | unverändert | unverändert (30'-Grundtakt) | StadtBus | - | Stadtbus Dormagen |
| 883 | Marktplatz - Bahnhof - Straberg - Nievenheim - Gohr | Dormagen Markt - Dormagen Bf - Horrem - Delhoven - Knechtsteden - Straberg - Nievenheim - Ückerath - Gohr - Broich | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | StadtBus | - | Stadtbus Dormagen |
| 884 | Marktplatz - Bahnhof - Nievenheim - Delrath | Dormagen Markt - Dormagen Bf - Horrem - Nievenheim - Ückerath - Nievenheim Bf - Delrath | unverändert | unverändert (30' bzw. 60'-Grundtakt) | StadtBus | - | Stadtbus Dormagen |
| 885 | Marktplatz - Köln-Worringen Bf - Hackenbroich - Nievenheim - Delrath | Dormagen Markt - Bayerwerk - Köln-Worringen Bf - Hackenbroich - Delhoven - Knechtsteden - Straberg - Nievenheim - Ückerath - Nievenheim Bf - Delrath | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | StadtBus | - | Stadtbus Dormagen |
| 886 | Bahnhof - Marktplatz - Stürzelberg - Nievenheim Bf | Dormagen Bf - Dormagen Markt - Rheinfeld - Zons - Stürzelberg - Sankt Peter - Delrath - Nievenheim Bf | unverändert | unverändert (30'-Grundtakt) | StadtBus | - | Stadtbus Dormagen |
| NE 1 | Bahnhof - Hackenbroich - Nievenheim - Gohr | Dormagen Bf - Hackenbroich - Delhoven - Knechtsteden - Straberg - Nievenheim (- Ückerath - Gohr - Broich) | unverändert | unverändert (nur während SVZ) | StadtBus, AnrufLinienTaxi im Abschnitt Nievenheim - Broich | - | Stadtbus Dormagen; Ergänzungsline im Abendverkehr; Abschnitt Nievenheim - Broich wird durch AnrufLinienTaxi bedient |
| NE 2 | Bahnhof - Stürzelberg - Nievenheim Bf | Dormagen Bf - Dormagen Markt - Rheinfeld - Zons - Stürzelberg - Delrath - Nievenheim Bf | unverändert | unverändert (nur während SVZ) | StadtBus | - | Stadtbus Dormagen; Ergänzungsline im Abendverkehr |

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

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

| Maßnahmenübersicht | | | | | | | |
|---|--|--|--|---|--|---------------------------------|--|
| Nr. | Linie | Linienverlauf | Netz | Bedienung | Produkt | Realisierung | Anmerkung |
| WE 1 | Bahnhof - Hackenbroich - Nievenheim - Gohr | Dormagen Bf - Hackenbroich - Delhoven - Straberg - Nievenheim - Ückerath - Gohr - Broich | unverändert | unverändert (nur während SVZ) | StadtBus | - | Stadtbus Dormagen; Ergänzungsline im Wochenendverkehr |
| WE 2 | Bahnhof - Marktplatz - Stürzelberg - Nievenheim Bf | Dormagen Bf - Dormagen Markt - Rheinfeld - Zons - Stürzelberg - Sankt Peter - Delrath - Nievenheim Bf | unverändert | unverändert (nur während SVZ) | StadtBus | - | Stadtbus Dormagen; Ergänzungsline im Wochenendverkehr |
| ALT | Bahnhof - Horrem (AnrufLinienTaxi) | Dormagen Bf - Horrem | unverändert | unverändert (nur während SVZ) | AnrufLinienTaxi | - | AnrufLinienTaxi; verkehrt nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung |
| Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Stadt Grevenbroich | | | | | | | |
| 891 | Neurath - Kapellen | (Kraftwerk -) Neurath - Frimmersdorf - Frimmersdorf Kraftwerk - Neuenhausen - Südstadt - Grevenbroich Mitte - Grevenbroich Bf - Orken - Noithausen - Hemmerden - Kapellen-Wevelinghoven Bf | unverändert | Reduzierung um einzelne Fahrten (60' bzw. 30'-Grundtakt) | StadtBus | - | Stadtbus Grevenbroich; verkehrt im Abschnitt Kraftwerk - Neurath im Bedarfsverkehr; die Stadt Grevenbroich strebt eine Rückkehr zum bisherigen Leistungsangebot an, sofern die Haushaltssituation dies zulässt |
| 892 | Gindorf - Rommerskirchen-Hoeningen | Gindorf - Gustorf - Neu Elfgen/Laach - Grevenbroich Bf - Grevenbroich Mitte - Südstadt - Ertwerk - Allrath - Barrenstein - Oekoven - Evinghoven - Widdeshoven - Hoeningen | Verkürzung des Linienwegs durch zeitweise Auflassung der Bedienung des Industriegebiets Ost in Grevenbroich | Reduzierung um einzelne Fahrten (60'-Grundtakt) | StadtBus | - | Stadtbus Grevenbroich; die Stadt Grevenbroich strebt eine Rückkehr zum bisherigen Leistungsangebot an, sofern die Haushaltssituation dies zulässt |
| 893 | Grevenbroich - Kapellen | Grevenbroich Bf - Grevenbroich Mitte - Wevelinghoven Süd - Wevelinghoven Nord - Kapellen - Kapellen-Wevelinghoven Bf | Linienwegverkürzung um den Abschnitt Kapellen - Busch sowie Grevenbroich Bf - Orken | unverändert (60'-Grundtakt) | StadtBus | - | Stadtbus Grevenbroich; die Stadt Grevenbroich strebt eine Rückkehr zum bisherigen Leistungsangebot an, sofern die Haushaltssituation dies zulässt |
| B | Bürgerbus Grevenbroich | Raum Neukirchen | Anregung zur Einrichtung eines Bürgerbusverkehrs (genauer Linienweg unterliegt der Umsetzungsplanung) | im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren | Bürgerbus | langfristig | |
| Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Gemeinde Jüchen | | | | | | | |
| AST | Jüchen Bedburdyck - Mönchengladbach-Giesenkirchen | Jüchen-Bedburdyck - Wey - Mönchengladbach-Giesenkirchen / Bedburdyck - Damm (Anruf-Sammeltaxi) | Weiterentwicklung des Anruf-Sammeltaxiverkehr | im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren | Anruf-Sammeltaxi | kurzfristig | |
| Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Stadt Kaarst | | | | | | | |
| 860 | Kaarst - Büttgen - Neuss | Kaarst Mitte - Kaarster Bf - Holzbüttgen - Linning - Vorst - Driesch - Büttgen Bf (- Büttgen - Bauerbahn Neuss West - Neuss Mitte) | Verkürzung des Linienwegs um den Abschnitt Büttgen Bf - Büttgen, Berliner Platz bei Fahrten zwischen Kaarst und Büttgen | unverändert (20'-Grundtakt) | StadtBus | kurzfristig (Jahresbeginn 2003) | verkehrt im Abschnitt Büttgen - Neuss im Bedarfsverkehr; die Stadt Kaarst beabsichtigt, kurzfristig die gesamte lokale ÖPNV-Erschließung zu überplanen (inkl. Einsatz von flexiblen Betriebsformen) |
| 861 | Kaarst - Holzbüttgen, Siemensstraße | - | Einstellung der Linie wegen geringer Fahrgastnachfrage | - | - | kurzfristig (Jahresbeginn 2003) | Die Stadt Kaarst beabsichtigt, kurzfristig die gesamte lokale ÖPNV-Erschließung zu überplanen (inkl. Einsatz von flexiblen Betriebsformen) |
| Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Stadt Korschenbroich | | | | | | | |
| 096 | Kleinenbroich - Glehn - Steinforth | Kleinenbroich Bf - Glehn - Steinforth - Scherfhausen | - | Reduzierung um einzelne Fahrten | StadtBus | kurzfristig (Jahresbeginn 2003) | |
| Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Stadt Meerbusch | | | | | | | |
| O 38 | Landsknecht - Christuskirche - Landsknecht | Landsknecht - Büderich - Büderich Süd - Landsknecht | Neuordnung der ÖPNV-Bedienung im Stadtteil Büderich (im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren) | im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren | im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren | kurzfristig | Ortsbuslinie |
| 832 | Lank - Strümp - Osterath | Lank-Latum - Strümp - Hoterheide - Meerbusch-Osterath Bf - Osterath | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | StadtBus, Taxibus in der SVZ | - | |
| 839 | Haus Meer - Lank - Haus Meer | Lank-Latum - Nierst - Langst-Kierst - Iverich - Strümp - Haus Meer - Strümp - Schürkesfeld - Bösinghoven - Lank-Latum | unverändert | unverändert (60'-Grundtakt) | StadtBus, Taxibus in der SVZ | - | |

| Maßnahmenübersicht | | | | | | | |
|--|--|--|---|---|----------|--|---|
| Nr. | Linie | Linienverlauf | Netz | Bedienung | Produkt | Realisierung | Anmerkung |
| Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Stadt Neuss | | | | | | | |
| 841 | D-Handweiser - Zentrum - Rosellerheide | Düsseldorf-Handweiser - Vogelsang Süd - Neusserfurth - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Gnadental - Ertftal - Norf - Allerheiligen - Rosellen | unverändert | unverändert (30'-Grundtakt) | StadtBus | - | |
| 842 | Rheinpark-Center - Zentrum - Lukaskrankenhaus | Breslauer Straße - Rheinpark-Center S-Bf - Neuss Mitte - Neuss Hbf - Neuss West (Lukaskrankenhaus) | unverändert | unverändert (20'-Grundtakt) | StadtBus | - | |
| 843 | Neusserfurth - Zentrum - Grefrath | Neusserfurth Nord - Neusserfurth - Neuss Hbf Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Reuschenberg - Holzheim - Holzheim Bf - Grefrath | unverändert | unverändert (30'-Grundtakt) | StadtBus | - | |
| 844 | Neusserfurth - Zentrum - Hoisten | Neusserfurth Nord - Neusserfurth - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Reuschenberg - Weckhoven - Hoisten | unverändert | unverändert (30'-Grundtakt) | StadtBus | - | |
| 848 | Johanna-Etienne-Krankenhaus - Zentrum - Lukaskrankenhaus | Neusserfurth (Johanna-Etienne-Krankenhaus) - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Neuss Süd Bf - Pomona - Neuss West (Lukaskrankenhaus) | unverändert | unverändert (20'-Grundtakt) | StadtBus | - | |
| 849 | Lukaskrankenhaus - Zentrum - Ertftal | Neuss West (Lukaskrankenhaus) - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Gnadental - Ertftal | unverändert | unverändert (20'-Grundtakt) | StadtBus | - | |
| 850 | Rosellen - Uedesheim | Rosellerheide - Rosellen - Allerheiligen - Allerheiligen S - Elvekum - Stütten - Uedesheim | Neue Linie | HVZ im 20'-Takt, sonst 30/60'-Takt, ggf. Einsatz flexibler Betriebsformen in der SVZ (im Zuge der Umsetzungsplanung zu konkretisieren) | StadtBus | kurzfristig (in Abhängigkeit von der Inbetriebnahme des S-Bahnhaltepunkts, der Fertigstellung der ÖPNV-Trasse im Zuge der Entwicklungsmaßnahme "Allerheiligen" sowie der Aussagen des VEP Stadt Neuss) | |
| 854 | Vogelsang - Zentrum - Weckhoven | Vogelsang - Weißenberg - Neuss Hbf - Neuss Mitte - Gnadental - Selikum - Reuschenberg - Weckhoven | unverändert | unverändert (15'-Grundtakt) | StadtBus | - | |
| Stadtbuslinien/Ortsverkehrslinien - Gemeinde Rommerskirchen | | | | | | | |
| Linien im Bedarfsverkehr (Schülerbeförderung) | | | | | | | |
| 865 | Grevenbroich-Mülraht / Barrenstein / Neurath - Grevenbroich | Mülraht - Münchraht - Hülchraht - Langwaden - Wevelinghoven Nord - Wevelinghoven Süd - Grevenbroich Mitte / Barrenstein - Allrath - Ertwerk - Südstadt - Grevenbroich Mitte - Südstadt - Neuenhausen - Frimmersdorf - Frimmersdorf Kraftwerk - Neurath | unverändert | unverändert (kein Taktverkehr) | Bus | - | Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung |
| 866 | Kaarst - Büttgen | Kaarst Mitte Kaarster Bf - Holzbüttgen Ost - Holzbüttgen - Büttgen | unverändert | unverändert (kein Taktverkehr) | Bus | - | Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung |
| 876 | Pulheim - Dormagen-Hackenbroich | - | Einstellung der Linie wegen geringer Fahrgastnachfrage | - | - | kurzfristig (Jahresbeginn 2003) | |
| 879 | Grevenbroich - Rommerskirchen | Grevenbroich - Ertwerk - Allrath - Sinsteden - Vanikum - Eckum - Rommerskirchen Bf - Butzheim/Nettesheim - Frixheim - Anstel - Evinghoven - Widdeshoven - Hoeningen | unverändert | unverändert (kein Taktverkehr) | Bus | - | Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung |
| 880 | Köln-Worringen Bf - Dormagen Bf - Stürzelberg - Nievenheim - Dormagen-Gohr | Köln-Worringen Bf - Bayerwerk - Dormagen Markt - Dormagen Bf - Nachtigall - Zons - Stürzelberg - Sankt Peter - Delrath - Nievenheim Bf - Nievenheim - Ückerath - Gohr - Broich | unverändert | unverändert (kein Taktverkehr) | Bus | - | Stadtbus Dormagen; Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung |

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

| Maßnahmenübersicht | | | | | | | |
|--------------------|---|---|---|--|---------|--|--|
| Nr. | Linie | Linienverlauf | Netz | Bedienung | Produkt | Realisierung | Anmerkung |
| 885E | Köln-Worringen Bf - Dormagen-Hackenbroich - Nievenheim - Dormagen-Delrath | Köln-Worringen Bf - Hackenbroich - Delhoven - Knechtsteden - Straberg - Nievenheim - Ückerath - Nievenheim Bf - Delrath | unverändert | unverändert (kein Taktverkehr) | Bus | - | Stadtbus Dormagen; Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung |
| 975 | Grevenbroich - Bedburg - Ertstadt-Liblar | Grevenbroich Mitte - Neu Eifgen/Laach - Gustorf - Gustorf Bf - Bedburg - Bergheim - Kerpen-Horrem - Ertstadt-Liblar | Einstellung der Linie im Abschnitt Grevenbroich - Bedburg aufgrund der schienenparallelen Führung, sofern tarifliche Gleichstellung zwischen der Buslinie und der parallelen SPNV-Verbindung gewährleistet ist | unverändert (kein Taktverkehr) | Bus | kurz- bis mittelfristig (abhängig von tariflichen Entwicklung VRR/VRS) | verkehrt im Abschnitt Grevenbroich - Bedburg nur zu Zwecken der Schülerbeförderung (Bedarfsverkehr); VRS-Tarif |
| 032 | Korschenbroich - Kleinenbroich | Korschenbroich Bf - Korschenbroich Mitte - Pesch - Kleinenbroich Bf - Kleinenbroich Nord - Eickerend | unverändert | unverändert (kein Taktverkehr) | Bus | - | Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung |
| 034 | Kleinenbroich - Glehn - Lüttenglehn | Kleinenbroich Bf - Kleinenbroich Süd - Glehn - Scherhausen - Lüttenglehn | unverändert | unverändert (kein Taktverkehr) | Bus | - | Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung |
| 090 | Jüchen-Damm - Jüchen - Hochneukirch - Otzenrath | Damm - Aldenhoven - Bedburdyck - Gierath - Jüchen - Hackhausen - Hochneukirch - Holz - Otzenrath - Spenrath / Neuenhoven - Schilich - Wallrath - Rath - Stessen - Bedburdyck - Gierath - Jüchen - Schaan - Kelzenberg - Wey - Waat | Neue Linie zur Bedienung der Schulstandorte in der Gemeinde Jüchen (Grund- und weiterführende Schulen) | Nachfrageorientiertes Angebot | Bus | kurzfristig (Sommer 2003) im Zuge der Integration des freigestellten Schülerverkehrs in der Gemeinde Jüchen in den Linienverkehr | Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung |
| 091 | Jüchen - Grevenbroich | Jüchen Mitte - Gubberath - Gierath - Bedburdyck / Neuenhoven - Schilich - Wallrath - Rath - Stessen - Bedburdyck - Aldenhoven - Damm - Hemmerden - Bedburdyck - Eisen - Neu Eifgen/Laach - Grevenbroich Mitte | Einbeziehung der Schulstandorte in der Gemeinde Jüchen (Grund- und weiterführende Schulen) in den Linienverlauf | Ausweitung der Bedienung entsprechend der Nachfrage zu Jüchener Schulstandorten | Bus | kurzfristig (Sommer 2003) im Zuge der Integration des freigestellten Schülerverkehrs in der Gemeinde Jüchen in den Linienverkehr | Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung |
| 099 | Jüchen - MG-Giesenkirchen / Wickrath | Spenrath - Otzenrath - Holz - Hochneukirch - Mönchengladbach-Wickrath / Hackhausen - Schaan - Kelzenberg - Kamphausen - Dürselen / Neugarzweiler - Jüchen Mitte - Gierath - Bedburdyck - Stessen - Rath - Wallrath - Schilich - Neuenhoven - Wey - Waat - Mönchengladbach-Giesenkirchen | Einbeziehung der Schulstandorte in der Gemeinde Jüchen (Grund- und weiterführende Schulen) in den Linienverlauf | Ausweitung der Bedienung entsprechend der Nachfrage zu Jüchener Schulstandorten | Bus | kurzfristig (Sommer 2003) im Zuge der Integration des freigestellten Schülerverkehrs in der Gemeinde Jüchen in den Linienverkehr | Linie dient vorrangig der Schülerbeförderung |

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



<Bild liegt diesem Entwurf im Format A3 separat bei>

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

5.4 Maßnahmenprogramm Infrastruktur

Maßnahmen zur **Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur** betreffen die

- Haltestellenausstattung,
- Fahrzeugausrüstung,
- ÖPNV-Beschleunigung.

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

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

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

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

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

6 Vorbereitung auf den Wettbewerb

6.1 Hintergrund

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

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

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

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

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

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

- Linienbündel zu bilden,
- Konzessionslaufzeiten zu harmonisieren.

6.2 Bilden von Linienbündeln

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

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

- **Bilden verkehrlicher Einheiten**

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

- **Bilden betrieblicher Einheiten**

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

- **Bilden wirtschaftlicher Einheiten**

Die Linienbündelung kann ertragsstarke und ertragsschwache Linien wirtschaftlich effektiv miteinander kombinieren, um den Rückzug der Verkehrsunternehmen auf einzelne, besonders ertragsstarke Linien („Rosinenpickerei“) zu verhindern. Das Zusammenfassen wirtschaftlich guter und weniger guter Linien bedeutet, dass der Gewinn aus der „gu-

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

- **Berücksichtigen mittelständischer Interessen**

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

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

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

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

6.3 Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten

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

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

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

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

7 Finanzierungsplanung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8 Literatur

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



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

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

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