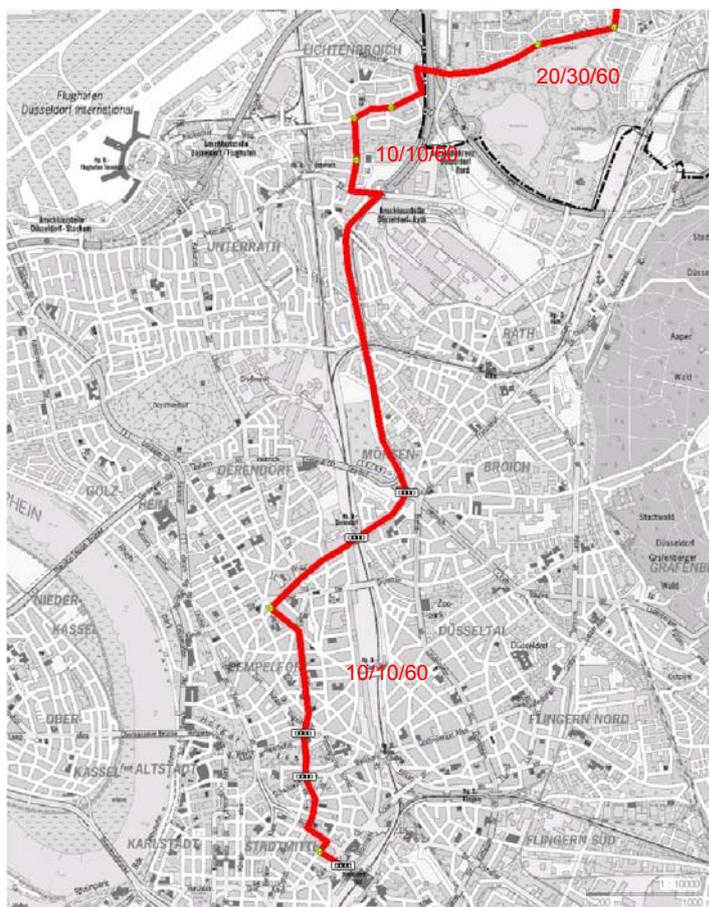


Neuordnung der Linien 752/754

Ziel: Behebung des Verbindungs- und Bedienungsfizits von Lichtenbroich zur Innenstadt



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

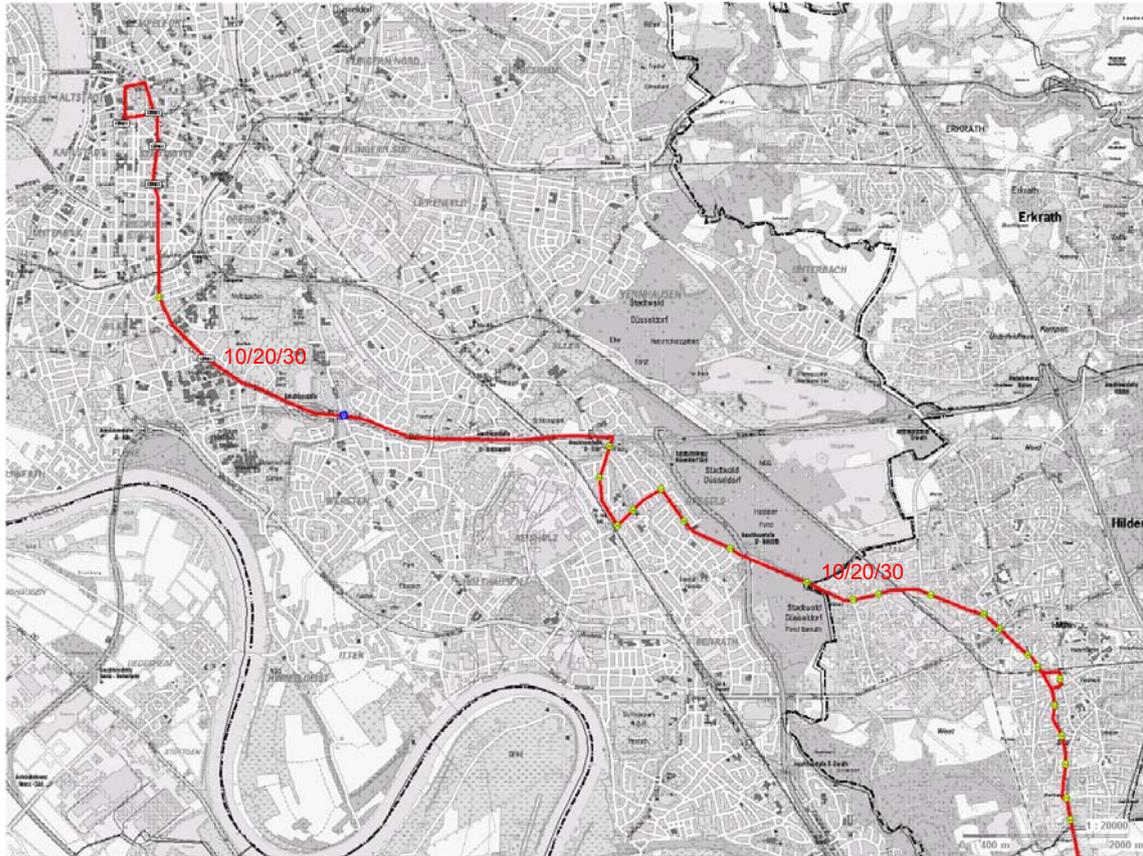
In der Verkehrsanalyse wurden Defizite der Verbindungs- und Bedienungsqualität von Lichtenbroich in die Innenstadt festgestellt. Für Lichtenbroich mit ca. 5.600 Einwohnern und teilweise hoher Einwohnerdichte werden mit dem derzeitigen Angebot in die Innenstadt die neu definierten Qualitätsstandards nicht eingehalten.

Im Rahmen der beabsichtigten Neuordnung dieser Linien durch die Stadt Ratingen bzw. des Kreises Mettmann wird sich die Stadt Düsseldorf mit dem Ziel eines verdichteten und regelmäßigen Fahrplantaktes mit einbringen.

Abb. 25: Neuordnung der Linien 752/754

Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes der Linie 785 in der HV

Ziel: Behebung des Bedienungsdefizits von Hassels Nord in die Innenstadt in der Hauptverkehrszeit



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

Der derzeitige 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit wird zwischen Hassels und der Stadtmitte zeitlich ausgedehnt. Die in Hassels endenden Fahrten werden ab der Haltestelle „Altenbrückstraße“ über die Straße „Am Schönenkamp“ zurück auf die A 46 geführt. Die Kordonzählung 2005 ergab, dass morgens zwischen 7.00 - 10.00 Uhr und nachmittags zwischen 16.00 - 20.00 Uhr eine Ausdehnung des Taktes notwendig ist, um das vorhandene Fahrgastpotential in angemessener Qualität zu befördern.

Verkehrsnachfragesteigerungen sind in den Bereichen Hassels und Wersten Nord festzustellen.

Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist der Neubau / Umbau von einer Haltestellenkante erforderlich.

Abb. 27: Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes der Linie 785 in der HVZ

5.4 Haltestellenausrüstung

Das Maßnahmenprogramm zur Haltestellenausrüstung sieht eine mehrstufige Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DyFa) vor. Die zweite von insgesamt drei Stufen befindet sich zurzeit in der Umsetzung, für die 3. Stufe wird der Bedarf aktualisiert und ein entsprechender Förderantrag vorbereitet.

An der Haltestelle Brehmplatz wurde versuchsweise ein dynamisches Fahrgastinformationssystem mit einem akustischen Ansagesystem für Blinde ausgerüstet. Die Anlagen, die derzeit beschafft werden, sind für eine eventuelle Umsetzung bereits vorgerüstet.

5.5 Fahrzeugausrüstung

Die Fahrzeuge der Busflotte der Rheinbahn erfüllen die fahrzeugseitigen Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit. Bei notwendig werdenden Ersatzbeschaffungen werden die in Kapitel 3.3.2 beschriebenen Ziele sowie die in Kapitel 3.4.2.1. formulierten Qualitätsanforderungen berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der notwendigen Erweiterung des Fahrzeugparks für die Wehrhahn-Linie wird der Schwerpunkt bei der Fahrzeugbeschaffung bei den Schienenfahrzeugen gesehen. Für die nächsten Jahre sind daher keine Neubeschaffungen von Bussen geplant.

Das Maßnahmenprogramm für die Fahrzeugflotte der Schienenfahrzeuge der Rheinbahn sieht ab Ende 2009/Anfang 2010 die Neubeschaffung von insgesamt weiteren 61 Niederflur-Stadtbahnwagen des Typs NF8U bis 2014 vor. Diese Fahrzeuge, die für den Einsatz auf der künftigen Wehrhahn-Linie vorgesehen sind, werden bis zur Aufnahme des Betriebes im Oberflächenverkehr eingesetzt und ersetzen sukzessive die alten gelben Straßenbahnen, so dass im Straßenbahnnetz bereits in 2013 nur noch Niederflurfahrzeuge im Einsatz sind.

Die alten Stadtbahnfahrzeuge des Typs GT8SU 40 sollen künftig durch neue B-Wagen ersetzt werden. Bis 2014 ist hierfür die Beschaffung von 40 neuen B-Wagen vorgesehen.

5.6 Konzeption eines Schnellbussystems zur Verbesserung des regionalen ÖPNV

Im Verkehrsentwicklungsplan mit Beschluss vom 09.11.2006 ist die „Schaffung eines Schnellbussystems in Bereichen ohne direkte Schienenverbindung nach Düsseldorf“ verankert. In nun vorliegenden Nahverkehrsplan wird die Aufgabe konkretisiert. Ergänzend zu den Linien des Schienenschnellverkehrs wird Düsseldorf mit der Region derzeit durch 4 Schnellbuslinien verknüpft.

Die Linien im einzelnen:

SB50 Jan-Wellem-Platz Uni-Kliniken - Haan

SB51 Flughafen - Niederkassel - Meerbusch, Buderich - Kaarst

SB55 Hbf - Derendorf - Ratingen, Lintorf -Ratingen, Breitscheid

SB85 Hbf - Handweiser - Neuss, Neusserfurth

Während an den Schnellverkehrsachsen die Modal-Split-Anteile der Düsseldorfer Ein- und Auspendler relativ hoch sind, hat die Verkehrsanalyse der Pendlerströme festgestellt, dass es in der Region Bereiche gibt, aus denen die Nutzung des Autos dominiert. Das vorliegende Schnellbuskonzept verbindet diese „Defizitgebiete“ mit der Düsseldorfer Innenstadt. Ziel des Schnellbuskonzeptes ist es, mehr Menschen zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen. Das Konzept sieht vor, dass innerhalb Düsseldorfs nur die wichtigen Ziele und Umsteigepunkte angefahren werden sollen. Eine Konkurrenz zu den bestehenden Linien innerhalb Düsseldorfs soll damit vermieden werden.

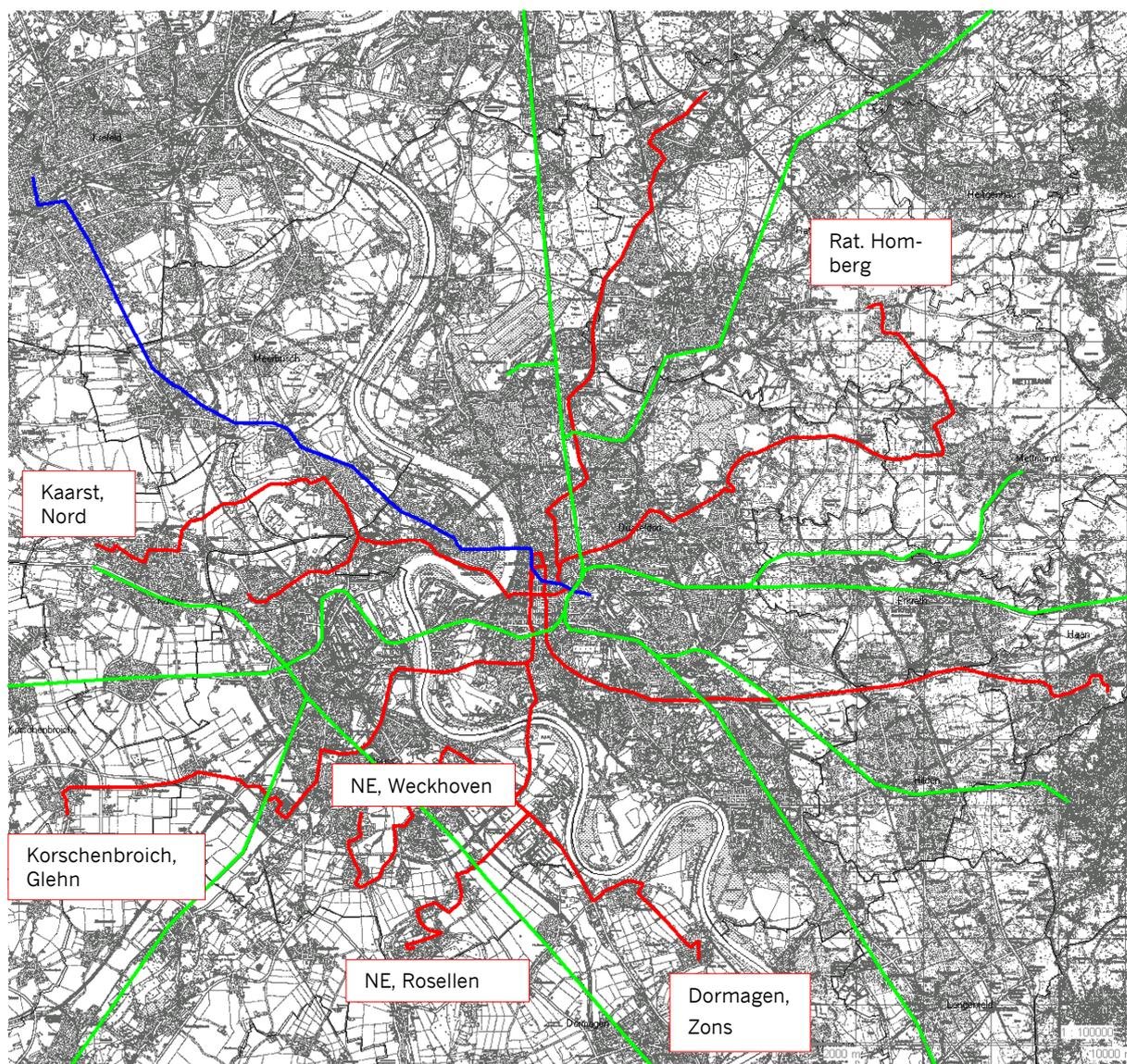


Abb. 33 Konzeption des Schnellbus-Systems

Das ergänzende Schnellbuskonzept beinhaltet folgende Linienplanungen (Abb.33):

SB59 Hbf - Grafenberg - Mettmann, Metzkausen - Ratingen, Homberg

SB84 Hbf - Meerbusch, Buderich, Kaarst, Nord

SB87 Heinrich-Heine-Allee - Bilk S - Neuss, Reuschenberg - Korschenbroich, Glehn

SB88a Heinrich-Heine-Allee - Bilk S - Neuss, Grimlinghausen - Neuss, Hoisten - Neuss, Weckhoven

SB88b Heinrich-Heine-Allee - Bilk S - Neuss, Rosellen

SB89 Heinrich-Heine-Allee - Bilk S - Dormagen, Stürzelberg - Dormagen, Feste Zons

Verkehrsmodellberechnungen ergeben, dass durch diese ergänzenden Schnellbuslinien ca. 2.000 Fahrgäste pro Werktag vom PKW auf den ÖPNV erlagert werden können. Zu diesen Fahrgästen kommen noch bestehende ÖPNV-Kunden hinzu, für die die neuen Schnellbusse Vorteile gegenüber dem heutigen Angebot bringen. Insgesamt werden künftige ca. 6.000 Fahrgäste im Querschnitt pro Werktag an der Stadtgrenze geschätzt. Als Takt wurde für die Berechnungen ein Fahrplan-Takt von 30 min in der Hauptverkehrszeit und 60 min in der Nebenverkehrszeit unterstellt. Die Berechnungsergebnisse ergeben, dass durch die neuen Schnellbuslinien das bestehende ÖPNV/SPNV - Angebot nicht geschwächt wird. Vielmehr ergeben sich Entspannungen in der teilweise überlasteten Hauptverkehrszeit.

Ein Verkehrsnachfragevergleich der geplanten Schnellbuslinien mit den heute schon bestehenden zeigt, dass die zu erwartenden Fahrgastzahlen der einzelnen Linien sich durchaus im Rahmen der Nachfrage auf bestehenden Linien und darüber bewegen (Abb. 34).

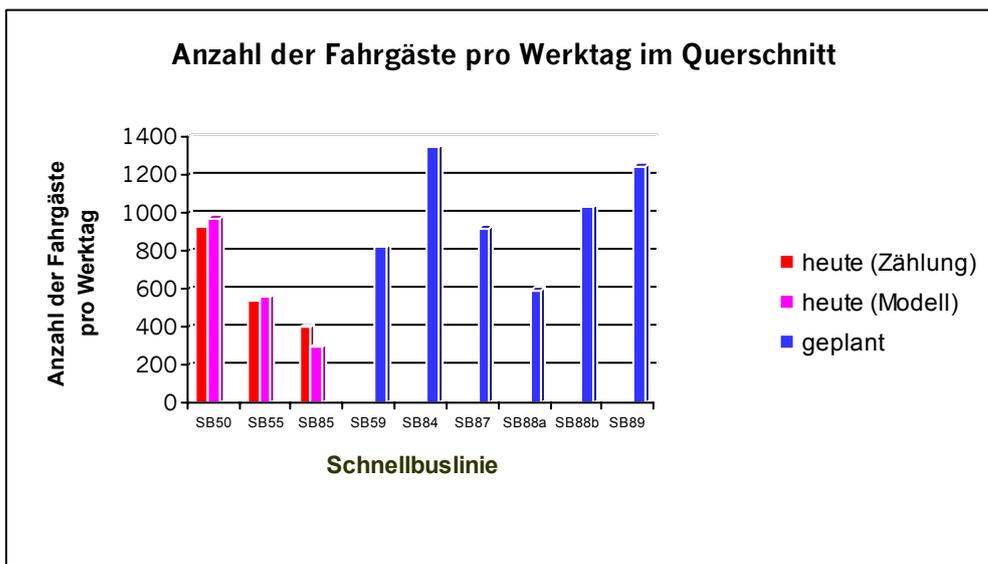


Abb. 34 Verkehrsnachfrage auf den Schnellbuslinien

Die Kosten und Ertragsabschätzung ergibt, dass zusätzlichen Einnahmen durch Neukunden in einer Größenordnung von ca. 0,8 Mio € pro Jahr zu erwarten sind. Der Betriebskostenaufwand beträgt überschläglich 2,7 Mio € pro Jahr.

Die Bewertung der neuen Schnellbuslinien ergibt, dass mit ca. 600.000 neuen Fahrgästen pro Jahr eine zusätzliche attraktive Verknüpfung mit der Region entsteht, durch die neben dem Imagenutzen im Bezug auf die Luftreinhaltung und Klimaschutz durch ein zusätzliches Alternativangebot zum PKW auch ein Nutzen durch die engere Bindung der Region an Düsseldorf entsteht.

Infrastrukturvorhaben 2008-2015

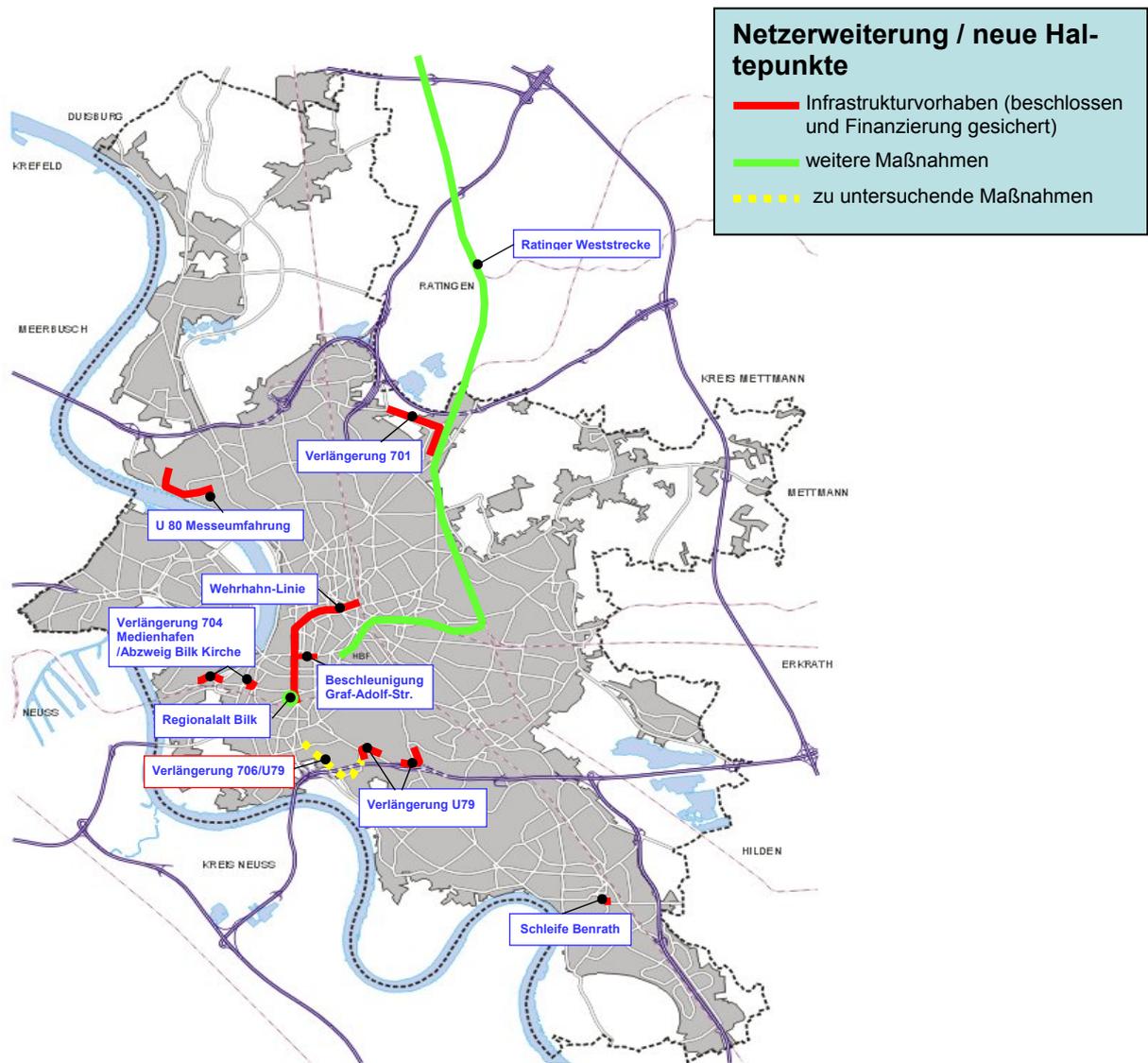


Abb. 35: Infrastrukturvorhaben bis 2015

6.2 Maßnahmen für die weitere Netzentwicklung nach 2015

Die Berechnungen im Rahmen des 2. NVP, der IGVP und des VEP haben zu teilweise unterschiedlichen Ergebnissen geführt. Insbesondere bei den Berechnungen im Rahmen der IGVP wurden grundsätzliche Defizite am zugrunde gelegten Mengengerüst erkennbar. Die vorliegenden Bewertungsergebnisse wurden daher einander gegenübergestellt und auf Plausibilität überprüft. Nachfolgend sind die zusammenfassenden Ergebnisse der Bewertung der Maßnahmen dargestellt.

Bilk S - Uni-Kliniken (WHL Tunnel-Südast)

Eine Verlängerung des Wehrhahn-Linien-Tunnels bis zur Uniklinik ist aus betrieblichen und städtebaulichen Gründen, insbesondere im Bereich Karolingerplatz / Brunnenstraße, sinnvoll und wird bei der Netzentwicklung weiterverfolgt.

Wehrhahn S - Schlüterstraße (WHL Tunnel-Ostast)

Die Verlängerung des Wehrhahn-Linien-Tunnels bis zur Schlüterstraße ist aus betrieblichen und städtebaulichen Gründen sinnvoll. Da eine Weiterführung der Wehrhahn-Linien-Tunnels bis zur Schlüterstraße nur mit sehr hohem Aufwand und Kosten verbunden wäre, wird eine Realisierung jedoch als eher unrealistisch eingeschätzt. Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans soll daher alternativ eine Oberflächenlösung untersucht werden, die sowohl den barrierefreien Haltestellenausbau als auch eine Beseitigung der Behinderungen im Verkehrsablauf berücksichtigt.

Zulaufstrecken Wehrhahnlinie

Der Förderantrag zur Wehrhahnlinie beinhaltet lediglich die notwendigen Anpassungen für den Betrieb mit den neuen Stadtbahn-Niederflurfahrzeugen. Für einen optimierten Betriebsablauf im Zulauf auf den Wehrhahn-Linien-Tunnel sind weitere ergänzende Maßnahmen auf den Oberflächenstrecken notwendig. Die Planung hierfür soll während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes vorbereitet werden.

Handweiser - Messe - Flughafenterminal - Flughafen Bahnhof

Für die Rheinquerung zwischen Lörick und Messe zur Anbindung des linksrheinischen Raumes an die nördlichen Düsseldorfer Stadtteile sind unter verkehrlichen Gesichtspunkten positive Wirkungen sowohl für den Messe als auch Alltagsverkehr zu erwarten. Die Reisezeit zur Messe würde sich im Gesamtnetz um 6,4 Minuten verkürzen und die Umsteigehäufigkeit um 23 % sinken. Hierdurch würde sich für rund 13.000 Fahrgäste eine Verbesserung ergeben.

Da die Gesamtmaßnahme auch für die Standortentwicklung von Messe und Flughafen von großer Bedeutung ist, wird diese Vorhabenplanung auch als strategisches Projekt für die weitere Netzwicklung aufgenommen.

Kennedydamm - Reeser Platz

Eine Tunnelverlängerung der Nordstrecke bis zum Reeser Platz ist sowohl unter verkehrlichen als auch betrieblichen Gesichtspunkten sinnvoll. Das Vorhaben wird für die weitere Netzentwicklung aufgenommen, wobei alternative Konzepte zu prüfen sind.

Verlängerung Linie 701 nach Ratingen-West

Die im Verkehrsentwicklungsplan beschriebene Verlängerung der Linie 701 von Am Hülserhof nach Ratingen-West zur Erschließung weiterer Wohngebiete lässt positive verkehrliche Wirkungen erwarten und ist einer weiter vertiefenden Untersuchung zu unterziehen. Diese Vorhabenplanung wird daher für die weitere Netzentwicklung nach 2015 aufgenommen.

Verlängerung der Stadtbahn in den Reisholzer Hafen

Mit der im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen Maßnahme der Stadtbahnverlängerung in den Reisholzer Hafen wird die ÖPNV-Erreichbarkeit des Reisholzer Hafens deutlich verbessert. Diese Maßnahme setzt allerdings eine entsprechende städtebauliche Entwicklung voraus. In Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung wird dieses Vorhaben für die weitere Netzentwicklung als Option aufgenommen.

S-Bahnhof Medienhafen

Die Berechnungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes bestätigen die Einrichtung des S-Bahn-Haltespunktes Medienhafen als verkehrlich sinnvolle Maßnahme. Es werden rund 4.500 Ein- und Aussteiger für diesen Haltepunkt prognostiziert.

Flughafen Bahnhof - Ratingen

Die Verlängerung der Stadtbahnverbindung vom Flughafen Bahnhof nach Ratingen-West lässt nur geringe Fahrgastzahlen erwarten. Auch dürfte der Wohnstandort Ratingen-West eher auf die Innenstadt von Düsseldorf ausgerichtet sein. Diese bezogen auf Düsseldorf tangentielle Verbindung wird daher nicht weiterverfolgt.

Verlängerung Linie 701 Am Hülserhof - Flughafen Bahnhof

Verlängerung Linie 701 Am Hülserhof zum Flughafen Bahnhof lässt ähnlich geringe Fahrgastzahlen erwarten wie die Verlängerung der Stadtbahnverbindung vom Flughafen Bahnhof nach Ratingen West und wird aufgrund einer unzureichenden Nachfrage ebenfalls nicht mehr weiter verfolgt.

Verlängerung der Linie 707 bis Am Hülserhof

Aufgrund der getroffenen Entscheidung, die Linie 701 zur Anbindung des Gewerbegebietes Theodorstraße und des ISS DOME von Rath S bis Am Hülserhof zu verlängern, wird die Verlängerung der Linie über Unterrath S bis Am Hülserhof nicht mehr weitergefolgt.

In der Abbildung 36 sind die für die weitere Netzentwicklung nach 2015 weiter zu verfolgenden Infrastrukturplanungen dargestellt:

- Bilk S - Uni Kliniken (Wehrhahn-Linien-Tunnel Südast)
- Wehrhahn S - Schlüterstraße (Wehrhahn-Linien-Tunnel Ostast)
- Zulaufstrecken Wehrhahnlinie
- Handweiser - Messe - Flughafenterminal - Flughafen Bahnhof
- Kennedydamm - Reeser Platz
- Verlängerung Linie 701 nach Ratingen
- Stadtbahnverlängerung in Reisholzer Hafen
- S-Bahnhof Medienhafen.

Infrastrukturvorhaben nach 2015

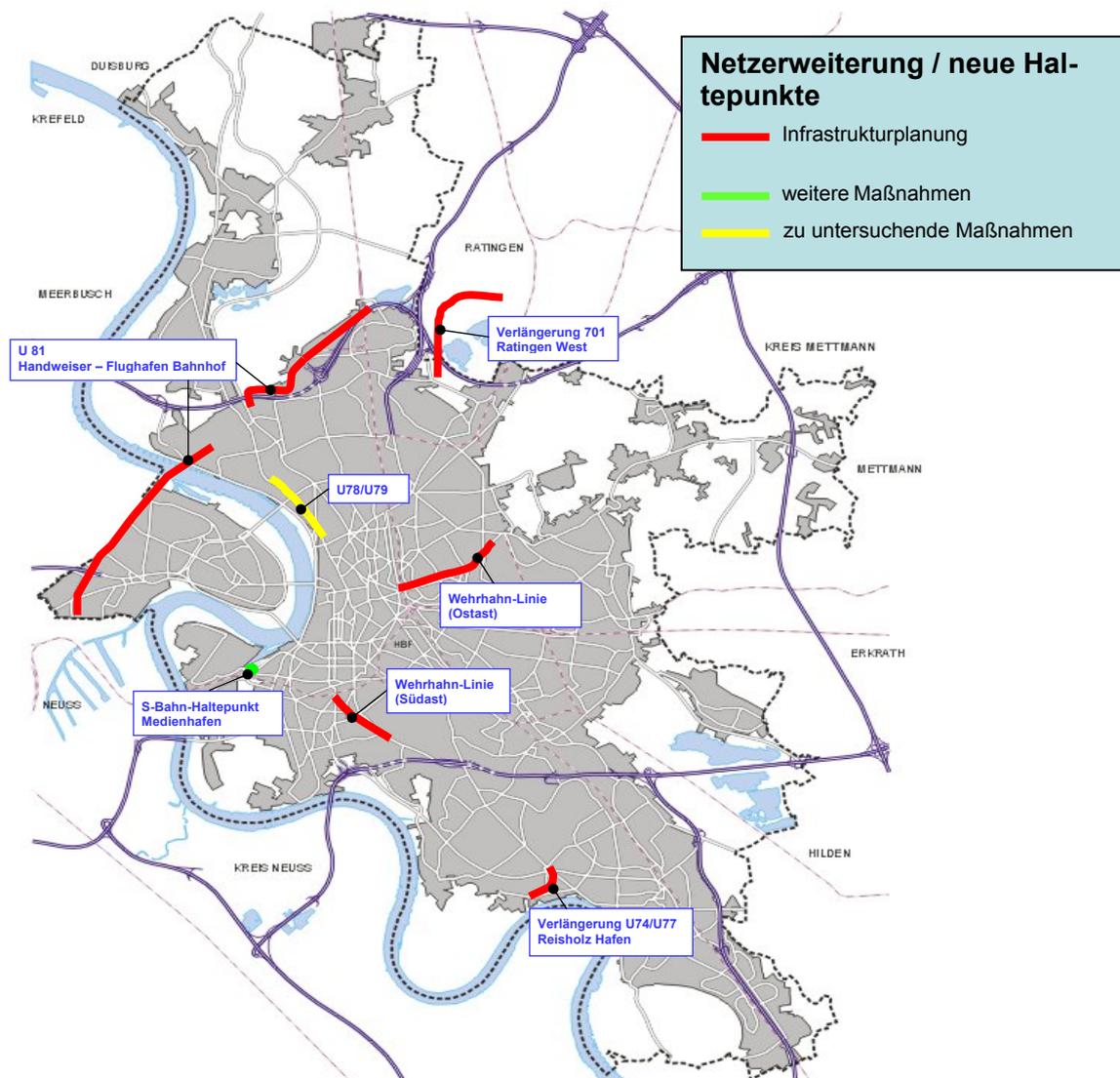


Abb. 36: Infrastrukturvorhaben nach 2015