

Stadt Solingen

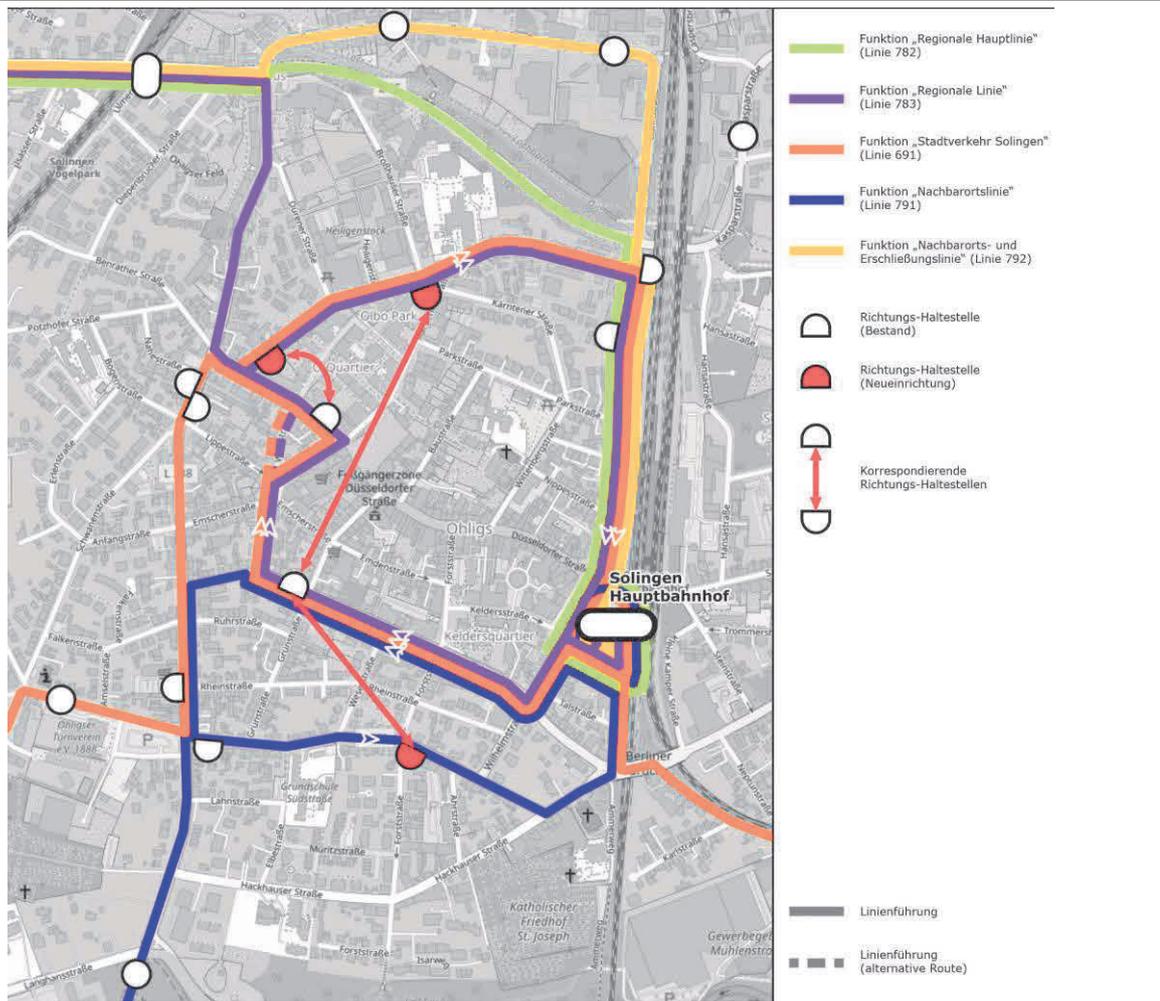
**Nahverkehrsplan
Fortschreibung 2022/ 2023
Entwicklungskonzept
(Umsetzungsszenarien und
Handlungsfelder)**

Entwurf

18. November 2022

I-1.4a: Neustrukturierung der Erschließung im Stadtzentrum Ohligs („Ohligser Cityring“)

Zielerfüllungs-Kategorie	★★★
Besonderer Status im Gesamtkonzept	Schlüsselmaßnahme
Umsetzungsszenario A	kurzfristige Maßnahme
Umsetzungsszenario B	kurzfristige Maßnahme



Beschreibung

- Einrichtung „Ohligser Cityring“ für Linien 691 und 783
 - stadtauswärts über Talstraße und Lennestraße zur Düsseldorfer Straße (alternative Route über Talstraße und Weststraße zur Düsseldorfer Straße, dann Drehen der Einbahnstraße Weststraße erforderlich)
 - stadteinwärts über Heiligenstock und Rennpatt zum Hbf.
- Führung Linie 782 über Bahnstraße – Obere Hildener Straße (Hintergrund: Gelenkbuseinsatz)
- Führung Linie 791 unverändert (Talstraße bzw. Südstraße)
- Einrichtung zusätzlicher Richtungs Haltestellen zur Schaffung korrespondierender Haltestellen (für Aussteigen beim Hinweg und zum Einsteigen beim Rückweg)
- Hinweis: im „Ohligser Cityring“ Einsatz von Standardlinienbussen

Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung		
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer transparenten Struktur zur Erschließung des Stadtzentrums • wirksame Verbesserung der Anbindung in stadteinwärtiger Richtung/ Richtung Hauptbahnhof (heute längere Fußwege von/ zur Haltestelle „Schützenplatz“) 		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Rheinbahn, Bahnen der Stadt Monheim und SWS	Infrastrukturkosten für Einrichtung neuer Haltestellen	Maßnahme I-2.4 (Führung Linie 792 über Kottendorfer Straße) Maßnahme I-1.4b
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • wirksame Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums Ohligs (in möglichst <u>gleichwertiger</u> Qualität wie in Solingen-Mitte) 	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. fehlende Akzeptanz bzgl. Busführung in heute nicht frequentierten Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer bis hoher Prozessaufwand • ggf. Umsetzungswiderstände zur veränderten Führung der Buslinien
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Früheste Umsetzung des Gesamtkonzeptes
sehr hoch (da in 2022 Busanbindung merklich verschlechtert wurde, ist Gegensteuern zur Vermeidung einer nachhaltigen Negativentwicklung erforderlich)	kurz	kurzfristig
Ausbauschritte		
Umsetzungsszenario A		
kurzfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> • siehe oben (Rubrik „Beschreibung“) 		
Umsetzungsszenario B		
kurzfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> • siehe oben (Rubrik „Beschreibung“) 		

I-1.6: Verlängerung Linie 692 von Haan nach Gräfrath	
Zielerfüllungs-Kategorie	★ ★ ★
Besonderer Status im Gesamtkonzept	
Umsetzungsszenario A	mittelfristige Maßnahme
Umsetzungsszenario B	langfristige Maßnahme
Beschreibung	
<ul style="list-style-type: none"> • Linie 692 im 20-Minuten-Takt • Verlängerung der heute in Haan endenden Linie 692 über Landstraße und Roggenkamp nach Gräfrath, Führung bis Lindgesfeld Nord • Lindgesfeld: Fahrzeugübergang auf Linie 693B (Schaffung umsteigfreier Fahrtbeziehung Gräfrath – Wald) • Einrichtung einer Haltestelle im Roggenkamp in Höhe Eipaßstraße zur Anbindung Fürkelrath • Hinweis: Linie 692 wäre nicht mit BOB fahrbar (Linienabschnitte unter Fahrdrabt zu kurz), Betrieb müsste vorübergehend (bis 2030) mit Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben erfolgen; Ausstattung mit ausreichend langen Oberleitungsstrecken erforderlich 	
Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung	
<p>Schaffung einer direkten Verbindung Gräfrath – Haan (insbesondere in das Industriegebiet Haan), Linie 692 auch für Fahrgäste aus Wald-West nach Gräfrath nutzbar (aber umwegig)</p>	

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
SWS	konkrete Mehrkosten in der gesamtbetrieblichen Umlaufplanung werden von SWS für die finale Beschlussvorlage ermittelt zzgl. Infrastrukturkosten ⁵⁵	Maßnahme I-1.5 (neue Linie 693B)
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung von direkten Verbindungen Gräfrath – Haan und Wald – Haan (im Ringverkehr Wald – Haan – Gräfrath – Wald) Generierung von wesentlichen Nachfragezuwächsen 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand (einvernehmliche Abstimmung mit Kreis Mettmann und Stadt Haan erforderlich)
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Früheste Umsetzung des Gesamtkonzeptes
mittel	mittel (Abstimmungsprozesse; ggf. Fahrzeugbeschaffung erforderlich)	mittelfristig
Ausbauschritte		
Umsetzungsszenario A		
kurzfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahme 		
mittelfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> siehe oben (Rubrik „Beschreibung“) 		
Umsetzungsszenario B		
kurzfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahmen 		

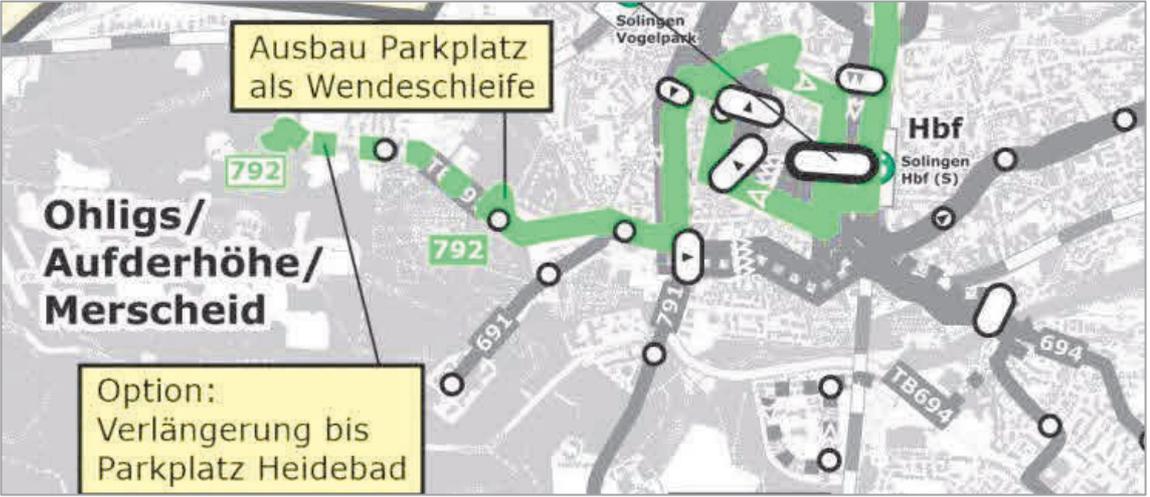
⁵⁵ Die abzuschätzenden Infrastrukturkosten werden in der finalen Beschlussvorlage nach dem Anhörungsverfahren benannt.

mittelfristige Maßnahmen

- Verlängerung der heute in Haan endenden Linie 692 über Landstraße und Roggenkamp nach Gräfrath, Führung bis Lindgesfeld Nord
- ab Lindgesfeld Fahrzeugübergang (Umlaufverknüpfung) mit neuer Linien 693B (siehe Maßnahme I-1.5; Umsetzungsszenario B, mittelfristige Maßnahmen)
- konkrete Mehrkosten in der gesamtbetrieblichen Umlaufplanung werden von SWS für die finale Beschlussvorlage ermittelt

langfristige Maßnahmen

- siehe oben (Rubrik „Beschreibung“)

I-1.10: Verlängerung Linie 792 (nördliche Anbindung der Ohligser Heide)		
Zielerfüllungs-Kategorie	★	
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Umsetzungsszenario A	langfristige Maßnahme	
Umsetzungsszenario B	langfristige Maßnahme	
		
Beschreibung		
<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung Linie 792, ggf. bis Vogel- und Tierpark (Ausbau einer Wendemöglichkeit erforderlich, ggf. vorhandener Parkplatz) • Option: Verlängerung bis Heidebad 		
Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung		
direkte Anbindung Freizeitareal; Erschließung des neuen Wohngebietes „Am alten Stadion“		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Rheinbahn	konkrete Mehrkosten in der gesamtbetrieblichen Umlaufplanung werden von SWS für die finale Beschlussvorlage ermittelt zzgl. Infrastrukturkosten ⁵⁸	Maßnahme I-1.4a

⁵⁸ Die abzuschätzenden Infrastrukturkosten werden in der finalen Beschlussvorlage nach dem Anhörungsverfahren benannt.

Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Anbindung von bisher nicht ÖPNV-erschlossenen Gebieten, insbesondere Freizeiteinrichtungen 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand (Schaffung einer Wendestelle)
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Früheste Umsetzung des Gesamtkonzeptes
gering	mittel (Abstimmungsprozesse)	langfristig
Ausbauschritte		
Umsetzungsszenario A		
kurzfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahmen 		
mittelfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahmen 		
langfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> siehe oben (Rubrik „Beschreibung“); Maßnahme erfordert Schaffung einer Endstelle im Bereich Vogelpark 		
Umsetzungsszenario B		
kurzfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahmen 		
mittelfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahmen 		
langfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> siehe oben (Rubrik „Beschreibung“); Maßnahme erfordert Schaffung einer Wendestelle im Bereich Vogelpark 		

I-2.3: Führung Linie 792 über Kottendorfer Straße		
Zielerfüllungs-Kategorie	★	
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Umsetzungsszenario A	kurzfristige Maßnahme	
Umsetzungsszenario B	kurzfristige Maßnahme	
Beschreibung		
<ul style="list-style-type: none"> • Führung der Linie über Kottendorfer Straße inkl. Einrichtung von Haltestellen in Höhe Keusenhof und in Höhe Gewerbebetriebe 		
Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung		
Verbesserung der Erschließungswirkung		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Rheinbahn	vsl. keine zusätzlichen Betriebskosten zzgl. Infrastrukturkosten ⁵⁹	Maßnahme I-1.4a

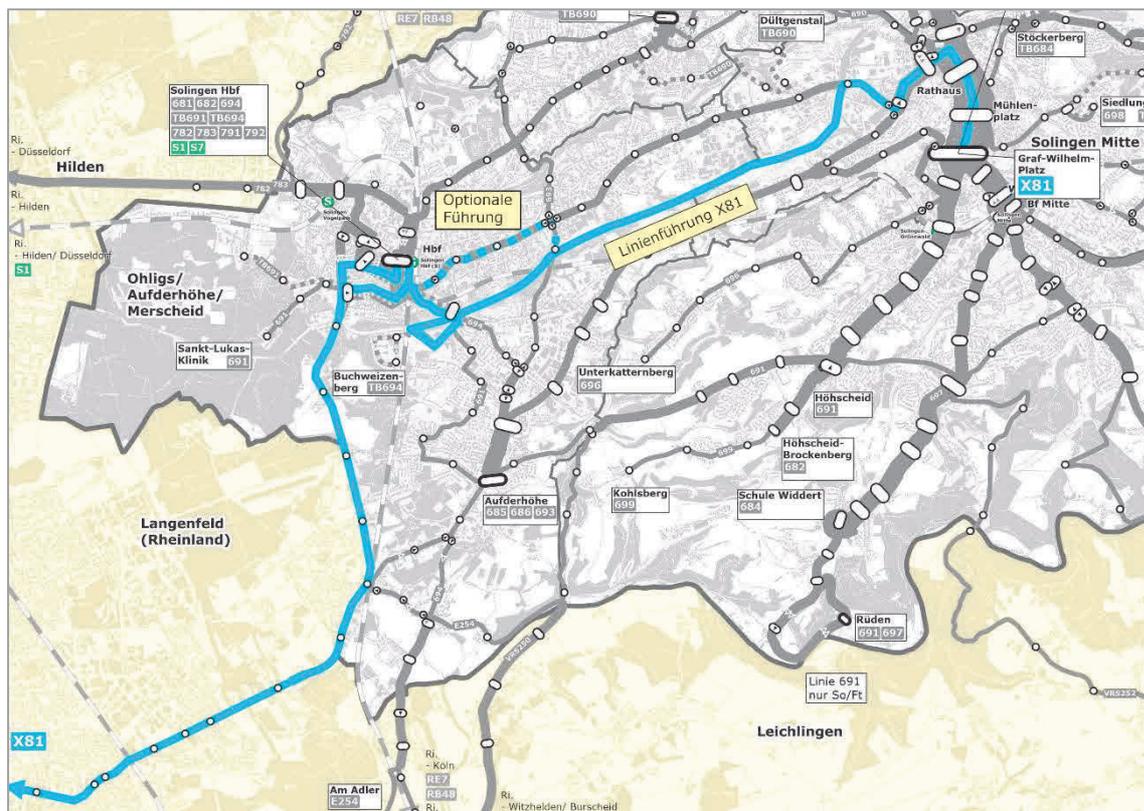
⁵⁹ Die abzuschätzenden Infrastrukturkosten werden in der finalen Beschlussvorlage nach dem Anhörungsverfahren benannt.

Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> zusätzliche Erschließung (aber absehbar geringe Wirkung) 	<ul style="list-style-type: none"> nachlassende Fahrgastakzeptanz der Durchfahrer, wenn Haltestelle nicht regelmäßig genutzt wird 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Früheste Umsetzung des Gesamtkonzeptes
sehr gering	kurz	kurzfristig
Umsetzungsszenario A		
kurzfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> siehe oben (Rubrik „Beschreibung“) 		
Umsetzungsszenario B		
kurzfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> siehe oben (Rubrik „Beschreibung“) 		

4.2.4 Maßnahmenfeld 4: Maßnahmen im Stadt-Umland-Verkehr

I-4.1: Einrichtung Schnellbus-Linie X81 Solingen - Langenfeld - Monheim

Zielerfüllungs-Kategorie	Maßnahme im regionalen Kontext
Besonderer Status im Gesamtkonzept	
Umsetzungsszenario A	mittelfristige Maßnahme
Umsetzungsszenario B	langfristige Maßnahme

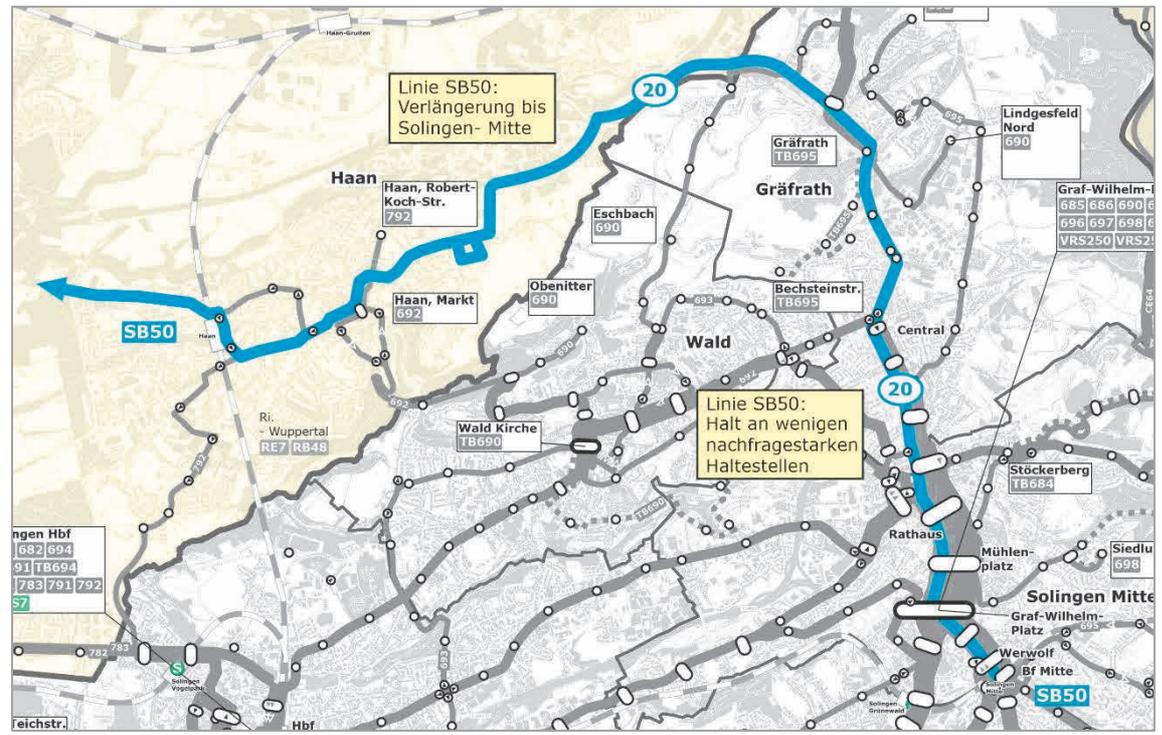


Beschreibung		
<ul style="list-style-type: none"> • neue Schnellbuslinie von Solingen-Mitte über Langenfeld nach Monheim • anstelle der bisher im VRR-Gutachten vorgesehene Führung soll Führung über Ohligs erfolgen 		
Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung		
Schaffung schneller, SPNV-unabhängiger Verbindungen von Solingen in Richtung Monheim (insbesondere dortige Arbeitsplatzschwerpunkte)		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
VRR	noch nicht ermittelt, da Abstimmung mit mehreren Partnern erforderlich ist	keine

Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Generierung von Nachfragezuwächsen 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand (umfassende Abstimmung mit mehreren Aufgabenträgern und der Stadt Langenfeld erforderlich)
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Früheste Umsetzung des Gesamtkonzeptes
hoch	mittel	mittelfristig (ggf. kurzfristig, da Abstimmung mit Beteiligten bereits weit gediehen ist)
Ausbauschritte		
Umsetzungsszenario A		
kurzfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahmen ggf. auch kurzfristige Umsetzung, abhängig vom weiteren Planungs- und Abstimmungsverfahren; siehe oben (Rubrik „Beschreibung“) 		
mittelfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> siehe oben (Rubrik „Beschreibung“) 		
Umsetzungsszenario B		
kurzfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahmen 		
mittelfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahmen 		
langfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> siehe oben (Rubrik „Beschreibung“) 		

I-4.2: Verlängerung SB50 Haan – Solingen-Mitte

Zielerfüllungs-Kategorie	Maßnahme im regionalen Kontext
Besonderer Status im Gesamtkonzept	
Umsetzungsszenario A	mittelfristige Maßnahme
Umsetzungsszenario B	langfristige Maßnahme



Beschreibung

- Verlängerung der Schnellbuslinie von Haan nach Solingen-Mitte
- Maßnahme Ö_27 im Integrierten Regionalen Mobilitätskonzept Rhein-Wupper (IRM)
- Status im IRM: Idee
- Klärungsbedarf: Wenden und ggf. Standzeitenabwicklung im Bereich „Solingen-Mitte“

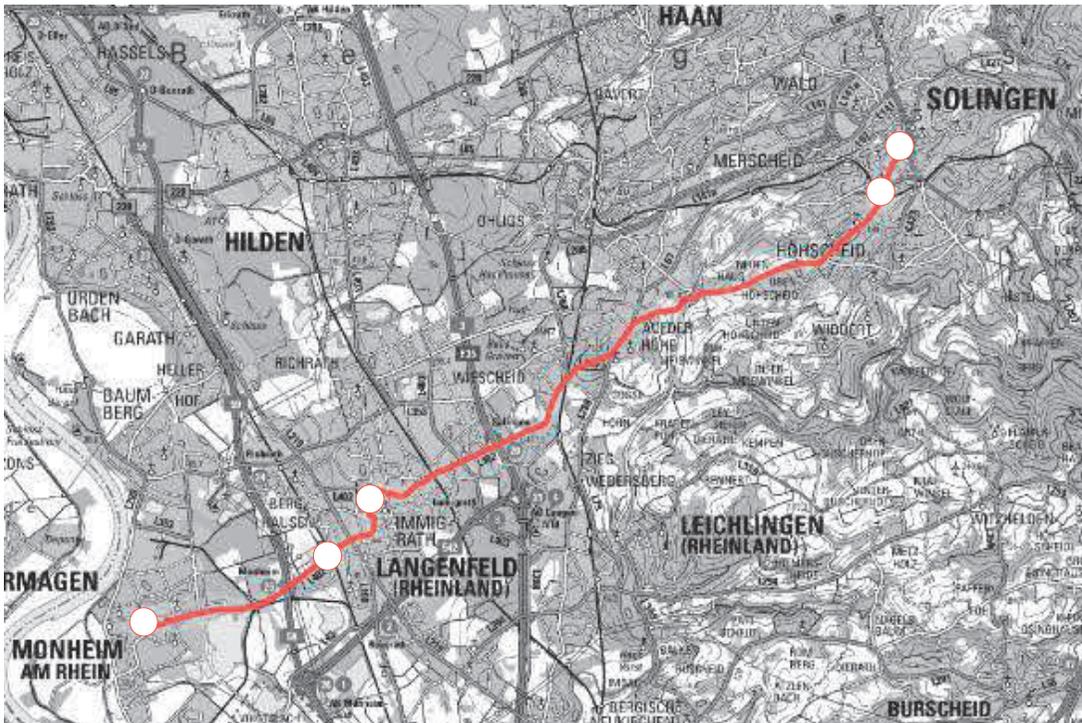
Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung

Schaffung einer zusätzlichen SB-Verbindung von Solingen-Mitte und Gräfrath in Richtung Düsseldorf

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Rheinbahn	noch nicht ermittelt, da Abstimmung mit mehreren Partnern erforderlich ist	keine
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Generierung von Nachfragezuwächsen 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand (umfassende Abstimmung mit mehreren Aufgabenträgern und der Stadt)

		Haan erforderlich)
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Früheste Umsetzung des Gesamtkonzeptes
hoch	mittel	mittelfristig
Ausbauschritte		
Umsetzungsszenario A		
kurzfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahmen 		
mittelfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> siehe oben (Rubrik „Beschreibung“) 		
Umsetzungsszenario B		
kurzfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahmen 		
mittelfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahmen 		
langfristige Maßnahmen		
<ul style="list-style-type: none"> siehe oben (Rubrik „Beschreibung“) 		

Steckbrief Linie 081: Solingen – Langenfeld – Monheim



Linie 081: Solingen – Langenfeld – Monheim

- Linientyp 1: 30-Minuten-Takt
- Linienlänge: 17,8 km
- Berechnete Fahrzeit: 36 Minuten
- Durchschnittsgeschwindigkeit: 30 km/h
- Haltepolitik: Hält überall

Funktion der Linie

- Querverbindung zwischen SPNV-Linien
- Neue Direktverbindung zwischen den Städten

Linienkonzeption

- Anschlüsse an SPNV in Solingen und Langenfeld