

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für den Kreis Düren

Gemeinde Merzenich, 13. Mai 2015



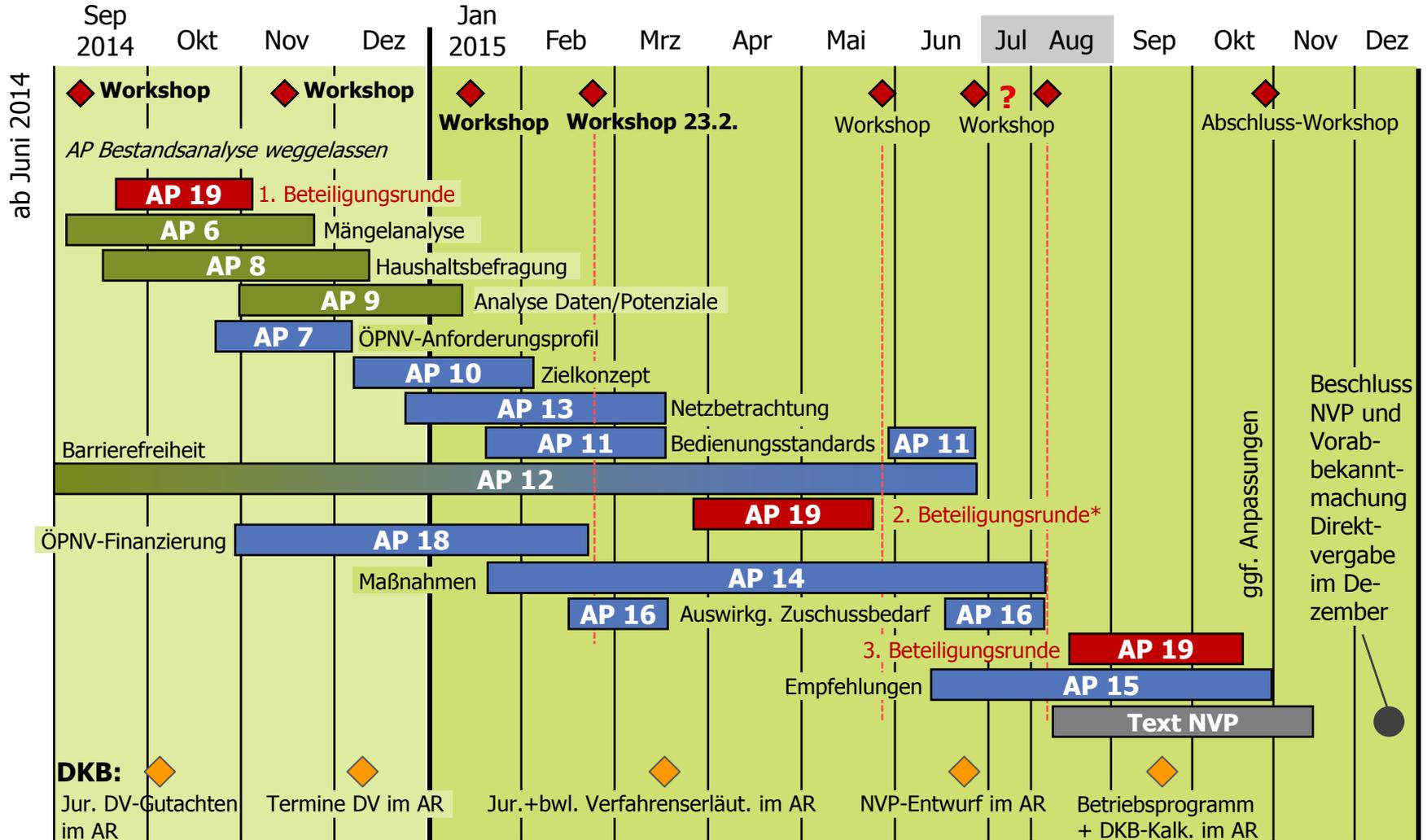
Vorstellung des aktuellen Arbeitsstandes

- 1 Zeitplan / Beteiligungsverfahren
- 2 Ziele des NVP Kreis Düren
- 3 Ergebnisse der Haushaltsbefragung
- 4 Potenzialanalyse
- 5 Entwicklung Schnellverkehrsnetz
- 6 Regional- und Ortsverkehr
- 7 Bedarfsverkehre
- 8 Verknüpfungspunkte intermodale Mobilität

Projektvorgehen NVP Düren

Geplantes Vorgehen

30.3.-10.4. Osterferien,
29.6.-11.8. Sommerferien NRW



Ziele des NVP Kreis Düren

Guter Nahverkehr aus einer Hand

- Nahverkehr aus einer Hand
 - Gleiche Angebotsqualität in allen Bereichen des Kreises Düren
 - Abwicklung der Leistungen durch die DKB

- Innovativer Nahverkehr im Kreis Düren
 - Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV)
 - Anpassung des ÖPNV an neue Strukturen
 - Differenzierteres und konkurrenzfähigeres Angebot
 - Verbesserte Verknüpfungen

- Wirtschaftliche Durchführung muss möglich sein

Ziele des NVP Kreis Düren

Wie sind die Ziele optimal zu erreichen ?

Es gibt zwei grundsätzliche Möglichkeiten die Ziele und Konzepte des NVP am Ende zur Umsetzung zu bringen:

- Europaweite Ausschreibung der Verkehrsleistungen
- Direktvergabe an ein Unternehmen

Vorzugsvariante ist die zweite Variante einer Direktvergabe und zwar an das vorhandene Unternehmen DKB

Analyse

Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Haushaltsbefragung auszugsweise wiedergegeben.

1. Methode
und Ziel

2. Kennwerte
der
Mobilitätsbe-
-fragung

3. Mobilitäts-
kennwerte

4. Modal Split

5. Reisezwecke

6. Verkehrs-
verflechtung
en

7. Fazit

- Ausgewählte Haushalte: 22.500
- Erreichte Haushalte: 3.024
- Erreichte Personen: 7.300
- Personen in Auswertung: 6.458
- Mikrozensus: 2,4 %
- Erfasste Wege: 18.428
- Altersverteilung leicht verschoben hin zu Älteren (größere Teilnahmebereitschaft)

2. Kennwerte der HHB

1. Methode und Ziel

2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung

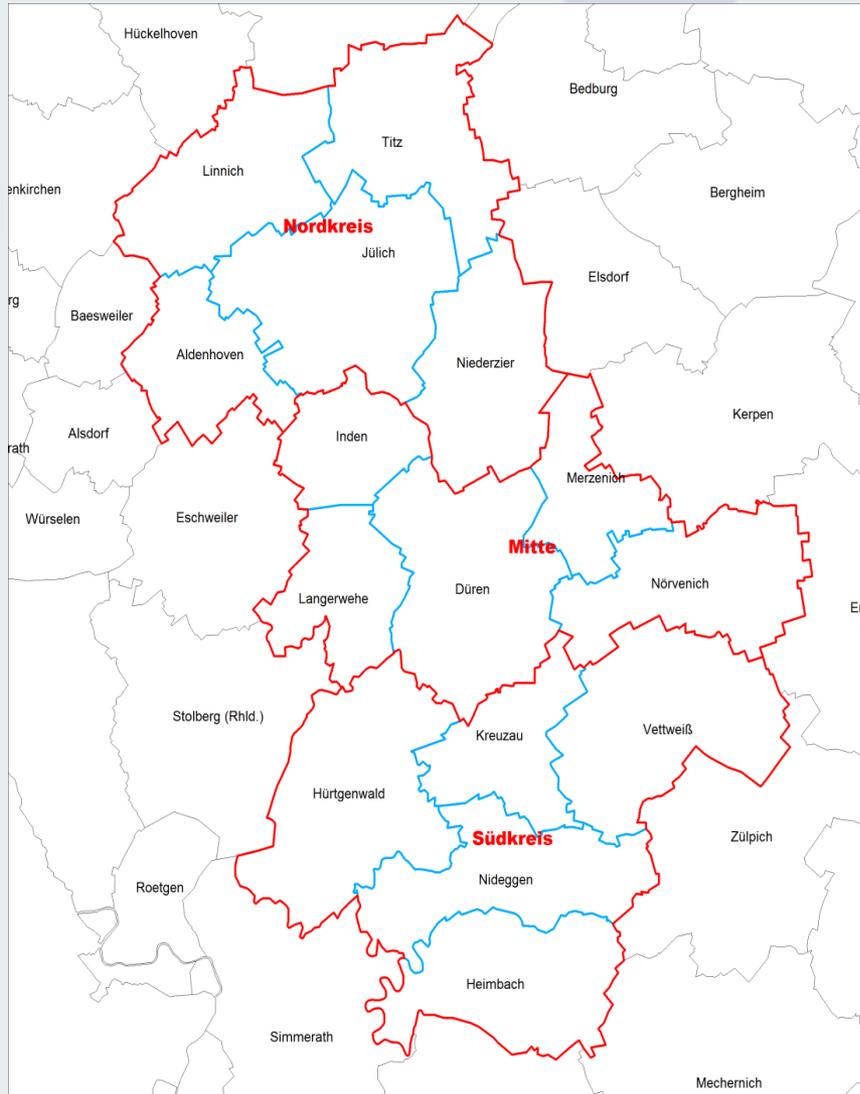
3. Mobilitätskennwerte

4. Modal Split

5. Reisezwecke

6. Verkehrsverflechtungen

7. Fazit



■ Nordkreis:

- Linnich
- Titz
- Aldenhoven
- Jülich
- Niederzier

■ Mitte:

- Inden
- Langerwehe
- Düren
- Merzenich
- Nörvenich

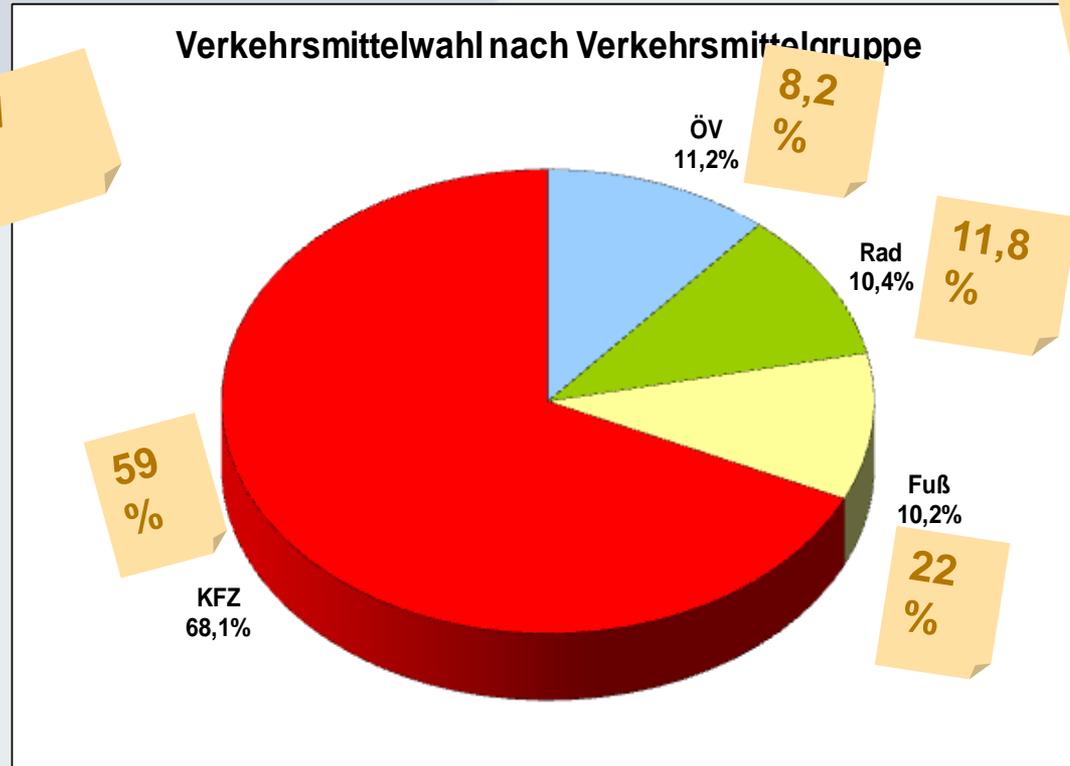
■ Südkreis:

- Hürtgenwald
- Kreuzau
- Vettweiß
- Nideggen
- Heimbach

- 1. Methode und Ziel
- 2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung
- 3. Mobilitätskennwerte
- 4. Modal Split
- 5. Reisezwecke
- 6. Verkehrsverflechtungen
- 7. Fazit

- Kfz- und ÖV-Anteile liegen deutlich über dem Landes-durchschnitt
- Radverkehr leicht, Fußverkehrsanteil deutlich unter dem MID-Wert

MID NRW
2008



16% aller Haushalte besitzen mind. eine ÖV-Dauerkarte
In Haushalten mit mind. 3 Personen sind es 29% und mehr

1. Methode und Ziel

2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung

3. Mobilitätskennwerte

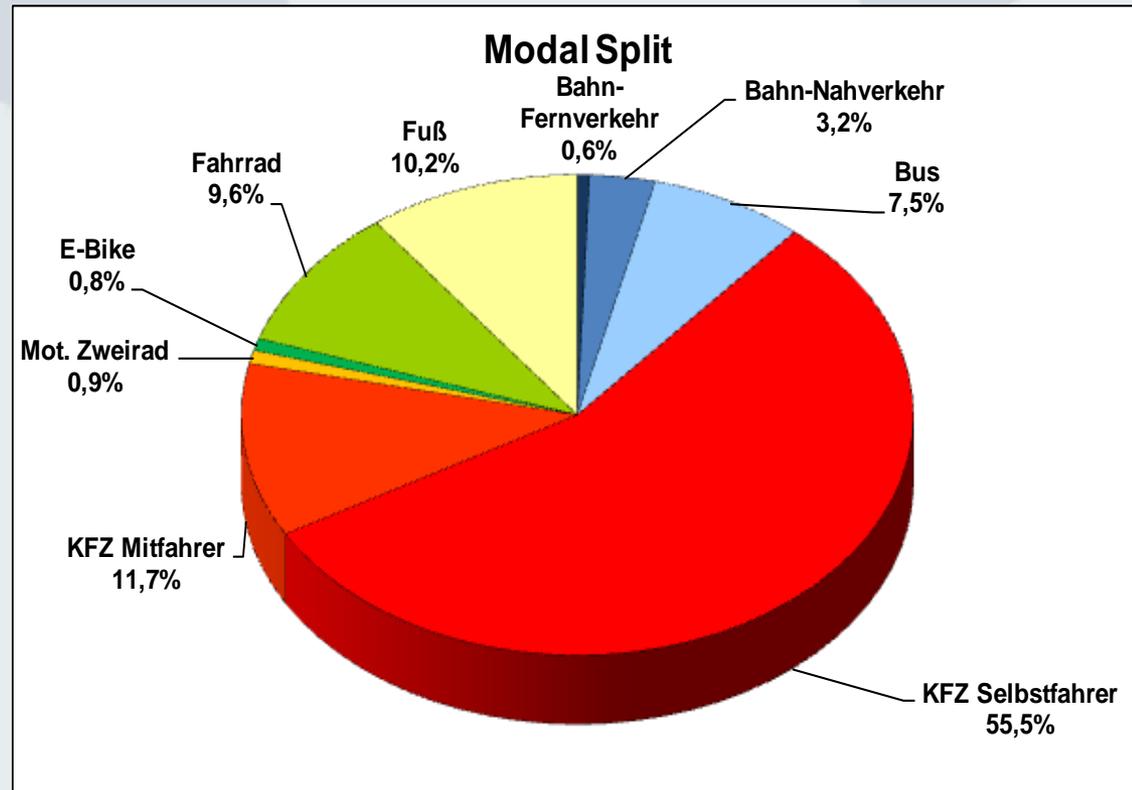
4. Modal Split

5. Reisezwecke

6. Verkehrsverflechtungen

7. Fazit

- Deutlich größerer Anteil für Busse im Vergleich zur Bahn
- E-Bike ähnlich stark wie Motorrad
- Nur jeder neunte Kfz-Nutzer ist Mitfahrer



- Verkehrsmittelwahl in Untersuchungsgebieten sehr unterschiedlich

1. Methode und Ziel

2. Kennwerte der Mobilitätsbefragung

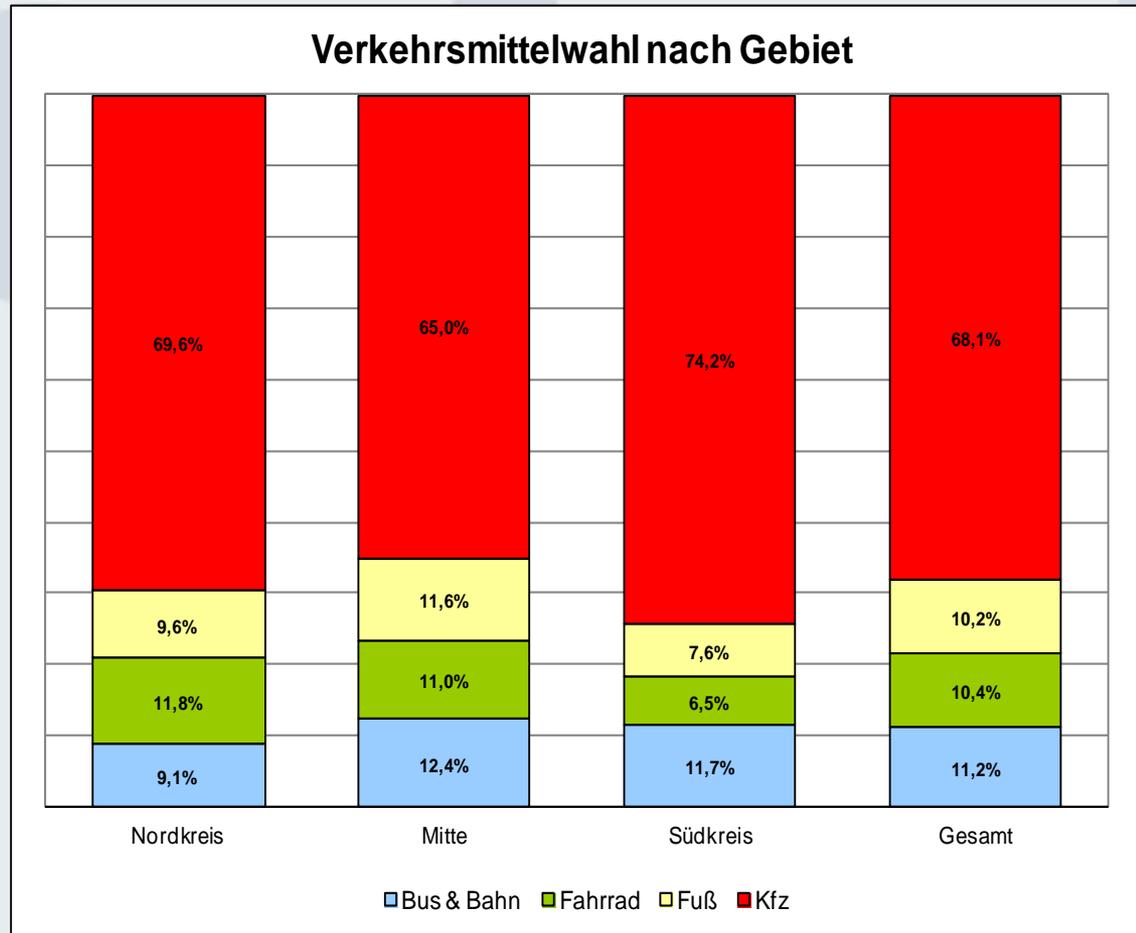
3. Mobilitätskennwerte

4. Modal Split

5. Reisezwecke

6. Verkehrsverflechtungen

7. Fazit



Analyse

Potenzialermittlung Relationen als Tabelle

nach von	Aldenhoven	Düren, Stadt	Heimbach, Stadt	Hürtgenwald	Inden	Jülich, Stadt	Kreuzau	Langerwehe	Linnich, Stadt	Merzenich	Nideggen, Stadt	Niederzier	Nörvenich	Titz	Vettweiß	Summe Binnenverkehr
Aldenhoven	570	80	0	0	0	300	0	40	90	0	0	0	0	0	0	1.080
Düren, Stadt	80	12.220	230	540	1.050	480	1.230	1.330	90	2.270	590	920	1.340	90	670	23.130
Heimbach, Stadt	0	260	610	0	0	0	110	0	0	0	80	0	30	0	30	1.120
Hürtgenwald	0	510	0	760	0	20	90	0	30	0	30	0	0	0	0	1.440
Inden	0	1.170	0	0	220	830	0	370	0	0	0	40	0	0	0	2.630
Jülich, Stadt	340	420	0	20	820	2.650	60	100	790	150	30	780	0	1.190	0	7.350
Kreuzau	0	1.080	110	60	0	60	890	0	0	0	500	0	0	0	0	2.700
Langerwehe	40	1.460	0	0	470	100	0	760	0	0	0	60	0	0	0	2.890
Linnich, Stadt	90	130	0	30	0	880	0	0	730	0	0	0	0	130	0	1.990
Merzenich	0	2.270	0	0	0	110	0	0	0	550	0	310	240	40	30	3.550
Nideggen, Stadt	0	640	80	30	0	30	530	0	0	0	510	30	0	0	0	1.850
Niederzier	0	850	0	0	40	740	0	60	0	310	30	650	0	40	30	2.750
Nörvenich	0	1.320	30	0	0	0	0	0	0	240	0	0	490	0	30	2.110
Titz	0	90	0	0	0	1.480	0	0	130	40	0	40	0	480	0	2.260
Vettweiß	0	640	30	0	0	30	0	0	0	30	0	30	60	0	440	1.260
Summe Binnenverkehr	1.120	23.140	1.090	1.440	2.600	7.710	2.910	2.660	1.860	3.590	1.770	2.860	2.160	1.970	1.230	58.110

Analyse

Potenzialermittlung - Endergebnis

nach von	Aldenhoven	Düren	Heimbach	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Nideggen	Niederzier	Nörvenich	Titz	Vettweiß
Aldenhoven						5.980									
Düren				9.240	11.640							10.760	14.460		6.350
Heimbach											2.810				
Hürtgenwald							2.620				1.180				
Inden						7.260		8.500				3.590			
Jülich												7.330		14.270	
Kreuzau											10.540				1.140
Langerwehe															
Linnich														2.050	
Merzenich												2.750	2.060		
Nideggen															
Niederzier															
Nörvenich															1.820
Titz															
Vettweiß															

Analyse

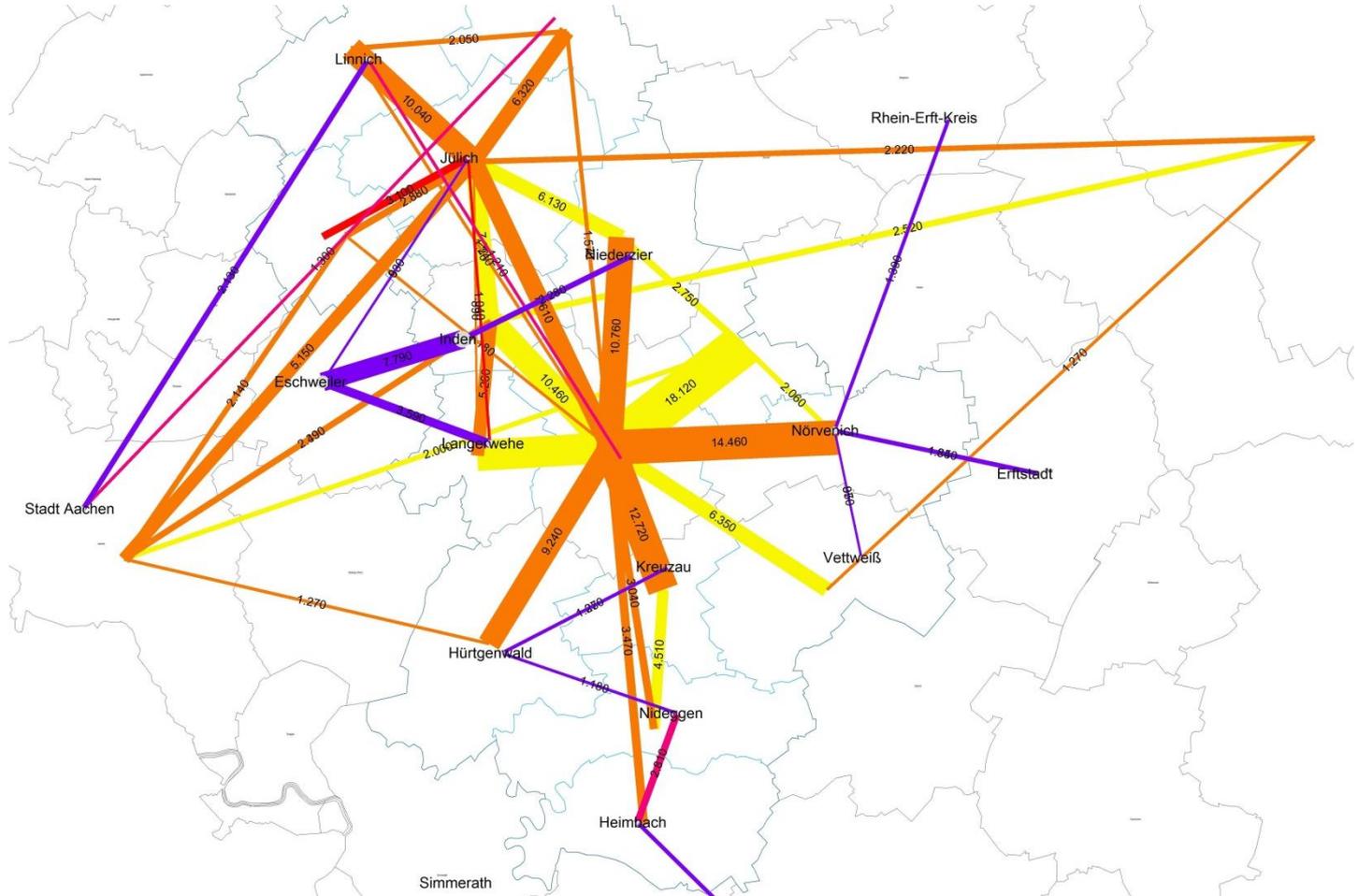
Schwachstellensuche

		Aldenhoven	Düren	Heimbach	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Nideggen	Niederzier	Nörvenich	Titz	Vettweiß	Städteregion Aachen	Stadt Aachen	Köln
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Aldenhoven	1	8%	14%				10%											11%	
Düren	2	14%	17%	13%	11%	21%	12%	19%	21%	7%	25%	19%	17%	18%	11%	21%	9%	42%	55%
Heimbach	3		16%	10%								6%							
Hürtgenwald	4		11%		10%			6%				4%						13%	
Inden	5		21%			2%	24%		16%				4%					20%	20%
Jülich	6	12%	11%			22%	7%		10%	16%	25%		25%		19%			13%	17%
Kreuzau	7		17%		4%			12%				22%				0%			45%
Langerwehe	8		22%			15%	12%		6%				11%					35%	69%
Linnich	9		10%				17%			7%					13%			4%	
Merzenich	10		25%				18%				6%		22%	24%				23%	61%
Nideggen	11		22%	6%	5%			24%				7%							
Niederzier	12		16%			4%	25%		8%			23%	5%					28%	33%
Nörvenich	13		19%									23%		5%		3%			50%
Titz	14		13%				23%			12%					6%			6%	
Vettweiß	15		20%					0%						7%		10%			16%
Städteregion Aachen	16		0%			12%													
Stadt Aachen	17	12%	41%		17%	21%	13%		39%	4%	27%		31%		6%			32%	
Köln	18		56%			22%	15%		57%		59%		36%	56%	27%	13%			

Die Darstellung der stärkeren Verkehrsströme mit besonders geringem ÖPNV-Anteil geben deutliche Hinweise auf Mängel im vorhandenen Verkehrsangebot

Analyse

Schwachstellensuche

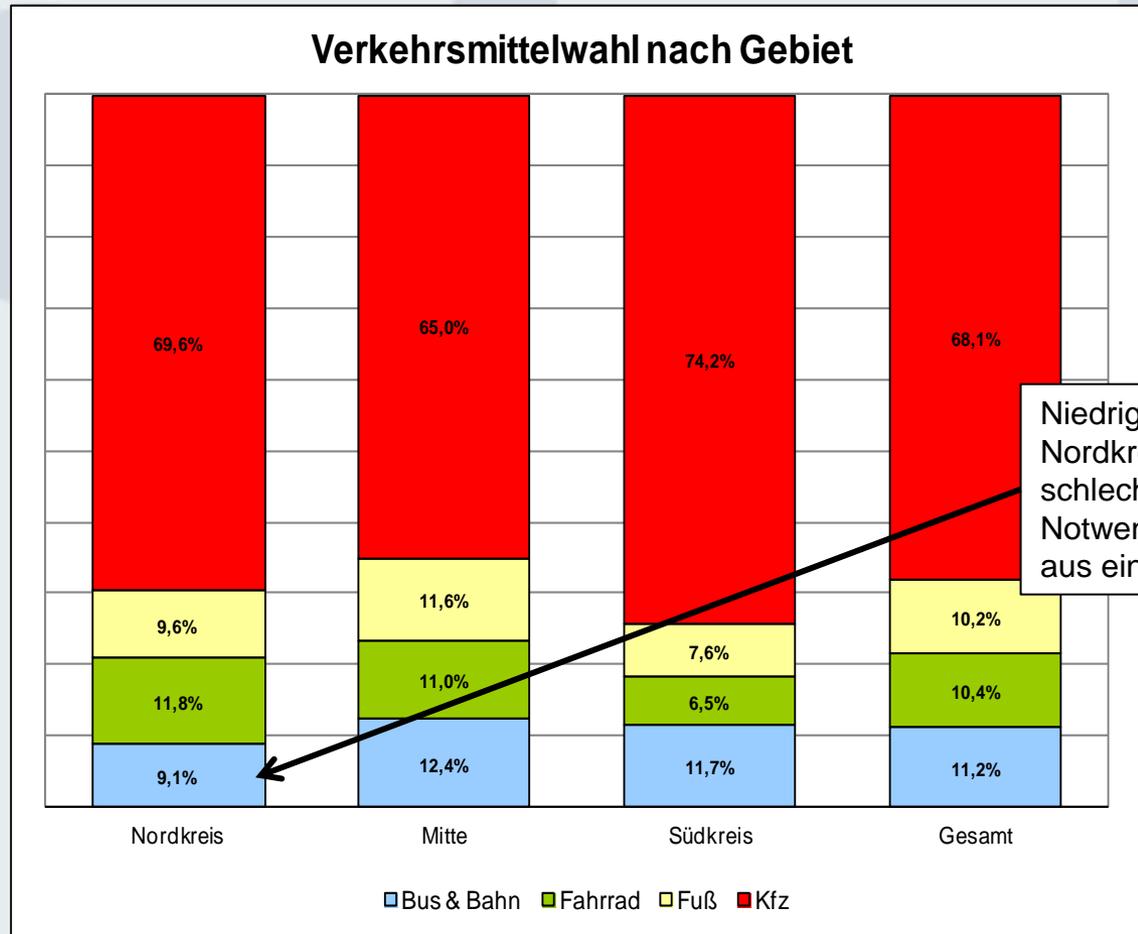


Analyse

Schwachstellensuche - Endergebnis

nach von	Aldenhoven	Düren	Heimbach	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Nideggen	Niederzier	Nörvenich	Titz	Vettweiß
Aldenhoven						5980									
Düren				9240	11640							10760	14460		6350
Heimbach											2810				
Hürtgenwald							2620				1180				
Inden						7260		8500				3590			
Jülich												7330		14270	
Kreuzau											10540				1140
Langerwehe															
Linnich														2050	
Merzenich												2750	2060		
Nideggen															
Niederzier															
Nörvenich															1820
Titz															
Vettweiß															

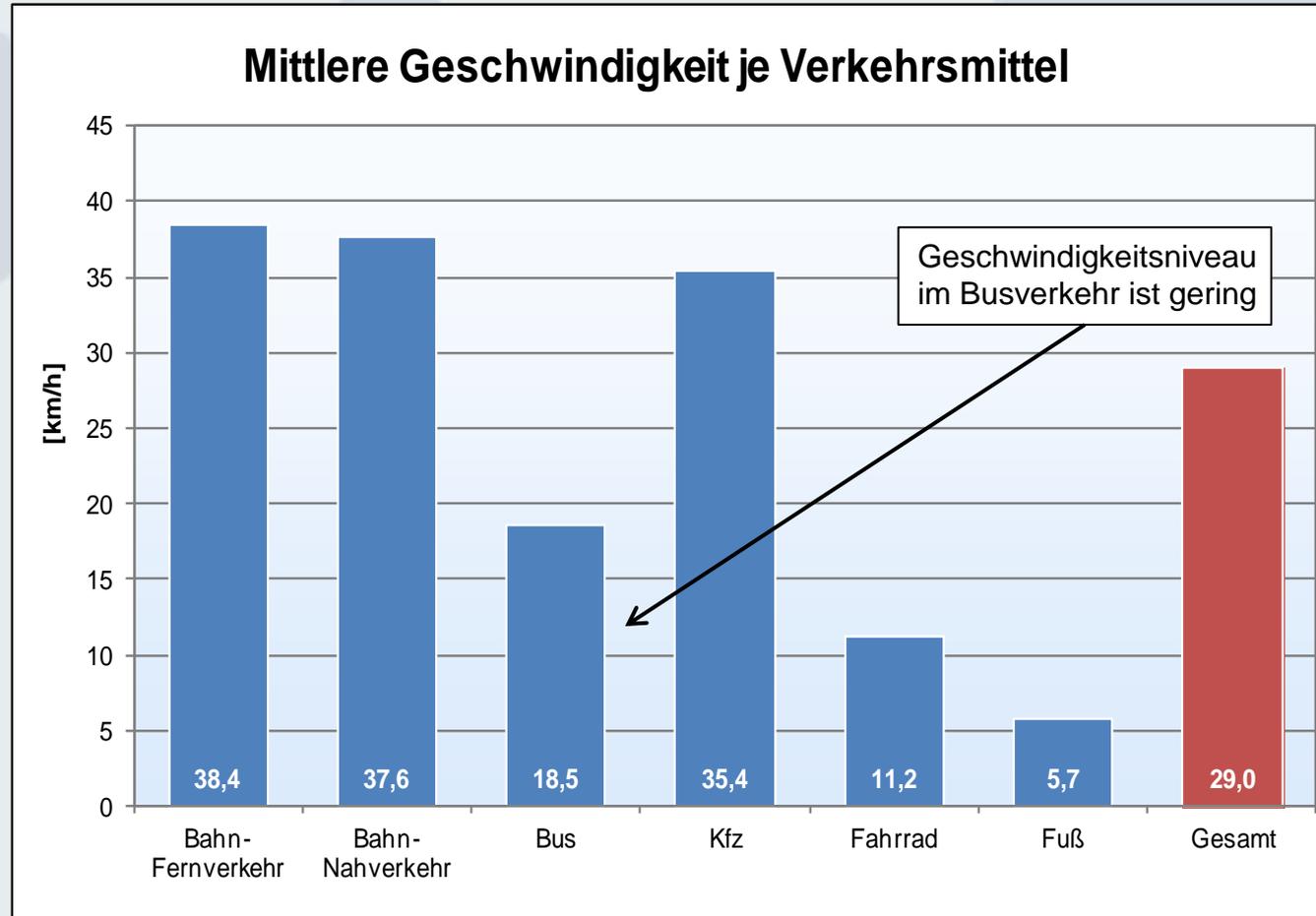
- Verkehrsmittelwahl in Untersuchungsgebieten sehr unterschiedlich



Niedriger ÖPNV-Anteil im Nordkreis, ev. bedingt durch schlechtere Angebotsqualität, Notwendigkeit für Nahverkehr aus einer Hand erkennbar

- Geschwindigkeiten sind typisch für die entsprechenden Verkehrsmittel

Geschwindigkeiten wurden aus Zeitangaben zum Weg (Empfundene Reisezeit) abgeleitet
Daher handelt es sich nicht um Messwerte.



Planung

Schnellbusnetz

Der Kreis Düren erhält mit einem qualifizierten **Schnellbusnetz** eine völlig neue Ebene in der Bedienung mit ÖPNV

Der Grund ist die aus der Potenzialanalyse erkennbare sehr gute Nutzung des Schienenverkehrs und der deutliche Abfall des Modal-Splitt bei einer Bedienung nur durch Straßen-ÖPNV

Es wird daher ein Schnellbus-Netz aufgebaut, welches diejenigen Gemeinden mit hoher Qualität erschließt, die nicht über SPNV verfügen, bzw. auch mittelfristig keinen erhalten

Ziel ist eine Gesamtqualität nur knapp unterhalb des SPNV, ferner:

- Anbindung aller Gemeinden des Kreises mit ihren Zentren
- Schaffung neuer Direktverbindungen
- Deutliche Kürzung der Reisezeiten
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit (hohe Geschwindigkeit)

Planung Schnellbusnetz

Grundsätzliche Vorgehensweise:

Konstruktion des **Liniennetzes** mit Blick auf die Bedeutung der Gemeinden. Alle Gemeinden erhalten einen Anschluss unabhängig von ihrer Bedeutung und dem Potenzial. Es findet daher in diesem Punkt eine Gleichbehandlung statt.

Die **Fahrtenhäufigkeit** richtet sich dagegen nach dem ermittelten Potenzial und den analysierten Mängeln und kann zwischen einzelnen Gemeinden sehr stark differieren.

Aufgrund der räumlichen Ausdehnung des Kreises Düren erfolgt die Darstellung in einer neuen Datei im Hochformat.

Übergang auf Hochformat

Kontakt

Kai Pachan (BVS)
Berater/Projektleiter

Marc-Oliver Wille (KCW)
Berater

BVS Rödel & Pachan GbR
Kirchhoffstraße 80
47475 Kamp-Lintfort

Fon: +49 2842 470388
Fax: +49 2842 92035
Mail: info@bvs-verkehrsplanung.de
Web: www.bvs-verkehrsplanung.de

KCW GmbH
Berlin
Bernburger Str. 27
10963 Berlin

Fon: 030 4081768-60
Fax: 030 4081768-61
Mail: wille@kcw-online.de
Web: www.kcw-online.de