

Anlage: Fahrplanoptimierungen der WSW in Wülfrath

Linie 601 **Wülfrath – Wülfrath-Aprath (S) – Wieden Schleife (– Elberfeld – Wuppertal Hbf)**

- Durch Verschiebung der Fahrplanlage montags - freitags Verbesserung der Anschlussbeziehungen in Wülfrath Aprath (S) von/zur S9 (von/nach Essen) – auch in den späten Abendstunden nach 22 Uhr beim 60´-Takt der S9.
- Kostensenkung durch neue, auf das Unterrichtsende des Gymnasiums Wülfrath abgestimmte Fahrplanlage: Der bislang zum Schulende eingesetzte Einsatzwagen (E-Wagen) nach Wuppertal wird entbehrlich. Die Schüler werden jedoch nach wie vor nach Schulschluss vom Gymnasium abgeholt.
- Reduzierung einzelner Fahrten in den Tagesrandlagen an Wochenenden aufgrund anhaltend schwacher Fahrgastnachfrage (< 3 Fahrgäste).

Linie 641 **Wülfrath – Düssel – Wieden Schleife (– Vohwinkel – Haan-Gruiten)**

- Schaffung eines durchgehenden 30´-Taktes montags bis freitags zwischen Wülfrath Stadtmitte und Vohwinkel Schwebbahn, Samstagvormittags durchgehender 30´-Takt zwischen Wülfrath Düssel und Wieden Schleife.
- Anpassung des 30´-Takt-Angebotes an Samstagen zur verbesserten Berücksichtigung des Einkaufsverkehrs.
- Kostensenkung durch Entfall des vor zwei Jahren an drei Wochentagen um 12:46 Uhr ab Wülfrath Stadtmitte in Richtung Wieden Schleife eingesetzten E-Wagens zum Hauptunterrichtsende der Realschule Wülfrath; Abwicklung des Schülerverkehrs über das neue Regelangebot.
- Entfall einzelner Fahrten in den Tagesrandlagen aufgrund anhaltend schwacher bzw. fehlender Fahrgastnachfrage (< 3 Fahrgäste).

Linie SB69 **Wülfrath – Bergische Diakonie Aprath – Elberfeld – Wuppertal Hbf**

Die aktuell im 60´-Takt verkehrende Linie weist nach wie vor eine nicht zufriedenstellende Zuverlässigkeit auf, die durch eine umlaufbedingte Fahrzeugkopplung mit dem SB67 aus Bochum entsteht.

- Deutliche und dauerhafte Erhöhung der Zuverlässigkeit des SB69 durch Trennung beider Linien in zwei eigenständige Umläufe. Den gesamten Betrieb des SB69 mit Fahrzeugen, Personal und Verkehrsüberwachung übernimmt WSW mobil.
- Verschiebung der Fahrplanlage an Wochenenden/Feiertagen zur Verbesserung der Anschlüsse von/zum SPNV in Wuppertal Hbf. (RE4, RE7, S8) sowie in Wülfrath Stadtmitte von/zu den Buslinien 641 – Düssel; 746 – Mettmann/ Velbert und 747 – Velbert.
- Verbesserung des Fahrplanangebotes zugunsten Wülfrather Bürger bzw. bestehender Kundengruppen (Berufstätige, Schüler- und Ausbildungsverkehr, Einkaufsverkehr), Berücksichtigung der Unterrichts-, Dienst- und Therapiezeiten der Bergischen Diakonie Aprath:
 - Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt montags – freitags um 07:32 Uhr ab Wülfrath Stadtmitte in Richtung Wuppertal Hbf.
 - Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt an Samstagen um 20:11 Uhr ab Wuppertal Hbf. Richtung Wülfrath Stadtmitte (letzte Fahrt heute um 19:27 Uhr)

Tabelle: Übersicht Planfeststellungsabschnitte RRX

PFB	PFA	Lage [von Bahn-km bis Bahn-km]		DB- Strecke	Gebiets- körper- schaft	Geplante Maßnahmen
1	1.0	0,000	5,400	2650	Stadt Köln	Keine geplanten Maßnahmen
	1.1	5,400	9,720	2650	Stadt Köln	Anpassung Gleisabstand "S-Bahn" auf 4,0 m zur Aufnahme des Güterverkehrs
	1.2	9,720	17,100	2650	Stadt Leverkusen	Neubau Viertes Gleis von Leverkusen Bayerwerk bis Leverkusen-Küppersteg
	1.3	17,100	24,050	2650	Stadt Langenfeld	Neubau Viertes Gleis von Leverkusen-Rheindorf bis Langenfeld
2	2.0	24,050	35,000	2650	Stadt Düsseldorf	Höhenfreie Ausfädelung RRX, 6-gleisig bis Düsseldorf-Oberbilk (Neubau 5. und 6. Gleis)
	2.1	35,000	40,600	2650	Stadt Düsseldorf	Eigenständige RRX-Trasse mit Umbau Düsseldorf Hbf Nord- und Südkopf
3	3.0	40,600	46,400	2650	Stadt Düsseldorf	Umbau Düsseldorf-Derendorf
	3.1	46,400	53,390	2650	Stadt Düsseldorf	Neubau RRX-Trasse, Kreuzungsbauwerk D-Kalkum
	3.2	53,390	53,100	2650	Stadt Duisburg	Neubau RRX-Trasse, Kreuzungsbauwerke Wedauer Str und Strecke DU-Hochfeld
	3.3	53,100	63,100	2650	Stadt Duisburg	Neubau Gleisverbindungen
4	4.0	116,400	124,200	2300	Stadt Mülheim	Abzweigverbindung Mülheim-Heißen
5	5.0	124,200	129,300	2300	Stadt Essen	Blockverdichtung der S-Bahn zur Aufnahme der RE 2
	5.1	0,200	7,860	2160	Stadt Essen	Blockverdichtung F-Bahn Auflassung Essen-Kray Süd
	5.2	7,860	16,000	2160	Stadt Bochum / Stadt Dortmund	Blockverdichtung F-Bahn, Bochum Hbf: schnellere Ein- und Ausfahrten
	5.3	129,300	138,400	2291	Stadt Essen	Neubau Verbindungskurve (RE 16/RB 40) zur S-Bahn, Höhenfreie Einfädelung S 3 von Hattingen nach Essen
	5.4	138,400	146,000	2291	Stadt Bochum / Stadt Dortmund	Neubau Verbindungskurve (RE 16/RB 40) Richtung Witten/Hagen
6	6.0	157,500	164,400	2158	Stadt Dortmund	Um- und Ausbau Knoten Dortmund Hbf
		119,500	126,600	2650	Stadt Dortmund	Dortmund Hbf
	6.1				Stadt Kamen	Barrierefreier Umbau Hp Kamen und Bahnsteiganpassungen
	6.2				Stadt Dortmund	Abstellgleise für den RRX in Dortmund-Eving

Stand: 31.01.2012

Quelle: DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich West

Fortschreibung des 2. Nahverkehrsplans für den Kreis Mettmann



ÖPNV-Ausschuss
26.11.2011

Inhalt

1. Mobilität im Kreis Mettmann
2. Prognose der Verkehrsentwicklung
3. Ableitung und Entwicklung der Planungsmaßnahmen
4. Weiteres Vorgehen

Inhalt

1. **Mobilität im Kreis Mettmann**
2. Prognose der Verkehrsentwicklung
3. Ableitung und Entwicklung der Planungsmaßnahmen
4. Weiteres Vorgehen

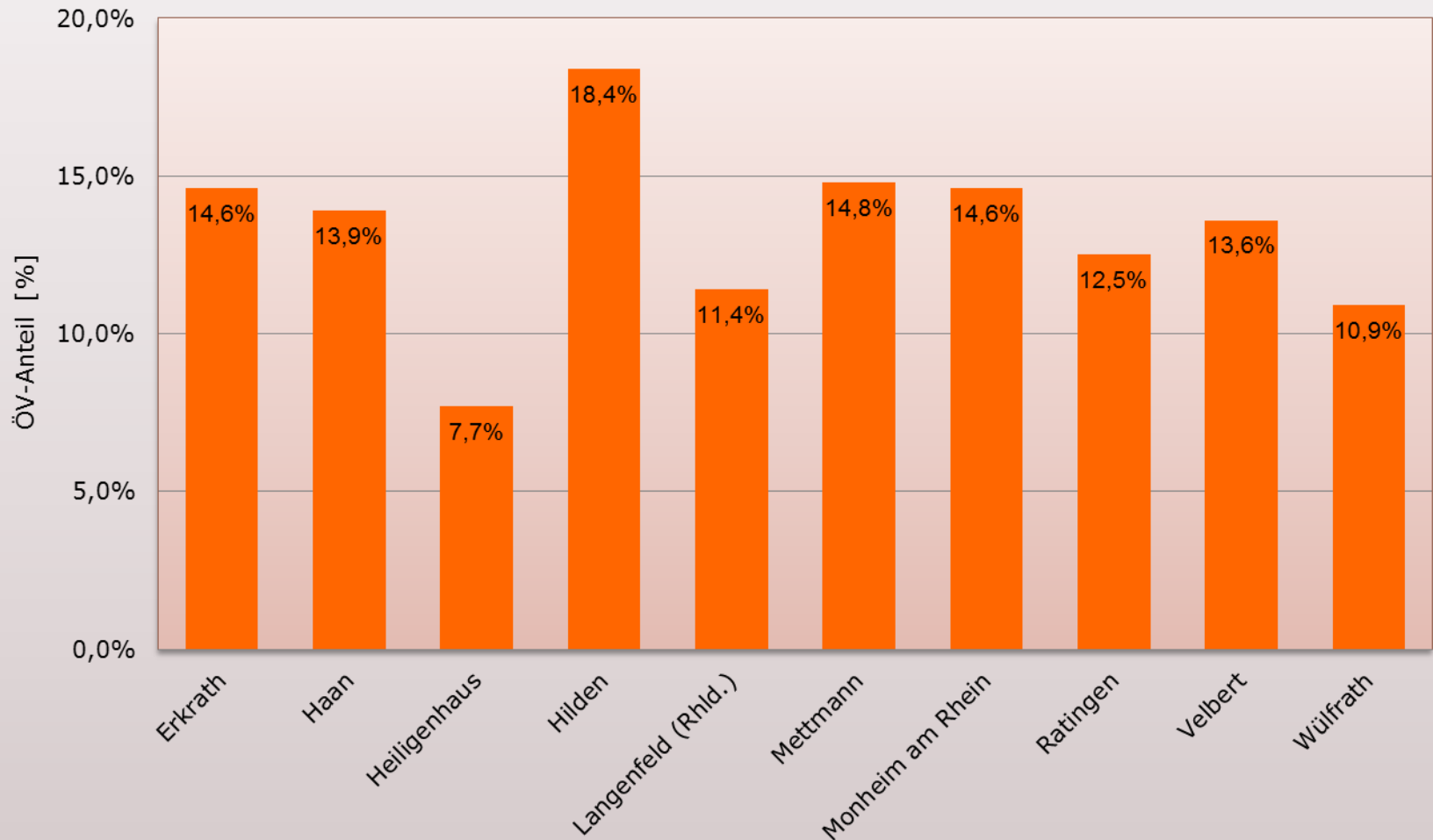
Mobilität

Mobilität im Kreis Mettmann

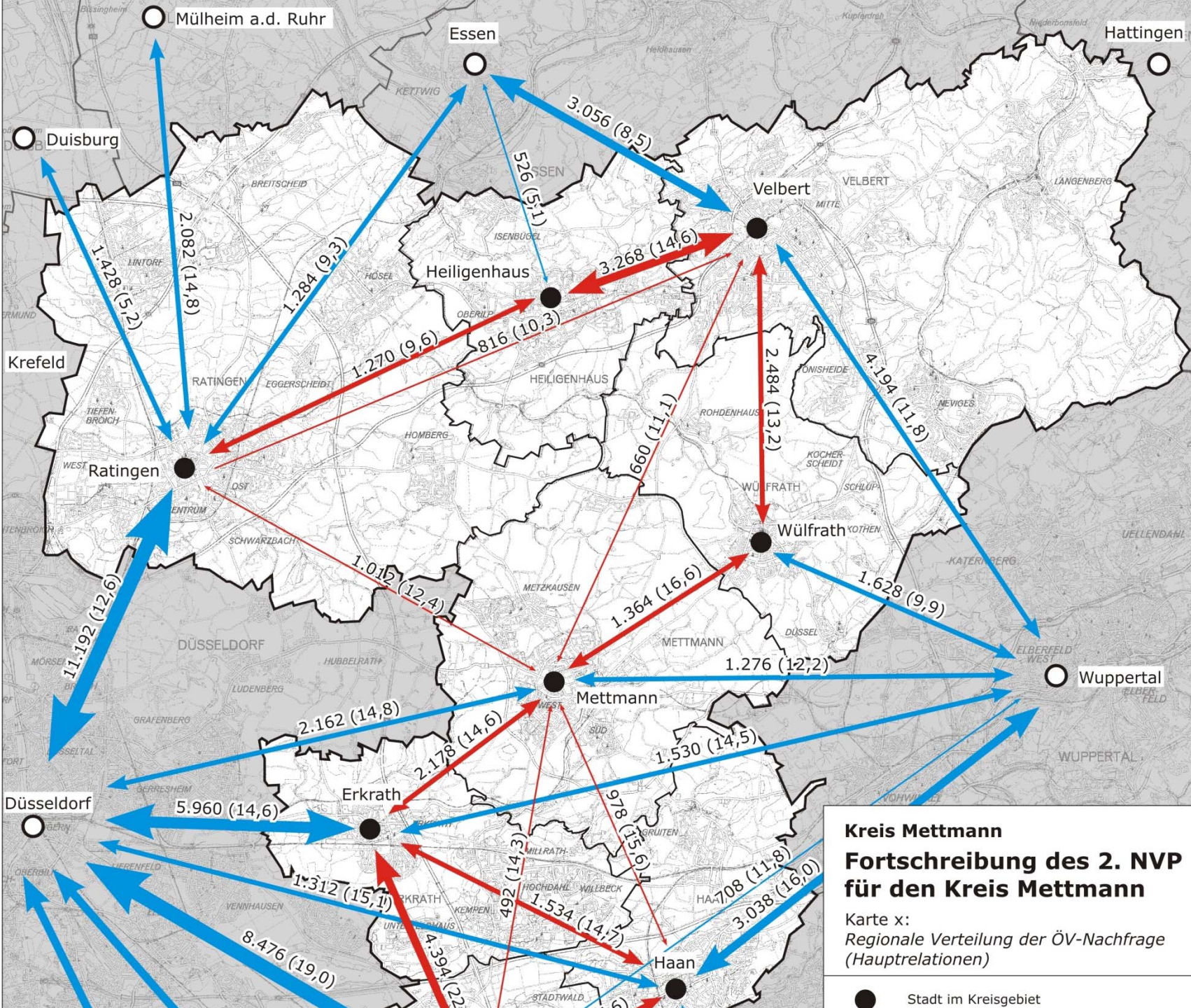
Personenfahrten/ Werktag	ÖV	Gesamt	Anteil ÖV / (ÖV+IV)
Binnenverkehr Kreis	94.950	600.500	15,8%
<i>Binnenverkehr Städte</i>	<i>61.880</i>	<i>372.000</i>	<i>16,6%</i>
Kreisgrenzenüber- schreitender Verkehr	85.550	840.990	10,2%
Gesamtverkehr	180.500	1.441.480	12,5%

→ Mit zunehmender Entfernung nimmt die Bedeutung des ÖV ab.

ÖV-Anteil am gesamten motorisierten Verkehr in den Städten 2011



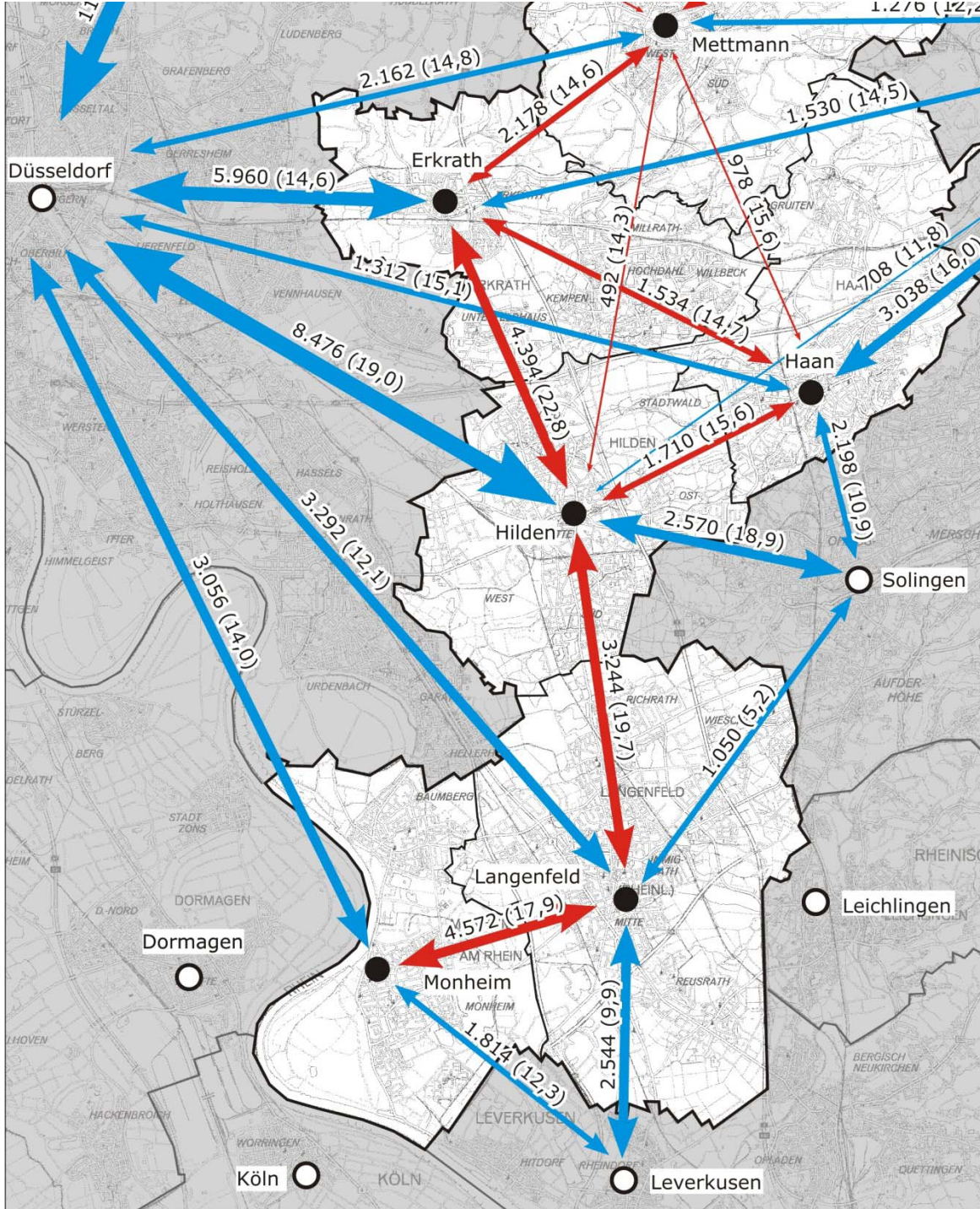
Quelle: Verkehrsmodell; eigene Darstellung



**Kreis Mettmann
Fortschreibung des 2. NVP
für den Kreis Mettmann**

Karte x:
Regionale Verteilung der ÖV-Nachfrage
(Hauptrelationen)

● Stadt im Kreisgebiet



Kreis Mettmann Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte x:
Regionale Verteilung der ÖV-Nachfrage
(Hauptrelationen)

- Stadt im Kreisgebiet
- Stadt im Umland
- Kreisgrenze
- Stadtgrenze im Kreisgebiet
- Stadtgrenze im Umland
- Verflechtung zu Städten innerhalb des Kreises
- Verflechtung zu angrenzenden Zentren
- Verflechtung 500 bis 999 Fahrtbeziehungen
- 1000 bis 2499
- 2500 bis 4999
- 5000 bis 7499
- > 7500

Anmerkung: Dargestellt sind alle Verflechtungen > 500 Fahrtbeziehungen im ÖV

Arbeitsstand: November 2012
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.



in Kooperation mit



Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult

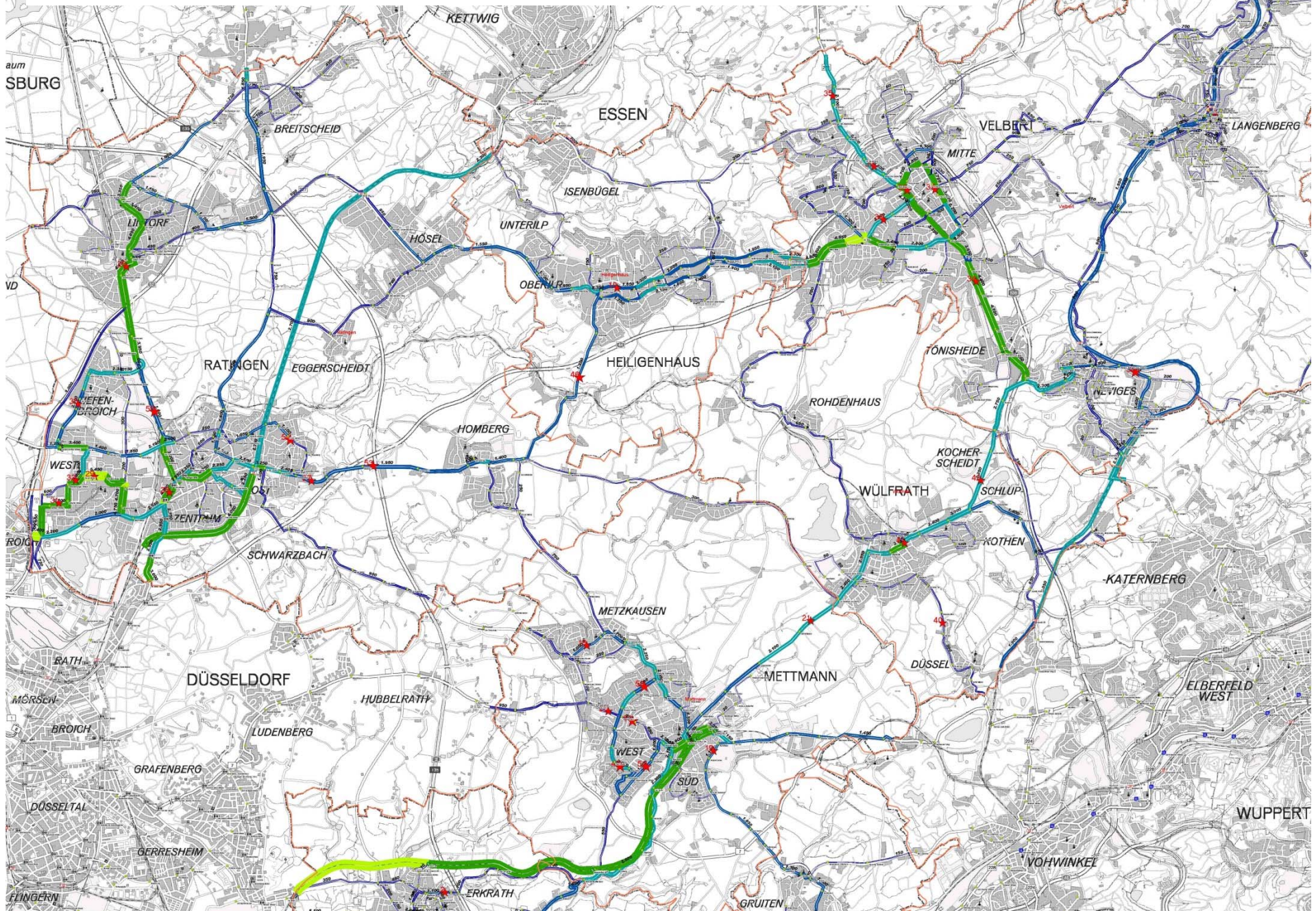


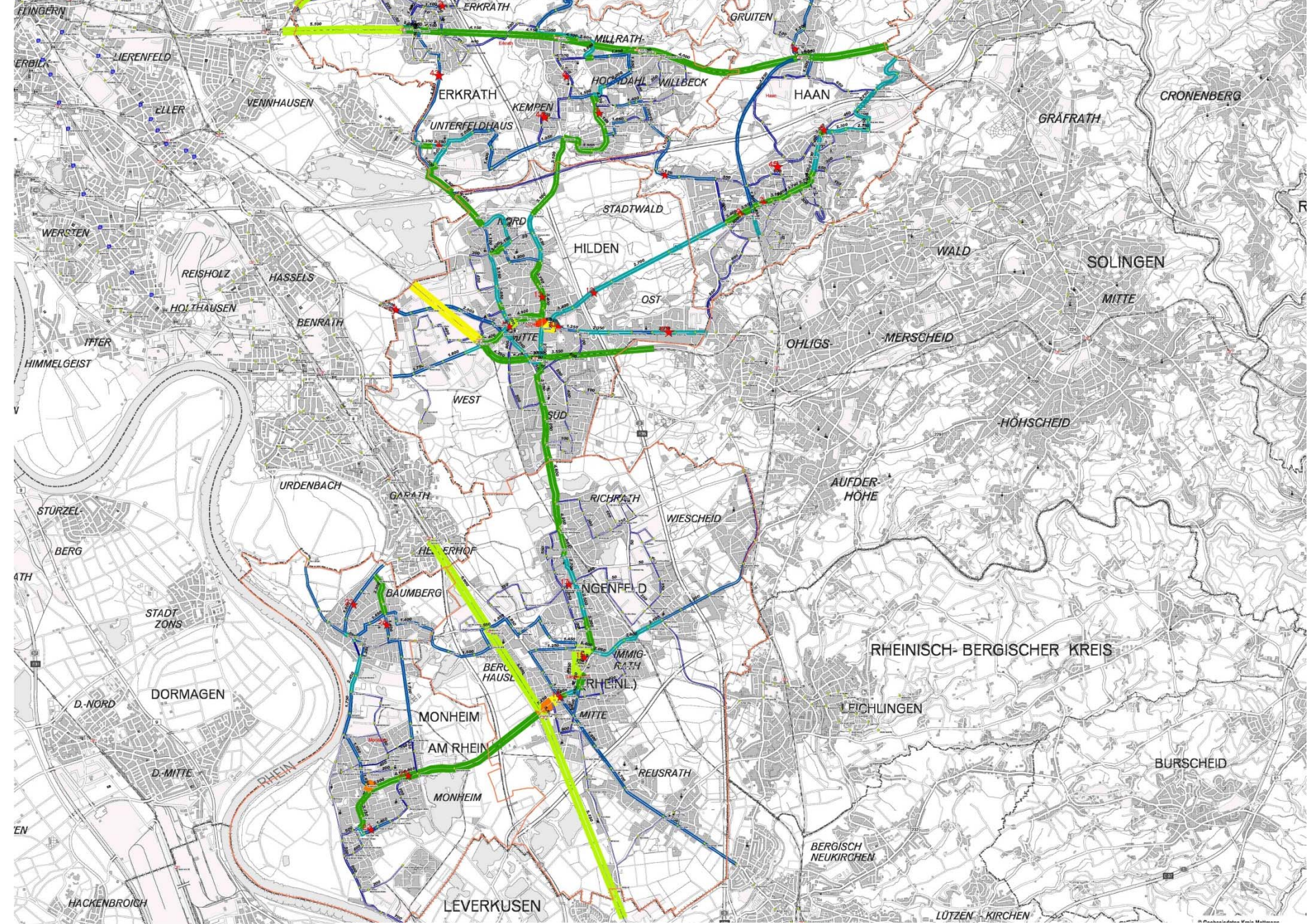
plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG



INGENIEURBÜRO HELMERT

Belastungsplan (aus Verkehrsmodell)





Belastungsplan (aus Verkehrsmodell)



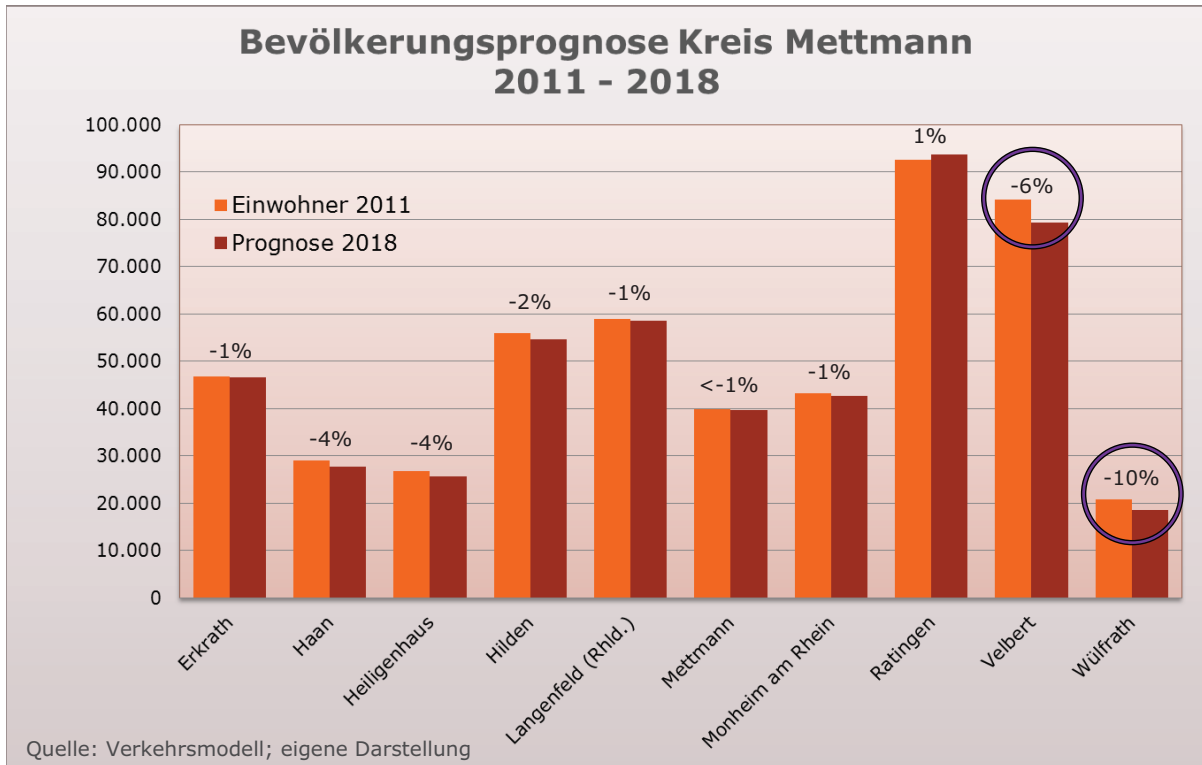
Inhalt

1. Mobilität im Kreis Mettmann
- 2. Prognose der Verkehrsentwicklung**
3. Ableitung und Entwicklung der Planungsmaßnahmen
4. Weiteres Vorgehen

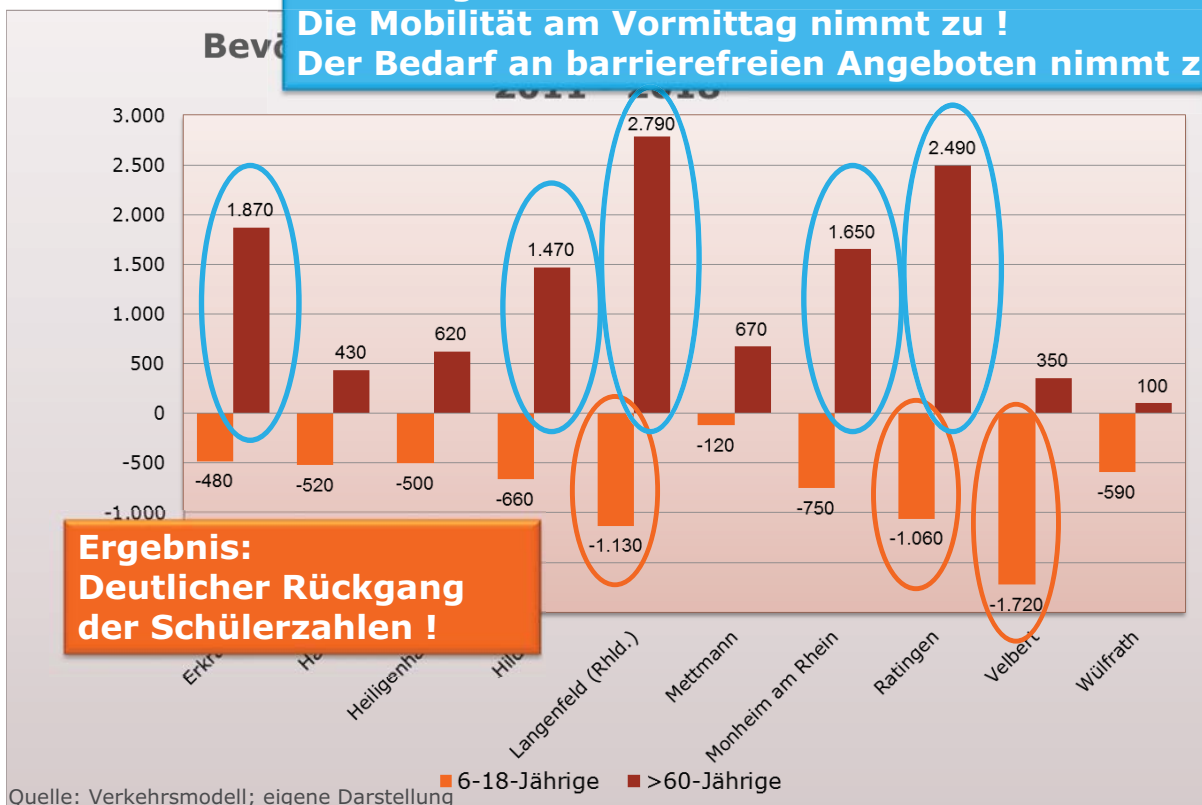


Demografischer Wandel & Mobilität

- Die Zunahme der Ein-Personen-Haushalte führt zu mehr Versorgungswegen.
 - Das Verhältnis zwischen Arbeit und Freizeit verschiebt sich weiter.
 - Die Verkehrsspitzen werden weiter abflachen.
 - Sowohl Führerscheinbesitz als auch Motorisierung nehmen in den älteren Jahrgängen weiter zu (starke Zuwächse bei älteren Frauen).
 - Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird an Bedeutung gewinnen.
 - Die Gruppe der älteren Menschen wird heterogener (Spannbreite von „Zurückziehen“ bis „ausgeprägte Aktivität“).
- ➔ Die Senioren werden mobiler, aber auch autoorientierter !
- ➔ Der Anteil der wahlfreien Kunden nimmt zu !
- ➔ Der „demografische Faktor“ wird sich im Mobilitätsverhalten ausgeprägter bemerkbar machen !



→ **Moderater Bevölkerungsrückgang um ca. -2,1% (- 10.600 EW)**



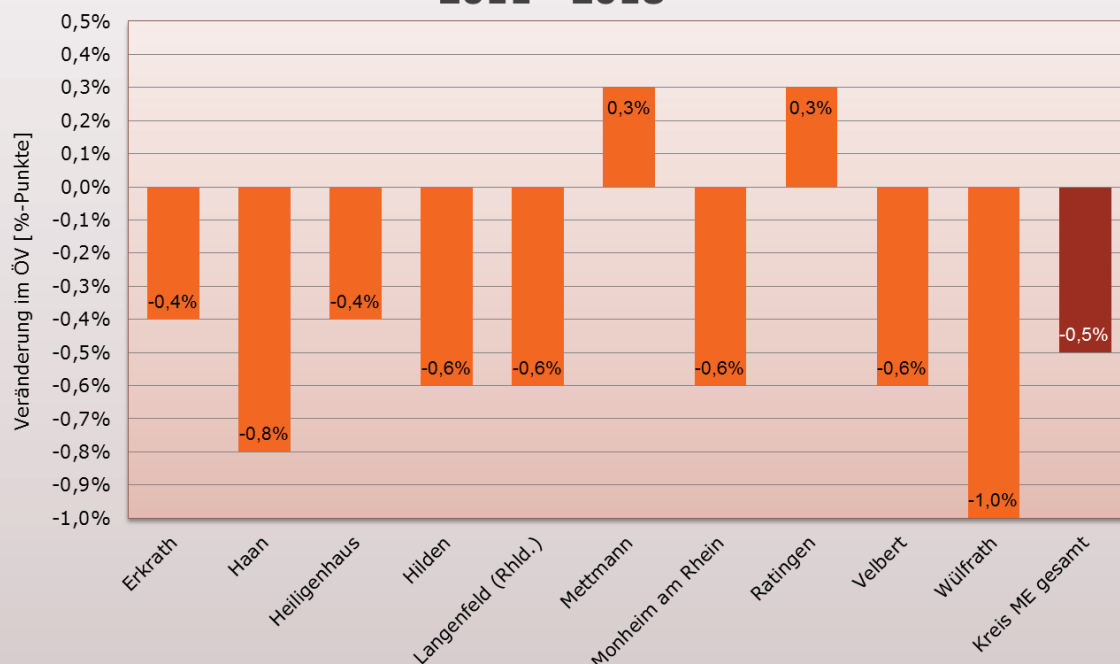
Modal Split

Verkehrsmittel	Saldo 2011 - 2018	
	absolut	%
MIV	+ 16.400	+ 1,3%
ÖV	- 5.800	- 3,2%
Gesamtverkehr	+ 10.600	+0,7%

→ Modal Split ÖV/(ÖV+IV):
2011: 12,5% 2018: 12,0%

→ Ohne gegensteuernde Maßnahmen sinkt der Modal Split-Anteil für den ÖV vsI. um etwa 0,5%-Punkte!

Veränderung der ÖV-Anteile in den Städten 2011 - 2018



Quelle: Verkehrsmodell; eigene Darstellung

Konsequenzen aus Prognose-Null-Fall

- Insgesamt wird für den Kreis Mettmann eine moderat rückläufige Einwohnerentwicklung prognostiziert (2011 – 2018: ca. – 2,1% (ca. - 10.600 EW).
- Die Schülerzahlen sind mittelfristig deutlich rückläufig, insbesondere an weiterführenden Schulen (bis 15%).
 - **Der Beförderungsaufwand nimmt voraussichtlich nicht linear mit den Schülerzahlen ab**
- Der Anteil der Senioren steigt mittel- bis langfristig deutlich an.
 - **Der Mobilitätsbedarf am Vormittag nimmt zu!**
 - **Der Bedarf an barrierefreien Angeboten nimmt zu!**

Konsequenzen aus Prognose-Null-Fall

- Mittel- und langfristig werden im Kreis Mettmann die klassischen ÖPNV-Kundengruppen – die Schüler und die ÖPNV-gebundenen Senioren – spürbar abnehmen!
- Ohne gegensteuernde Maßnahmen könnte der ÖPNV langfristig mehr Fahrgäste als der Kreis bzw. die Städte Einwohner verlieren!
- **Bis 2018 ist mit einem Rückgang in der ÖPNV-Nachfrage bis ca. 3% zu rechnen!**
- **Mittel- bis langfristig (spätestens ab 2018) wird im Kreis Mettmann der „demografische Faktor“ im Mobilitätsverhalten, und damit in der Fahrgastnachfrage, stärker wirksam!**



Inhalt

1. Mobilität im Kreis Mettmann
2. Prognose der Verkehrsentwicklung
- 3. Ableitung und Entwicklung der Planungsmaßnahmen**
4. Weiteres Vorgehen

Handlungsbedarf



Ableitung und Entwicklung von Planungsmaßnahmen



Definieren von Handlungsfeldern

Im NVP des Kreises Mettmann werden Handlungsfelder definiert.

Diese dienen der strukturierten Einordnung aller Eingaben bzw. der daraus resultierenden möglichen Planungsansätze hinsichtlich ihres strategischen Ansatzes.

Vorgehensweise für die Ermittlung der Handlungsfelder

Die Themen für die Handlungsfelder ergeben sich aus:

- **Befragung der Städte und Verkehrsunternehmen**
- **Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse**
- **Angaben aus weiteren (übergeordneten) Planungen**
- **Weitere Anregungen der Projektbeteiligten**

Alle Angaben und Ergebnisse wurden den jeweiligen Städten bzw. Verkehrsunternehmen nach Handlungsfeldern zugeordnet.

Für die Ergebnisse aus der Stärken-Schwächen-Analyse (Erschließung, Bedienung, Verbindung) wurde eine qualitative planerische Abschätzung zum weiteren Handlungsbedarf vorgenommen. Berücksichtigt wurden Ergebnisse ab einem mittleren Handlungsbedarf.

Handlungsbedarf aus Anwendung / Erfüllung Bedienungsstandards

- **Erschließungsqualität**
- **Bedienungsqualität**

Die Erschließungsqualität setzt sich zusammen aus

- **der räumlichen Erschließungswirkung von Haltestellen und Haltepunkten (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche der zentralörtlichen Gliederung)**
- **dem Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraums)**

Erschließungsqualität =

**räumliche Erschließungswirkung
+
Erschließungsgrad**

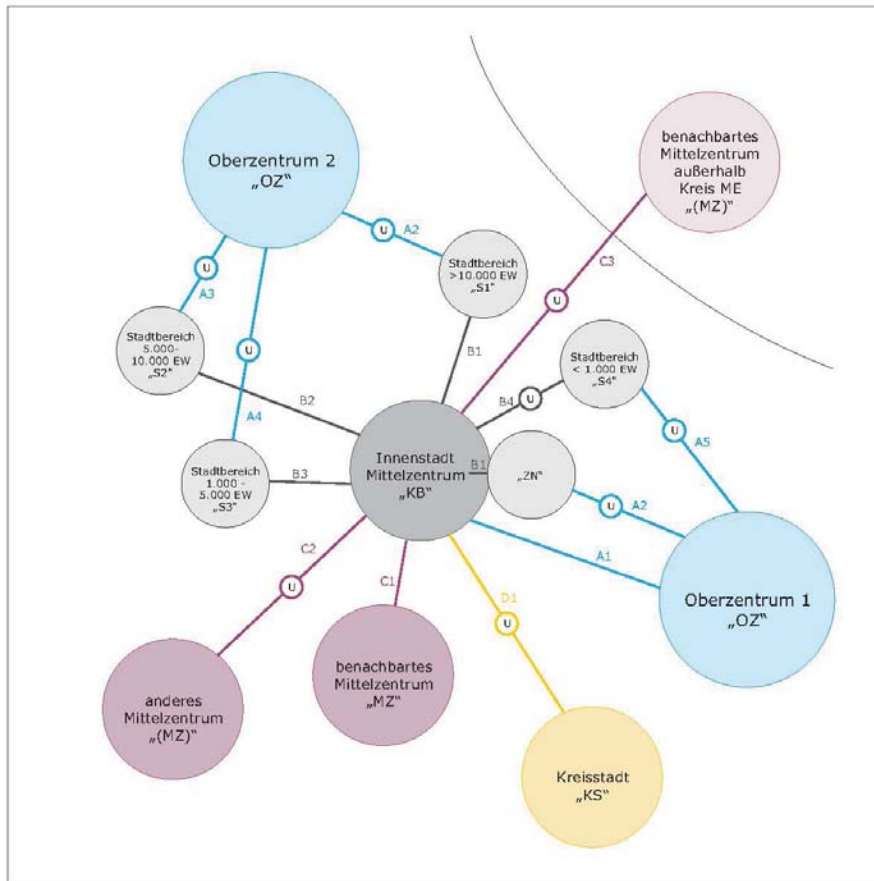
Erschließungsqualität - Zusammenfassung

- weitgehend lückenlose Erschließung durch das ÖPNV-Netz im Kreis Mettmann ohne gravierende Mängel
- kleinere Erschließungslücken konzentrieren sich meist auf die Siedlungsrandbereiche
- insbesondere im südlichen Kreisgebiet gibt es kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung
- weitgehend alle ÖPNV-relevanten Freizeitziele im Kreisgebiet liegen in fußläufiger Erreichbarkeit einer bzw. mehrerer ÖPNV-Zugangsstellen;
lediglich einzelne Ziele mit Fußwegen von mehr als 500m (z. B. Heljensbad, Heiligenhaus; Eissporthalle, Ratingen)

Bedienungs- und Verbindungsqualität

- Für die Bewertung der Bedienungsqualität sind insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit, Regelmäßigkeit und Betriebszeitfenster von Bedeutung.
- Das maßgebliche Kriterium für die Bewertung der Verbindungsqualität ist die maximale Umsteigehäufigkeit.

**Bedienungs- und Verbindungsqualität =
zeitliche Verfügbarkeit
+
Umsteigehäufigkeit**



Kreis Mettmann Fortschreibung des 2. NVP für den Kreis Mettmann

Karte x:
Verbindungsqualität
- Schematische Darstellung -

Gebietskategorie	
OZ	Oberzentrum
MZ	benachbartes Mittelzentrum innerhalb des Kreises
(MZ)	anderes Mittelzentrum
KS	Kreisstadt
KB	Kernstadtbereich
ZN	Zentrumsbereich
S1	Stadtbereich > 10.000 EW
S2	Stadtbereich 5.000 bis 10.000 EW
S3	Stadtbereich 1.000 bis 5.000 EW
S4	Stadtbereich < 1.000 EW

Verbindung zum Oberzentrum	
A1	Innenstadt
A2	Zentrumsnäher Bereich oder Stadtbereich > 10.000 EW
A3	Stadtbereich 5.000 bis 10.000 EW
A4	Stadtbereich 1.000 bis 5.000 EW
A5	Stadtbereich < 1.000 EW

Verbindung zum Mittelzentrum	
B1	Zentrumsnäher Bereich oder Stadtbereich > 10.000 EW
B2	Stadtbereich 5.000 bis 10.000 EW
B3	Stadtbereich 1.000 bis 5.000 EW
B4	Stadtbereich < 1.000 EW

Verbindung zu anderen Mittelzentren	
C1	Mittelzentrum - benachbartes Mittelzentrum
C2	Mittelzentrum - anderes Mittelzentrum
C3	Mittelzentrum - benachbartes MZ außerhalb des Kreises

Verbindung zur Kreisstadt	
D1	Mittelzentrum - Kreisstadt

gemäß Standard Direktverbindung gefordert

U Verbindung ggf. mit Umsteigen

Arbeitsstand: August 2011
Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht. Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung des Kreises Mettmann.



Handlungsbedarf - Standards



Bedienungs- und Verbindungsqualität

•grundsätzlich gute Angebotsqualität auf den meisten Relationen innerhalb des Kreisgebietes

- 20-Minuten-Takt auf vielen Linien in HVZ
- weitgehend gutes Angebot auch in den Abend- und Nachtstunden in vielen Bereichen, insgesamt mindestens Grundangebot;
lediglich einzelne Relationen mit erkennbarem Anpassungsbedarf (z. B. Anbindungen an/aus Haan)
- Anbindung der ÖPNV-relevanten Ziele im Kreisgebiet wird auch an Wochenenden weitgehend sichergestellt

•ausreichende Anbindung aus den Städten an die benachbarten Oberzentren; lediglich einzelne Defizite aufgrund fehlender Direktanbindungen mit potenziellem Handlungsbedarf (z.B. Wülfrath – Essen, Velbert – Heiligenhaus – Düsseldorf)



Handlungsbedarf

**infolge Anregungen / Wünsche aus den Städten und
Ergebnisse der Regionalkonferenzen**

(siehe Karte „Handlungsbedarf“)



Handlungsbedarf

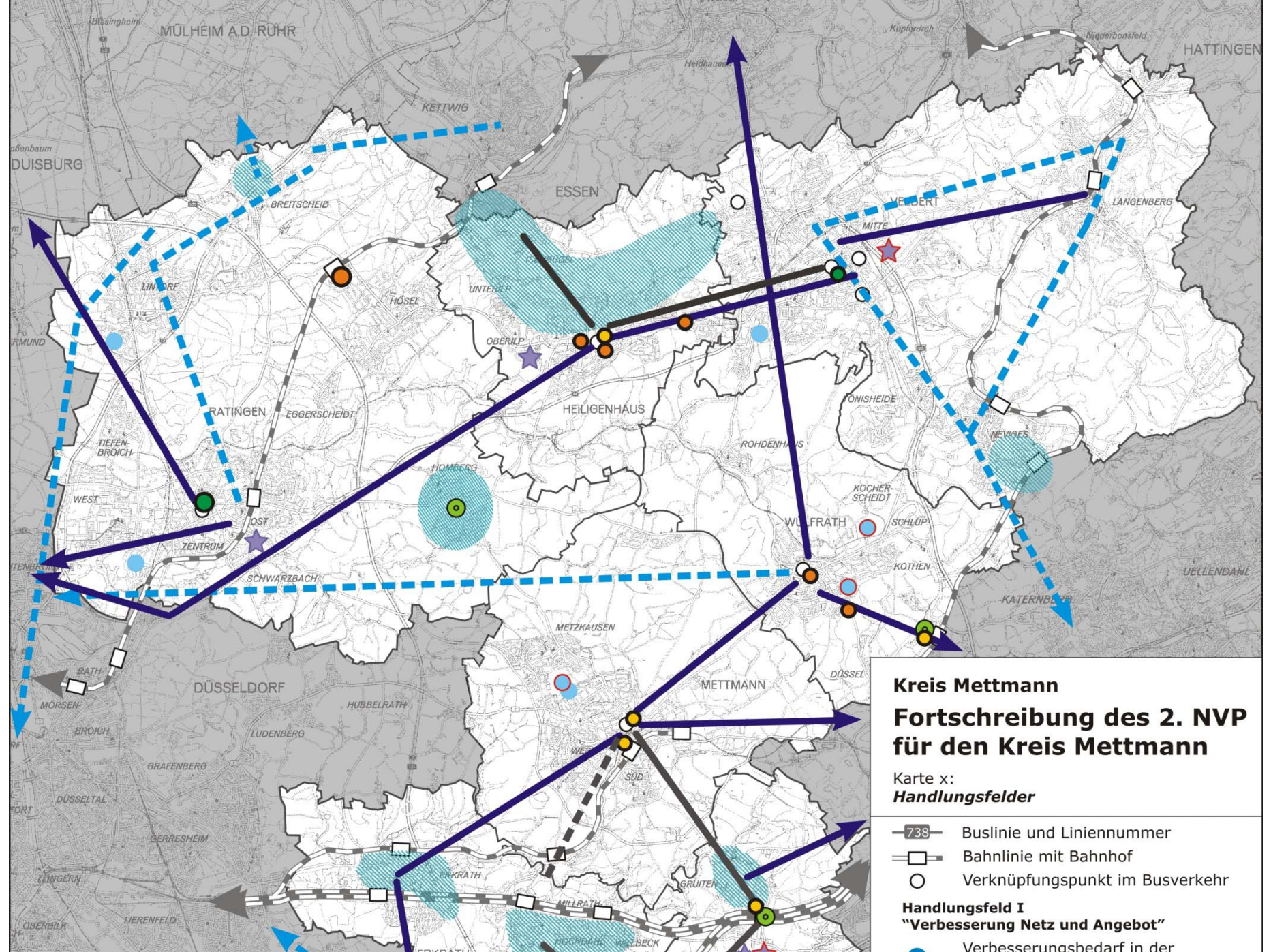
infolge Stadtentwicklungsprojekte

(siehe Karte „Handlungsbedarf“)

Handlungsbedarf aus NVP und Anregungen Nachbar-Aufgabenträger

Überprüfen und ggf. Aufnehmen von Aussagen

- NVP Düsseldorf
- NVP Solingen
- EN-Kreis
- Stadt Wuppertal und WSW
- Stadt Leverkusen
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- Stadt Mülheim
- Stadt Duisburg



**Kreis Mettmann
Fortschreibung des 2. NVP
für den Kreis Mettmann**

Karte x:
Handlungsfelder




- Buslinie und Liniennummer
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Verknüpfungspunkt im Busverkehr

**Handlungsfeld I
"Verbesserung Netz und Angebot"**

- Verbesserungsbedarf in der Erschließung (hoher Handlungsbedarf)

Fortschreibung des z. NVP für den Kreis Mettmann




Karte x:
Handlungsfelder

-  Buslinie und Liniennummer
-  Bahnlinie mit Bahnhof
-  Verknüpfungspunkt im Busverkehr

Handlungsfeld I "Verbesserung Netz und Angebot"

-  Verbesserungsbedarf in der Erschließung (hoher Handlungsbedarf)
-  Verbesserungsbedarf in der Erschließung (mittlerer Handlungsbedarf, rot = Erweiterungen bis 2017)
-  Relationen mit Überplanungsbedarf
-  Relationen mit Überprüfungsbedarf
-  Überprüfen des Bedienungsangebotes im Spätverkehr
-  Überprüfung des lokalen ÖPNV-Angebotes in Teilbereichen
-  Anbindung von relevanten Zielen (rot = Erweiterungen bis 2017)
-  Verbesserungsbedarf der Anschluss-situation

Handlungsfeld II "Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur" (Auswahl)

-  Neubau ZOB
-  Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
-  Ausbau dynamische Fahrgast-information an Haltestellen

Arbeitsstand: November 2012

Kartengrundlage: Amtliche Stadtkarte des
Kreises Mettmann

Die Amtliche Stadtkarte unterliegt dem Urheberrecht.
Jede Vervielfältigung bedarf einer Genehmigung
des Kreises Mettmann.

0m 1km 2km 5km



 **Mathias Schmechtig**
NahverkehrsConsult

in Kooperation mit

 **plan:mobil**



weiterer Handlungsbedarf – Infrastruktur

Ratingen:

- fortlaufende Umsetzung Haltestellenausbauprogramm

Erkrath:

- Ausbau dynamische Fahrgastinformation an 5 Standorten (vsl. 2012)

Haan:

- barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Hilden:

- fortlaufende Umsetzung Haltestellenausbauprogramm

Langenfeld:

- Haltestellenausbauprogramm in Planung

Anregungen an den VRR

- S6: störanfällige Verbindungen nach Düsseldorf und Essen; gravierende Mängel durch überaltertes Wagenmaterial
- S8: Häufige Verspätungen
- S28: Fahrplanunregelmäßigkeiten abends von Düsseldorf in Richtung Erkrath zwischen 19:00 und 21:00 Uhr
- Wunsch nach regelmäßigem SPNV-Angebot von Hilden Richtung Wuppertal/ Remscheid (*Problematik S1-Weiterführung als RB47*)
- barrierefreie Umgestaltung SPNV-Haltepunkt Ratingen-Hösel
- relationsabhängig Defizite in der VRR-Tarifgestaltung



Inhalt

1. Mobilität im Kreis Mettmann
2. Prognose der Verkehrsentwicklung
3. Ableitung und Entwicklung der Planungsmaßnahmen
4. Weiteres Vorgehen

Weiteres Vorgehen



- Weitergabe der Analyse- und Bewertungsergebnisse an die Städte und Verkehrsunternehmen zur Abstimmung und in Vorbereitung auf die Entwicklung von Planungsmaßnahmen
- Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen auf der Grundlage der Analyse- und Bewertungsergebnisse
- anschließend "Regionalkonferenzen" mit den Städten und den VU zur Vorstellung und ersten Abstimmung des Entwicklungskonzeptes

Grundlagen Verkehrsmodell

Analyse

- Die im Verkehrsmodell hinterlegten Grunddaten zu den Verflechtungen IV und ÖV stammen aus den IGVP-Daten. Als Bezugszeitpunkt wurde das im Rahmen der IGVP erstellte Prognoseszenario 2015 gewählt. Die entsprechende Verflechtungs-Matrix wurde als Datengrundlage für die Verkehrsverflechtungen im Verkehrsmodell hinterlegt.
- Im Vorfeld der Bearbeitung des NVP wurden die Nachfragematrizen an definierten Referenzquerschnitten mit aktuellen Zählraten im MIV (bundesweite Straßenverkehrszählung SVZ) und im ÖV (Fahrgastzahlen der Verkehrsunternehmen) auf das Bezugsjahr 2011 geeicht.
- Übernahme der aktuellen Fahrplandetails für Bus und Schiene des VRR aus dem Fahrplan 2010/2011. Dies bezieht sich auf die Fahrzeiten, Linieneigenschaften, Entfernungen wie auch Umsteigezeiten.

Prognose

- Prognosehorizont ist das Jahr 2018.
- Die Veränderungen der Strukturdaten für den Zeithorizont 2018 wurden in einem mehrstufigen Verfahren anhand differenzierter Grundlagen ermittelt:
- Innerhalb des Kreises Mettmann:
 - 1. Schritt: Veränderungen aufgrund der landesweit prognostizierten demografischen Entwicklungen anhand von Prognosen der IT.NRW, „Bevölkerungsmodellrechnung 2008 bis 2030 nach Altersjahren und Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden – [...]“ (Bevölkerungsvorausberechnung); es wurden die Veränderungen zwischen 2011 und 2018 je Kommune prozentual berechnet
 - 2. Schritt: Abgleich mit den strukturellen Entwicklungen der kommenden Jahre, die vom Kreis Mettmann und von den kreisangehörigen Städten im Rahmen der NVP-Bearbeitung zur Verfügung gestellt wurden (Stand März 2012)
 - Wohn- und Gewerbeflächenerweiterungen
 - Entwicklungen im Bereich Einzelhandel und Versorgung sowie im Bereich Freizeit
 - Entwicklungen im Bereich Schüler und Auszubildende
 - Das Verkehrsaufkommen infolge der Entwicklungen im Bereich der Gewerbe, Einkaufs – und Wohnstandorte wurde zellenscharf ermittelt und dem motorisierten Verkehrsaufkommen der Zellen zugeschlagen.
 - Die Entwicklungen im Schülerverkehr werden kommunenscharf aufgrund der prognostizierten Schülerzahlen ermittelt und in der Modal-Split-Rechnung durch Modifizierung der „Captive-Riders“ angepasst.
- Nachbarstädte/ (Verkehrsmodell: Umlandzellen):
 - Im Verkehrsmodell wurden die Prognosen der IT.NRW zu den prozentualen Veränderungen in den Umlandzellen für deren Verkehrsaufkommen hinterlegt.

Allgemein

- Die Auswertungen beziehen sich hinsichtlich der Verkehrsverteilung (Modal-Split) grundsätzlich auf Fahrten, d.h. Fuß- und Radwege werden nicht berücksichtigt.