

Verkehrsentwicklungsplan Moers - Erläuterung zu den Maßnahmenlisten

Aus den Ergebnissen der Bestandsuntersuchung und des politischen Leitbildes wurde ein Handlungskonzept mit mehr als 250 Einzelmaßnahmen erarbeitet. In den beigefügten Tabellen sind die übergeordneten Handlungsfelder sowie eine kurze Beschreibung der jeweiligen Einzelmaßnahmen enthalten. Aufgeführt werden ebenfalls Maßnahmen, die im Untersuchungszeitraum bereits umgesetzt bzw. geplant wurden.

» Was bedeuten die Zeithorizonte

Die Maßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Dringlichkeit und Machbarkeit eingeordnet:

kurzfristig = 0 bis 5 Jahre

mittelfristig = 5 bis 10 Jahre

langfristig = 10 bis 15 Jahre

» Was bedeuten die Prioritäten

Um die begrenzten finanziellen Mittel, Kapazitäten und Zeit zielgerichtet einzusetzen, wurden die Maßnahmen anhand ihrer Wichtigkeit, ihres Aufwands und der Kostenschätzung bewertet. Daher können auch einfach umzusetzende bzw. kostengünstige Maßnahmen eine hohe Priorität erhalten.

hoch = sehr wichtig

mittel = wichtig

niedrig = wünschenswert

» Wie ist die Kostenschätzung zu bewerten

Die Kosten wurden mittels Marktpreisen sowie Erfahrungswerten der Stadt Moers grob geschätzt. Die Abschätzung erfolgt unabhängig vom Kostenträger, d.h. nicht allein im Hinblick auf das städtische Budget, da eine Zuordnung zu verschiedenen Beteiligten und der Einsatz möglicher Fördergelder im Verkehrsentwicklungsplan nicht geleistet werden kann. Eine genaue Kostenschätzung erfolgt im Zuge der Detailplanung.

» Welche Folgen ergeben sich durch die verschiedenen Beteiligten

Viele Maßnahmen kann die Stadt Moers nicht oder nur teilweise in eigener Zuständigkeit umsetzen. So müssen beispielsweise Maßnahmen an Landstraßen außerorts durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW als sogenannter Straßenbaulastträger durchgeführt werden. Der Verkehrsentwicklungsplan dient daher auch dazu, gegenüber anderen Beteiligten (z.B. ÖPNV-Aufgabenträger, Straßenbaulastträger) den Handlungsbedarf aus städtischer Sicht zu begründen.

Haben Sie Fragen oder Anmerkungen zum Verkehrsentwicklungsplan?

Kontakt:

Stadt Moers

Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Dana Jakert

Telefon: 0 28 41 / 201-585

E-Mail: verkehrsentwicklungsplan@moers.de

Verkehrsentwicklungsplan Moers - Maßnahmenvorschläge ÖPNV

Handlungskonzept ÖPNV							
Handlungsfeld	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Beteiligte
			kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig		
Leitlinie	Siedlungsentwicklung an ÖV-Kriterien ausrichten - 300m Entfernung zur nächsten Haltestelle - mind. 30-Minuten-Takt - direkte ÖV-Verbindung in die Innenstadt/Stadtteilzentrum	hoch	kontinuierlich				Stadt
Ausbau der Kapazitäten der RB31	verbesserte Verknüpfung der bestehenden Bahnhöfe Trompet oder Rumeln mit dem Busverkehr für eine verbesserte Anbindung für die Fahrgäste aus Schwafheim oder aus Kapellen und Vennikel	mittel		■	■	im Zuge der Konkretisierung abzuschätzen	Stadt, Kreis, VRR,VGN, DB, IHK, Region
	Verstärkerfahrten zu den Hauptverkehrszeiten (evtl. auch als Expresslinien von Moers Hbf. nur mit einem Halt in Rheinhausen direkt zum Duisburger Hauptbahnhof)	niedrig		■	■	Kosten für VGN/VRR	
	Fortführung des Halbstundentaktes bis Xanten	niedrig		■	■	Kosten für VGN/VRR	
Reaktivierung der NiederrheinBahn	Reaktivierung der Niederrheinbahn Richtung Kamp-Lintfort	hoch	■			im Zuge der Konkretisierung abzuschätzen	Stadt, Kamp-Lintfort, Neuk.-Vluyn, Kreis, VRR,VGN
	Reaktivierung der Niederrheinbahn Richtung Neukirchen-Vluyn	mittel			■	im Zuge der Konkretisierung abzuschätzen	
Prüfung neuer und Weiterführung alter Schnellbuslinien	Prüfung einer neuen SB-Linie nach Krefeld (Moers - Kapellen - Niep - Krefeld); Alternativ: Beschleunigung einer Fahrt pro Stunde der Linie 052	hoch	■	■		ca. 80.000 - 250.000 € pro Jahr	Stadt, Kreis, NIAG, VU
	Prüfung einer SB-Linie Kapellen - Duisburg	mittel	■			evtl. kostenneutral	Stadt, Kreis, NIAG

Verkehrsentwicklungsplan Moers - Maßnahmenvorschläge ÖPNV

Handlungskonzept ÖPNV							
Handlungsfeld	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Beteiligte
			kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig		
Verknüpfung von Rad und ÖPNV (Bike + Ride)	siehe auch intermodale Schnittstellen						
	Einführung des VRR-Standards (Mitnahme von Rädern von 9 Uhr bis zum Betriebsschluss sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig)	hoch	■			keine	Stadt, Kreis, NIAG, VU, VGN
Einführung von Taxibusen in nicht erschlossenen Siedlungsgebieten im 60-Min-Takt (zunächst 2 Jahre auf Probe)	Taxibus Kapellen - Neukirchen-Vluyn - Genend - Repelen	mittel	■	■		ca. 70.000 - 100.000 € jährlich	Stadt, NIAG, VU, Kreis, Neukirchen-Vluyn
	Taxibus Meerbeck-Ost - Franz-Haniel-Straße - Asberg im Stundentakt	mittel	■	■		ca. 50.000 - 90.000 € jährlich	Stadt, NIAG, VU, Kreis
	Taxibus Eick - Ufort - City (Alternativ: Repelen Markt) - Hülsdonk	mittel	■	■		ca. 50.000 - 90.000 € jährlich	Stadt, NIAG, VU, Kreis
Einführung eines vernetzten Systems aus Stadtbus- und Regionalbuslinien	Umwandlung des Taktangebots zu einem großstädtischen Takt (15 Min.) auf allen wesentlichen Abschnitten und fortgesetzte Differenzierung durch Stadtbuslinien	mittel		■	■	hoch > 250.000 € pro Jahr, im Zuge der weiteren Konkretisierung abzuschätzen	Stadt, NIAG, VU
	Umwandlung der Taxibuslinien in Stadtbuslinien (bei entsprechender Nachfrage)	niedrig			■		Stadt, NIAG, VU, Kreis
	Umwandlung der Linien 3 und 4 in Stadtbuslinien	niedrig		■	■		Stadt, NIAG, VU
	Prüfung von kleineren Busformen (Midibusse), die in Wohngebieten und engen Straßen eingesetzt werden können	niedrig		■	■		NIAG, VU
	Ausbau der Umsteigebeziehungen untereinander am Netzknoten 'Königlicher Hof' sowie zum Bahnverkehr (Bahnhof Moers)	niedrig		■	■		Stadt, NIAG, VU, Kreis
	Prüfung eines kombinierten attraktiv-vernetzten ÖV-Systems aus Regionallinien und Stadtbuslinien	mittel			■		Stadt, Kreis, NIAG, VU

Verkehrsentwicklungsplan Moers - Maßnahmenvorschläge ÖPNV

Handlungskonzept ÖPNV							
Handlungsfeld	Einzelmaßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont			Kostenschätzung	Beteiligte
			kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig		
Überarbeitung der Haltestelleninfrastruktur	Fortführung der Haltestellenumgestaltung zu Buskaps	mittel	■	■		ca. 40.000€ pro Buskap	Stadt
	Pflege der Haltestellen zum Erhalt eines attraktiven Erscheinungsbildes des ÖPNV	hoch	■			ca. 300 € je Haltestelle und Jahr	Stadt, NIAG
	Witterungsschutz an Haltestellen (neue und Ersatz)	hoch	■	■		Umbauprogramm mit jährlich ca. 50.000 € (Materialkosten 5.000 - 15.000 € pro Haltestelle)	Stadt
	Erweiterung des Informationsangebots an Haltestellen (Marketingmaßnahmen, neue Angebote, Liniennetzpläne etc.)	hoch	■	■		im Zuge der Konkretisierung abzuschätzen	Stadt, NIAG
Tarif und Vertrieb	Einführung einer 'Moers.Mobil.Card' (in Verbindung mit einem Dauerparkticket)	mittel		■		im Zuge der Konkretisierung abzuschätzen	Stadt, NIAG, VU
	Einführung eines Job-Tickets	hoch	■			gering/keine	Stadt, NIAG, VU
	Prüfung der Einführungsmöglichkeiten eines Sozialtickets (in Anlehnung an Modelle, die derzeit im VRR umgesetzt werden)	mittel	■	■		im Zuge der Konkretisierung abzuschätzen	Stadt, NIAG, VU
	Schnupperabos (Neubürger, neue Arbeitnehmer, PatenTicket bspw. Als Kennenlern-Angebot für Senioren)	hoch	■			gering (VU)	Stadt, NIAG, VU
	Prüfung von Mobil-Paketen (wie bspw. in Zürich, Bremen, Freiburg, Hannover): Kombination von verschiedenen Verkehrsdienstleistungen (bspw. ÖPNV-Abo, CarSharing, BahnCard 25, Rabatte und Servicedienstleistungen bei Taxiunternehmen, Fahrradhändlern, Fahrradstationen, Sonderkonditionen bei Lieferdiensten)	mittel	■	■		im Zuge der Konkretisierung abzuschätzen	Stadt, NIAG, Kreis, VU