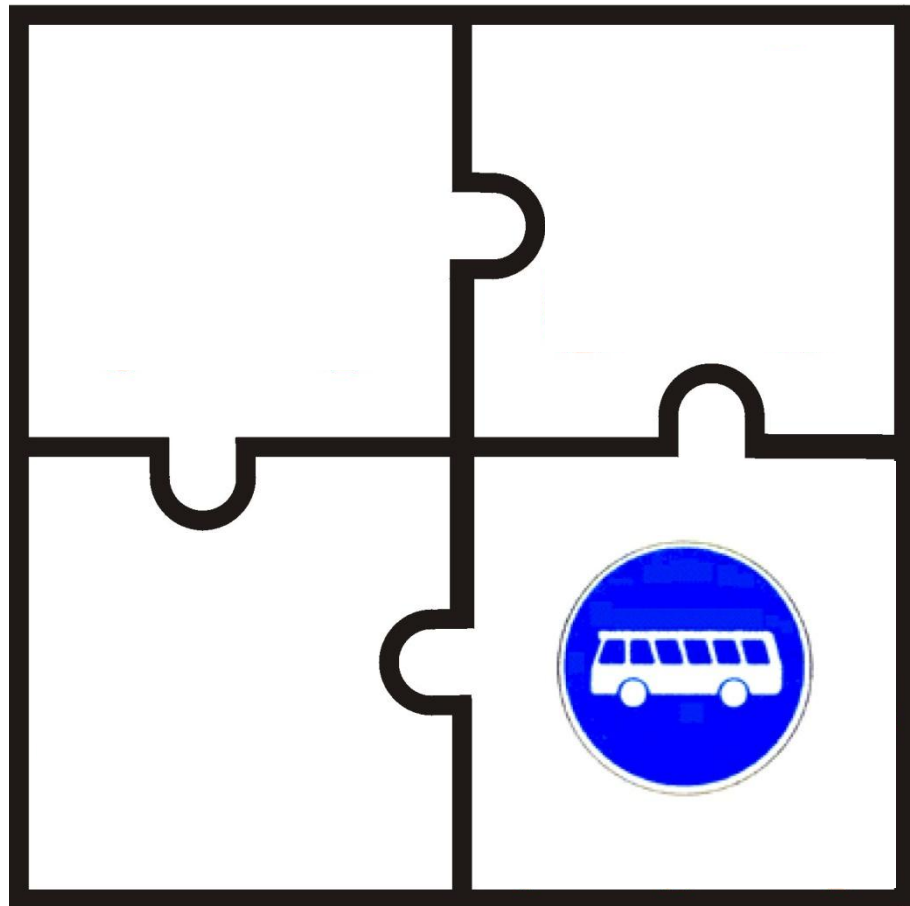


Verkehrsentwicklungsplan Viersen 2025

Baustein 5: Zielkonzept ÖPNV



Bearbeitungsstand: Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Viersen 2004

Inhalt

1	Ausgangssituation	3
2	Zielkonzept ÖPNV für die Stadt Viersen	4
3	Verkehrsplanerische Leitlinien zum öffentlichen Personennahverkehr.....	4

1 Ausgangssituation

Angebot und Bedienungsqualität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wurden bereits in dem vom Kreistag 1997 beschlossenen Nahverkehrsplan (NVP) für den Kreis Viersen umfassend behandelt. Die Maßnahmen bezogen sich, wie in der ersten NVP-Fortschreibung von 2004 dargestellt, hauptsächlich auf:

- eine umfassende Netzneuplanung mit optimierten Linienführungen und standardisierten Taktfolgen,
- verkehrsunternehmensübergreifende Anschlusssicherungen,
- verbesserte Fahrgastinformationen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen,
- die Verbesserung der Infrastrukturen sowie
- die Ausschöpfung kostensenkender Beschleunigungspotenziale.

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde in Zusammenarbeit mit den Kommunen und den örtlichen Verkehrsunternehmen eine Neukonzeption des ÖPNV-Netzes erarbeitet, das sogenannte „Neue BusNetz im Kreis Viersen“. Deren wesentlichen Bestandteile sind:

- ein hierarchisch strukturiertes Netz mit Schnell- und Regionalbuslinien,
- standardisierte Betriebszeitfenster und Taktfolgen,
- anschluss sichere Übergänge Bus-Bus und Bus-Schiene an den zentralen Netzknoten sowie
- der nachfrageadäquate Einsatz von TaxiBussen (Bussen auf Anruf) in Zeiten und auf Relationen geringer Verkehrsnachfrage.

Weiterhin wird im Nahverkehrsplan von 2004 empfohlen, bei Neu- und Umbaumaßnahmen von Haltestellen die Vorgaben aus dem Behindertengleichstellungsgesetz zu berücksichtigen und eine moderne Haltestellenausstattung anzustreben. Beschleunigungsmaßnahmen werden von den Verkehrsunternehmen derzeit nicht gefordert.

Die wichtigste Nachfragerelation besteht zwischen Viersen und Mönchengladbach, daneben auch zwischen Viersen und Nettetal, Krefeld, Neuss und Düsseldorf. Diese Fahrtbeziehungen sind überwiegend durch Bahnverbindungen abgedeckt. Insgesamt weist Viersen nach dem NVP 2004 über 12.000 ÖV-Fahrten pro Werktag auf.

In der räumlichen ÖPNV-Erschließung sieht der NVP keinen Handlungsbedarf, da das gesamte Stadtgebiet von Viersen durch die von der Niederrheinwerke mobil GmbH betriebenen Stadtverkehrslinien und Regionalverkehrslinien gut erschlossen ist; ange-

setzt wurde dabei ein Haltestelleneinzugsbereich von ca. 300 m innerorts und ca. 500 m außerorts.

Das neue Busnetz im Kreis sieht in der Stadt Viersen eine Vereinheitlichung der Betriebszeiten der Regionalverkehrslinien vor. Diese verkehren in einem 60-Minuten-Takt, bis auf die Relation Süchteln – Viersen – Mönchengladbach mit 30-Minuten-Takt. Unwirtschaftliche Fahrten wurden herausgenommen.

2 Zielkonzept ÖPNV für die Stadt Viersen

Die ÖPNV-Belange der Stadt Viersen wurden im Nahverkehrsplan 2004 angemessen berücksichtigt. Vor dem dargestellten Hintergrund erschien die Entwicklung eines eigenen ÖPNV-Zielkonzeptes (Netz- und Maßnahmenkonzept) im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung nicht erforderlich.

Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans sind jedoch die folgenden verkehrsplanerische Leitlinien zum ÖPNV.

3 Verkehrsplanerische Leitlinien zum öffentlichen Personennahverkehr

Die verkehrsplanerischen Leitlinien zum ÖPNV sollen die Aussagen und Maßnahmen zum ÖPNV im Stadtgebiet von Viersen, wie sie im Nahverkehrsplan Kreis Viersen von 2004 festgeschrieben sind, vervollständigen und im Hinblick auf künftige Fortschreibungen Eckpunkte formulieren. Sie legen insbesondere den Erschließungsstandard der Haltestellen (LÖ 3) und die Zielgrößen für den Fahrplankontakt (LÖ 4) fest. Im Einzelnen werden folgende Leitlinien zum ÖPNV formuliert:

- Das **Linien- und Fahrtenangebot** des öffentlichen Personennahverkehrs ist am Markt, d. h. an der potenziellen, nicht nur der heute vorhandenen Nachfrage, zu orientieren und erfolgsorientiert zu vermarkten. Dabei sollen die verschiedenen Teilangebote (Bahn, Regionalbus, Stadtbuss, ggf. auch flexible Angebote) zeitlich und räumlich optimal aufeinander abgestimmt werden. Als Zielgrößen sollen „schlanke“ Umsteigezeiten von 5 Minuten zwischen Bus und Bahn sowie von 3 Minuten zwischen einzelnen Buslinien anvisiert werden. (LÖ 1)
- Den Nachfragecharakteristiken, die im Stadtverkehr und Regionalverkehr unterschiedlich sind, ist mit differenzierten, aufeinander abgestimmten Angeboten und einer attraktiven **Tarifgestaltung** zu entsprechen. (LÖ 2)
- Der **Zugang zu den Haltestellen** soll innerorts 300 m Luftlinie (5 Minuten Fußweg) und außerorts 500 m Luftlinie nicht überschreiten. In Bereichen mit hoher Wohndichte oder Dichte der

Zieladressen (Innenstadt Viersen und Altstadt Dülken) ist eine Haltestellenverdichtung auf ca. 200 m langfristig anzustreben. (LÖ 3)

- Ein koordinierter **Taktverkehr** ist erforderlich, um das „schlanke Umsteigen“ zu garantieren, auch zwischen Bus und Bahn. Der Grundtakt in der Hauptverkehrszeit soll im Buslinienverkehr zwischen den Stadtteilen bei 30 Minuten oder weniger (im Bedarfsverkehr bei 60 Minuten oder weniger), im regionalen Verkehr mit der Bahn und mit Regionalbussen bei 60 Minuten oder weniger liegen. (LÖ 4)
- Wo Buslinien die Verkehrsflächen mit dem motorisierten Individualverkehr teilen, ist der **Vorrang** des öffentlichen Verkehrs soweit möglich durchzusetzen. Dies soll insbesondere bei der Konzeption von **Knotenpunkten** von Hauptverkehrsstraßen gelten. (LÖ 5)
- Im Gegensatz zum Stadtverkehr werden im Regionalverkehr größere Reiseweiten zurückgelegt. Aus diesem Grund sind im **Regionalverkehr** die Reisegeschwindigkeit und das schlanke Umsteigen vorrangig zu optimieren. (LÖ 6)
- Der ÖPNV soll im Straßenraum präsent sein. Dazu gehört ein modernen Ansprüchen und technischen Standards genügender **Fahrzeugpark** ebenso wie eine repräsentative, komfortable, den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechende **Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen**, die in der Regel als **Fahrbahnrandhaltestelle oder Haltestellenkap** ausgebildet werden sollen. Die Konzeption und Umsetzung eines städtischen **Haltestellenprogramms** soll geprüft werden. (LÖ 7)
- Die großen Arbeitgeber im Stadtgebiet sollen gezielt zum Thema **Jobticket** angesprochen werden. Für kleinere Betriebe und Dienstleister soll eine Organisationsform gefunden werden, die auch deren Beschäftigten einen Zugang zum Jobticket eröffnet. (LÖ 8)
- **Werbe- und Servicemaßnahmen** der ÖPNV-Betreiber für ihre Kunden im Stadtgebiet sollen von kommunaler Seite gezielt angeregt und unterstützt werden. Dazu zählt auch die organisatorische Unterstützung von Angeboten zur **Mobilitätsberatung**. (LÖ 9)