

Nahverkehrsplan 2025

Kreis Wesel

Entwurf

Zielnetz ÖPNV und Maßnahmen

- Maßnahmenentwicklung
- Aktuelle Entwicklungen
- Maßnahmandarstellung

Nahverkehrsplan 2025

Kreis Wesel

Entwurf

Zielnetz ÖPNV und Maßnahmen

- **Maßnahmenentwicklung**
- Aktuelle Entwicklungen
- Maßnahmendarstellung

Übersicht Entwicklung Maßnahmen und Zielnetz

Inhaltliche Schwerpunkte des Nahverkehrsplans

- Prüfung der Qualität des ÖPNV im Kreis Wesel durch eine **Soll-/Ist-Analyse** aus der Maßnahmen resultieren
- Weiterentwicklung der **Schnellverkehrsangebote**
- Entwicklung eines **Integralen Taktfahrplans (ITF)** als Grundgerüst für den ÖPNV im Kreis
- Erstellung von **Liniensteckbriefen** mit Maßnahmenübersicht, Bewertung der Maßnahmen und Einteilung in Umsetzungskategorien
- Integration der Planung von Nachbaraufgabenträgern und Kommunen

Zentrales Analyse-Tool des NVP 2025

Methodik-Beispiel der Sollnetz-Erstellung

5

14

9

Für jede Relation werden die Punkte der beiden Ortsteile addiert:

Alpen-Veen = 5 Punkte

Alpen-Ortskern = 9 Punkte

Relation Ortskern – Veen = 14 Punkte

Übersicht Entwicklung Maßnahmen und Zielnetz

Ergebnis Soll-Ist-Analyse

Art	/Gemeinde	Ortsteil	Haltestelle	/Gemeinde	Ortsteil	Haltestelle	Bewertung NWA
Regionalverkehr	Neukirchen-Vluyn	Neukirchen Zentr	Neukirchen-Rathaus	Kerken	Aldekerk Zentrum	Bahnhof	3 Punkte
Regionalverkehr	Voerde	Voerde OZ	Rathausplatz (Bahnhof)	Hünxe	Zentrum	Busbahnhof	3 Punkte
Regionalverkehr	Sonsbeck	Zentrum	Neutor	Kevelaer	Zentrum	Bahnhof	3 Punkte
Regionalverkehr	Alpen	Zentrum	Adenauerplatz	Kamp-Lintfort	Zentrum	Neues Rathaus	3 Punkte
Regionalverkehr	Sonsbeck	Zentrum	Neutor	Alpen	Zentrum	Adenauerplatz	3 Punkte
Kommunalverkehr	Dinslaken	Zentrum	Neutor	Dinslaken	Am Stapp	Kein ÖPNV	3 Punkte
Kommunalverkehr	Dinslaken	Zentrum	Neutor	Dinslaken	Grafschaft, Strät.	Grafschaft	3 Punkte
Nachbarortsverkehr	Dinslaken	Averbruch	Averbruchstraße	Duisburg	Walsum	Franz-Lenze-Platz	3 Punkte
Nachbarortsverkehr	Alpen	Veen	Haus Sebastian	Xanten	Zentrum	Bahnhof	3 Punkte
Nachbarortsverkehr	Dinslaken	Am Stapp	Kein ÖPNV	Duisburg	Walsum	Franz-Lenze-Platz	3 Punkte
Nachbarortsverkehr	Alpen	Veen	Haus Sebastian	Sonsbeck	Zentrum	Neutorplatz	3 Punkte
Kommunalverkehr	Neukirchen-Vluyn	Neukirchen Zentr.	Neukirchen-Rathaus	Neukirchen-Vluyn	Niep	Bestendonkhof	3 Punkte
Kommunalverkehr	Neukirchen-Vluyn	Vluyn Zentr.	Vluyn Platz	Neukirchen-Vluyn	Niep	Bestendonkhof	3 Punkte
Kommunalverkehr	Neukirchen-Vluyn	Neukirchen Zentr.	Neukirchen-Rathaus	Neukirchen-Vluyn	Vluynbusch	Hochkamerstraße	3 Punkte
Kommunalverkehr	Schermbek	Zentrum	Rathaus	Schermbek	Dämmerwald	Dämmerwald	3 Punkte
Kommunalverkehr	Schermbek	Zentrum	Rathaus	Schermbek	Weselerwald	Teufelstein	3 Punkte
Regionalverkehr	Sonsbeck	Hamb	Hamb Pastorat	Issum	Zentrum	Vogt-Vom-Belle-Pl.	3 Punkte
Kommunalverkehr	Hünxe	Zentrum	Busbahnhof	Hünxe	Bucholtswelmen	Südturmweg	3 Punkte
Nachbarortsverkehr	Dinslaken	Eppinghoven	Freesmann	Duisburg	Walsum	Franz-Lenze-Platz	3 Punkte
Regionalverkehr	Hünxe	Zentrum	Busbahnhof	Voerde	Zentrum	Friedrichsfeld Bf	3 Punkte
Regionalverkehr	Dinslaken	Zentrum	Neutor	Oberhausen	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Regionalverkehr	Voerde	Voerde OZ	Rathausplatz (Bahnhof)	Wesel	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Regionalverkehr	Moers	Zentrum	Königlicher Hof	Rheinberg	Zentrum	Rathaus	2 Punkte
Regionalverkehr	Alpen	Zentrum	Adenauerplatz	Rheinberg	Zentrum	Rathaus	2 Punkte
Regionalverkehr	Rheinberg	Zentrum	Rathaus	Wesel	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Regionalverkehr	Hünxe	Zentrum	Busbahnhof	Wesel	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Regionalverkehr	Neukirchen-Vluyn	Neukirchen Zentr.	Neukirchen-Rathaus	Krefeld	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Regionalverkehr	Dinslaken	Zentrum	Neutor	Duisburg	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Nachbarortsverkehr	Neukirchen-Vluyn	Vluyn Zentr.	Vluyn Platz	Rheurd	Schaephuysen	Kirche	2 Punkte
Regionalverkehr	Alpen	Zentrum	Adenauerplatz	Xanten	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Regionalverkehr	Dinslaken	Zentrum	Neutor	Wesel	Wesel OZ	Bahnhof	2 Punkte
Kommunalverkehr	Sonsbeck	Zentrum	Neutor	Sonsbeck	Labbeck	Labbeck Kirche	1 Punkt
Regionalverkehr	Sonsbeck	Zentrum	Neutor	Geldern	Zentrum	Bahnhof	1 Punkt
Regionalverkehr	Neukirchen-Vluyn	Neukirchen Zentr.	Neukirchen-Rathaus	Rheurd	Zentrum	Kirche	1 Punkt
Regionalverkehr	Hünxe	Zentrum	Busbahnhof	Schermbek	Zentrum	Rathaus	1 Punkt
Nachbarortsverkehr	Dinslaken	Zentrum	Neutor	Duisburg	Walsum	Franz-Lenze-Platz	1 Punkt

Übersicht Entwicklung Maßnahmen und Zielnetz

Eckpunkte der ITF-Planung

Stärkung der Verknüpfung insbesondere der regionalen- Linien an ITF-Knotenpunkten

- An zahlreichen Verknüpfungspunkten, insbesondere zwischen Bus und Bahn, entstehen um die Minute „00“ bzw. „30“ sogenannte ITF-(Integraler Takt-Fahrplan) Knotenpunkte.
- Um die Minute „15“ bzw. „45“ entstehen weitere Nebenknotenpunkte mit zum Teil gut abgestimmten Übergängen zwischen den einzelnen Linien.

Übersicht Entwicklung Maßnahmen und Zielnetz

Eckpunkte der ITF-Planung

Des Weiteren entstehen folgende Effekte an mehreren Stellen im Netz:

- Harmonisierung der Taktung von Regionalbuslinien und Stadtbuslinien auf gleichen Linienwegen
- Durchbindung von Linien zur Schaffung von neuen umsteigefreien Verbindungen
- Beschleunigung von Linien durch gestreckte Linienführung
- verbesserte regelmäßige Anbindung von Gewerbegebieten
- verbesserte Erreichbarkeit von Krankenhäusern und Senioreneinrichtungen

Maßnahmenentwicklung / Liniensteckbriefe

Vorschlag zur Strukturierung von Umsetzungspaketen

- Es wird eine Einteilung aller Maßnahmen in vier zeitlich gestaffelte Kategorien vorgeschlagen.
- Nachfolgend dargestellt ist die Bedeutung der Kategorien 1 bis 4 für die Umsetzung der Maßnahmen.
- Sie ermöglicht Flexibilität im Hinblick auf eventuell sich ändernde Rahmenbedingungen unter Annahme einer möglichen Laufzeit des NVP von bis zu zehn Jahren:
 - Paket 1 sofortige Umsetzung
 - Paket 2 kurzfristige Umsetzung
 - Paket 3 mittelfristige Umsetzung
 - Paket 4 optionale Umsetzung

Übersicht Entwicklung Maßnahmen und Zielnetz

Schnellverkehre

Alle Planungen zum Thema Schnellverkehr

- **ExpressBus (NVP 2017 Kreis Wesel + NVP-Entwurf Kreis Wesel 2025),**
- **Schnellbus (ÖPNV-Offensive Kleve + NVP-Entwurf Kreis Wesel 2025) und**
- **XBus (VRR gemeinsam mit den Aufgabenträgern)**

wurden im Rahmen des NVP analysiert, bewertet und kategorisiert und im Positiv-Fall in den Plan integriert.

Dies ermöglicht auch eine klare Position des Kreises Wesel in Bezug auf Abstimmungen mit Nachbar-Aufgabenträgern, Verbänden, Verkehrsunternehmen usw.

Übersicht Entwicklung Maßnahmen und Zielnetz

Barrierefreier Ausbau der Haltstellen - NVP 2025

Definition der geplanten Kategorien

1	2	3	4
Ausbau zwingend erforderlich / Ausbau in Realisierung bzw. im laufenden Jahr eingeplant	Ausbau erforderlich, zeitnah umzusetzen	Ausbau erforderlich, mittelfristig einzuplanen	Untergeordnete Dringlichkeit, Ausbau langfristig
	5A	5B	0
	Statt Ausbau Betrachtung alternativer Erschließungs- und Bedienungsformen bzw. Fahrzeugkonzepte	Kein Ausbau vorgesehen, gemäß individueller Begründung (Ausnahmeregelung, §8 Abs. 3 Satz 4 PBefG)	Barrierefreier Zustand bereits erreicht

Die Tabellen werden derzeit aktualisiert

Zudem wird mit dem VRR an einer gemeinsamen Datei für den gesamten Verbundraum gearbeitet

Nahverkehrsplan 2025

Kreis Wesel

Entwurf

Zielnetz ÖPNV und Maßnahmen

- Maßnahmenentwicklung
- **Aktuelle Entwicklungen**
- Maßnahmendarstellung

Aktuelle Entwicklungen

Planungsstand ITF-Netz

- Alle Planungen sind in einer ersten Stufe vollständig erarbeitet worden
- Die aktuelle Beteiligung der Verkehrsunternehmen hat jedoch die Erarbeitung einer zweiten Stufe notwendig erscheinen lassen
- Aufgrund höherer Kosten für die Leistungserbringung im ÖPNV und schlechterer Finanzlage der Kommunen wird eine Variante ohne Stadtbusse und mit weniger Neuverkehren erarbeitet
- Die grundsätzlichen Maßnahmen (Stadtbusse) bleiben dennoch **alle** Bestandteil des Nahverkehrsplans

Aktuelle Entwicklungen

Planungsstand ITF-Netz

- Zudem haben die Verkehrsunternehmen auf etwa 30 % ihrer Linien bereits heute Probleme mit der Fahrzeit und damit der Einhaltung der Fahrpläne und Anschlüsse
- Die ITF-Planung wäre damit zukünftig nicht belastbar
- Für die betreffenden Linien wurden in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen neue Fahrzeitprofile erstellt und in die Planung eingearbeitet

Aktuelle Entwicklungen

Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

- Es ist davon auszugehen, dass die Probleme der Einhaltung der heutigen Fahrzeiten auch Auswirkungen auf den Bedarf an Fahrzeugen und Personal haben
- Die Verkehrsunternehmen stellen derzeit diesbezügliche Informationen zusammen
- Es ist daher denkbar, dass sich die Kosten für die Leistungserbringung mehren, ohne dass sich das ÖPNV-Angebot im Kreis quantitativ erweitert
- Dies findet im NVP (schmerzhaft) Berücksichtigung bei der Einordnung der neuen Maßnahmen in Kategorien, bzw. Umsetzungsstufen

Nahverkehrsplan 2025

Kreis Wesel

Entwurf

Zielnetz ÖPNV und Maßnahmen

- Maßnahmenentwicklung
- Aktuelle Entwicklungen
- **Maßnahmendarstellung**

Übersicht Entwicklung Maßnahmen und Zielnetz

Maßnahmen zu den „Top 6“ der Soll-Ist-Analyse

/Gemeinde	Ortsteil	Haltestelle	/Gemeinde	Ortsteil	Haltestelle
Neukirchen-Vluyn	Neukirchen Zentrur	Neukirchen-Rathaus	Kerken	Aldekerk Zentrum	Bahnhof
Voerde	Voerde OZ	Rathausplatz (Bahnhof)	Hünxe	Zentrum	Busbahnhof
Sonsbeck	Zentrum	Neutor	Kevelaer	Zentrum	Bahnhof
Alpen	Zentrum	Adenauerplatz	Kamp-Lintfort	Zentrum	Neues Rathaus
Sonsbeck	Zentrum	Neutor	Alpen	Zentrum	Adenauerplatz
Dinslaken	Zentrum	Neutor	Dinslaken	Am Stapp	Kein ÖPNV

- Schnellbusverbindung SB 10 Neukirchen-Vluyn – Aldekerk Bf
- **Vertaktete und häufigere Fahrmöglichkeit Hünxe – Dinslaken Bf (– Voerde)**
- **Verbesserte Direktverbindung Voerde Friedrichsfeld – Hünxe**
- **Neue Fahrten im Linienverkehr Hünxe-Ortsmitte – Voerde-Zentrum, falls Entfall Bürgerbus Hünxe**
- X 031 Kevelaer – Sonsbeck (– Alpen – Xanten)
- Häufigere Fahrten Linie 39 Alpen – Kamp-Lintfort (neu Bf)
- **Neue Stadtlinie DIN 2 (Zentrum – Bf Walsumbahn – Am Stapp)**

Übersicht Entwicklung Maßnahmen und Zielnetz

Weitere Maßnahmen zu Voerde aus der Soll-Ist-Analyse

Art	/Gemeinde	Ortsteil	Haltestelle	/Gemeinde	Ortsteil	Haltestelle	Bewertung NWA
Regionalverkehr	Voerde	Voerde OZ	Rathausplatz (Bahnhof)	Wesel	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Regionalverkehr	Moers	Zentrum	Königlicher Hof	Rheinberg	Zentrum	Rathaus	2 Punkte
Regionalverkehr	Alpen	Zentrum	Adenauerplatz	Rheinberg	Zentrum	Rathaus	2 Punkte
Regionalverkehr	Rheinberg	Zentrum	Rathaus	Wesel	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Regionalverkehr	Hünxe	Zentrum	Busbahnhof	Wesel	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Regionalverkehr	Neukirchen-Vluyn	Neukirchen Zentr.	Neukirchen-Rathaus	Krefeld	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Regionalverkehr	Dinslaken	Zentrum	Neutor	Duisburg	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Nachbarortsverkehr	Neukirchen-Vluyn	Vluyn Zentr.	Vluyner Platz	Rheurdt	Schaephuysen	Kirche	2 Punkte
Regionalverkehr	Alpen	Zentrum	Adenauerplatz	Xanten	Zentrum	Bahnhof	2 Punkte
Regionalverkehr	Dinslaken	Zentrum	Neutor	Wesel	Wesel OZ	Bahnhof	2 Punkte
Regionalverkehr	Hünxe	Zentrum	Busbahnhof	Voerde	Zentrum	Friedrichsfeld Bf	3 Punkte

- **Deutlich verbesserte Direktverbindung
Voerde-Friedrichsfeld – Hünxe**
- **Leicht verbesserte Fahrmöglichkeiten
Wesel – Voerde-Friedrichsfeld**

Weiterentwicklung der Schnellverkehrsangebote

Linien mit geringem Bezug zur Stadt Voerde

- ExpressBus 30 Kamp-Lintfort – Geldern
- ExpressBus 911
Kamp-Lintfort – Moers – DU-Ruhrort
- SB 7 Wesel – Alpen – Issum – Geldern
- SB 10 DU – Moers – Neukirchen-Vluyn – Aldekerk
- SB 70 Kerken – Rheurdt – Kamp-Lintfort

Weiterentwicklung der Schnellverkehrsangebote

Linien mit indirektem Bezug zur Stadt Voerde

X 031 Kevelaer – Sonsbeck – Xanten – (Wesel)

Kategorie 1

- Neue Linie auf Basis der heutigen Linien 27 / 37
- 60 Minuten-Takt
- erhebliche Ausweitung Bedienungszeitfenster
- Erhöhung der Qualität
- Linienvverlauf ist noch in Verhandlung mit dem VRR
- Favorisierte Variante: Kevelaer Irrland (Alternativ Weeze Airport) – Sonsbeck – Alpen – Xanten (Bf – Zentrum – APX – Hafen – Lüttingen), dann Umstieg in X 027/028 nach Wesel

Weiterentwicklung der Schnellverkehrsangebote

Linien mit indirektem Bezug zur Stadt Voerde

X 030 Wesel – WES-Büderich – Rheinberg – Moers

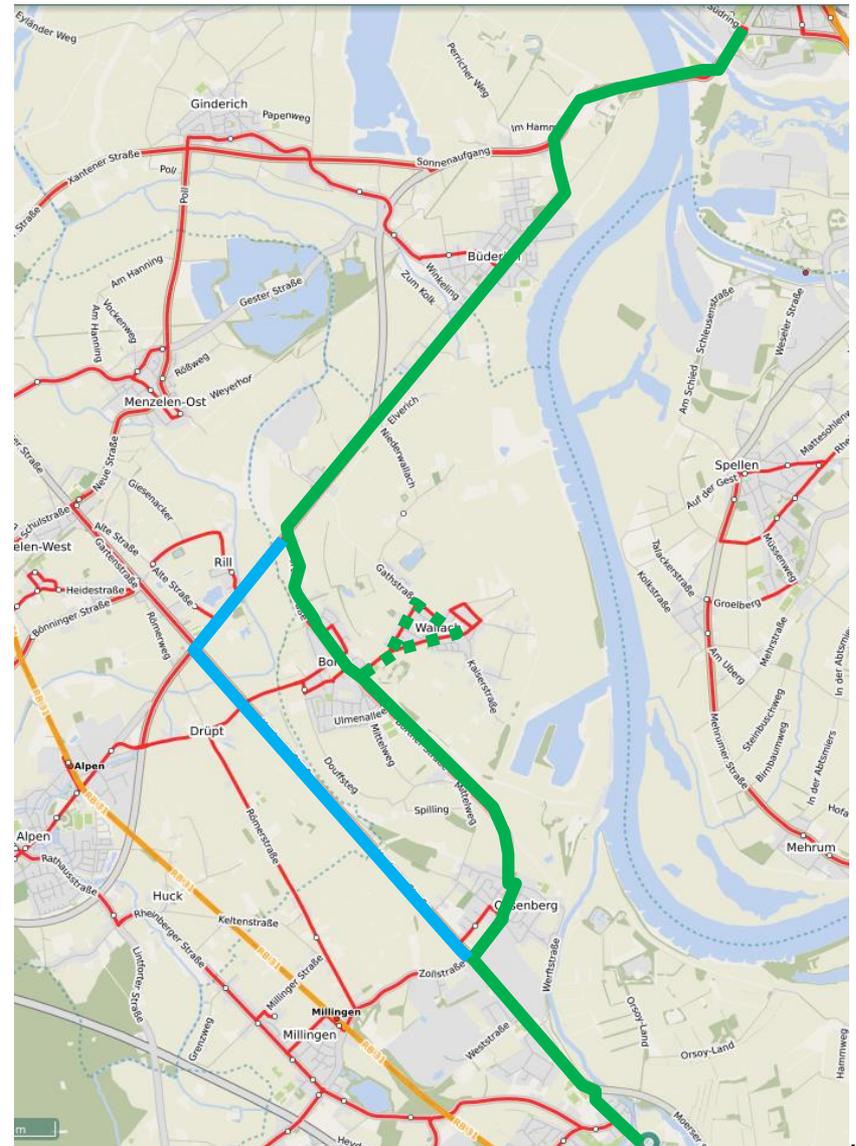
Kategorie 1

- neue Linie zusätzlich zur heutigen Linie 68
- Ausweitung Bedienungszeitfenster, Erhöhung der Qualität
- Sehr erhebliche Mehrleistung im Korridor
- Einwohnerpotenzial außergewöhnlich hoch

Weiterentwicklung der Schnellverkehrsangebote

X 030 Wesel – WES-Büderich – Rheinberg – Moers

- Parallele Führung **X 030** und Linie **68** im Korridor
- Dadurch schnelle Verbindung und Feinerschließung
- Zwei Fahrten pro Stunde statt heute einer
- Angenäherter Takt 30
- Beide Linien mit SPNV-Anschluss



Weiterentwicklung der Schnellverkehrsangebote

Linien mit indirektem Bezug zur Stadt Voerde

X 003 Borken – Schermbeck – Hünxe – Dinslaken

Kategorie 3

- neue Linie auf Basis mehrerer Bestandslinien
- Abschnittsweise Taktverdichtung
- Ausweitung Bedienungszeitfenster
- Erhöhung der Qualität
- Wirtschaftlich problematisch, da EW-Potenzial gering und Vorgaben des VRR nicht auf eine niedrigere Schwelle gebracht werden dürfen
- Zudem faktisch verringerte Zuschüsse des Landes
- Aus diesem Grund gibt es eine Alternativplanung im NVP

Weiterentwicklung der Schnellverkehrsangebote

Alternativen: Bedienung des Korridors Dinslaken – Hünxe

1. Verbesserung durch Vertaktung der Linien 71 und SB 3 von heute 40/80 auf durchgehenden 60-Minutentakt, keine oder geringe Mehrleistung
2. Neue SB-Linie Dinslaken – Hünxe – Schermbeck – Raesfeld mit 60-Minutentakt und „schlankem“ Bedienungszeitfenster, deutliche Mehrleistung
3. Neue X-Bus-Linie Dinslaken – Hünxe – Schermbeck – Raesfeld - Borken mit 60-Minutentakt und stark ausgeweitetem Bedienungszeitfenster sowie hohen Qualitätsmaßstäben

Anbindung der Walsumbahn

Haltepunkt Voerde-Möllen

- Anbindung über die Haltestelle „Im Busch“
- Bestand, Linie 918, Takt 60
- Planung, Linie 918, Takt 60



Anbindung der Walsumbahn

Haltepunkt Voerde-West

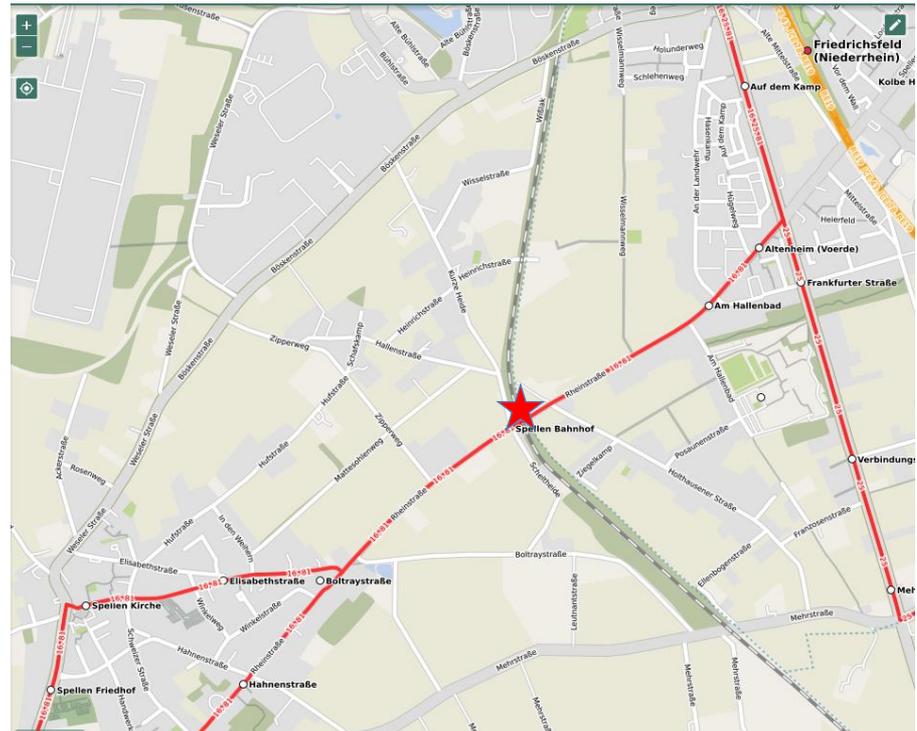
- Anbindung über die Haltestelle „Neue Haltestelle“
- Bestand, Linie 16, 25, 81, 2 bis 3 mal pro Stunde
- Planung, Linie 16, 25, 2 bis 3 mal pro Stunde
- Zusätzliche Haltestelle am neuen Hp



Anbindung der Walsumbahn

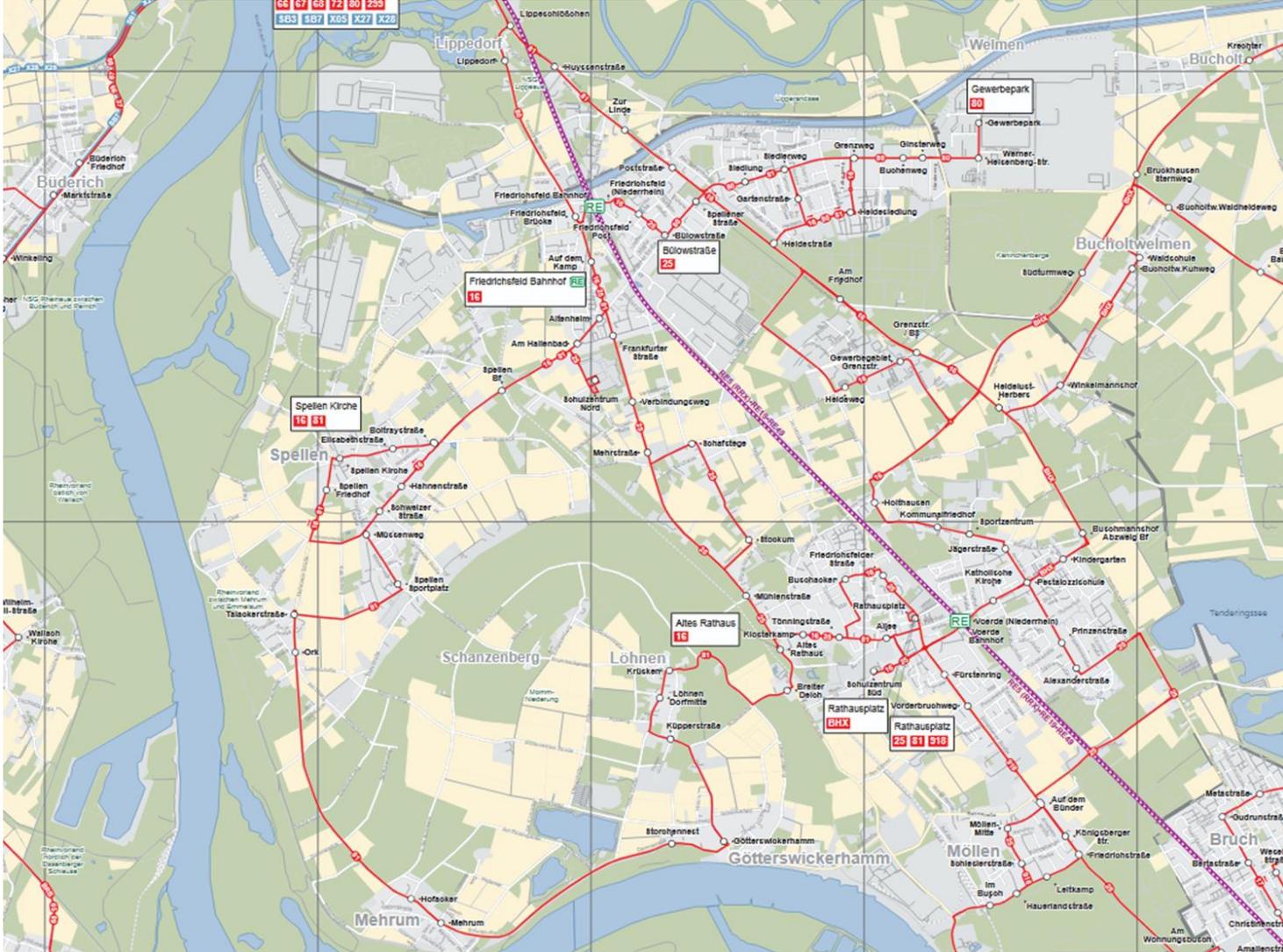
Haltepunkt Voerde-Spellen

- Anbindung über die Haltestelle „Spellen Bahnhof“
- Bestand, Linie 16, 81, 1 mal pro Stunde
- Planung, Linie 16, 1 mal pro Stunde



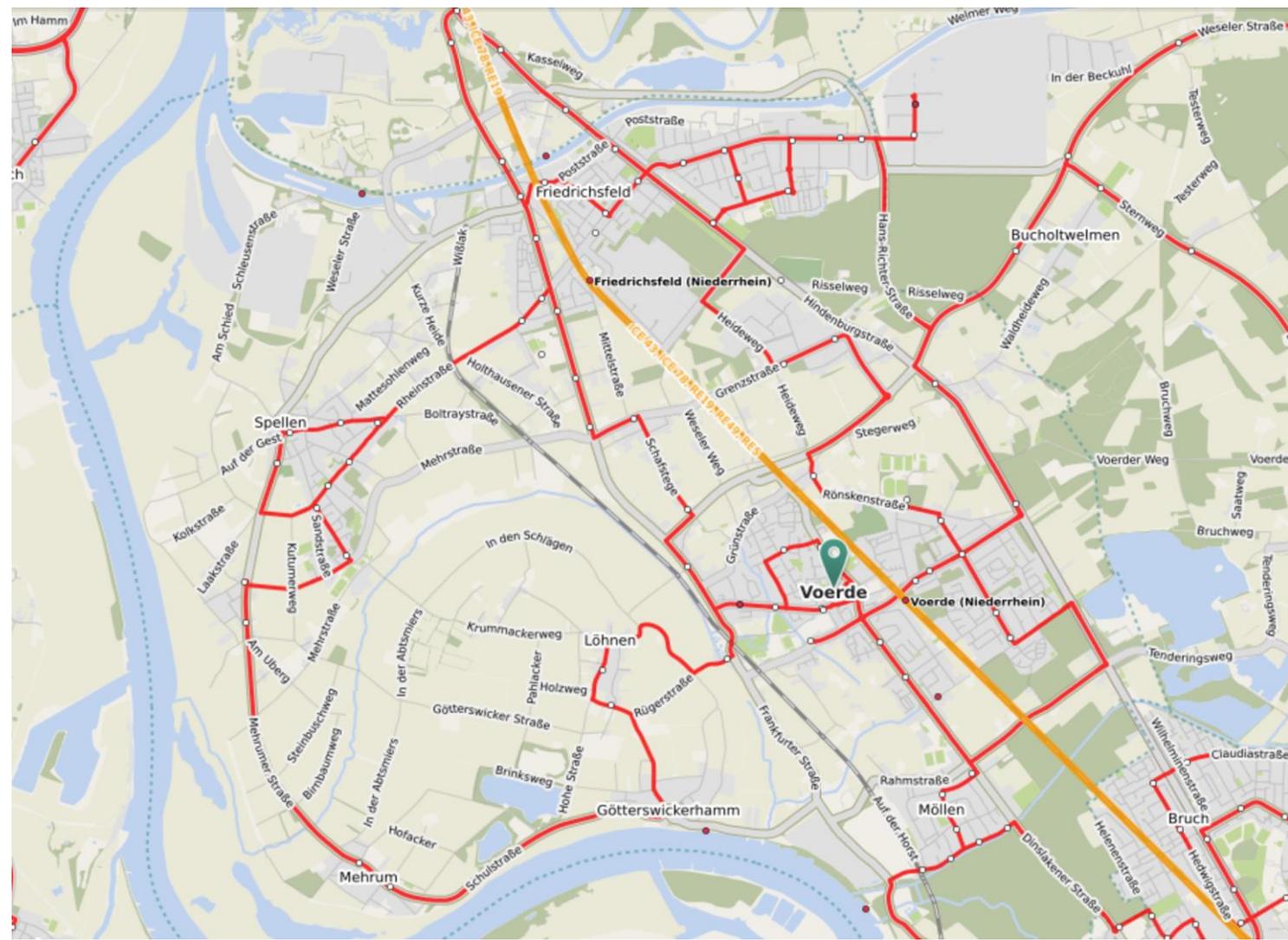
Maßnahmen in Voerde

Status Quo - ÖPNV-Verkehrsangebot VRR-Karte



Maßnahmen in Voerde

Status Quo - ÖPNV-Verkehrsangebot ÖPNV-Karte



Maßnahmen in Voerde

Veränderung der Linien im Rahmen der ITF-Planung

- Linie 16
 - erhält neue Zeitlagen im Fahrplan
 - Anschlüsse am Bahnhof Friedrichsfeld (drei RE-Linien und Linie 25)
 - Zusätzliche Fahrten zwischen Voerde Altes Rathaus und Spellen Kirche – entweder als Taxibus oder, falls es der Busumlauf zulässt, im Linienbetrieb.

Maßnahmen in Voerde

Veränderung der Linien im Rahmen der ITF-Planung

- Die neue Linie 18 (Arbeitstitel) wird zwischen Dinslaken und Voerde verkehren und schafft neue Direktverbindungen
- Die Linie 16 ersetzt mit weiteren Linien die heutige Linie 81
- Linie 81 bleibt als Anruf-Linien-Taxi zur Bedienung der Rheindörfer bestehen. Zudem werden auf der Linie 81 weiterhin Schülerverkehre durchgeführt. Alternative: Beibehaltung der Regelfahrten, falls die Nachfrage ausreichend groß ist
- Auf dem Abschnitt zwischen V.-Spellen und dem Bahnhof Friedrichsfeld künftig Linie 16 an allen Verkehrstagen – bisher nur in der Nebenverkehrszeit

Maßnahmen in Voerde

Veränderung der Linien im Rahmen der ITF-Planung

- Linie 80 wird vom bisherigen 120-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt verdichtet. Sie bedient von Wesel aus zunächst den Bahnhof Friedrichsfeld und anschließend die Heidesiedlung
- Von dort jede zweite Fahrt in den Gewerbepark Hünxe, künftig über Bereich in den Rhein-Lippe-Hafen (wachsendes Gewerbe)
- Alternierend wird jede zweite Fahrt über den Gewerbepark Hünxe in den Ortskern Hünxe verlängert, dadurch neue, qualitativ hochwertige Direktverbindung zwischen Voerde-Friedrichsfeld und Hünxe

Maßnahmen in Voerde

Veränderung der Linien im Rahmen der ITF-Planung

- Auf dem Abschnitt Bahnhof Friedrichsfeld - Heidesiedlung ersetzt der dichtere Takt der Linie 80 die Linie 81
- Zwischen den Linien 80 und 16 besteht eine optimierte Umsteigemöglichkeit, um auch Fahrten in Richtung Voerde-Zentrum zu ermöglichen
- Auf Teilen ihres Linienwegs verlaufen die Linien 80 und 25 parallel. Durch einen entsprechenden zeitlichen Versatz ergibt sich hier ein nahezu durchgängiger 30-Minuten-Takt

Maßnahmen in Voerde

Veränderung der Linien im Rahmen der ITF-Planung

- Linie 25 verkehrt von Dinslaken kommend weiterhin bis zur Haltestelle „Auf dem Bänder“. Anschließend nicht mehr ohne Halt bis zur Alexanderstraße, sondern auf kurzem Weg unter Bedienung der Zwischenhaltestellen bis zur zentralen Haltestelle Voerde Bahnhofplatz
- Die Anbindung der Alexanderstraße erfolgt künftig über die Linie 918. Dadurch Reduzierung der gefahrenen Kilometer bei gleichzeitig verbesserter Erschließung

Maßnahmen in Voerde

Veränderung der Linien im Rahmen der ITF-Planung

- Die Linie 918 verkehrt weiterhin von Dinslaken bis zum Voerder Rathaus, jedoch nicht mehr aus Richtung Oberhausen-Holten/Hiesfeld, sondern aus Dinslaken-Lohberg
- Ab dem Voerder Rathausplatz fährt das Fahrzeug als Linie 18 weiter und verbindet Voerde neu mit dem Dinslakener Ortsteil Bruch
- Von dort aus verläuft die Strecke auf dem heutigen Linienweg der Linie 17 über den Bahnhof Dinslaken bis nach Hiesfeld und Oberlohberg. Dadurch entstehen neue Direktverbindungen.

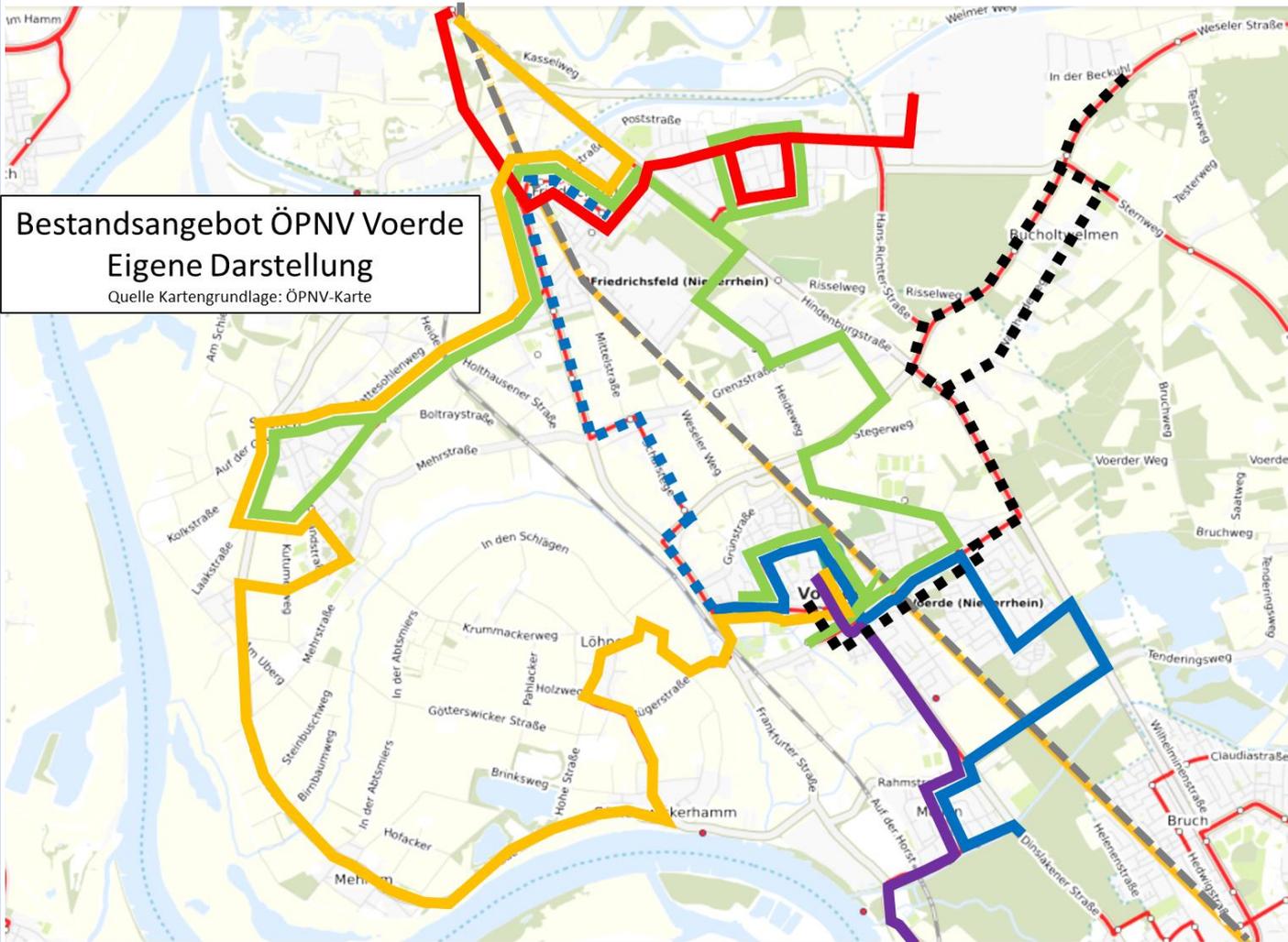
Maßnahmen in Voerde

Veränderung der Linien im Rahmen der ITF-Planung

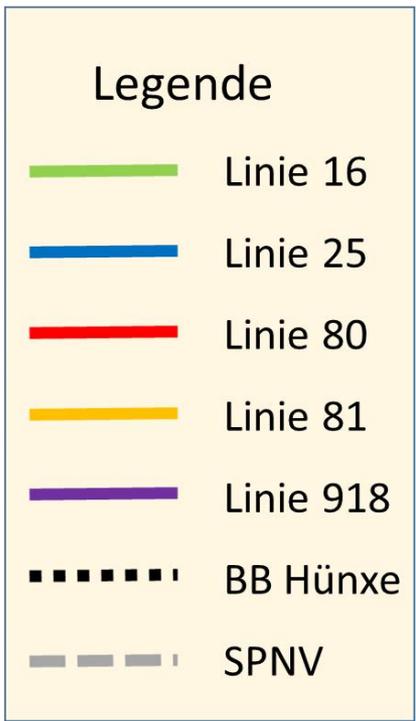
- Zudem wird die Haltestelle Alexanderstraße über die neue Linienführung angebunden. Fahrgäste können trotz der Umnummerierung von Linie 918 auf 18 im Fahrzeug sitzen bleiben
- Die Linien 918 und 25 ergänzen sich zu einem angenäherten 30-Minuten-Takt
- Zwischen dem Voerder Rathausplatz und der Haltestelle Pestalozzischule entsteht durch die Linien 16 und 18 ebenfalls ein angenäherter 30-Minuten-Takt

Maßnahmen in Voerde

Status Quo - Eigene Darstellung

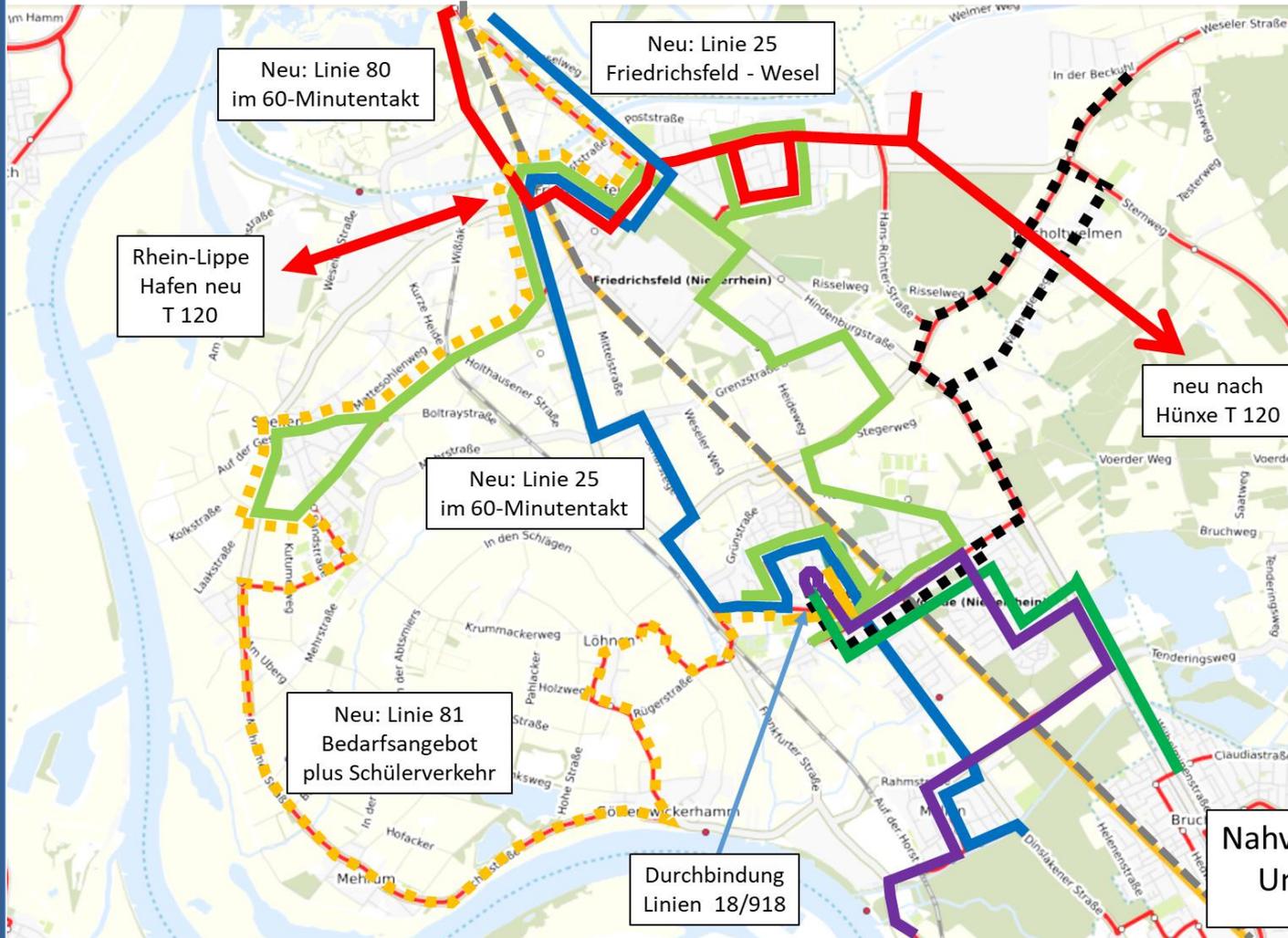


Bestandsangebot ÖPNV Voerde
Eigene Darstellung
Quelle Kartengrundlage: ÖPNV-Karte



Maßnahmen in Voerde

Status Quo - Eigene Darstellung



Legende

- Linie 16
- Linie 18 n
- Linie 25
- Linie 80
- Linie 81
- Linie 918
- BB Hünxe
- SPNV

Nahverkehrsplan ÖPNV Voerde
Umsetzung Linienplanung
Quelle Kartengrundlage: ÖPNV-Karte

Maßnahmen in Voerde

Veränderung der Linien im Rahmen der ITF-Planung

- Durch das neue Gesamtkonzept entsteht für die Stadt Voerde – ohne dass nennenswerte Mehrleistungen gefahren werden müssen – ein Liniengeflecht, das zahlreichen Fahrgästen neue Direktverbindungen bietet und über ein gut funktionierendes Knotenanschlusssystem verfügt
- An vielen Haltestellen bestehen zudem Umsteigemöglichkeiten, beispielsweise an der Haltestelle Pestalozzischule, wo ein Wechsel von der Linie 18 zur Linie 16 möglich ist

Kreisweites Angebot im On-demand-Verkehr

Bisheriges System

- Die Kommunen Neukirchen-Vluyn, Moers, Kamp-Lintfort und Rheinberg bieten das On-Demand-Verkehrsangebot „ODI wir4mobil“ auf ihren Stadtgebieten an
- Zur Fortsetzung des Projektes in 2025 wurde die Übertragung der Aufgabenträgerschaft vom Kreis Wesel auf die Stadt Neukirchen-Vluyn für die Dauer eines weiteren Jahres verlängert
- bei Nutzerinnen und Nutzern grundsätzlich beliebt
- kaum Ride-Pooling (Faktor für Abgrenzung bzw. Vorteil gegenüber herkömmlichen Taxifahrten)
- teilweise finden trotz Vertriebstechnik Parallelverkehre mit ÖPNV statt
- Kosten übersteigen die Einnahmen → Konzept ist ein Zuschussgeschäft

Kreisweites Angebot im On-demand-Verkehr

Vier Optionen für die Weiterführung

Für die Einführung eines ODI-Systems im Kreis Wesel gibt es vier Optionen die gegeneinander abzuwägen sind

- 1. ODI als Maximal-Lösung mit hoher verkehrlicher Wirkung**
Übertragung des aktuellen Modells mit den derzeitigen Parametern auf alle 13 Kommunen
- 2. ODI als Ergänzungs-Lösung**
Angebot für Bereiche mit sehr geringem oder keinem Verkehrsangebot im Bestand
- 3. On-Demand-Verkehr als individuelles, kommunales Zusatzangebot**
Umfang durch Kommunen selbst wählbar, nicht zwingend kreisweit
- 4. Kein On-Demand-Verkehr im Kreis Wesel**
ODI wird nicht im Nahverkehrsplan vorgesehen, in den wir 4 Kommunen Abbruch des Betriebs

Kreisweites Angebot im On-demand-Verkehr

Abwägung der Vor- und Nachteile

1. ODI als Maximal-Lösung mit hoher verkehrlicher Wirkung
 - Wünschenswert aber sehr hohe finanzielle Belastung
 - Leistungsfähigkeit der Taxi-Unternehmen nicht überall zu erwarten
 - Nicht alle Kommunen wären bereit das Angebot zu finanzieren
 - Kreisweite Lösung daher nicht realistisch und im Vergleich zur verkehrlichen Wirkung nicht wirtschaftlich genug

2. ODI als Ergänzungs-Lösung
 - Angebot als Ersatz für (unwirtschaftlichen) Linienverkehr, Tilgung „weißer Flecken“
 - Niedrigschwelliges Verkehrsangebot mit deutlich geringen Kosten und Anforderungen
 - Erhebliche Einschränkung der Qualität und Quantität des wir4-ODI-Angebotes

Kreisweites Angebot im On-demand-Verkehr

Abwägung der Vor- und Nachteile

3. On-Demand-Verkehr als individuelles, kommunales Zusatzangebot
 - Jede Kommune definiert Zeitfenster, Fahrzeuganzahl, Haltestellen, usw.
 - Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit des Taxigewerbes wird berücksichtigt
 - Finanzierung als Ortsverkehr laut NVP zu 100% über die jeweilige Kommune
 - Angebot kreisweit höchst unterschiedlich

4. Kein On-Demand-Verkehr im Kreis Wesel
 - Keine Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum
 - Vor dem Hintergrund der guten Erfahrungen im wir4-Bereich nicht sinnvoll

Kreisweites Angebot im On-demand-Verkehr

Empfehlung

- ODI-als System sollte im NVP beschrieben und auch umgesetzt werden, daraus folgt Entfall von Variante 4
- Es ist keine Einigung für ein vollumfängliches System zu erwarten, da nicht alle Kommunen das System umsetzen und finanzieren würden, zudem sehr hohe Kosten, daraus folgt Entfall von Variante 1
- Im Falle einer Umsetzung der Minimal-Lösung wäre die Verschlechterung für die wir4-Kommunen zu gravierend, daraus folgt Entfall von Variante 2
- Es wird daher empfohlen, die Variante 3 zu verfolgen, damit kann das wir4-Projekt weiter bestehen, Rahmenbedingungen können individuell berücksichtigt werden, jede Kommune entscheidet selbst über Ausgestaltung und Finanzierung, keine Streitigkeiten über Finanzierungsgerechtigkeit