

1 Maßnahmenkonzept

1.1 Strukturieren der Handlungsfelder

Für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Mettmann werden punktuell Maßnahmen vorgeschlagen, die sich an den Grundstrukturen des bestehenden Bedienungsangebotes orientieren. Dabei wird das Ziel einer weitgehenden Stabilisierung der Nachfrage trotz prognostiziertem Bevölkerungs- und insbesondere Schülerrückgang mit Priorität verfolgt.

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge sind hinsichtlich ihres strategischen Ansatzes in vier Handlungsfelder unterteilt:

- Handlungsfeld I „Verbesserung Netz und Fahrplanangebot“
- Handlungsfeld II „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur“
- Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing“
- Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service“

Innerhalb der einzelnen Bereiche werden neben konkreten **Maßnahmen** zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes außerdem Prüfaufträge und Planungsprojekte zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert.

Prüfaufträge beinhalten in der Regel Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Fortschreibungsprozesses bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen können zeitnah durchgeführt werden, so dass diese Prüfaufträge – bei einer positiven Bewertung – innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden können.

In **Planungsprojekte** werden diejenigen Planungsansätze zusammengefasst, bei deren Umsetzung neben detaillierten Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen noch weitere Abhängigkeiten zu beachten sind (z. B. Notwendigkeit aufwändigerer Nachfrageuntersuchungen wie detaillierte Quelle-Ziel-Betrachtungen, etc.). Die Dauer der notwendigen Untersuchungen kann mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

1.2 Handlungsfeld I „Netz und Fahrplanangebot“

1.2.1 Regionale Planungsansätze

1.2.1.1 Kurz- bis mittelfristig umsetzbare Planungsansätze

Seite | 2

Tabelle 1:

Prüfauftrag: SchnellBus-Verbindung Velbert – Heiligenhaus – D-Flughafenbahnhof über A44

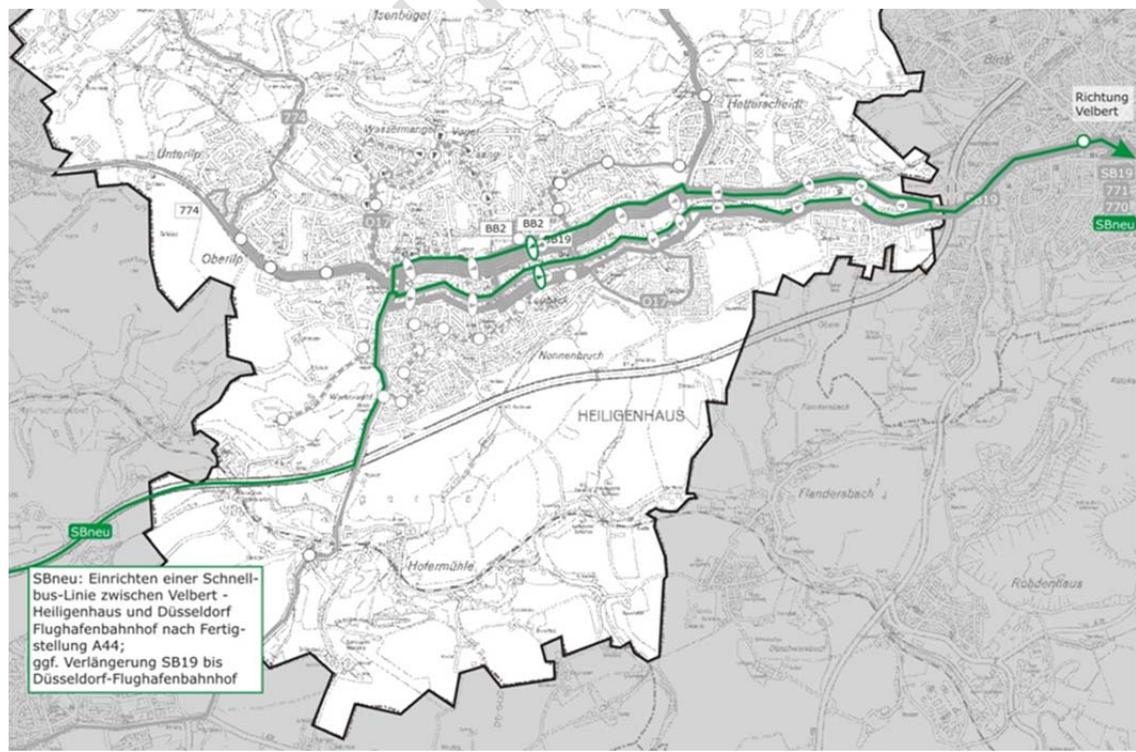
Prüfauftrag: SchnellBus-Verbindung Velbert – Heiligenhaus – D-Flughafenbahnhof über A44

Prüfansatz:

- Einrichten einer Schnellbus-Linie nach Fertigstellung der A44 zwischen Velbert, Heiligenhaus und Düsseldorf, Flughafenbahnhof
- ggf. Verlängern des SB19 ab Heiligenhaus bis Düsseldorf Flughafenbahnhof

Linienführung:

- Führung mit wenigen Halten ab Velbert, Innenstadt über die Innenstadt von Heiligenhaus, weiter über Ratinger Straße bis zur neuen/ noch zu bauenden Anschlussstelle Heiligenhaus, von hier auf die A44 bis D.-Flughafen Bahnhof
- Bedienung im 60-Minuten-Takt
- Prüfen: S-Bahn-Querverbindung mit Beginn der SchnellBus-Linie am S-Bahnhof Velbert-Langenberg (*entfällt bei Verlängerung des SB19*)



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Schaffen einer schnellen und umsteigefreien Anbindung an den Arbeitsplatzschwerpunkt Flughafen Düsseldorf International und im Weiteren auch an die Innenstadt von Düsseldorf aus Richtung Heiligenhaus und Velbert.

Konsequenzen:

- Mehraufwand durch zusätzliches Angebot
- ➔ Die Mehrleistung kann voraussichtlich nur in geringem Maß durch Einsparungen an anderer Stelle kompensiert werden; wenig Einsparpotenzial auf den Linien 770 und 771, da der SchnellBus in erster Linie eine schnelle, verbindende Funktion und somit wenig Halte im Zwischenortsverkehr hat

Anmerkung:

- zur Abschätzung der Potenziale kann ggf. einen Vorlaufbetrieb vorgeschaltet werden:
früh einzelne Fahrten in Richtung Düsseldorf, spät einzelne Fahrten in Richtung Velbert (z. B. Verlängerung des SB19).

Tabelle 2: Prüfauftrag: Taktverdichtung SB 55

Prüfauftrag: Taktverdichtung SB 55
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Verdichten des Bedienungsangebotes des SB 55 in der NVZ auf einen 30-Minuten-Takt
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Optimieren der Anbindung zwischen Ratingen Lintorf (insbesondere Lintorf Süd) und der Innenstadt von Düsseldorf durch dichteres Fahrtenangebot auf der schnellen Verbindung auch in der NVZ (Einkaufsverkehr, Pendler)➔ generieren zusätzlicher Fahrgastpotenziale auf dem SB 55 wahrscheinlich, voraussichtlich zum Teil aber auch durch Verlagerungseffekte (Lintorf Nord 751/S6)• Das Stärken der Achse zur Gewinnung zusätzlicher Nachfragepotenziale steht auch im Zusammenhang mit der angestrebten Realisierung der Ratinger Weststrecke. <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Mehraufwand durch Angebotsverbesserung von zusätzlich sieben Fahrten pro Verkehrstag Mo.-Fr. und Richtung; <i>der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt</i>
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Eine Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf ist erforderlich!
<p><i>alternativer Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Führen der Linie 752 ganztags über die A52 und Verdichten der Linie 754 in der NVZ auf einen 30-Minuten-Takt; das Bedienungsangebot auf dem SB 55 würde dann entsprechend dem heutigen Standard beibehalten.➔ Steigerung der Transparenz des Angebotes zwischen Lintorf und Düsseldorf

Tabelle 3: Prüfauftrag: Integriertes Fahrplankonzept SB 55/ 752

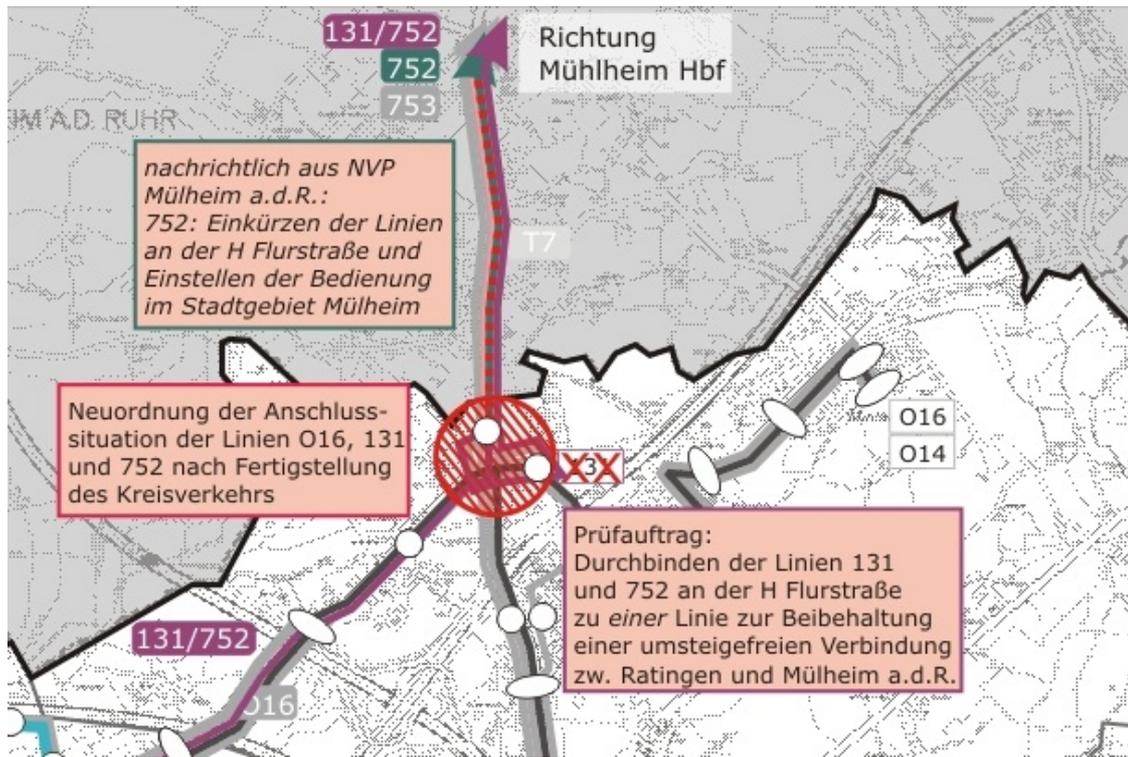
Prüfauftrag: Integriertes Fahrplankonzept SB 55/ 752
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Fahrplandarstellung der Linien SB55 und 752 in einer Fahrplantabelle zur Verdeutlichung der Angebotsüberlagerung zwischen (Mülheim -) Ratingen Lintorf und Düsseldorf Hbf.
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Fahrplan-/ Angebotstransparenz insbesondere für Gelegenheitsnutzer und Ortsfremde (z. B. im Freizeitverkehr mit Ziel Grüner See, für Neubürger etc.) • subjektive Verbesserung des Angebotes ohne zusätzlichen Mehraufwand durch gesteigerte Transparenz des Angebotes • Stärken der Relation und Gewinnung zusätzlicher Nachfragepotenziale steht auch im Zusammenhang mit der angestrebten Realisierung der Ratinger Weststrecke
<p><i>Sperrvermerk:</i></p> <p><i>Der Planungsansatz ist in Abhängigkeit der Planungen in Mülheim an der Ruhr im Rahmen des dortigen NVP zu betrachten!</i></p>

Tabelle 4:

Prüfauftrag: Durchbinden der Linie 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zur einer Linie

Prüfauftrag: Durchbinden der Linie 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zur <u>einer</u> Linie
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Stadt Mülheim a. d. R. plant die Einstellung der Linie 752 auf Mülheimer Stadtgebiet. Die Linie soll nach den Planungen der Stadt Mülheim zukünftig nicht mehr bis Mülheim Hbf. geführt werden sondern bereits an der Haltestelle Flurstraße in Ratingen-Breitscheid enden. • Darüber hinaus soll die Linienführung der Linie 753 in Mülheim dahingehend geändert werden, dass diese nicht mehr wie heute bis Mülheim-Heißen fährt sondern in Holthausen verschwenkt und bis Essen-Kettwig geführt wird.
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei Umsetzen der von der Stadt Mülheim an der Ruhr geplanten Einkürzung der Linie 752 soll die Durchbindung der an der Haltestelle Flurstraße endenden Linie 131 mit der dann zukünftig ebenfalls dort endenden Linie 752 geprüft wer-

den, um so weiterhin eine weitgehend direkte und umsteigefreie Verbindung zwischen Ratingen und Mülheim gewährleisten zu können.



Verkehrliche Wirksamkeit:

- Beibehalten einer weitgehend direkten und umsteigefreien Verbindung zwischen Ratingen und Mülheim Hbf. über Saarn und Broich, die Direktanbindung an die Düsseldorfer Straße entfällt.

Anmerkung:

- Abstimmen der Umlaufplanung zwischen den betroffenen VU (MVG und Rheinbahn) erforderlich
- ggf. Überprüfen der Fahrzeitprofile
- ggf. Berücksichtigen des alternativen Planungsansatzes zur Führung der Linie 752 ganztags über die A52 (siehe Prüfauftrag zur Taktverdichtung SB55)

Tabelle 5:

Prüfauftrag: Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim

Prüfauftrag:**Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid - Mülheim***Prüfansatz:*

- Optimieren der Umsteigesituation zwischen den Linien O16 und 131 an der Haltestelle Flurstraße im Zuge der Baumaßnahme zum Kreisverkehr An der Hoffnung / Kahlenbergsweg durch Schaffung einer ausreichend langen Haltebucht direkt nördlich des Realmarktes um Fahrbahnquerungen zu vermeiden
- Führung der Linie 753 über die Haltestelle Flurstraße zur Schaffung von Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen der Linie O16 und 753 in und aus Richtung Mülheim-Heißen

Seite | 7

*Verkehrliche Wirksamkeit:*Vorteile:

- Optimieren der Umsteigesituation durch Minimieren der Fahrbahnquerungen
- Verbesserung der Anbindung Ra.-Breitscheid – Mülheim
- Verbesserung der Anbindung Ra.-Breitscheid – Ra.-Ost und Ra.-Innenstadt

Konsequenzen:

- Prüfen des Umlaufs der Linie 753; ca. 2 bzw. 4 Minuten längere Fahrzeit

Anmerkung:

- Die Rheinbahn weist daraufhin, dass die verlängerte Fahrzeit der Linie 753 bei Führung über die Haltestelle Flurstraße ggf. zu Anschlussverlusten an anderer Stelle führen kann; dies ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen!
- Der Prüfauftrag steht in Abhängigkeit zum Ergebnis des Prüfauftrags zur Durchbinden der Linie 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zur einer Linie (siehe Tabelle 4).

Sperrvermerk:

Der Planungsansatz ist in Abhängigkeit der Planungen in Mülheim an der Ruhr im Rahmen des dortigen NVP zu betrachten!

ENTWURF

Tabelle 6: Prüfauftrag: Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771

Prüfauftrag: Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtung auf der Linie 771 Ratingen – Heiligenhaus – Velbert montags bis freitags in der NVZ auf 20-Minuten-Takt
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Generieren zusätzlicher Fahrgastpotenziale durch Stärkung der nachfragestarken Achse zwischen Ratingen und Velbert ist wahrscheinlich; die Größenordnung der generierbaren Potenziale kann ohne zusätzliche Informationen schwer abgeschätzt werden. • ggf. ergibt sich durch Linienüberlagerungen ein Überangebot auf der Achse Heiligenhaus – Velbert (Linie 770 ganztags im 20-Minuten-Takt, zusätzlich SB19) (dazu siehe Tabelle 7: „Prüfauftrag zur zeitlichen Entflechtung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus“) <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand durch Angebotsverbesserung von zusätzlich acht Fahrten pro Verkehrstag Mo.-Fr. und Richtung; <i>der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt</i>
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Velbert / VGV äußert Interesse, allerdings sollte die Maßnahme im Gesamtpaket „ZOB Velbert“ geprüft werden; die Wirtschaftlichkeit ist zu berücksichtigen • ggf. Taktverdichtung nur für den Abschnitt Ratingen – Heiligenhaus prüfen <p>➔ für eine genaue Abschätzung des Kosten-Nutzen-Effektes sind differenzierte Nachfrageuntersuchungen außerhalb des NVP erforderlich</p>

Tabelle 7: Prüfauftrag: Zeitliche Entflechtung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus

Prüfauftrag: Zeitliche Entflechtung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Derzeit verkehren die Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus, insbesondere aus Richtung Velbert kommend, aufgrund der jeweiligen Anschlussbeziehungen der Linien in dichtem Abstand hintereinander.➔ Eine Taktverdichtung durch Überlagerung der Linien ist derzeit nicht möglich, die positiven Effekte zweier im dichten Takt verkehrenden Linien können kaum ausgeschöpft werden.
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Prüfen der Möglichkeiten zur Fahrzeiteinsparung auf den Linien 770 und 771 im Zuge der Netzüberplanung zum ZOB Velbert („Aufbrechen der Innenstadtumfahrung“).• Der Prüfansatz steht in engem Zusammenhang mit der anstehenden Netzüberplanung zum ZOB-Umbau und wird in diesem Zuge mitgeprüft.
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Stärken der nachfragestarken Achse zwischen Heiligenhaus und Velbert durch zeitliche Entflechtung der Linien.• Generieren zusätzlicher Fahrgastpotenziale durch Verdichten des Bedienungsangebotes bei zeitlicher Entflechtung der Linien ist wahrscheinlich.➔ Eine deutliche Angebotsoptimierung ohne finanziellen Mehraufwand umsetzbar.
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• In der heutigen Situation ist eine zeitliche Entflechtung der Linien 770 und 771 aufgrund der bestehenden Anschlussbeziehungen kaum möglich; beide Linien verkehren mit Ausnahme der umwegigen Ringführung in der Innenstadt von Velbert auf direkten Linienwegen, so dass effektive Fahrzeiteinsparungen voraussichtlich erst mit Umsetzung des neuen ZOB möglich sind.➔ Der Prüfauftrag ist im Gesamtpaket „ZOB Velbert“ zu betrachten, da beide Linien derzeit wichtige Anschlussbeziehungen zu gewährleisten haben:<ul style="list-style-type: none">○ Linie 770: Anschluss S6 Ratingen-Hösel○ Linie 771: Anschluss S 6 Ratingen-Ost○ Linie 771: Anschluss 748 Ratingen-Dorfstraße

Tabelle 8: Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes Linie 747 an die Nachfrage ⇒ Generierung von Einsparungen

<p>Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes Linie 747 an die Nachfrage ⇒ Generierung von Einsparungen</p>
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Geprüft werden soll die Anpassung des Bedienungsangebotes auf der Linie 747 zwischen Wülfrath und Velbert Mitte außerhalb der HVZ bzw. außerhalb des Schülerverkehrs vom 30-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt.
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassen des Bedienungsangebotes an die Nachfrage (2010: insgesamt ca. 1.200 Einsteiger pro Verkehrstag Mo.-Fr.) • Einsparung von Leistungen und ggf. Reinvestition an anderer Stelle
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Für eine zielgerechte Überprüfung des Angebotes sind fahrtenscharfe Fahrgastzahlen erforderlich. • <i>perspektivisch:</i> Die Maßnahme steht auch in Zusammenhang mit der avisierten Realisierung der Regiobahn-Verlängerung (Zielhorizont: vsl. 2017).

Seite | 11

Tabelle 9:

Prüfauftrag: Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann

<p>Prüfauftrag: Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann</p>
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 741: Verdichtung auf T20 oder T20/ 40 zwischen Hilden Süd und Mettmann, abends auf T30 zwischen Hochdahl und Hilden; im Sommerhalbjahr Verdichtung an Samstagen und Sonntagen in den Nachmittagsstunden auf T30
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung des Angebotes auf der regionalen Relation Hilden – Erkrath Hochdahl – Mettmann • Verbesserung der Erreichbarkeit der Kreisstadt • Stärkung des Freizeitverkehrs mit der Anbindung des Neanderthalmuseums; saisonale Verdichtung des Angebotes zur besseren Erreichbarkeit des Nean-

<p>derthals</p> <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand durch zusätzliches Angebot; <i>der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt</i>
<p><u>Anmerkung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Prüfansatz wird von der Stadt Mettmann mit Blick auf den Kosten/Nutzen-Faktor kritisch hinterfragt.

Tabelle 10: Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Erkrath – Hilden

<p>Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Alt Erkrath – Hilden durch bessere Verknüpfung am Neuenhausplatz</p>
<p><u>Hintergrund:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung der Linien O6 und 781 zwischen Alt-Erkrath und Hilden erfolgt über einen Umstieg an der Haltestelle Neuenhausplatz, wo nur 2 Minuten zum Umstieg zur Verfügung stehen
<p><u>Prüfansatz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkürzung des Linienweges der Linie 781 in Hilden entlang der Gerresheimer Straße (siehe auch Prüfauftrag in Hilden), dadurch frühere Ankunftszeit bzw. spätere Abfahrtszeit am Neuenhausplatz um jeweils ca. 2 Minuten

*Verkehrliche Wirksamkeit:*Vorteile:

- Verbesserung der Umsteigebedingungen für Fahrgäste zwischen Hilden und Alt-Erkrath durch Verlängerung der Umsteigezeit

Konsequenzen:

- Verbesserung der Verknüpfungssituation in Zusammenhang mit Prüfauftrag in Hilden ohne Mehraufwand möglich

Tabelle 11: Prüfauftrag: Prüfung einer durchgehenden Verbindung Hilden – Düsseldorf

Prüfauftrag: Prüfung einer durchgehenden Verbindung Hilden – Düsseldorf mittels Durchbindung der Linien 737 und 781*Hintergrund:*

- heute enden die meisten Kurse der Linie 781 in Erkrath Neuenhausplatz, nur einzelne Kurse verkehren bis D-Gerresheim Krankenhaus

Prüfansatz:

- Prüfung der Durchbindung der Linien 737 und 781 in Erkrath Neuenhausplatz
- Am Samstagen und Sonntagen Fahrtenangebot im 30-Minuten-Takt (statt 60-Min.-Takt) auf der Linie 781 bis Neuenhausplatz (Durchbindung oder Verbesserung der Anschlussbeziehungen zur Linie 737)

*Verkehrliche Wirksamkeit:*Vorteile:

- Stärkung der Verbindung Hilden Nord – D-Gerresheim

Konsequenzen:

- Mehraufwand durch zusätzliches Angebot am Wochenende; *der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt*

Anmerkung:

- Rheinbahn: Stadt Düsseldorf plant, das Angebot auf den Linien 735/ 737 zu verdichten
- Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf

Tabelle 12:

Nachrichtlicher Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung der Freizeitziele zwischen Hilden und Solingen

Nachrichtlicher Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung der Freizeitziele zwischen Hilden und Solingen
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Prüfauftrag aus NVP Solingen
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Verlängerung der Linie 741 über Südfriedhof hinaus bis Solingen Hbf. zur Förderung des Freizeitverkehrs (einzelne Fahrten an Samstag und Sonntagen)• im Freizeitverkehr zusätzliches Angebot in den Bereich Engelsberger Hof/ Heidebad (Solingen) am Wochenende im Sommerhalbjahr prüfen• Prüfung der Befahrbarkeit
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Stärkung des Freizeitverkehrs <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Mehraufwand durch zusätzliches Angebot am Wochenende weitgehend auf Stadtgebiet Solingen; <i>der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt</i>

Tabelle 13:

Maßnahme (nachrichtlich): Verknüpfungssituation an S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath

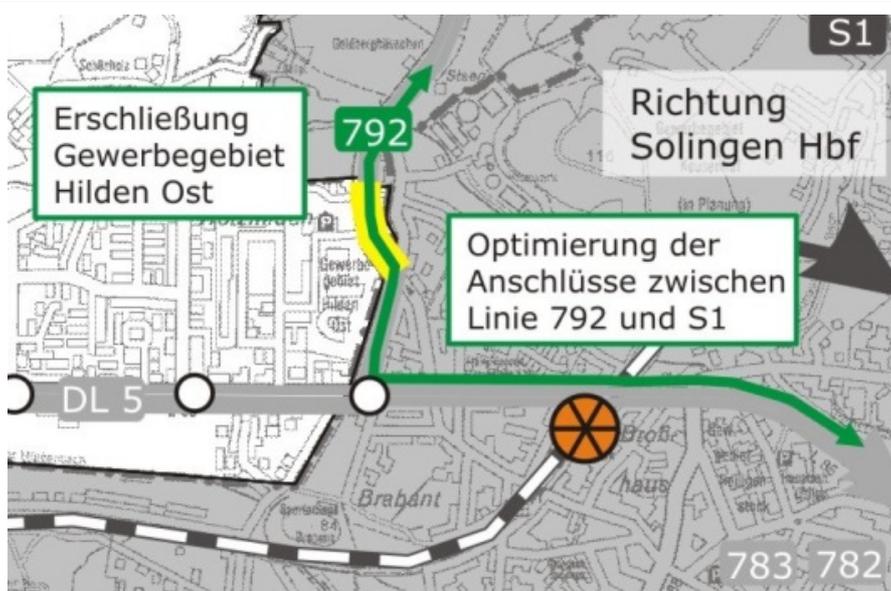
Maßnahme (nachrichtlich): Verknüpfungssituation an S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath
<i>Maßnahme:</i> <ul style="list-style-type: none">• Optimierung der Anschlusssituation zwischen der Linie 601 und der S9 an der S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath in und aus Richtung Essen• Anschlussoptimierung durch zeitliches Versetzen der Abfahrtszeiten der Linie 601 (<i>Umsetzung ist im März 2013 erfolgt</i>)
<i>Infrastruktur:</i> <ul style="list-style-type: none">• Einrichten von DFI an den Bushaltestellen (nicht umgesetzt; wird als Maßnahme weiterverfolgt, siehe Tabelle 80)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <u>Vorteile:</u> <ul style="list-style-type: none">➔ Verbesserung der Umsteigesituation für Fahrgäste zwischen Wülfrath und Essen

Tabelle 14: Prüfauftrag: Verknüpfungssituation an S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark

Prüfauftrag: Optimierung der Verknüpfungssituation an S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark für die Linie 792

Prüfansatz:

- Optimierung der S-Bahn-Anschlüsse zwischen Linie 792 und S1 an der S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark (von und nach Düsseldorf)



Anmerkung:

- Veränderung des Fahrplans geht zu Lasten der Anschlussbeziehung im Stadtgebiet Haan (Verknüpfung der Ortsbuslinie O1 zur S-Bahn in Haan und Gruitzen)
- Keine Änderung bei derzeitigem Fahrplanangebot möglich

Tabelle 15: Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes im Nachtverkehr zwischen Velbert und Heiligenhaus

Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes im Nachtverkehr zwischen Velbert und Heiligenhaus	
<p>Prüfansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchbinden der derzeit in Heiligenhaus endenden bzw. beginnenden Fahrten der Linie 770 am Wochenende und vor Feiertagen bis in die Innenstadt von Velbert • geänderte Linienführung im Vergleich zum Tagesverkehr zur Fahrzeitreduzierung (über Poststraße und Birkenstraße) 	<p>Seite 17</p>
<p>Verkehrliche Wirksamkeit:</p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Angebotes für den Abend- und Freizeitverkehr zwischen Velbert und Heiligenhaus und weiter bis Düsseldorf (durchgängige Anbindung durch Anschluss an die S6 in Ratingen Hösel) <p>➔ Insgesamt Verbesserung der Anbindung von Velbert im nächtlichen Freizeitverkehr.</p> <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • leichter Mehraufwand bei Ausweiten des Leistungsangebotes durch zusätzliche km-Leistung 	
<p>Anmerkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anspruch: Realisierung ohne Fahrzeugmehrbedarf / Nutzung des bestehenden Umlaufrestes <p>➔ Anpassen der Fahrzeitprofile nachts</p> <p>➔ geänderte Linienführung in der Erschließung der Innenstadt von Velbert im</p>	

Vergleich zum Tagesverkehr

- Der Planungsansatz steht in engem Zusammenhang mit der anstehenden Netzüberplanung zum ZOB-Umbau und wird in diesem Zuge mitgeprüft.

Tabelle 16: Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes auf der Linie 742 in den Abendstunden zwischen Mettmann und Haan-Gruiten

Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes auf der Linie 742 in den Abendstunden zwischen Mettmann und Haan-Gruiten

Prüfansatz:

- Verlängern des Bedienungszeitraums der Linie 742 am Wochenende und vor Feiertagen und Einrichten zusätzlicher Fahrten im 60-Minuten-Takt bis etwa 00:00 Uhr; ggf. bedarfsgesteuert (Taxibus)

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für den Abend- und Freizeitverkehr (S8 Richtung Wuppertal – Hagen; RB 48 Köln – Solingen und Wuppertal)

Konsequenzen:

- Mehraufwand bei Ausweiten des Leistungsangebotes durch zusätzliche km-Leistung; *der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt*

Anmerkung:

- Abstimmung mit den Städten Mettmann und Haan
- Der S-Bahn-Haltepunkt Haan-Gruiten stellt einen wichtigen Verknüpfungspunkt für Mettmann im regionalen Verkehr in Richtung Wuppertal – Hagen (S8) bzw. in Richtung Köln – Solingen bzw. Wuppertal (RB48) dar.

Tabelle 17: Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an den Flughafenbahnhof („Ratinger Linienkonzept“; *nachrichtliche Aufnahme in den NVP des Kreises ME*)

<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an den Flughafenbahnhof („Ratinger Linienkonzept“; <i>nachrichtliche Aufnahme in den NVP des Kreises ME</i>)
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Umfassende Neuordnung des bestehenden Busangebotes zwischen Ratingen und Düsseldorf, Flughafenbahnhof unter Einbeziehung der Linien 757, 759, 760 und 775 • Verknüpfung zu der noch zu verlängernden Stadtbahn-Linie 701 an der Theodorstraße (<i>voraussichtlich Sommer 2015</i>)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Konzept zur Schaffung attraktiver Direktverbindungen zwischen Ratingen und dem Flughafenbahnhof in Düsseldorf
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung von Stufe 1 des Linienkonzeptes zum FPW Sommer 2012 erfolgt

Tabelle 18: Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an Duisburg (*nachrichtliche Aufnahme in den NVP*)

<p>Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an Duisburg (<i>nachrichtliche Aufnahme in den NVP</i>)</p>
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Anbindung an Duisburg konnte im Zuge der ersten Umsetzungsschritte zur optimierten Anbindung des Flughafenbahnhofs in Düsseldorf (Umsetzung 1. Schritt zum FPW Sommer 2012) verbessert werden.

1.2.1.2 Langfristige Planungsprojekte

Tabelle 19: Planungsprojekt: Einstellen SB 68 im Zuge des Streckenausbaus der S28

Planungsprojekt: Einstellen SB 68 im Zuge des Streckenausbaus der S28
Hintergrund: <ul style="list-style-type: none">• Die Finanzierungszusage des Landes NRW zum Streckenausbau der Regiobahn (S28) nach Wuppertal wurde avisiert.• Zielhorizont: vsl. 2017
Planungsansatz: <ul style="list-style-type: none">• perspektivisch: Einstellen des SB 68 nach Realisierung der Verlängerung der Regiobahn zwischen Mettmann Stadtwald und Wuppertal

Verkehrliche Wirksamkeit: Vorteile: <ul style="list-style-type: none">• Stärkung der S28

1.2.2 Stadt Erkrath

Tabelle 20:

Maßnahme: Neuordnung der Linien 741 und 786 im Bereich Millrath

Maßnahme: Neuordnung der Linien 741 und 786 im Bereich Erkrath-Millrath

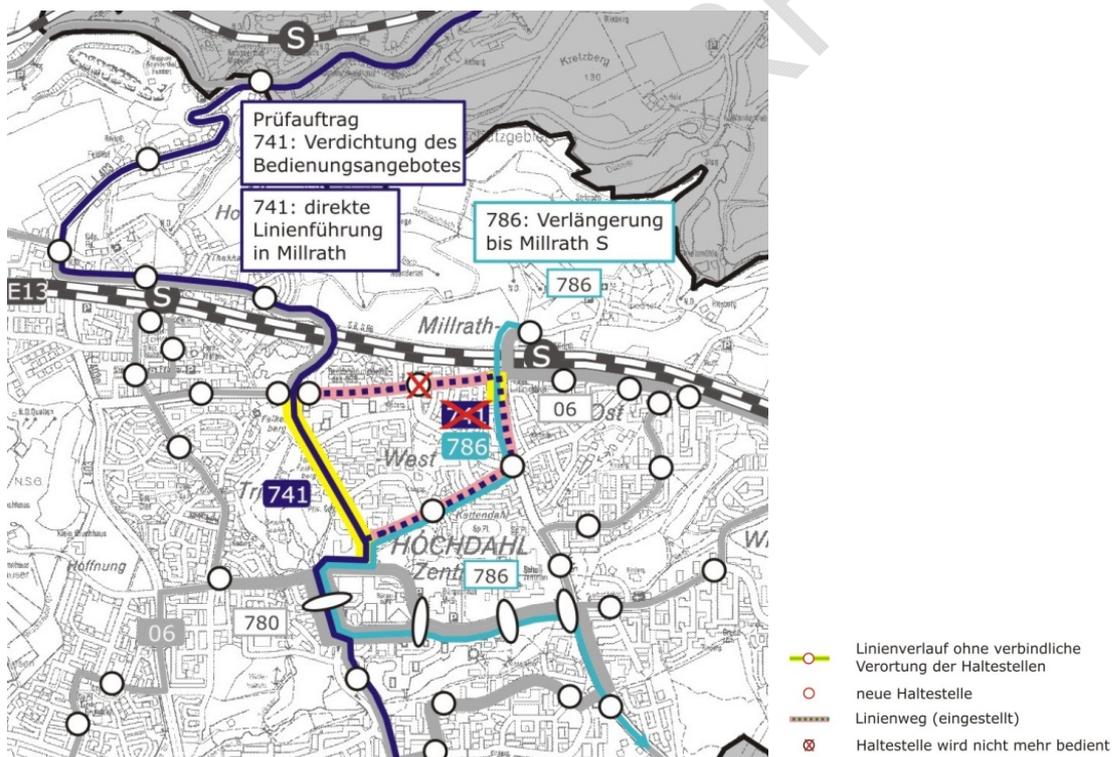
Seite | 21

Planungsansatz:

- Neuordnung der Linien in Millrath im Zuge der Beschleunigung der Linie 741 Hilden – Erkrath Hochdahl - Mettmann
- Linie 741: Führung über Fuhlrottstraße für direktere Verbindung
- Linie 786: Verlängerung über Haltestelle Schulzentrum zum S-Bahnhof Millrath

Infrastruktur:

- Einrichtung neuer Haltestellen in der Fuhlrottstraße und Haaner Straße



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verdichtung des Angebotes im Bereich Fuhlrottstraße in Millrath und zur S-Bahn-Station Millrath
- Haltestelle Gruitener Straße (Linie 741) entfällt, Ersatz durch bestehende bzw. neu einzurichtende Haltestellen

Konsequenzen:

- Mehraufwand durch zusätzliches Angebot der Linie 786 (aber auch Reduzierung des Linienweges der Linie 741); *der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt*

Anmerkung:

- *Erste planerische Überlegungen zu dieser Maßnahme, die im Ausschuss der Stadt Erkrath diskutiert wurden, werden dort teilweise kritisch gesehen.*

Tabelle 21:

Maßnahme: Verdichtung des Bedienungsangebotes und geänderte Führung der Linie O5 in Hochdahl

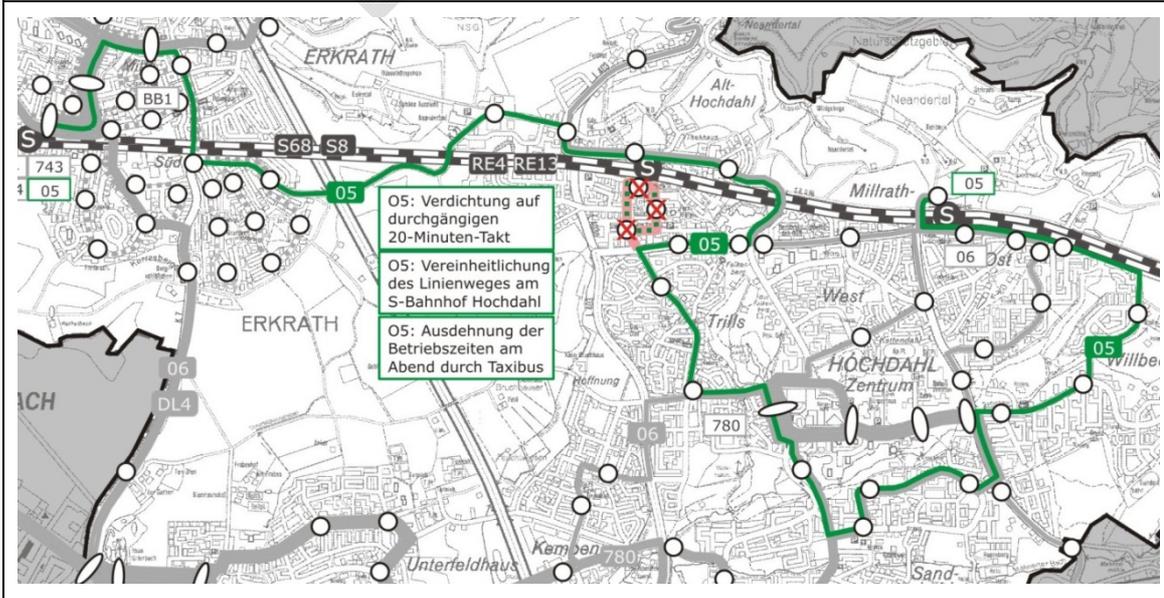
Maßnahme: Verdichtung des Bedienungsangebotes und geänderte Führung der Linie O5 in Hochdahl

Linienweg:

- Vereinheitlichung des Linienweges: Alle Fahrten werden über Hauptstraße – Schimmelbuschstraße – Trills geführt mit Bedienung des S-Bahnhofs Hochdahl: auf der Nordseite; die Anbindung der Südseite des Bahnhofes ist dann nicht mehr erforderlich

Bedienungsangebot:

- Verdichtung Mo.-Fr. auf einen durchgängigen 20-Minuten-Takt
- Verdichtung Sa. und So. auf einen durchgängigen 30-Minuten-Takt
- Verlängerung der Betriebszeit am Abend nach 22:00 Uhr (ggf. durch Taxibus)



 <ul style="list-style-type: none">  Linienverlauf ohne verbindliche Verortung der Haltestellen  neue Haltestelle  Linienweg (eingestellt)  Haltestelle wird nicht mehr bedient 	<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einheitlicher Linienweg im Stadtgebiet zwischen Hochdahler Markt und Alt-Erkrath • Haltestellen Hüttenstraße und Feuerwache entfallen • Verdichtung des Angebotes zwischen Alt-Erkrath und Hochdahl sowie zu den S-Bahn-Stationen • Verdichtung des Abend- und Freizeitverkehrs <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand durch zusätzliches Angebot; <i>der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt</i> <p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ein behindertengerechter Zugang des Haltepunktes Erkrath-Hochdahl über die Südseite des Bahnhofes ist in den nächsten Jahren nicht zu erwarten.</i>
--	---

Tabelle 22:

Maßnahme: Verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen in Erkrath

<p>Maßnahme: Verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen auf den Linien O5 und O6 in Erkrath</p>
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von bedarfsgesteuerten Bedienungsformen in Zeiten und Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage
<p><i>Bedienungsangebot:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • O5: Verlängerung der Betriebszeit am Abend nach 22:00 Uhr (ggf. durch Taxi-bus) • O6: Verlängerung der Betriebszeit am Abend nach 22:00 Uhr (ggf. durch Taxi-bus)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p>

- Verbesserung des Abend- und Freizeitverkehrs
 - Verkehrsangebot entsprechend der vorhandenen Nachfrage
- Konsequenzen:
- Mehraufwand durch zusätzliches Angebot; *der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt*

Tabelle 23:

Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung in Unterfeldhaus
(Bereich Gewerbegebiet und G.-Hauptmann-Straße)

Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung in Erkrath-Unterfeldhaus (Bereich Gewerbegebiet und G.-Hauptmann-Straße)
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erschließungsdefizit im Bereich Heinrich-Hertz-Straße und Max-Planck-Straße im Gewerbegebiet Unterfeldhaus • Bedienung durch Linie 737 wurde wieder eingestellt • Linien O6 und 780 aus Erkrath bzw. Hochdahl bedienen den Stadtteil Unterfeldhaus zentral über die Gerhart-Hauptmann-Straße, Linienwegänderung nicht sinnvoll
<p><i>Infrastruktur:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung Einrichtung einer neuen Haltestelle in nördlicher Richtung im Niermannsweg (Bereich Heinrich-Hertz-Straße) für Linien 780 und 781 sowie 735 und 737: Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebiets, wenn auch geringer Abstand zu den benachbarten Haltestellen Neuenhausplatz und Rohrmühle • Prüfung Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Gerhart-Hauptmann-Straße zwischen Feldhausweg und Kampsweg (Linien O6, 780)
<p>Prüfauftrag: Einrichtung neuer Haltestellen zur Verbesserung der Erschließung in Unterfeldhaus</p> <ul style="list-style-type: none"> —○— Linienverlauf ohne verbindliche Verortung der Haltestellen ○ neue Haltestelle ----- Linienweg (eingestellt) ⊗ Haltestelle wird nicht mehr bedient

*Verkehrliche Wirksamkeit:*Vorteile:

- Verbesserte Erreichbarkeit des Gewerbegebietes an der Heinrich-Hertz-Straße sowie der Wohnbereiche an der Gerhart-Hauptmann-Straße

Anmerkung:

- *Rheinbahn: Die mit der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen entstehenden Fahrzeitverluste können Anschlüsse an S-Bahnen gefährden*

*Tabelle 24:**Prüfauftrag: Überplanung Linie 734***Prüfauftrag: Überplanung Linie 734***Hintergrund:*

- Lediglich die direkten Fahrtmöglichkeiten von den Haltestellen in Erkrath zur Morper Straße in Düsseldorf (Verknüpfung Straßenbahn-Linie 703) und zur U-Bahn-Station Ronsdorfer Straße (bzw. umgekehrt) weisen eine nennenswerte Fahrgastnachfrage auf der Linie 734 auf (ggf. Fahrgastnachfrage Seniorenzentrum Rosenhof)
- Die verkehrliche Funktion dieser Linie innerhalb der Stadt Erkrath ist schwach ausgeprägt, da im Stadtgebiet die Linie 06 mit deutlich dichterem Angebot eine attraktive Anbindung an die S-Bahn ermöglicht: Relationen Richtung D-Gerresheim und weiter werden auch durch die S-Bahn-Linien S8/ S68 abgedeckt
- Stadtverwaltung Erkrath erwägt Antrag auf Betriebseinstellung

Prüfansatz:

- Prüfung der Fahrgastbeziehungen durch Befragung der Fahrgäste nach ihren Quelle-Ziel-Relationen: gibt es vertretbare Alternativen mit der S-Bahn?
- Abstimmung mit Stadt Düsseldorf zum erforderlichen Fahrtenangebot auf der Linie 734 erforderlich

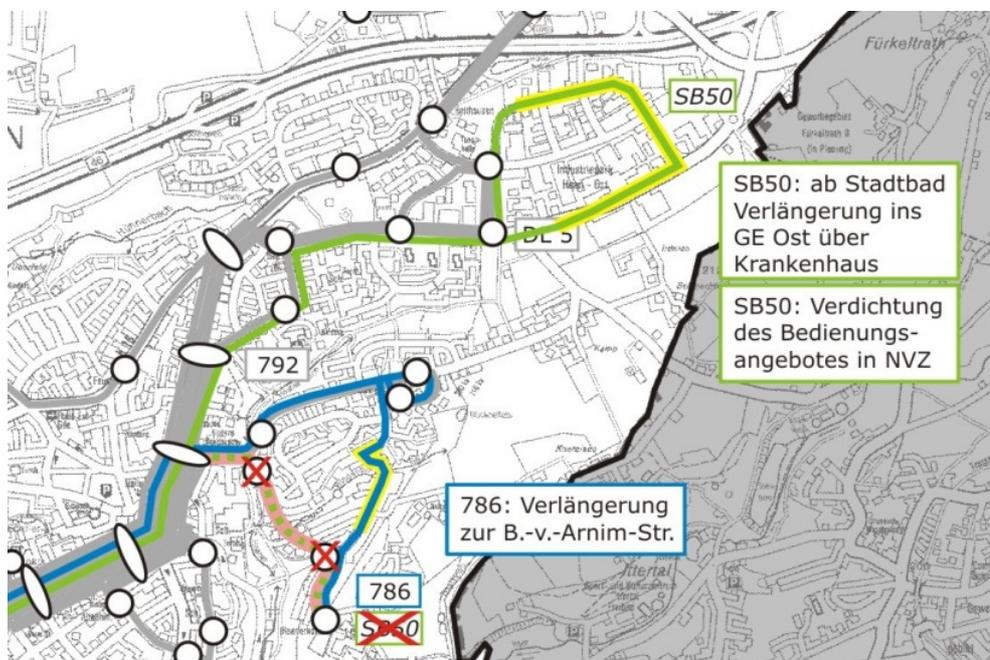
1.2.3 Stadt Haan

Tabelle 25: Maßnahme: Überplanung der Linien SB50 und 786 im Bereich Haan Ost

Maßnahme: Überplanung der Linien SB50 und 786 im Bereich Haan Ost

Planungsansatz:

- SB50: Führung ab Haan R.-Koch-Straße über Krankenhaus ins Gewerbegebiet Ost über Landstraße und Rheinische Straße; zusätzliche Haltestelle im Bereich Landstr./Rheinische Str. und Rheinische Str./ Eifelstr.
- Verdichtung in NVZ auf 30-Minuten-Takt
- Linie 786: Führung über Nachbarsberg – An der Bellekuhl – B.-v.-Arnim-Straße und zurück



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung der Anbindung des Krankenhauses und des Gewerbegebietes Haan Ost
- Dichteres Fahrtenangebot auch in der NVZ (Einkaufsverkehr, Pendler) von/nach Düsseldorf

Konsequenzen:

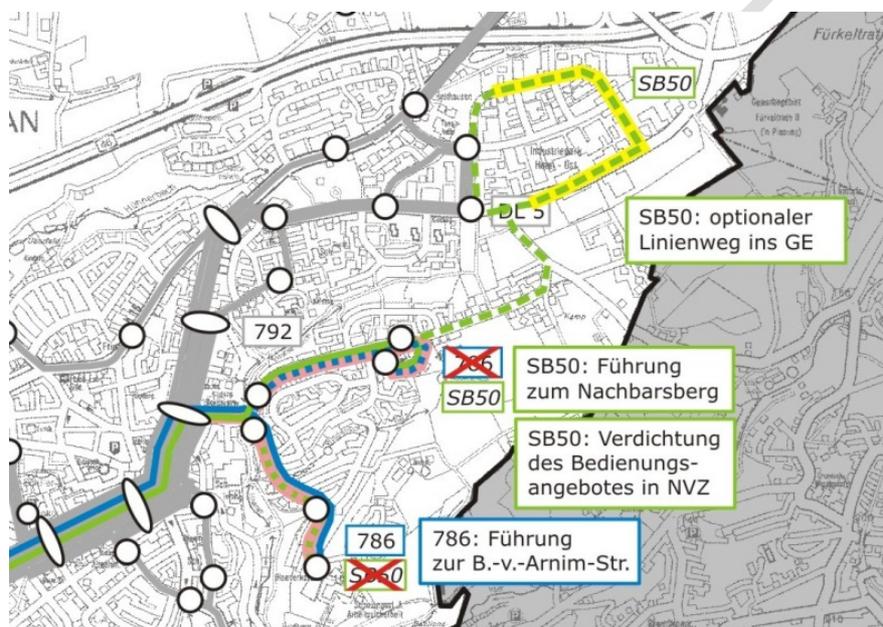
- Mehraufwand durch zusätzliches Angebot; *der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt*

Prüfpunkte:

- *Verlängerung Linie 786 in Erkrath zum S-Bahnhof Millrath in Zusammenhang mit Änderung des Liniennetzes in Erkrath; damit Anbindung von Haan an die S-Bahn-Linien S8/ S68 (siehe Prüfauftrag Erkrath)*

Alternativer AnsatzAlternativer Ansatz:

- SB50: Führung zum Nachbarsberg; optionale Weiterführung über Kampheider Straße ins Gewerbegebiet Ost über Landstraße und Rheinische Straße
- Linie 786: Führung zur B.-v.-Arnim-Straße



-  Linienverlauf ohne verbindliche Verortung der Haltestellen
-  neue Haltestelle
-  Linienweg (eingestellt)
-  Haltestelle wird nicht mehr bedient

Verkehrliche Wirksamkeit:Vorteile:

- Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Haan Ost
- Dichteres Fahrtenangebot auch in der NVZ (Einkaufsverkehr, Pendler) von/nach Düsseldorf

Konsequenzen:

- Mehraufwand durch zusätzliches Angebot; *der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt*

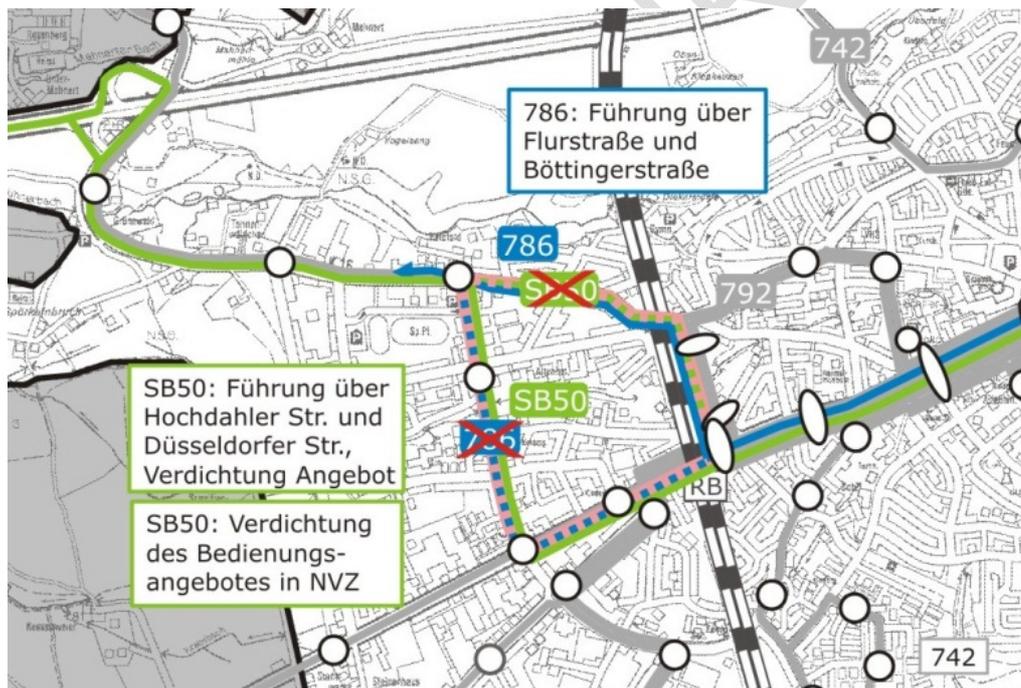
Tabelle 26:

Maßnahme: Überplanung der Linien SB50 und 786 im Bereich Haan West

Maßnahme: Überplanung der Linien SB50 und 786 im Bereich Haan West

Planungsansatz:

- Verdichtung des Angebotes im Bereich Hochdahler Straße
- SB50: Führung über Hochdahler Straße und Düsseldorfer Straße mit Anbindung Haan Bahnhof (unter Beibehaltung der Anschlüsse an Haan Markt); Verdichtung in NVZ auf 30-Minuten-Takt
- Linie 786: Führung über Flurstraße und Böttingerstraße (heutiger Linienweg SB50)



- Linienverlauf ohne verbindliche Verortung der Haltestellen
- neue Haltestelle
- - - - - Linienweg (eingestellt)
- ⊗ Haltestelle wird nicht mehr bedient

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung des Angebotes im Bereich Haan West, Bereich Erkrather Str./ Bachstr./ Am Sandbach durch (verdichtetes) Angebot der Linie SB50
- Anbindung der SchnellBus-Linie an die RB48 am Bahnhof Haan mit Anschlüssen Richtung Solingen (in Abhängigkeit der Taktgestaltung der Linie SB 50)

Konsequenzen:

- Mehraufwand durch zusätzliches Angebot; *der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt*

Tabelle 27:

Maßnahme: Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden

Maßnahme: Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden in Haan

Planungsansatz:

- Ausweitung der Bedienungsangebote bis ca. 23.00 Uhr auf einen 30-Minuten-Takt auf den Linien SB50, O1 und 786
- Einrichtung Taxibus-Bedienung Ellscheid/ Ellscheider Str. sowie Alt-Thienhausen
- Prüfen: Bedienung in den Abendstunden (sowie am Wochenende im Nachtverkehr) mit der Linie O1 über Alt-Gruiten nach Sinterstraße für verbesserte Anbindung des Bereichs Hasenhaus und Alt-Gruiten (Ersatz für Linien 641 bzw. 742); alternativ: Verknüpfung mit Linie 742 (Prüfung Abendverkehr zwischen Mettmann und Gruiten S, siehe Maßnahme Regionale Planungsansätze)

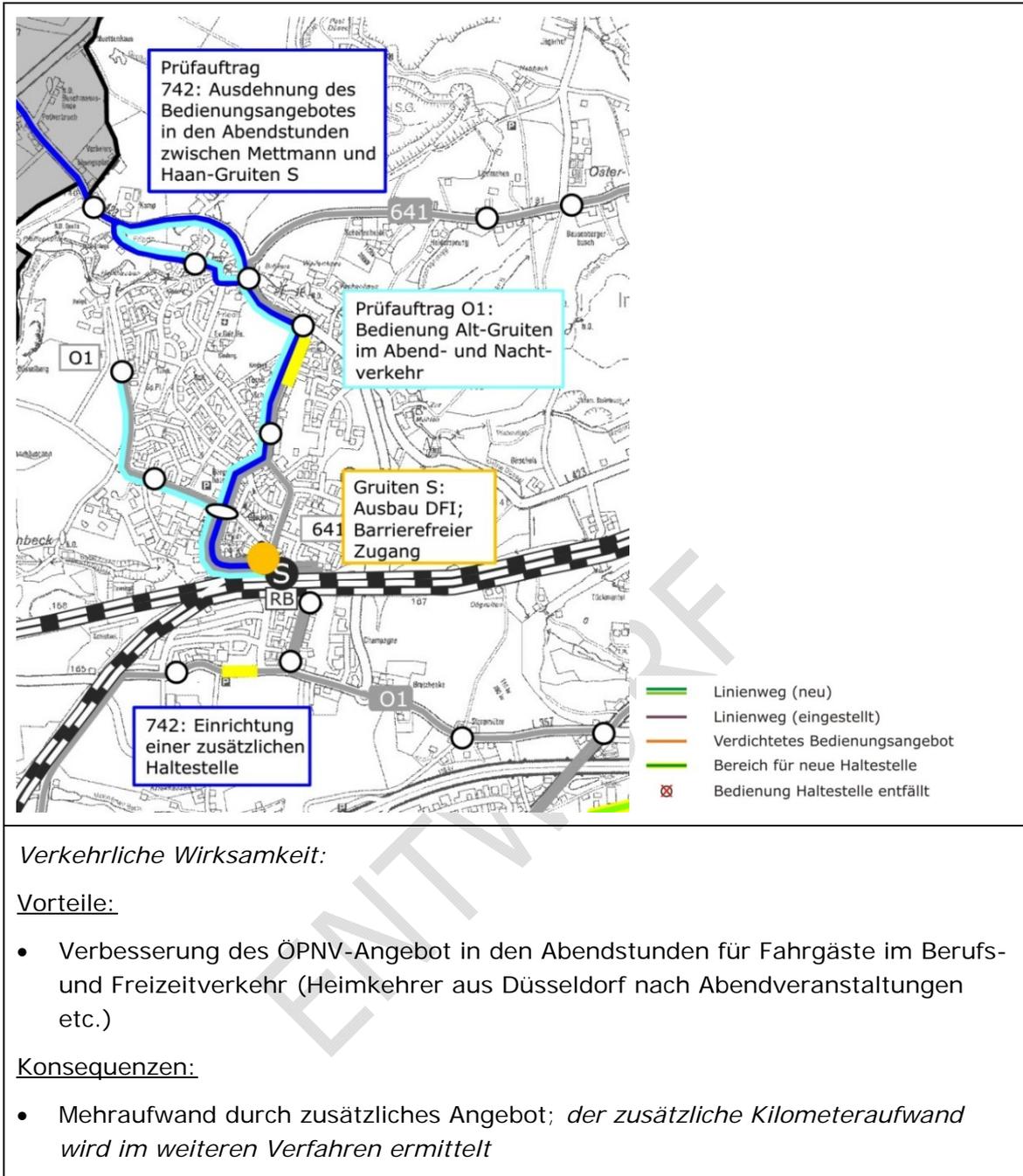


Tabelle 28:

Maßnahme: Anbindung Technologiepark Haan/ NRW (Entwicklungsgebiet)

Maßnahme: Anbindung Technologiepark Haan/ NRW (Entwicklungsgebiet)	
<i>Planungsansatz:</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer zusätzlicher Haltestelle auf dem bestehenden Linienwege der Linie 742 im Bereich der Millrather Straße 	
<p>742: Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle</p> <p>HAAN</p> <p>Legend:</p> <ul style="list-style-type: none"> Linienverlauf ohne verbindliche Verortung der Haltestellen neue Haltestelle Linienweg (eingestellt) Haltestelle wird nicht mehr bedient 	
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i>	
<u>Vorteile:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Erreichbarkeit des Technologieparks • Erschließung über Fahrten entlang der südlichen Erschließungsstraße wäre mit erheblichen Fahrzeitverlängerungen auf den Buslinien für die weiterfahrenden Fahrgäste verbunden 	

Tabelle 29: Prüfauftrag: Behebung des Erschließungsdefizites Haan Mitte, Bereich Beethovenstraße/ Breidenhofer Straße/ Am Mühlenbusch

Prüfauftrag: Behebung des Erschließungsdefizites Haan Mitte, Bereich Beethovenstraße/ Breidenhofer Straße/ Am Mühlenbusch	
<i>Prüfansatz:</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Eingeschränkte Befahrbarkeit des Bereiches durch Busse • Prüfung der Einrichtung von alternativen Angeboten mit entsprechenden Fahrzeugen (Taxibus) 	
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i>	
<u>Vorteile:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erreichbarkeit in diesem Wohngebiet 	

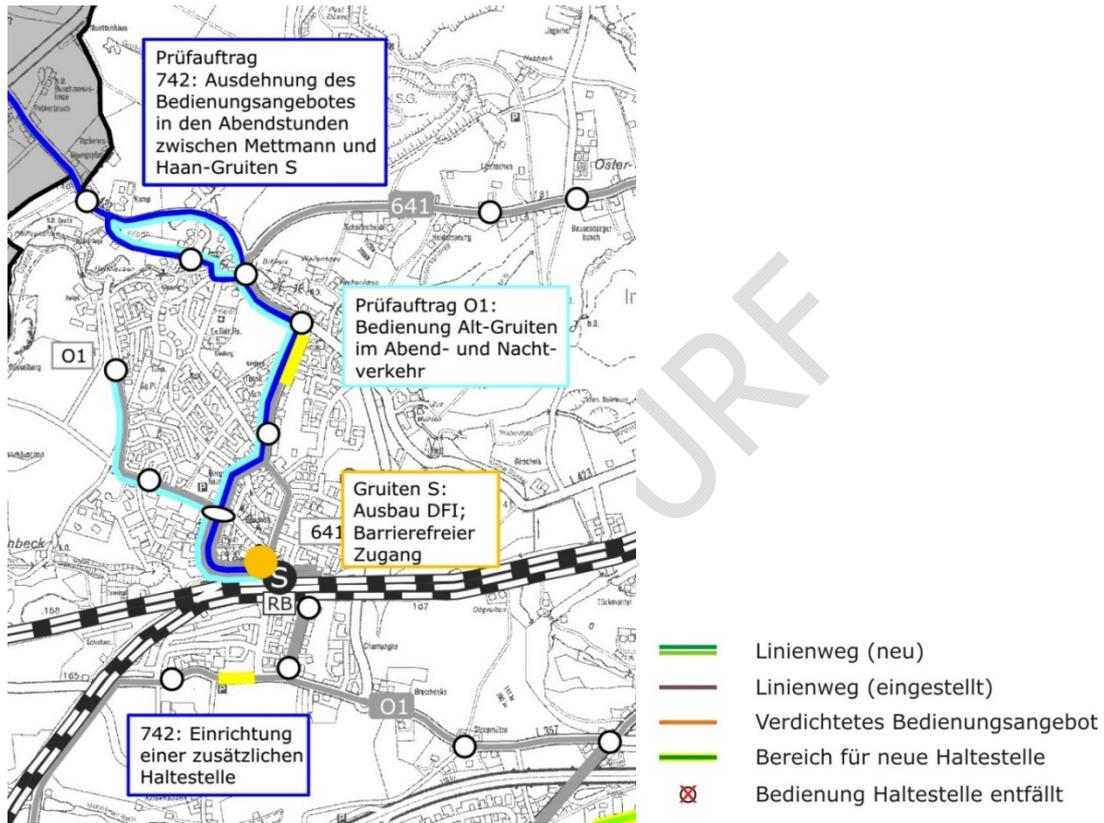
Tabelle 30:

Prüfauftrag: Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasenhaus (Entwicklungsgebiet)

Prüfauftrag: Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasenhaus (Entwicklungsgebiet)

Prüfansatz:

- Verlegung Haltestelle Hasenhaus oder Einrichtung einer neuen Haltestelle Dinkelweg (an der Einmündung Fußgängerweg Parkstraße/ Dinkelweg)



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserte Anbindung des Wohngebietes Hasenhaus

1.2.4 Stadt Hilden

Tabelle 31:

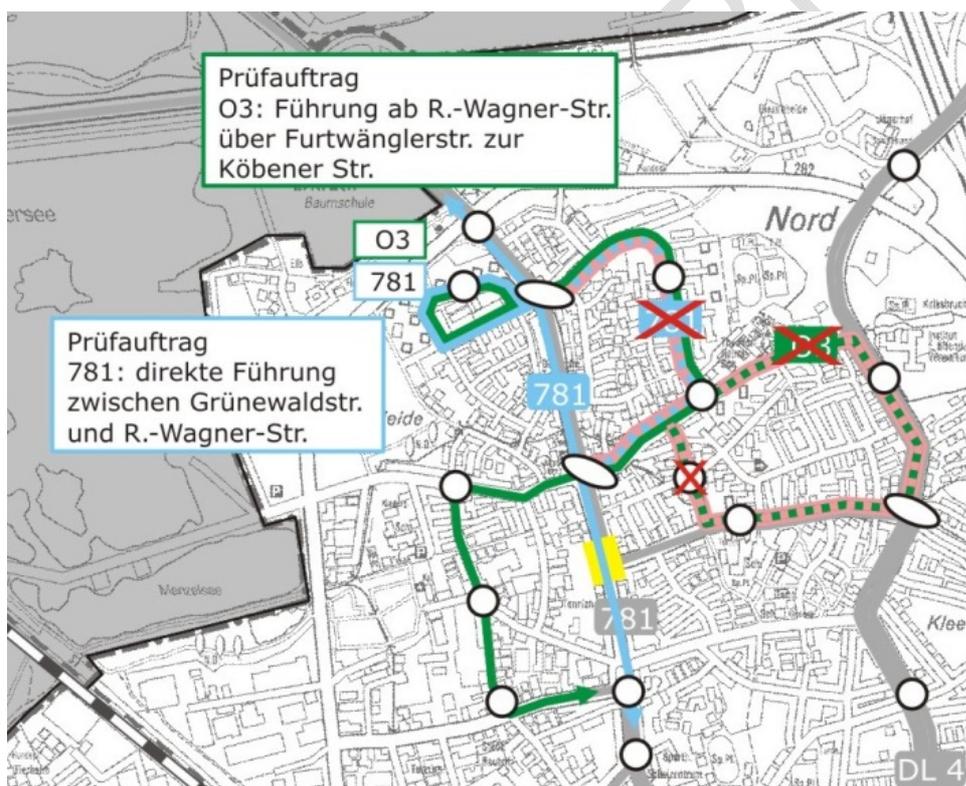
Prüfauftrag: Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden

Prüfauftrag: Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden

Seite | 33

Prüfansatz:

- Linie O3: Führung ab Richard-Wagner-Straße über Furtwänglerstraße und Kosenberg zur Haltestelle Köbener Straße (statt über Verwaltungsinstitut mit dortiger Aufenthaltszeit)
- Linie 781: Führung zwischen Haltestelle R.-Wagner-Str. und Grünewald auf direktem Weg, keine Bedienung über Furtwänglerstr. und Kosenberg mehr, Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Gerresheimer Str./ Beethovenstr.
- Prüfung der ausreichenden Fahrtmöglichkeiten für Schüler zwischen dem Schulzentrum und dem Bereich am Sportplatz



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Klare Linienführung in der Nordstadt, kein Schleifenführung der Linie O3 mit Aufenthaltszeit am Verwaltungsinstitut
- Beschleunigung der Linie 781 und damit verbesserte Umstiegsmöglichkeiten am Neuenhausplatz
- Anbindung Verwaltungsinstitut an S-Bahn in Hilden Süd, verdichtetes Angebot der Linie 741

Konsequenzen:

- Mehraufwand durch zusätzliches Angebot; *der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt*
- Bedienung der Haltestelle Zelterstraße entfällt

Anmerkung:

- Rheinbahn: Prüfung der Auswirkung der Linienwegänderungen auf Fahrzeit

Tabelle 32:

Maßnahme: Verbesserung der Erschließung im Bereich Weststadt, Gewerbegebiet südlich der Weststraße

Maßnahme:

Verbesserung der Erschließung im Bereich Weststadt, Gewerbegebiet südlich der Weststraße

Planungsansatz:

- Verlegung der Haltestellen Lackfabrik und Verzinkerei in Nähe des Kreuzungsgebietes mit Liebigstraße und Weststraße



Verkehrliche Wirksamkeit:**Vorteile:**

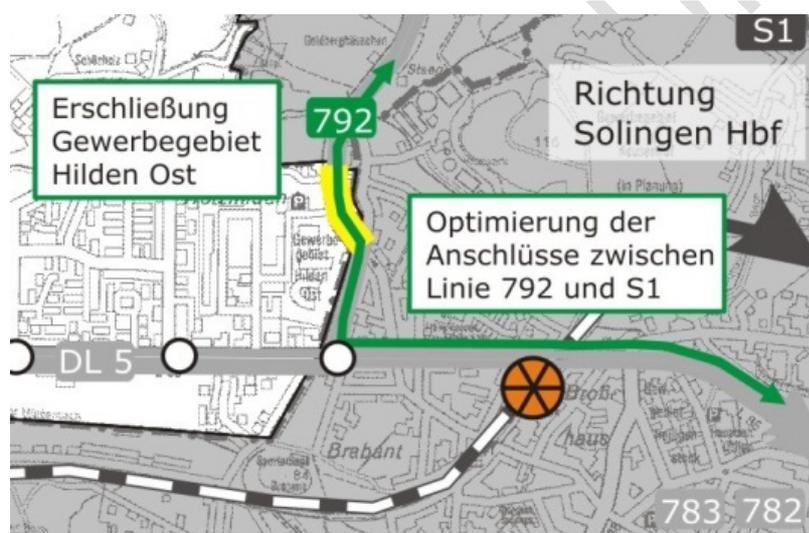
- Bedienung des Bereiches im 20-Minuten-Takt
- Verkürzung der Fußwege aus den bisher unzureichend erschlossenen Bereichen

Tabelle 33:

Maßnahme: Verbesserung der Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Hilden Ost (Kalstert)

Maßnahme:**Verbesserung der Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Hilden Ost (Kalstert)****Planungsansatz:**

- Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die Linie 792 an der Ohligser Straße / Kalstert
- Direkte Erschließung durch den ÖPNV ist aufgrund der Befahrbarkeit mit Bussen schwierig

**Verkehrliche Wirksamkeit:****Vorteile:**

- Bedienung des Bereiches im 20-Minuten-Takt
- Verkürzung der Fußwege aus den bisher unzureichend erschlossenen Bereichen

Tabelle 34:

Maßnahme: Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr

Maßnahme:

Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Hilden

Planungsansatz:

- Linie 741: Verdichtung auf 30-Minuten-Takt auf der Linie 741 bis ca. 23:00 Uhr (bis Hilden Süd, ggf. weiter bis Südfriedhof bzw. Erika-Siedlung)
- Ausdehnung des Bedienungszeitraumes der Linie 783 nach 21:00 bzw. 22:00 Uhr
- Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Bereichen, in denen der Linienverkehr bereits frühzeitig endet, durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (Taxibus)

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Stärkung des Angebotes für den Freizeitverkehr in Hilden sowie von/ nach Erkrath-Hochdahl und mit Anschluss von und nach Düsseldorf und Solingen
- Stärkung des Berufsverkehrs im Gewerbegebiet Hilden-West für Unternehmen mit 24h-Betrieb

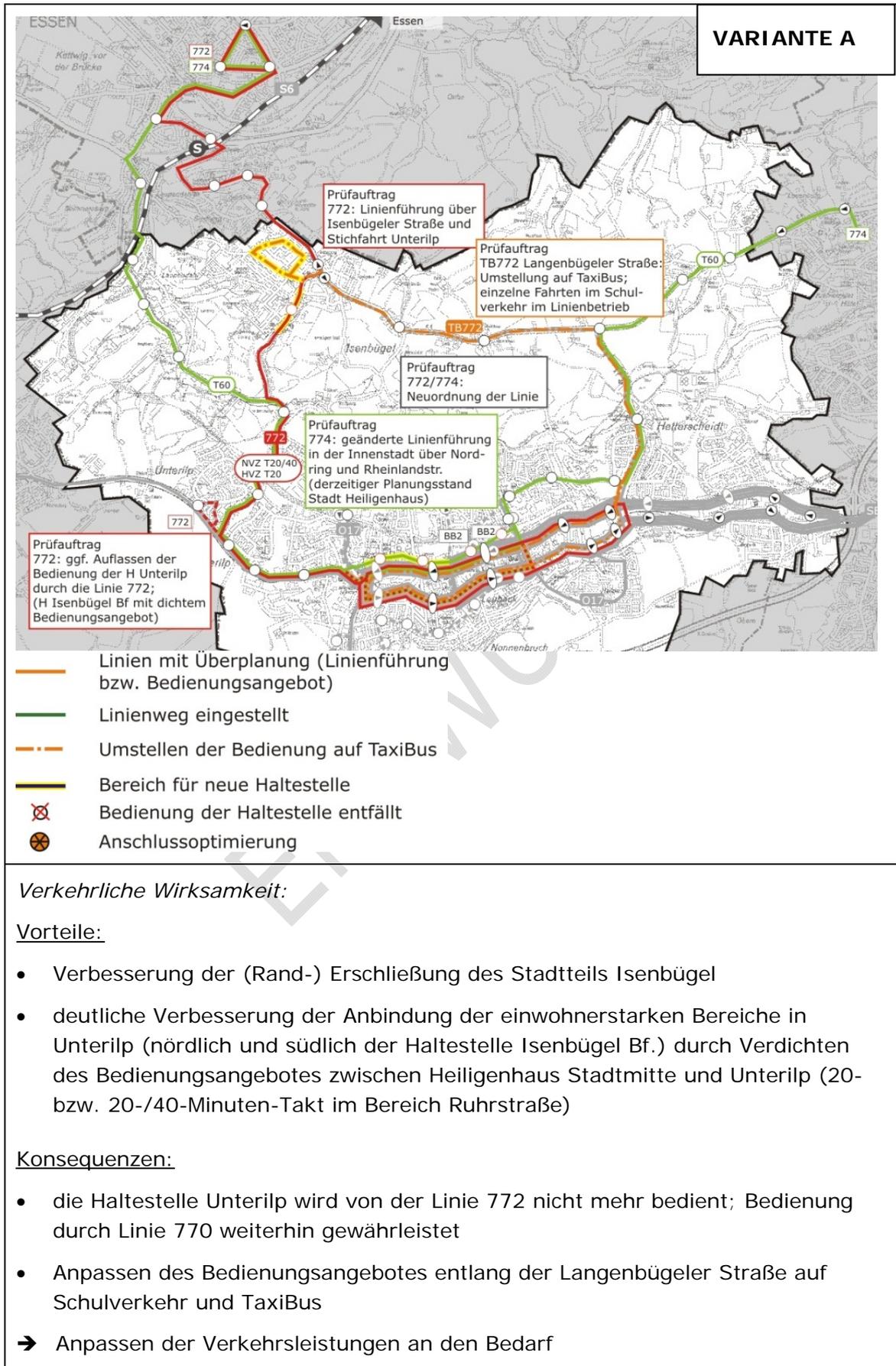
Konsequenzen:

- Mehraufwand durch zusätzliches Angebot; *der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt*

1.2.5 Stadt Heiligenhaus

Tabelle 35: Prüfauftrag: Neuordnung der Linien 772 / 774

Prüfauftrag: Neuordnung der Linien 772 / 774
VARIANTE A
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • neue Linienführung Linie 772 • geänderte Innenstadtführung Linie 774
<p><i>Linienführung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 772 (HVZ T20/ NVZ T20/40; alternativ ganztags T20/40): ab Kettwig Markt über Langenbügeler Straße – Isenbügelerstraße, mit Einrichtung einer Haltestelle in der Isenbügeler Straße, bis Haltestelle Talburg, ab hier bis H Abtskücher Straße über Höseler Straße und Südring wie Linie 774 im Bestand; ab hier zurück über H Ehemannshof, Hauptstraße, Höseler Straße und Ruhrstraße bis zur Haltestelle Talburg, ab hier weiter über Isenbügeler Straße und Langenbügeler Straße zum S-Bahn-Halt Kettwig Stausee und weiter bis Kettwig Markt • Linie 774 (T60): mit geänderter Führung in der Innenstadt: <ul style="list-style-type: none"> ○ in Richtung Heiligenhaus, Unterilp: ab H Abtsküche weiter über Nordring, Bahnhofstraße, Hauptstraße wie Linie 772 im Bestand ○ in Richtung Velbert, Klinikum Niederberg: die Linie verkehrt neu über Rheinlandstraße, Westfalenstraße und Nordring bis H Abtsküche, ab hier weiter wie im Bestand bis Klinikum Niederberg → die Linie 774 fährt somit nicht mehr über den Südring ○ ggf. zusätzliche Fahrten mit Ausrichtung auf den Bedarf des Klinikums Niederberg; zur Einschätzung des Bedarfs sind hier genauere Nachfrageuntersuchung (z.B. Schichtzeiten, Wohnorte der Mitarbeiter) erforderlich • Umstellung der Bedienung in der Langenbügeler Straße bis Isenbügel auf bedarfsgesteuerte Bedienung; einzelne Fahrten im Schulverkehr ggf. weiter im Linienbetrieb.
<p><i>Infrastrukturmaßnahmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Isenbügeler Straße.



VARIANTE B*Prüfansatz:*

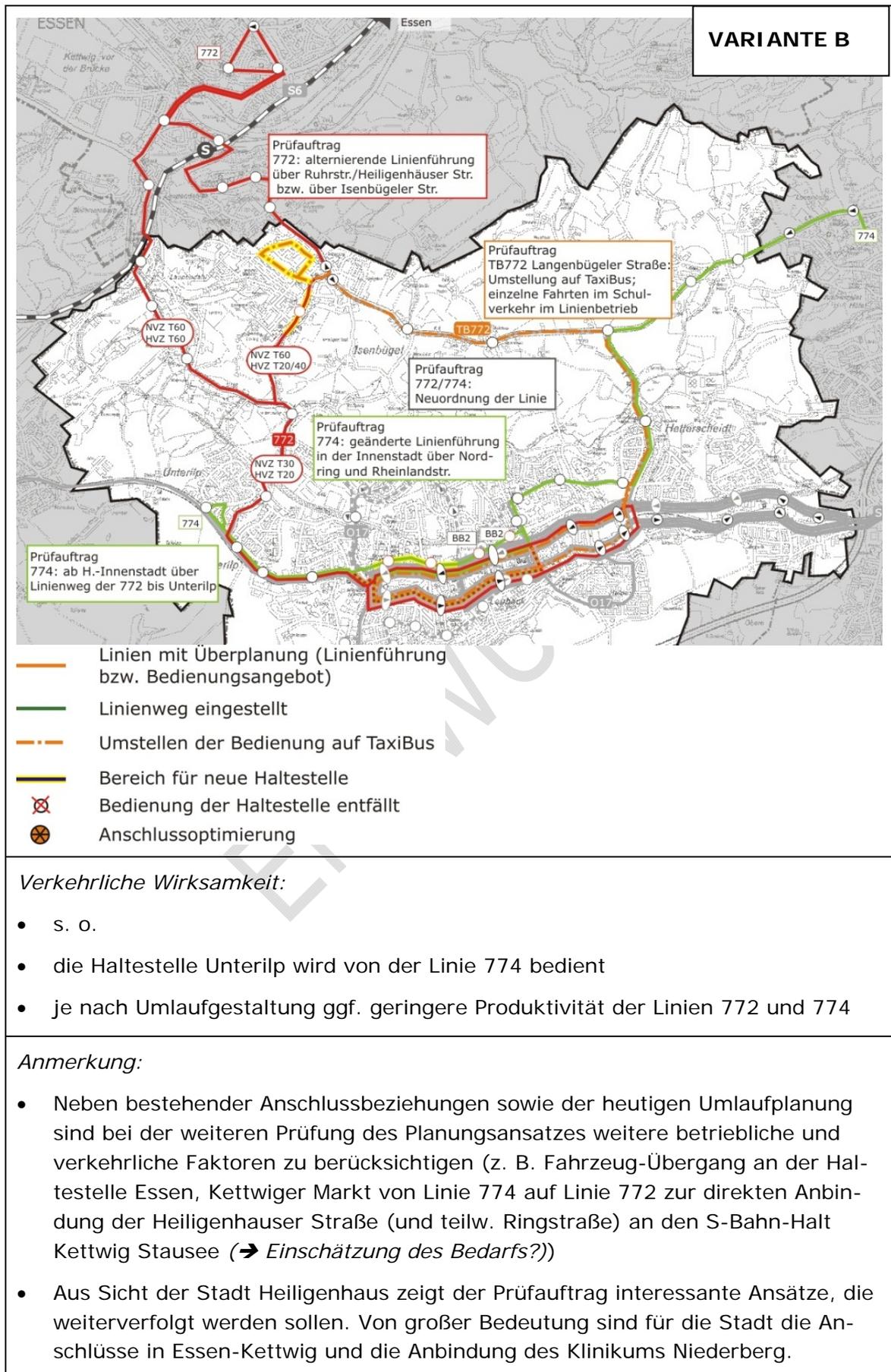
- Linienwegtausch der Linien 772 und 774 in Teilbereichen

Linienführung:

- Linie 774 (T60): Linie verkehrt zwischen Klinikum Niederberg und H Abtsküche wie im Bestand, weiter wie Linie 772 im Bestand über Nordring, Bahnhofstraße, Hauptstraße und Höseler Straße bis H Unterilp; aus Richtung Unterilp kommend verkehrt die Linie über Rheinlandstraße, Westfalenstraße und Nordring bis H Abtsküche, ab hier weiter wie im Bestand bis Klinikum Niederberg.
- Linie 772 (HVZ T20/ NVZ T20/40; alternativ ganztags T20/40): zwischen Kettwig Markt und H Talburg alternierende Linienführung 1 x stündlich über Heiligenhauser Straße – Ruhrstraße und 2x (HVZ) bzw. 1x (NVZ) stündlich über Langenbügeler Straße – Isenbügeler Straße mit Einrichtung einer Haltestelle in der Isenbügeler Straße einheitliche Linienführung ab H Talburg bis Abtskücher Straße wie Linie 774 im Bestand ab hier zurück über H Ehemannshof über Ruhrstraße bis H Talburg, ab hier alternierende Linienführung bis Kettwig Markt
- Umstellung der Bedienung der Langenbügeler Straße bis Isenbügel auf bedarfsgesteuerte Bedienung; einzelne Fahrten im Schulverkehr ggf. weiter im Linienbetrieb

Infrastrukturmaßnahmen:

- Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Isenbügeler Straße.



Verkehrliche Wirksamkeit:

- S. O.
- die Haltestelle Unterilp wird von der Linie 774 bedient
- je nach Umlaufgestaltung ggf. geringere Produktivität der Linien 772 und 774

Anmerkung:

- Neben bestehender Anschlussbeziehungen sowie der heutigen Umlaufplanung sind bei der weiteren Prüfung des Planungsansatzes weitere betriebliche und verkehrliche Faktoren zu berücksichtigen (z. B. Fahrzeug-Übergang an der Haltestelle Essen, Kettwiger Markt von Linie 774 auf Linie 772 zur direkten Anbindung der Heiligenhäuser Straße (und teilw. Ringstraße) an den S-Bahn-Halt Kettwig Stausee (→ *Einschätzung des Bedarfs?*))
- Aus Sicht der Stadt Heiligenhaus zeigt der Prüfauftrag interessante Ansätze, die weiterverfolgt werden sollen. Von großer Bedeutung sind für die Stadt die Anschlüsse in Essen-Kettwig und die Anbindung des Klinikums Niederberg.

Tabelle 36: Prüfauftrag: Überplanung der Ortsbus-Linie O17

Prüfauftrag: Überplanung der Ortsbus-Linie O17*Hintergrund:*

- die Ortsbus-Linie O17 bedient nur wenige Haltestellen exklusiv
- die hohe Nachfrage resultiert in weiten Teilen aus „Mitnahme-Effekten“ durch die Führung der Linie durch die Innenstadt (Parallelverkehr zu anderen Linien)
- derzeit hohe Standzeiten auf der O17

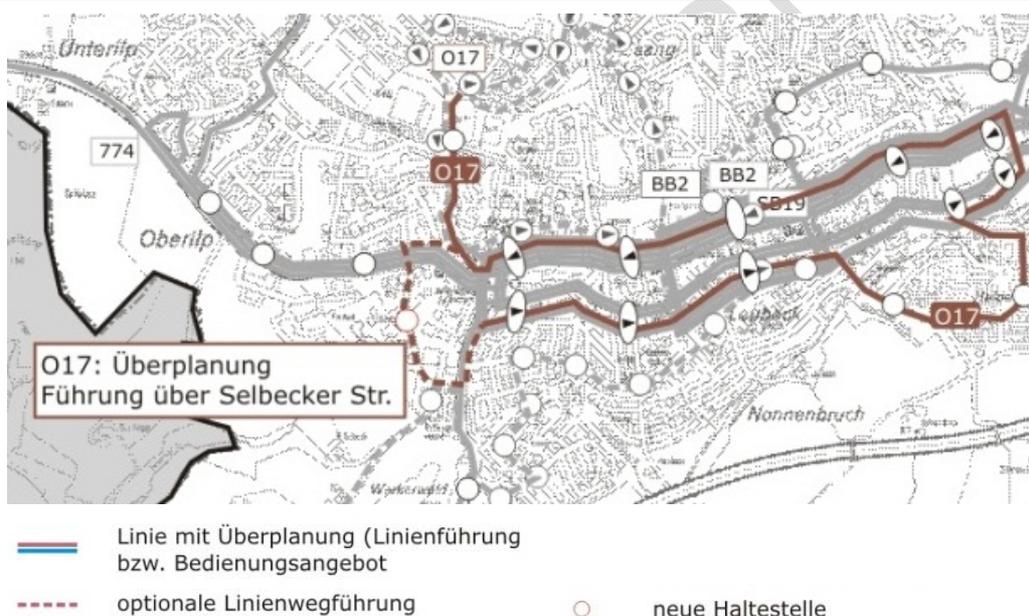
Seite | 41

Prüfansatz:

- Änderung/ Ausweitung der Linienführung zur Schaffung neuer Anbindungen
- ➔ z. B. direkte Anbindung des Heljensbades

Infrastrukturmaßnahmen:

- Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Selbecker Straße

*Verkehrliche Wirksamkeit:*Vorteile:

- Erhöhung der Produktivität der Linie durch zusätzliche Erschließungsaufgaben
- Attraktivierung des städtischen Freizeitangebotes und ggf. generieren zusätzlicher Nachfrage in geringem Maße durch direkte Anbindung des Heljensbades

Konsequenzen:

- leichter Mehraufwand durch Ausweiten des Angebotes; *der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt*

Tabelle 37:

Maßnahme: Ausdehnung des Angebotes in den Abendstunden zwischen Heiligenhaus, Innenstadt und Heiligenhaus, Isenbügel

Maßnahme: Ausdehnung des Angebotes in den Abendstunden zwischen Heiligenhaus, Innenstadt und Heiligenhaus, Isenbügel

Planungsansatz:

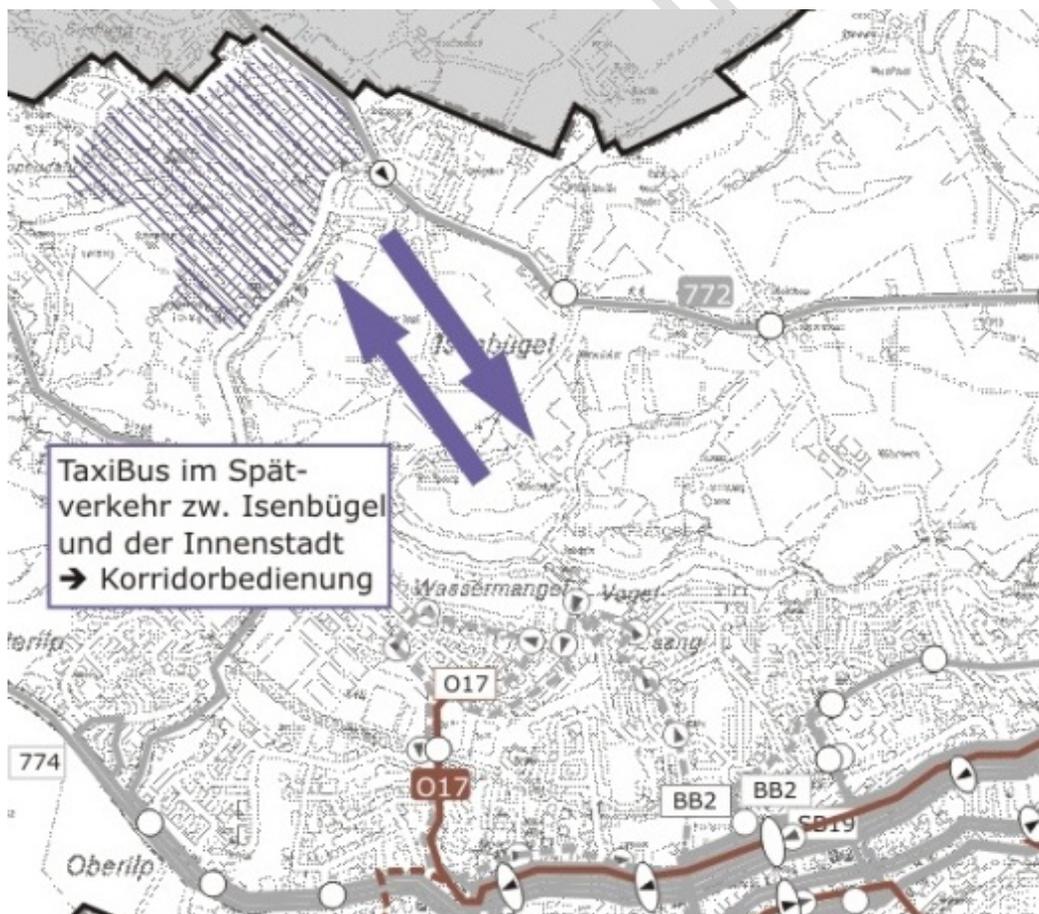
- Einrichten einer TaxiBus-Linie zwischen Isenbügel und der Innenstadt von Heiligenhaus abends am Wochenende und vor Feiertagen mit Anbindung an die 770 in und aus Richtung Ratingen Hösel S

Linienführung und Bedienungsangebot:

- Bedienung im Korridor Isenbügel – Innenstadt mit innerer Erschließung von Isenbügel
- Bedienung im 60-Minuten-Takt abends am Wochenende und vor Feiertagen

Infrastrukturmaßnahmen:

- Einrichten von Bedarfs-Haltestellen im Bereich Isenbügel



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Abend- und Freizeitverkehrs

Konsequenzen:

- Mehraufwand durch Schaffung eines zusätzlichen Angebotes im Bedarfsverkehr; Mehraufwand in Abhängigkeit der Nutzung

Tabelle 38: Prüfauftrag: Ausdehnen des Bürgerbus-Angebotes in Heiligenhaus

Prüfauftrag: Ausdehnen des Bürgerbus-Angebotes in Heiligenhaus
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausdehnen des Bürgerbusangebotes auf die nicht erschlossenen Bereich in Unterilp
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sollten die angedachten Planungsüberlegungen nicht realisierbar sein ist eine Ausweitung des Bürgerbus-Angebotes für die derzeit nicht erschlossenen einwohnerstarken Bereiche in Unterilp nördlich und südlich der Ruhrstraße zu prüfen.
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • erforderlich ist ein großes ehrenamtliches Engagement

1.2.6 Stadt Langenfeld

Tabelle 39:

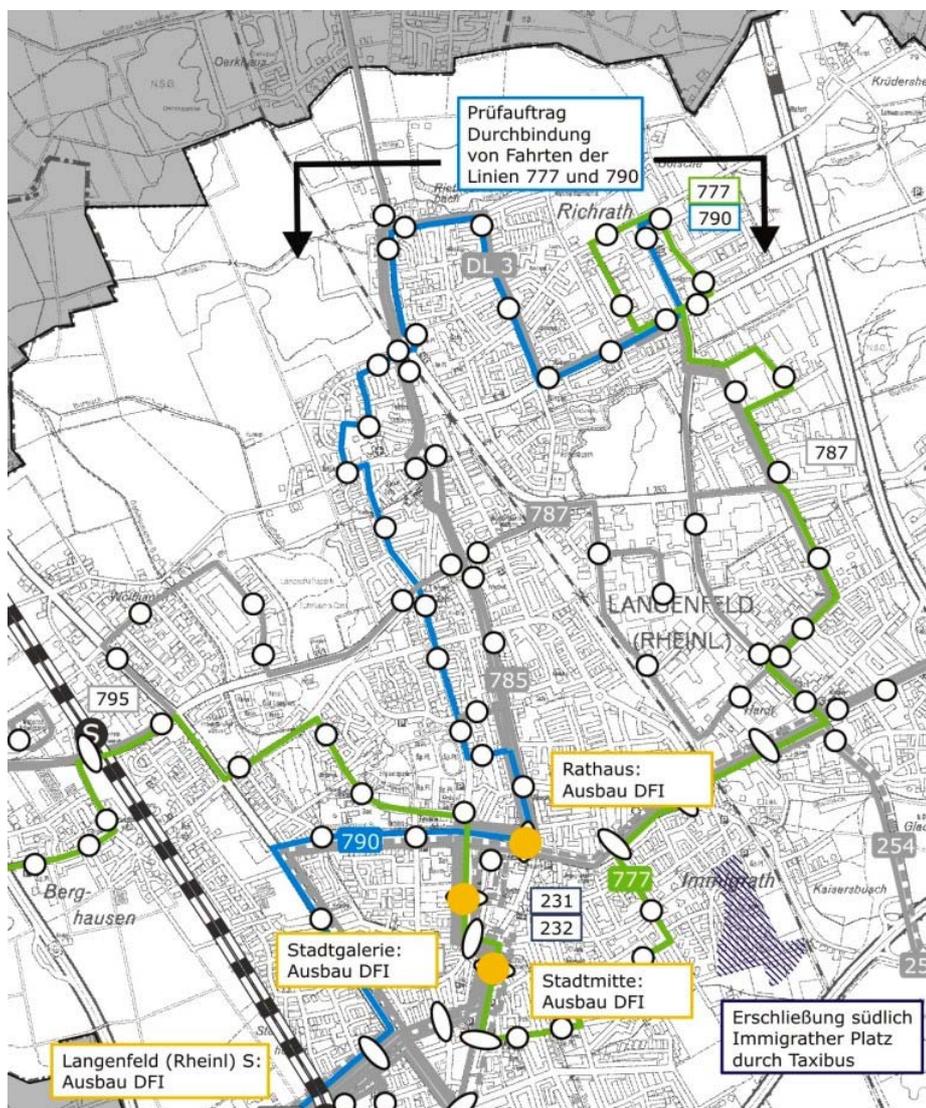
Prüfauftrag: Durchbindung von Fahrten der Linien 777 und 790

Prüfauftrag:

Durchbindung von Fahrten der Linien 777 und 790

Prüfansatz:

- Durchbindung von einzelnen Schulfahrten im Bereich Götsche um durchgehende Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtbereichen zu erhalten (zur Gesamtschule)



- Linienweg (neu)
- Linienweg (eingestellt)
- Verdichtetes Bedienungsangebot
- Bereich für neue Haltestelle
- ⊗ Bedienung Haltestelle entfällt

*Verkehrliche Wirksamkeit:*Vorteile:

- Bessere Anbindung der Gesamtschule aus dem südöstlichen Bereich von Langenfeld

Anmerkung:

- Rheinbahn: Vertiefende Prüfung des zu erwartenden Bedarfs

*Tabelle 40:**Prüfauftrag: Behebung von Erschließungsdefiziten südlich Immigrather Platz***Prüfauftrag: Behebung von Erschließungsdefiziten südlich Immigrather Platz***Prüfansatz:*

- Keine Bedienung im Linienverkehr mit Bussen in diesem Siedlungsbereich möglich
- Bedienung mit Taxibus zu prüfen

*Verkehrliche Wirksamkeit:*Vorteile:

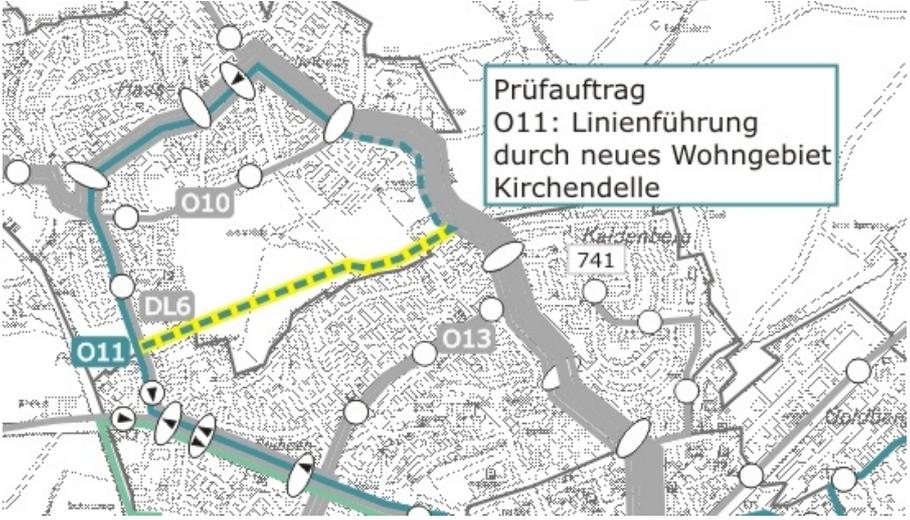
- Verbesserung der Anbindung des Wohngebietes

Vorgeschlagene Maßnahmen, die von Seiten der Stadt nicht weiterverfolgt werden sollen:

- Verbesserung der Erschließung in Reusrath
- Verbesserung der Erschließung in Wiescheid
- Verbesserung der Erschließung im Bereich Blumenstraße

1.2.7 Stadt Mettmann

Tabelle 41: Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Kirchendelle

<p>Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Kirchendelle</p>
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erschließung des neuen Wohngebietes im Grenzbereich Metzkausen / Berliner Straße/Kaldenberg, Bereich Kirchendelle
<p><i>Linienführung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Änderung der Linienführung der Linie O11 mit Führung durch das Wohngebiet; Schleifenführung über die heutige Endhaltestelle Hasselbeckstraße hinaus und Führung über die neue Erschließungsstraße („Endschleife“) • alternativ: Schaffen einer Wendemöglichkeit auf der neuen Erschließungsstraße zur Bedienung der Hasseler Straße in Richtung und Gegenrichtung
<p><i>Infrastrukturmaßnahmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten neuer Haltestellen im Bereich der neuen Erschließungsstraße
 <p>Prüfauftrag O11: Linienführung durch neues Wohngebiet Kirchendelle</p> <ul style="list-style-type: none"> — Linie mit Überplanung (Linienführung bzw. Bedienungsangebot) - - - optionale Linienwegführung —○— Linienverlauf ohne verbindliche Verortung der Haltestellen
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • stündliche Anbindung des neuen Wohngebietes an die Innenstadt und an den S-Bahn-Halt ME-Zentrum

Konsequenzen:

- Mehraufwand durch Angebotsausweitung
- ggf. Auflösen der Bedienung der derzeitigen Endhaltestelle Hasselbeckstraße (Lage ca. 50 m zur Haltestelle Florastraße vor dem Gymnasium; derzeit Endhaltestelle der Linie O11 mit Wendemöglichkeit)

Anmerkung:

- Die zeitliche Realisierung der Maßnahme steht in Abhängigkeit der konkreten Ausgestaltung der Rahmenplanung sowie der Besiedelung (zeitlicher Horizont).

Tabelle 42:

Maßnahme: Verbesserung der Erschließung und Bedienung des GE ME-West und des Wohngebietes östl. der Marie-Curie-Straße

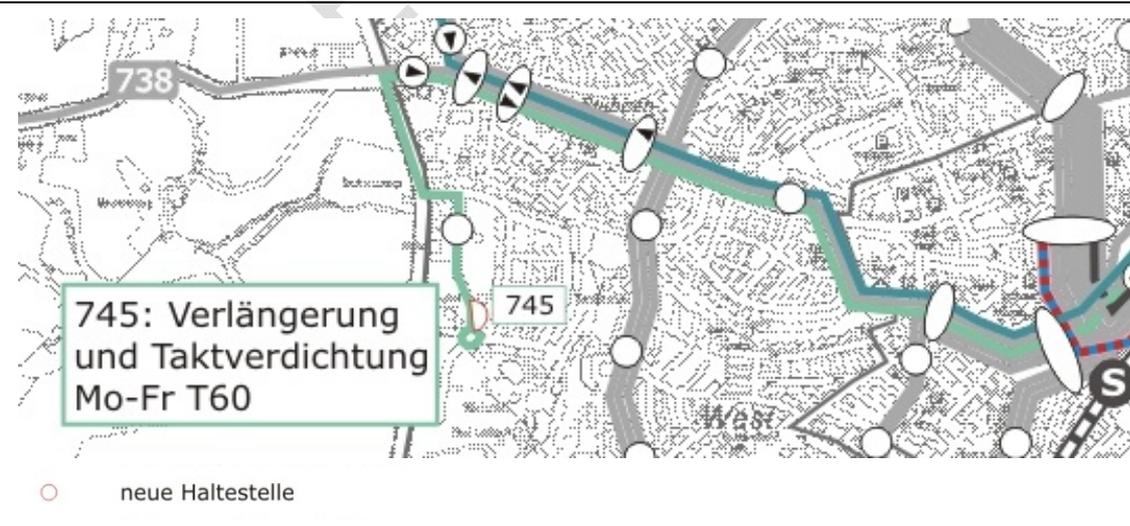
Maßnahme: Verbesserung der Erschließung und Bedienung des GE ME-West und des Wohngebietes östl. der Marie-Curie-Straße

Planungsansatz:

- Erschließung derzeit durch einzelne Fahrten der Linie 745
- zur Verbesserung des Bedienungsangebotes soll das Angebot auf eine stündliche Bedienung verdichtet werden

Infrastrukturmaßnahmen:

- Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich des Kreisverkehrs (bei Ausfahrt)

Verkehrliche Wirksamkeit:Vorteile:

- verbesserte Erschließung des Gewerbegebietes
- Verbesserung der (Rand-) Erschließung des Wohngebietes westlich der Marie-Curie-Straße
- Generieren zusätzlicher Fahrgastpotenziale durch Schaffen eines regelmäßigen Bedienungsangebotes wahrscheinlich

Konsequenzen:

- Mehraufwand durch deutliche Angebotsausweitung; *der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt*

Anmerkung:

- Die zeitliche Realisierung der Maßnahme steht in Abhängigkeit zu den Entwicklungen im Gewerbegebiet.
- Die Maßnahme soll zunächst zeitlich begrenzt für 2 Jahre im Probetrieb umgesetzt werden. Nach dieser Etablierungsphase soll eine Erfolgskontrolle über das Fortführen der Maßnahme entscheiden.

ENTWURF

1.2.8 Stadt Monheim am Rhein

Tabelle 43:

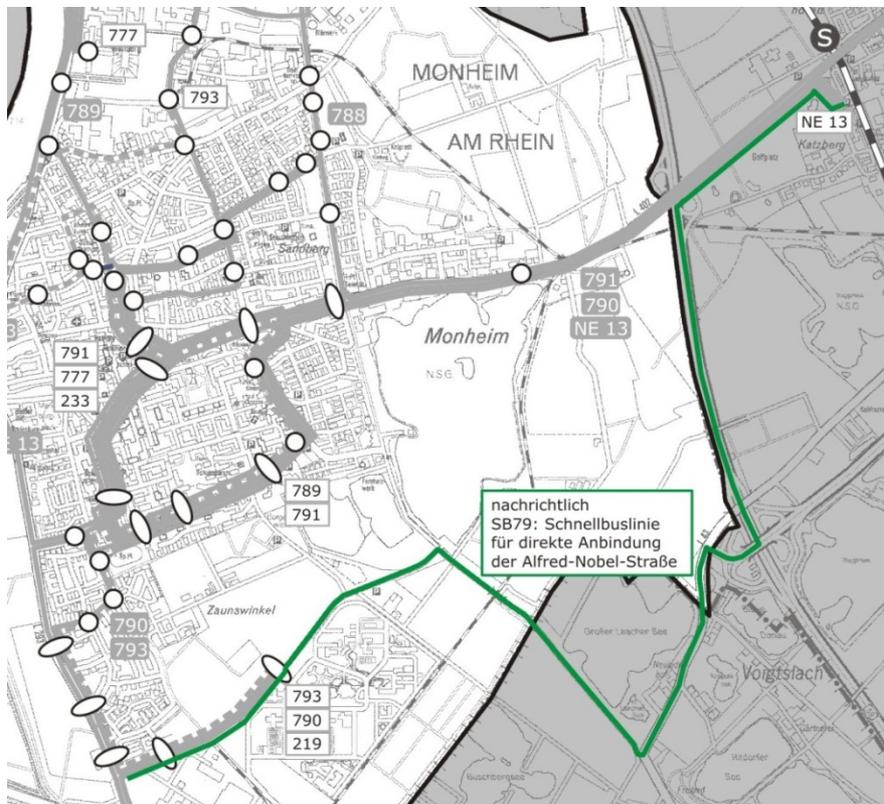
nachrichtlich: Verbesserte Anbindung Alfred-Nobel-Straße

nachrichtlich: Verbesserte Anbindung Alfred-Nobel-Straße

Seite | 49

Planungsansatz:

- Einrichtung einer neuen Linie zwischen Langenfeld S und der Alfred-Nobel-Straße über BAB
- Bedienungsangebot im 20-Min.-Takt zwischen ca. 6 und 9 Uhr und 16 bis 19 Uhr
- Bedienung als Schnellbus mit einer Fahrzeit von 10 – 12 Minuten



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte in der A.-Nobel-Straße
- Maßnahme als Ergebnis einer Mitarbeiterbefragung

Anmerkung:

- Umsetzung am 28.01.2013 bereits erfolgt

Tabelle 44:

Prüfauftrag: Behebung des Erschließungsdefizites Alt Monheim

Prüfauftrag: Behebung des Erschließungsdefizites Alt Monheim
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Keine regelmäßige Bedienung im Linienverkehr mit Bussen in diesem Siedlungsbereich möglich• Bedienung allenfalls mit Pkw-oder 9-Sitzer-Fahrzeugen sinnvoll, Bedienung als Taxibus-Fahrt prüfen
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der Anbindung des Siedlungsbereichs

Seite | 50

Tabelle 45:

Prüfauftrag: Behebung des Erschließungsdefizites Wohngebiet Krämersee

Prüfauftrag: Behebung des Erschließungsdefizites Wohngebiet Krämersee
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Keine regelmäßige Bedienung im Linienverkehr mit Bussen in diesem Siedlungsbereich möglich• Bedienung allenfalls mit Pkw-oder 9-Sitzer-Fahrzeugen sinnvoll, Bedienung als Taxibus-Fahrt prüfen
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der Anbindung des Wohnbereichs

Vorgeschlagene Maßnahmen, die von Seiten der Stadt nicht weiterverfolgt werden sollen:

- Überplanung Linien 788 und 789 im Bereich mona mare
- Verbesserung der Erschließung im Bereich Berliner Viertel

1.2.9 Stadt Ratingen

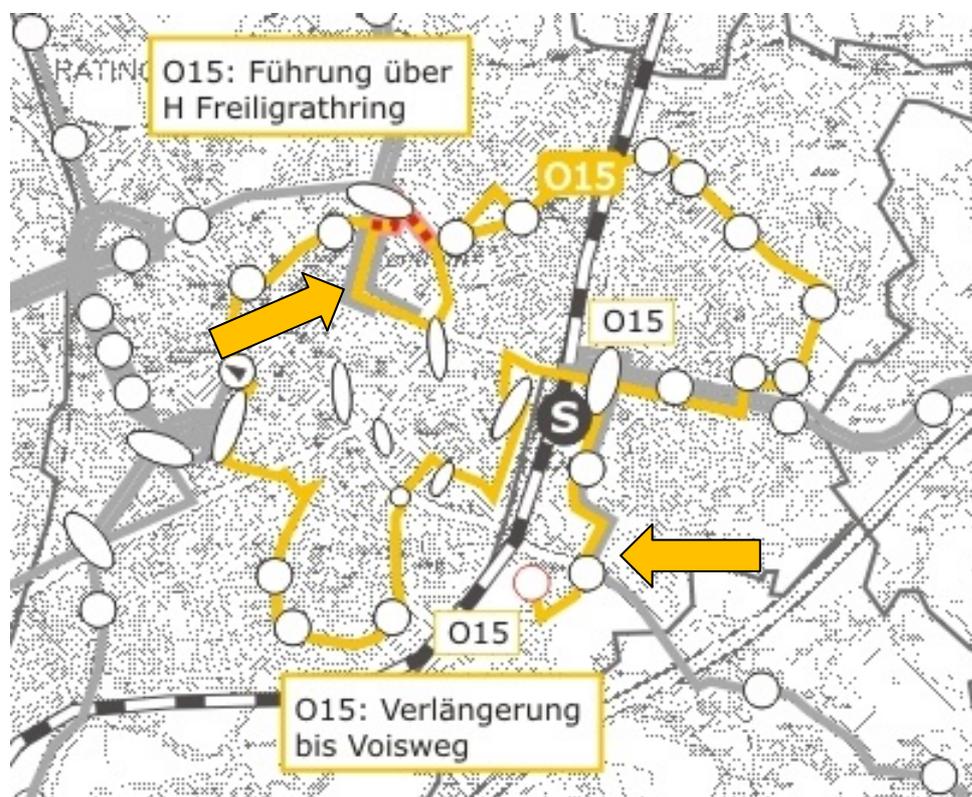
Tabelle 46: Maßnahme: Überplanung der Ortsbus-Linie O15

Maßnahme: Überplanung der Ortsbus-Linie O15

Seite | 51

Planungsansatz:

- Aufsplitten der Ringlinie O15 und Schaffen von betrieblichen Endpunkten
- Führen der Linie ab der Haltestelle Ratingen Ost zunächst wie im Bestand, Änderung der Linienführung nördlich der Innenstadt ab der Haltestelle Evangelisches Krankenhaus über die Haltestellen Freiligrathstraße, Oberstraße, St. Marien Hospital, ab hier weiter wie im Bestand bis Ratingen Ost, ab hier Verlängerung über die Balcke-Dürr-Allee bis zum Voisweg.



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt aus den nördlich der Homber-

ger Straße gelegenen Bereichen Am Pfingsberg, Bruchstraße, Rosenstraße

- Erschließung des Bereiches Balcke-Dürr-Allee im städtischen 20-Minuten-Takt
- attraktive ÖPNV-Anbindung des neuen Esprit-Standortes am Voisweg (auch überregional mit Anbindung an die S-Bahn)
- Schaffen von betrieblichen Endpunkten

Konsequenzen:

- Mehraufwand durch Verlängerung der Linie; *der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt*

Anmerkung:

- Prüfen der Umlaufplanung durch das Verkehrsunternehmen (O15 im Umlaufverbund mit anderer Linie?)
- Prüfen betrieblicher Faktoren (z.B. Toiletten an den Linienendpunkten für die Fahrer)

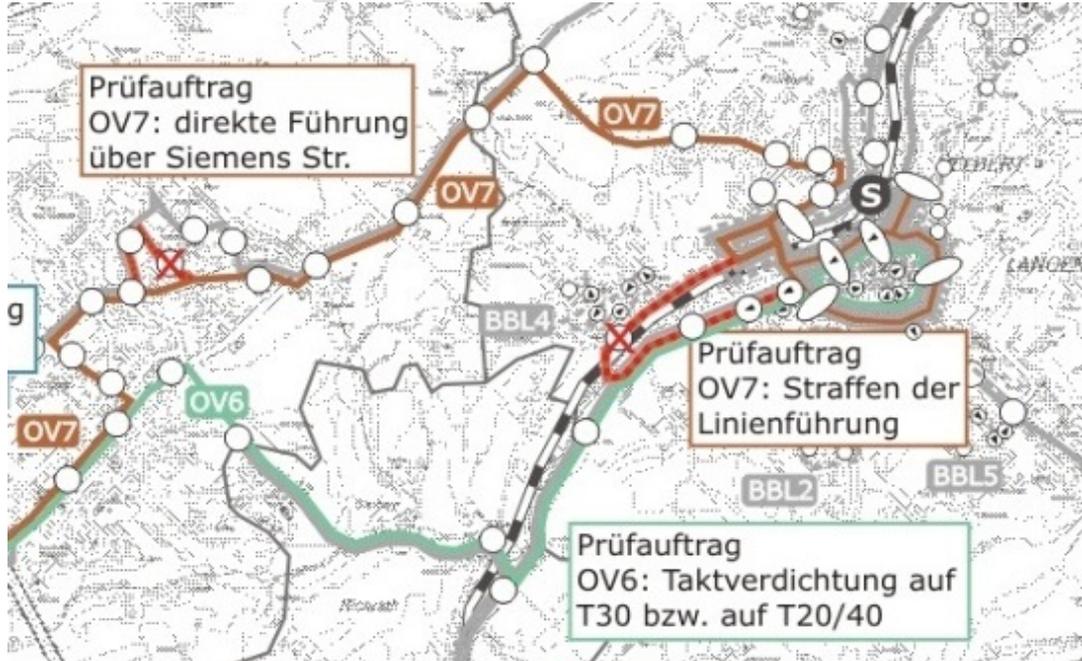
ENTWURF

Tabelle 47: Maßnahme (nachrichtlich): Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 757

Maßnahme (nachrichtlich): Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 757
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Linie 757 bindet als einzige den gesamten Bereich Am Roten Kreuz, Jägerhofstraße, Sohlstättenstraße an die Ratingen Innenstadt und den S-Bahnhof Ratingen Ost an.
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Taktverdichtung der Linie 757 Ratingen West – Tiefenbroich – Ratingen Ost montags bis freitags in der NVZ auf einen 20-Minuten-Takt
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt aus den Ratinger Stadtteilen Tiefenbroich und West durch Schaffen eines tagesdurchgängigen 20-Minuten-Taktes Verbesserung der Transparenz durch Harmonisierung des Fahrplanangebotes geplant ist die Anschlussbildung an die noch zu verlängernde Stadtbahn-Linie 701 in Rath <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Mehraufwand durch Angebotsausweitung
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Umsetzung der Maßnahme ist im Rahmen der Stufe 2 des Ratinger Konzeptes geplant. Die zeitliche Realisierung orientiert sich an der Fertigstellung der Verlängerung der Stadtbahn-Linie 701 in Düsseldorf im Bereich Theodorstraße.

1.2.10 Stadt Velbert

Tabelle 48: Prüfauftrag: Verbindung Velbert Mitte – Langenberg

Prüfauftrag: Verbindung Velbert Mitte – Langenberg
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Bedienungsangebot zwischen Velbert-Mitte und Langenberg mit den Linien OV6, OV7 und OV8 ist derzeit vergleichsweise unübersichtlich, teilweise sind die Reisezeiten aufgrund umwegiger Linienführungen unattraktiv: <ul style="list-style-type: none"> ○ Anbindung Velbert-Mitte – Langenberg auf unterschiedlichen Linienwegen ○ Überlagernde Linien mit im weiteren Verlauf unterschiedlichen Linienverläufen • Die Bedeutung des Standortes Bleibergquelle hat in der Vergangenheit zugenommen (Berufskolleg, Gesamtschule, Einrichtungen und Bildungsstätten des Diakonissen-Mutterhauses, Veranstaltungsort).
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Überplanen der Ortsbus-Linien OV6 und OV7 zur Verbesserung der Verbindung zwischen Velbert – Mitte und Langenberg <ul style="list-style-type: none"> ○ OV6: Taktverdichtung auf 30-Minuten-Takt (bzw. 20-/40-Min.-Takt im Hinblick auf die Anschlussgewährleistung an die S9) ○ OV7: Straffen des Linienwegs im Bereich des GE Röbbek mit direkter Linienführung über die Siemensstraße sowie im Bereich Langenberg mit direkter Linienführung zwischen den Haltestellen Krankenhausstraße und Hauptstraße
 <p>The map illustrates the proposed bus routes for OV6 and OV7 between Velbert Mitte and Langenberg. It shows the current routes (OV6 in green, OV7 in orange) and the proposed changes. Three callout boxes provide details: 'Prüfauftrag OV7: direkte Führung über Siemens Str.' (top left), 'Prüfauftrag OV7: Straffen der Linienführung' (middle right), and 'Prüfauftrag OV6: Taktverdichtung auf T30 bzw. auf T20/40' (bottom right). The map also shows landmarks like BBL4, BBL2, BBL5, and the S9 station.</p>

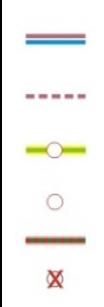
	<p>Linie mit Überplanung (Linienführung bzw. Bedienungsangebot)</p> <p>optionale Linienwegführung</p> <p>Linienverlauf ohne verbindliche Verortung der Haltestellen</p> <p>neue Haltestelle</p> <p>Linienweg (eingestellt)</p> <p>Haltestelle wird nicht mehr bedient</p>
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p>	
<p><u>Vorteile:</u></p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Stärken der hinsichtlich der Fahrzeit attraktivsten Achse über die OV6 durch Verdichten des Angebotes (<i>siehe SchnellBus-Diskussion Stadt Velbert, Tabelle 53</i>) • Taktverdichtung auf der Linie OV6 als Reaktion auf die zunehmende Nachfrage infolge der Entwicklungen der Einrichtungen im Bereich Bleibergstraße in den letzten Jahren • Attraktivierung der Verbindung Velbert – Langenberg durch Fahrzeitreduzierung auf der Linie OV7 	
<p><u>Konsequenzen:</u></p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand durch Verdichten des Bedienungsangebotes auf der Linie OV6 • Auflösen der Bedienung der Haltestellen Haus Maria Frieden (ca. 15 Einsteiger täglich im Jahr 2006) und Bunsenstraße (ca. 5 Einsteiger täglich im Jahr 2006) 	
<p><i>Anmerkung:</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Überlegung: ggf. Einkürzen der Linie OV8 bis Nierenhof Busbahnhof und Verlängerung der Linie OV6 im 30-Minuten-Takt bzw. 20-/40-Minuten-Takt • Der Planungsansatz steht in Zusammenhang mit der anstehenden Netzüberplanung zum ZOB-Umbau und wird in diesem Zuge mitgeprüft. 	

Tabelle 49:
nachrichtlich und Prüfauftrag: Direkte Anbindung des Sportzentrums Velbert

nachrichtlich und Prüfauftrag: Direkte Anbindung des Sportzentrums Velbert
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Anbindung des Sportzentrums durch Verlängerung der Linie 771 ab Velbert Postamt über Friedrich-Ebert-Straße, Langenberger Straße und Metallstraße (umgesetzt Ende 2012)• mittelfristig (nach Realisierung ZOB): Prüfen der Anbindung des Sportzentrums mit der OV7 (und ggf. der OV8), um so auch Langenberg direkt anzubinden.
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Steigerung der Attraktivität des Sportzentrums durch direkte Anbindung im ÖPNV
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Die VGV verfolgt eine ähnliche Strategie, der Prüfauftrag wird im Zuge der Netzüberplanung zum ZOB näher geprüft.

Tabelle 50:

Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Elsbeeker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Haltes V.-Rosenhügel

Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Elsbeeker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Haltes V.-Rosenhügel

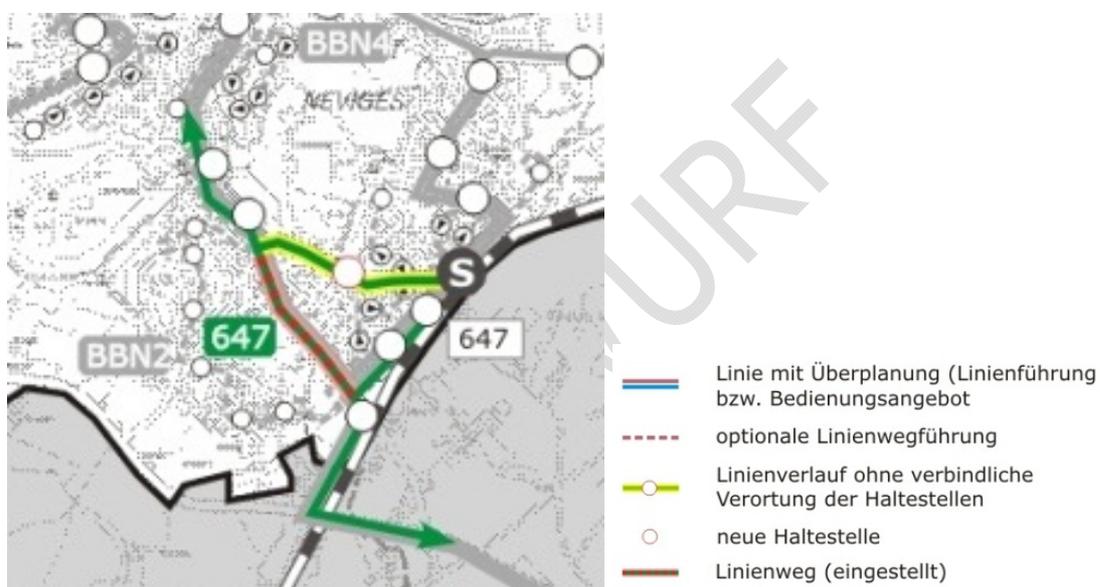
Seite | 57

Prüfansatz:

- zu prüfen: Verlegung der Linie 647 über die Straßen Am Rosenhügel und Elsbeeker Straße und Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Elsbeeker Straße

Infrastrukturmaßnahmen:

- Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Elsbeeker Straße.



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung der Erschließungswirkung für das dicht besiedelte Gebiet
- zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Haltes Velbert-Rosenhügel

Konsequenzen:

- leichte Fahrzeitverlängerung der regionalen Linie durch lokale Erschließungsaufgaben

Tabelle 51:

Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Zur Sonnenblume/Marsstraße

Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Zur Sonnenblume/Marsstraße
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Erschließung des neuen bzw. erweiterten Wohngebietes im Bereich Marsstraße in Birth
<p><i>Überlegung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Verlegen einer Ortsbuslinie mit Endhaltestelle in das Wohngebiet• alternativ: Änderung der Linienführung der Linie 747 mit Führung durch das Wohngebiet
<p><i>Infrastrukturmaßnahme:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Einrichten neuer Haltestellen im Bereich des neuen Wohngebietes
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• direkte Anbindung des neuen Wohngebietes an die Innenstadt
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Realisierung der Maßnahme in Abhängigkeit der konkreten Ausgestaltung der Rahmenplanung sowie der Besiedelung (zeitlicher Horizont)</i>• <i>Der Prüfauftrag ist im Zuge der Netzüberplanung zum ZOB als „Gesamtpaket“ zu prüfen.</i>

Tabelle 52:

Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte

⇒ Generieren von Einsparungen

Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte ⇒ Generieren von Einsparungen

Seite | 59

Hintergrund:

Die Politik der Stadt Velbert hat angeregt, im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Achse Tönisheide – Velbert-Mitte auf Einsparpotenziale zu prüfen:

- zwischen Tönisheide und Velbert Mitte werden stündlich (mo.-fr.) 7 Fahrtenpaare angeboten (Linie 649 20-Minuten-Takt, Linie 746 20-Minuten-Takt und SB66 60-Minuten-Takt)
- beide 20-Minuten-Takt-Linien weisen in diesem Abschnitt außerhalb der Velberter Innenstadt durchschnittliche Fahrgastzahlen auf
- beide Linien stellen Direktverbindungen aus unterschiedlichen Zentren an die Innenstadt von Velbert her

Überlegung:

- Einkürzen der Linie 746 an der Haltestelle Tönisheide Mitte (Voraussetzung: geeignete Wendemöglichkeit vorhanden)
- mögliche Ansätze:
 - ganztags
 - außerhalb der HVZ
 - abends und am Wochenende
- Anschlusssicherung an der Haltestelle Tönisheide Mitte zwischen den Linien 649 und 746 zwingend erforderlich (→ Anschlussgarantie)

Erläuterung:

- Die Linie 746 hat im Abschnitt Tönisheide – Velbert Mitte etwas weniger Einsteiger als die Linie 649, auch die Besetzung ist deutlich geringer, so dass die Betroffenheiten hier weniger hoch eingeschätzt werden.

Verkehrliche Wirksamkeit:

Einsparen von Leistungen:

- Fahrzeiteinsparung Linie 746 ca. 25 Minuten, aufgrund von zu gewährleistenden Anschlusssicherungen kann voraussichtlich aber kein Umlauf eingespart werden
- vermutlich nur Einsparung von km-Leistungen für die Stadt Velbert
- keine Einsparungen für die Stadt Wülfrath, aber Verlust einer Direktanbindung an Velbert!

Gutachterliche Einschätzung:

- Es besteht ein nennenswertes Risiko für Fahrgastverluste durch Brechen der Linie 746 und Schaffen eines Umsteigzwangs → Attraktivitätsverluste!
- Es ist davon auszugehen, dass ein großer Teil der wahlfreien Kunden, die derzeit die Linie 746 nutzen, zukünftig auf Alternativen umsteigen!
- Erforderlich ist die Ausgestaltung einer adäquaten Umsteigehaltestelle mit entsprechender Infrastruktur (z. B. DFI)!
- Mit mehr als 4.000 Einsteigern täglich (Mo.-Fr.) ist die Linie 746 deutlich nachfragestärker als die ebenfalls zur Überprüfung gestellte Linie 747 (Prüfansatz: Umstellen auf 60-Minuten-Takt außerhalb der HVZ).
Es wird davon abgeraten, beide Direktverbindungen zwischen Wülfrath und Velbert durch Rücknahme des Bedienungsangebotes zu schwächen.
- Bei Weiterverfolgen des Prüfauftrags wird eine genaue Abschätzung des Kosten-Nutzen-Effektes empfohlen; hierzu sind differenzierte Nachfrageuntersuchungen außerhalb des NVP erforderlich (Kosteneinsparungen ⇔ Einnahmeverluste).

Alternativer Ansatz:

- Umstellen der Linien 746 und 649 auf 20-/40-Minuten-Takt
- ➔ *aber:* Die Nachfrage auf der Linie 649 rechtfertigt den derzeitigen 20-Minuten-Takt, eine Ausdünnung führt voraussichtlich zu Kapazitätsengpässen in der HVZ.

Tabelle 53:

Prüfauftrag: Einrichten einer SchnellBus-Linie zur Verbindung der Stadtbezirke Velbert-Mitte, Neviges und Langenberg

Prüfauftrag: Einrichten einer SchnellBus-Linie zur Verbindung der Stadtbezirke Velbert-Mitte, Neviges und Langenberg

Hintergrund:

Vor dem Hintergrund der aktuellen Stadtentwicklungsprojekte und der sich abzeichnenden Änderung der Schulstruktur in Velbert hat die Politik der Stadt ange-regt, die Einrichtung einer die Stadtbezirke verbindenden SchnellBus-Linie zu prüfen.

Prüfansatz:

- Einrichten einer SchnellBus-Linie im 60-Minuten-Takt mit direkter Linienführung zwischen den Zentren der Stadtbezirke und wenigen Halten in den zentralen Be-reichen

*Verkehrliche Wirksamkeit:*Vorteile:

- leichte Reisezeitgewinne im Vergleich zum heutigen Angebot durch Auflassen der Bedienung diverser Haltestellen
- Erzeugung von Parallelverkehr, da bereits heute die schnellen und direkten Achsen bedient werden
 - OV6: Velbert-Mitte – Langenberg (60-Minuten-Takt Mo.-Fr.)
 - 649: Velbert-Mitte – Neviges (20-Minuten-Takt Mo.-Fr.)
 - 647: Neviges – Langenberg (20-/40-Minuten-Takt Mo.-Fr.)
- Das zusätzliche Angebot durch den SchnellBus generiert voraussichtlich zusätzliche Fahrgastnachfrage, durch die Erzeugung von Parallelverkehren sind jedoch auch in nicht unerheblichem Ausmaß Fahrgastverlagerungen von anderen Linien wahrscheinlich.

Konsequenzen:

- Mehraufwand durch zusätzliches Angebot
- ➔ Die Mehrleistung kann voraussichtlich nur in geringem Maß durch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen bzw. Einsparungen an anderer Stelle kompensiert werden; wenig Einsparpotenzial gibt es auf den Ortsbus-Linien, da der SchnellBus in erster Linie eine schnelle, verbindende Funktion hat und nur nachrangig erschließende Aufgaben wahrnimmt.

Anmerkung:

- Bei Weiterverfolgen des Prüfauftrags wird eine genaue Abschätzung des Kosten-Nutzen-Effektes empfohlen, hierzu sind differenzierte Nachfrageuntersuchungen außerhalb des NVP erforderlich.
- Der Prüfauftrag ist im Zuge der Netzüberplanung zum ZOB als „Gesamtpaket“ zu prüfen.

Alternativer Ansatz:

- Taktverdichtung Linie OV6 auf 30-Minuten-Takt (bzw. 20-/40-Min.-Takt mit Anschluss an die S9) als Reaktion auf die zunehmende Nachfrage im Bereich Bleibergstraße in den letzten Jahren (siehe Tabelle 48: Prüfauftrag: Verbindung Velbert Mitte – Langenberg)
- ➔ Mehraufwand durch die Angebotsverdichtung, der voraussichtlich nicht vollständig durch Mehreinnahmen aufgrund von Fahrgastzuwächsen kompensiert werden kann, aber Generieren zusätzlicher Fahrgäste aufgrund der Angebotsverbesserung ist wahrscheinlich.

Tabelle 54:

Prüfauftrag: Überprüfen des Linienangebotes zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal

Prüfauftrag: Überprüfen des Linienangebotes zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal

Hintergrund:

Vor dem Hintergrund der derzeitigen Haushaltssituation der Stadt Velbert hat die Politik der Stadt angeregt, das Linienangebot zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal auf mögliche Einsparungen zu prüfen.

Ergebnis:

- Das bestehende Liniennetz- und Bedienungsangebot spiegelt die derzeitigen Verkehrsströme zwischen Wuppertal und Velbert wider.
- Die Fahrpläne der Linie 647 und 649 sind zwischen Wuppertal und Neviges koordiniert, so dass abschnittsweise ein 10-Minuten-Takt angeboten wird; die Nachfrage auf beiden Linien ist dem Angebot entsprechend, Angebotsanpassungen sind insbesondere auf der Linie 649 voraussichtlich mit Kapazitätsengpässen in der HVZ verbunden.
- ggf. kann die Linie 627 gestrafft und direkt ab Höfeldstraße bis Neviges Markt/Bahnhof über Siebeneickerstraße geführt werden:
 - leichte Reduzierung des km-Aufwands durch Straffen der Linienführung der Linie 627 bei direkter Führung ab Höfeldstraße bis Neviges Markt/Bahnhof über Siebeneickerstraße
 - Konsequenz: Abbinden der östlichen nevigeseer Bereiche vom Panoramabad und der Hardenbergschule (*Stand Sekundarschule?*)

Tabelle 55: Prüfauftrag: Anbindung Tönisheide im Nachtverkehr

Prüfauftrag: Anbindung Tönisheide im Nachtverkehr
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• bedarfsgesteuerte Bedienung als eigenständiger TaxiBus oder als nachfragegesteuerte Teleskopierung des NE8 (nur als Abbringer zum Aussteigen)
<p><i>Bedienungsangebot:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• 60-Minuten-Takt abends am Wochenende und vor Feiertagen
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung des Abend- und Freizeitverkehrs innerhalb von Velbert
<p><i>Anmerkung:</i></p> <p>zu klären:</p> <ul style="list-style-type: none">• ausreichender Umlaufrest auf NE8 für Teleskopierung?<ul style="list-style-type: none">◦ <i>EVAG prüft, wie weit der NE8 potenziell fahren könnte</i>• NE8 wird mit Gelenkbussen gefahren, zu prüfen sind in diesem Zusammenhang Wendemöglichkeiten im Bereich Tönisheide• Voraussetzung für TaxiBus: leistungsfähiges Taxi-Unternehmen

1.2.11 Stadt Wülfrath

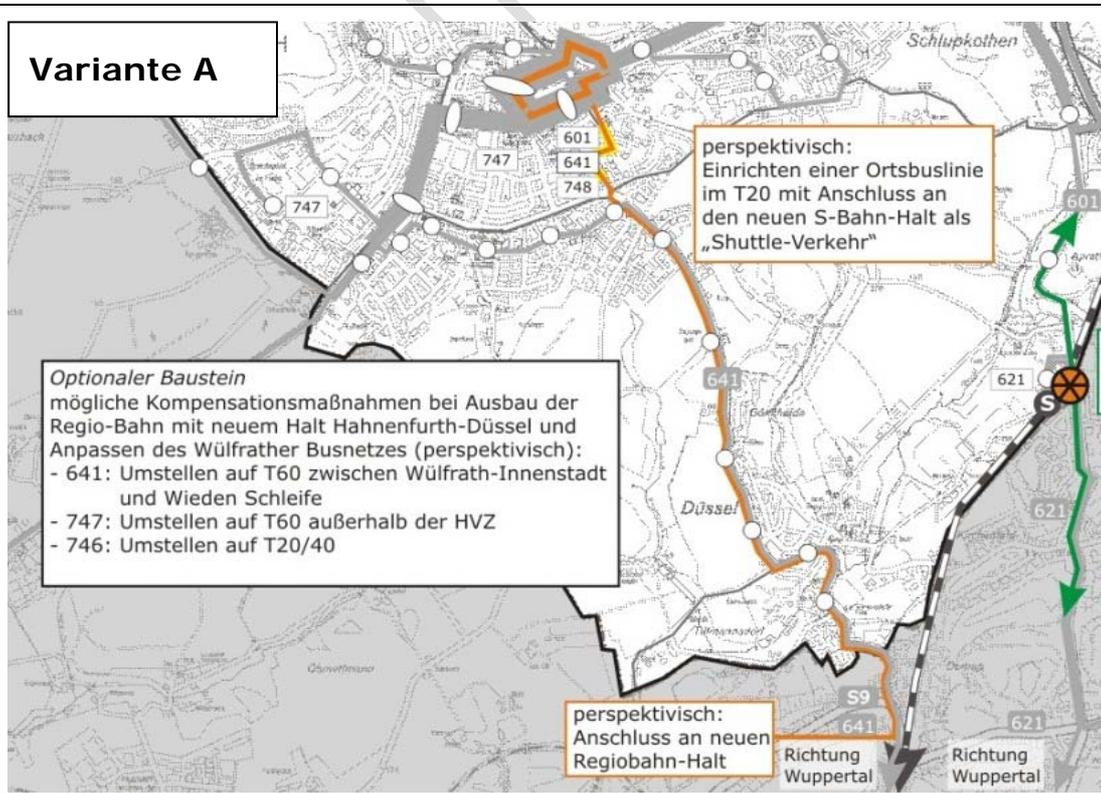
Tabelle 56: Planungsprojekt: Überplanung des Ortsverkehrs Wülfrath

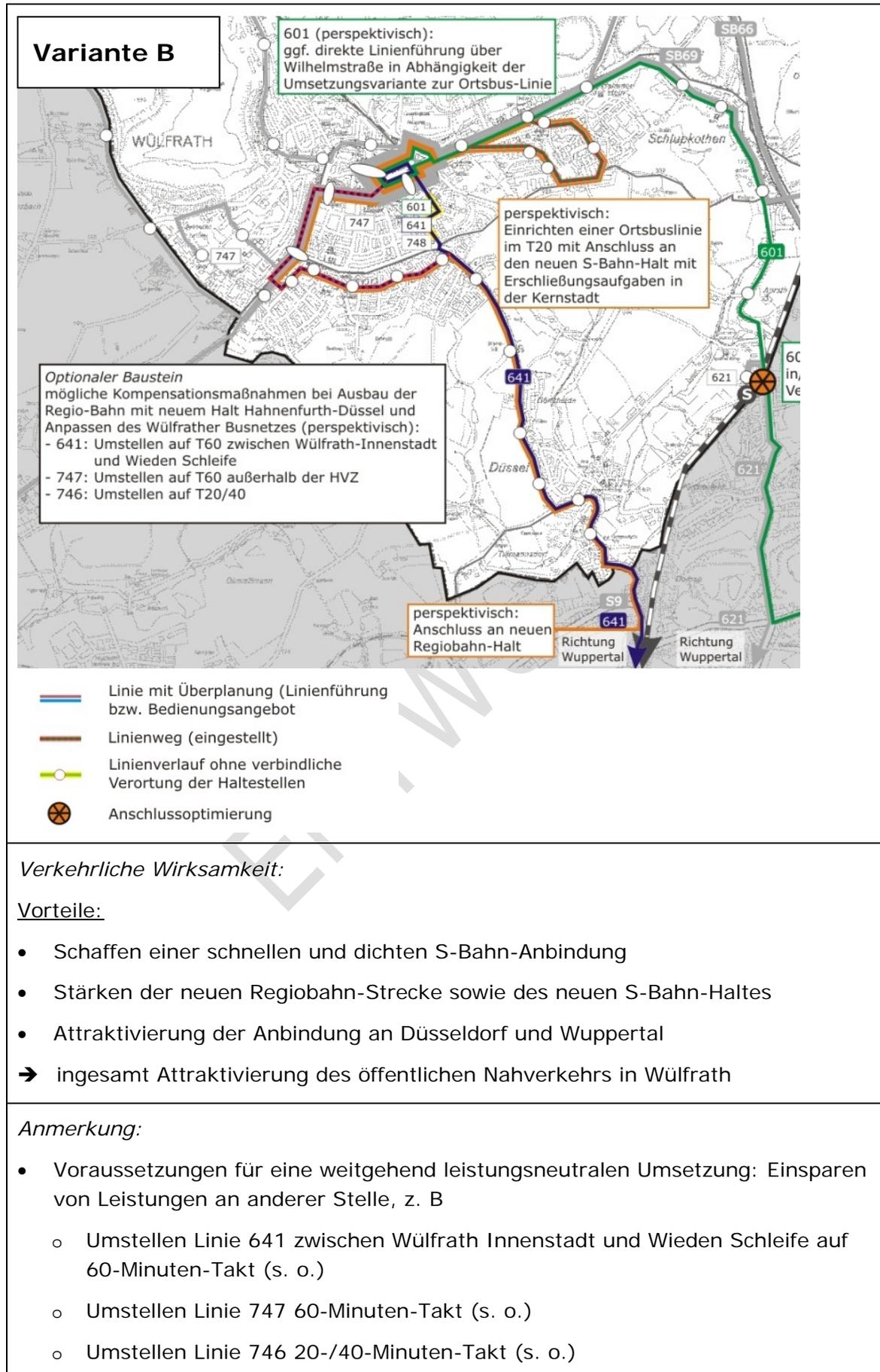
Planungsprojekt: Überplanung des Ortsverkehrs Wülfrath

Planungsansatz:

Überplanung des Ortsverkehrs bei Realisierung der Verlängerung der Regiobahn S 28 bis Wuppertal mit Einrichtung eines neuen Haltepunktes Hahnenfurth-Düssel (Zielhorizont: vsl. 2017)

- Einrichten einer Ortsbus-Linie im dichten 20-Minuten-Takt zur Schaffung einer attraktiven Anbindung an den neuen Regiobahn-Halt mit Anschluss an die S28
- Varianten:
 - A) „Shuttle“: direkte und schnelle Linienführung von der Wülfrather Innenstadt zum Haltepunkt Hahnenfurth-Düssel
 - B) „Ortsbus-Linie als Regiobahn-Zubringer“: Ortsbus mit weitreichenden Erschließungsaufgaben in der Kernstadt um möglichst viele Einwohner direkt an die Regiobahn anzubinden
- Ausdünnen der Linie 641 zwischen der Wülfrath Innenstadt und Wieden Schleife auf einen 60-Minuten-Takt
- bei Realisierung von Variante B Anpassen der Linienführung der Linie 601 in Wülfrath (direkte Führung über Wilhelmstraße) sowie der Linienführung der Linie 641 in Wülfrath (direkte Führung über Düsseler Straße)





1.2.12 Allgemein

Tabelle 57: Maßnahme: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf Taxibus)

<p>Maßnahme: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf Taxibus) ⇒ Generierung von Einsparungen</p>
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes auf den schwach ausgelasteten Linien (SVZ abends bzw. am Wochenende)• ggf. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Taxibus-Bedienung• erforderlich sind hierfür fahrtenscharfe, aktuelle Nachfragedaten zur Nutzung der Linie sowie ein Taxiunternehmen vor Ort, das den Taxibus-Betrieb durchführen könnte• Umsetzung ist dann sinnvoll, wenn mit der Umstellung auf den Taxibus das Angebot wirtschaftlicher gestaltet werden kann
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• kontinuierliche Überprüfung der Nachfrage auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten im Zuge der weiteren Entwicklungen in der Schulnetzplanung (→ geänderte Schülerströme); ggf. Einstellung einzelner Kurse in zeitlichen Randlagen bzw. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen.• Ausschöpfung von Einsparpotenzialen auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten (z. B. im Zusammenhang mit Veränderungen in der Schülerbeförderung)• Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle (Leistungsumschichtung) unter Berücksichtigung der betrieblichen Auswirkungen der Verkehrsunternehmen.

1.3 Handlungsfeld II „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur“

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenqualität, insbesondere in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte anzustreben.

Seite | 67

1.3.1 Stadt Erkrath

Keine Maßnahmen vorgesehen

1.3.2 Stadt Haan

Tabelle 58: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an folgenden Standorten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bushaltestelle Bahnhof ○ Bushaltestelle Markt ○ Bushaltestelle Gruiten Bahnhof S
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation • Verbesserung der Verknüpfungssituation

Tabelle 59: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
<i>Planungsansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Barrierefreier Ausbau von Haltestellen in Planung
<i>Planungsansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Barrierefreier Zugang zum S-Bahnhof Gruiten• Barrierefreier Zugang zum Bahnhof Haan (bereits umgesetzt)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <ul style="list-style-type: none">• Attraktivierung des ÖPNV in Haan durch<ul style="list-style-type: none">○ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen○ Optimierung der Umsteigesituation

ENTWURF

1.3.3 Heiligenhaus

Tabelle 60: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen <ul style="list-style-type: none"> ○ Heiligenhaus, Kirche ○ In der Blume/Stadtmitte (<i>nachrichtliche Aufnahme; Umbau geplant für 2013</i>) ○ Tersteegen
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des ÖPNV in Heiligenhaus durch <ul style="list-style-type: none"> ○ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ○ Optimierung der Umsteigesituation ○ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung läuft, Fertigstellung ist geplant für Mai 2013; nachrichtliche Aufnahme in den NVP

Seite | 69

Tabelle 61: Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten von DFI an den zentralen Verknüpfungshaltestellen <ul style="list-style-type: none"> ○ Rathaus und ○ In der Blume/Stadtmitte • DFI am Höseler Platz wurde Ende 2012 eingerichtet
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen in Heiligenhaus • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation

Tabelle 62: Maßnahme: Aufstellen von Wartehallen

Maßnahme: Aufstellen von Wartehallen
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Aufstellen verglaster Wartehallen an drei Haltestellenpositionen mit Fördermitteleinsatz:<ul style="list-style-type: none">○ Rathaus und○ In der Rose (2x)• Aufstellen verglaster Wartehallen an sieben Haltestellenpositionen mit Finanzierung durch Werbemittel (geplant für 2013):<ul style="list-style-type: none">○ Hetterscheidt Fiegen○ An der Wildenburg (2x)○ Unterstadt (2x)○ Werkerwald (2x)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV (Wetterschutz) und zur Stärkung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste (Verglasung)
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mit Aufstellen der drei Wartehallen in der Innenstadt sind neben der kompletten Innenstadt auch die Haltestellen im Zentrum des Ortsteils Isenbügel mit attraktiven und freundlichen Wartehallen aus Glas ausgestattet. Um dem großen Fahrgastaufkommen gerecht zu werden, soll die Haltestelle Rathaus mit einer zweiten Wartehalle ausgerüstet werden.• <i>Der Förderantrag für die Haltestellen Rathaus und In der Rose läuft, die Wartehallen an den übrigen Haltestellen sollen über Werbemittel finanziert werden.</i>

1.3.4 Stadt Hilden

Tabelle 63: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung dynamischer Fahrgastinformationsanlagen an folgenden Standorten (vgl. 2014): <ul style="list-style-type: none"> ○ Bushaltestelle Lindenplatz/ Bf. ○ Bushaltestelle Gabelung ○ Bushaltestelle Fritz-Gressard-Platz ○ Bushaltestelle Margarethenhof (langfristig)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation • Verbesserung der Verknüpfungssituation

Tabelle 64: Maßnahme: Ausbau von Haltestellen

Maßnahme: Ausbau von Haltestellen
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortlaufende Umsetzung des Haltestellenausbauprogramms
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Hilden Süd S: Verbesserung der Orientierung und Übersichtlichkeit durch Wegweisung
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung von Fahrradboxen an den S-Bahn-Haltepunkten • Voraussichtlich im 1. Halbjahr 2013
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Haltestellenausstattung und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

1.3.5 Stadt Langenfeld

Tabelle 65: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
<ul style="list-style-type: none">• Umsetzung dynamischer Fahrgastinformationsanlagen an folgenden Standorten:<ul style="list-style-type: none">○ Langenfeld (Rheinland) S○ Haltestelle „Stadtgalerie“○ Haltestelle „Rathaus“○ Haltestelle „Stadtmitte“
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation• Verbesserung der Verknüpfungssituation

Tabelle 66: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
<i>Planungsansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Barrierefreier Ausbau von Haltestellen in Planung:<ul style="list-style-type: none">○ Bogenstraße (Richtung Solingen)○ Immigrather Platz (Richtung Solingen und Stadtmitte)○ Lindberghstraße (Richtung Solingen und S-Bahn)○ Richrath Krankenhaus (Richtung Stadtmitte)○ Bismarckstraße (Richtung Solingen)○ Feldhauser Weg (Richtung Solingen)○ Berghausen Mitte (Richtung Stadtmitte)○ Schneiderstraße (Richtung Solingen)○ Knipprather Straße (Richtung Solingen)• Grundlage bildet das Leitbild des KME zu den Haltestellenstandards
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der Haltestellenausstattung

Tabelle 67: Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen

Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Bike+Ride-Stationen
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

1.3.6 Mettmann

Tabelle 68: Maßnahme und Prüfauftrag: Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Optimierung der Verknüpfungssituation

Maßnahme und Prüfauftrag: Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Optimierung der Verknüpfungssituation
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Zuge des im Juni 2013 beginnenden Baus der Seibelquerspange entfällt der heutige Buswendepunkt an der Schwarzbachstraße.
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Geplant ist die Schaffung einer neuen dauerhaften Wendemöglichkeit für Linienbusse im Bereich der Seibelstraße auf dem Seibelparkplatz. ➔ Anpassen der Linienwege der derzeit am Jubiläumsplatz endenden Linien • In diesem Zuge sollte das Zusammenlegen der beiden Innenstadt Haltestellen Mettmann Zentrum und Jubiläumsplatz zu einer zentralen Umsteigehaltestelle mit entsprechendem Ausbaustandard geprüft werden.
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme zur Optimierung der gesamten Verkehrssituation, insbesondere für den ÖPNV, im Innenstadtbereich, u.a.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Optimierung der Umsteigesituation ○ gestalterische Aufwertung der Innenstadt Haltestelle Mettmann Zentrum
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch die Ansiedlung des neuen Einkaufszentrums im ehemaligen Hertie-Gebäude, und damit Erzeuger neuer Verkehrsströme im Zentrum von Mettmann, wird die Bedeutung der Haltestelle Mettmann Zentrum zukünftig zunehmen. Vor diesem Hintergrund sind die gestalterische Aufwertung der Haltestelle

sowie die Verbesserung der Verkehrssituation im Innenstadtbereich für den ÖPNV insgesamt von Bedeutung.

Tabelle 69: Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Einrichten von DFI an den zentralen Verknüpfungshaltestellen<ul style="list-style-type: none">◦ Jubiläumsplatz◦ Mettmann Zentrum
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Maßnahmen zur Optimierung der derzeit unübersichtlichen Haltestellen-/ Umsteigesituation in der Innenstadt von Mettmann• Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Die Maßnahmen steht in Abhängigkeit zum Ergebnis des Prüfauftrags zur Zusammenlegung der beiden Innenstadthaltestellen (siehe Tabelle 68).

1.3.7 Stadt Monheim am Rhein

Tabelle 70: *nachrichtlich: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation*

Nachrichtlich: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an folgenden Standorten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bushaltestelle Hegelstraße ○ Bushaltestelle Holzweg ○ Bushaltestelle Stauffenbergstraße ○ Bushaltestelle Kulturzentrum ○ Bushaltestelle mona mare ○ Bushaltestelle Kirchstraße
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation • Verbesserung der Verknüpfungssituation
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung zwischenzeitlich erfolgt

Seite | 75

Tabelle 71: *Maßnahme: Ausbau von Haltestellen*

Maßnahme: Ausbau von Haltestellen
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreier Ausbau von Haltestellen in Planung
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Bike+Ride-Stationen
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Haltestellenausstattung und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

1.3.8 Ratingen

Tabelle 72: Maßnahme: Neu-/ Umbau ZOB Ratingen-Mitte

Maßnahme: Neu-/ Umbau ZOB Ratingen-Mitte
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • behindertengerechter Umbau und Neugestaltung des ZOB/ Umsteigepunktes Ratingen-Mitte und städtebauliche Aufwertung des Düsseldorfer Platzes und der anliegenden Straßen und Flächen • Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ertüchtigung ○ Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt („Schleife“ um die neuen Bahnsteige, deren Hinterkanten übernehmen die Funktion des Buseinstiegs) ○ barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung ○ großzügige Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (Glas-/ Stahl-Konstruktion) ○ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI) ○ Aufstellen von Videoschutzeinrichtungen ○ ergänzende Infrastruktur (Pavillon/Kiosk, Toilette, Fahrradabstellanlage) ○ Taxistände • Einbinden der Endhaltestelle der Straßenbahn-Linie 712 (zukünftig Stadtbahn U 72)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV in Ratingen durch <ul style="list-style-type: none"> ○ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ○ Optimierung der Umsteigesituation ○ attraktiveres Gesamterscheinungsbild ➔ Düsseldorfer Platz als „Aushängeschild“ des ÖPNV und als „Eingangsbereich“ zur Innenstadt
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Baubeginn ist für das IV. Quartal 2014 geplant, die voraussichtliche Fertigstellung ist geplant für das III. Quartal 2015 (vor Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie).

Tabelle 73: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau der Haltestellenpositionen <ul style="list-style-type: none"> ○ Brandenburger Straße (Fahrtrichtung Ratingen Ost) ○ Broichhof (Fahrtrichtung Düsseldorf) ○ Gothaer Straße (Fahrtrichtung Düsseldorf) ○ Grevenhauser Weg (Fahrtrichtung Dorfstraße) <p>nach „Haltestellenkonzept“ (September 2009) und nach den Anforderungen des Leitbildes</p>
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des ÖPNV in Velbert durch <ul style="list-style-type: none"> ○ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ○ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderantrag läuft, nachrichtliche Aufnahme in den NVP • fortlaufende Umsetzung des Haltestellenausbauprogramms in Ratingen

Tabelle 74: Maßnahme: Neuanlage der Bushaltestellen am Bahnhof Ratingen Hösel

Maßnahme: Neuanlage der Bushaltestellen am Bahnhof Ratingen Hösel
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Umbau des Bahnhofsvorplatzes Ratingen Hösel und in diesem Zuge barrierefreie Neugestaltung der Bushaltestellen an Bahnhof • Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Optimierung der Verknüpfungssituation ○ weitgehend barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung ○ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste ○ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI) ○ ergänzende Infrastruktur (Kiosk, Toilette, Fahrradabstellanlage)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p>

- Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV durch
 - verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
 - Optimierung der Umsteigesituation

Anmerkung:

- Der Förderantrag soll zeitnah im Jahr 2013 beim VRR eingereicht werden.

Tabelle 75: Prüfauftrag: Barrierefreie Gestaltung Ratingen Ost

Prüfauftrag: Barrierefreie Gestaltung Ratingen Ost

Prüfansatz:

- barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen am S-Bahnhof Ratingen Ost
 - Nachrüsten taktiler Leitsysteme
 - Beseitigung von „Stolperfallen“ (Bussteig/ Kundenzentrum)
 - Beseitigung von Engstellen für Rollstuhlfahrer
 - Optimierung der Verknüpfungssituation durch Einrichten von Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI)

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Maßnahmen zur Attraktivierung eines der nachfragestärksten S-Bahnhöfe im Kreis Mettmann
 - verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
 - Optimierung der Umsteigesituation

1.3.9 Velbert

Tabelle 76: Maßnahme: Neubau ZOB Velbert

Maßnahme: Neubau ZOB Velbert
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau des ZOB Velbert-Mitte • Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ertüchtigung ○ Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt (Auflösen der Schleife) ○ barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung ○ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste ○ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI) ○ Aufstellen von Videoschutzeinrichtungen ○ ergänzende Infrastruktur (Kiosk, Toilette, Fahrradabstellanlage)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des ÖPNV in Velbert durch <ul style="list-style-type: none"> ○ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ○ Optimierung der Umsteigesituation ○ Schaffen neuer Direktverbindungen durch Bilden von Durchmesserlinien ○ attraktiveres Gesamterscheinungsbild • Leistungseinsparung durch Auflösen der Innenstadtumfahrung
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • nach Aussage der VGV/ Stadt Velbert ist die Inbetriebnahme des ZOB für Sommer 2015 geplant • in diesem Zusammenhang wird das ÖPNV-Netz in Velbert einer grundlegenden Überprüfung unterzogen, die die Planungsansätze des NVP mit berücksichtigt

Tabelle 77: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

<p>Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen (nachrichtliche Aufnahme in den NVP)</p>
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau der Haltestellenpositionen <ul style="list-style-type: none"> ○ Stadthalle Neviges in Fahrtrichtung Tönisheide, ○ ev. Friedhof Neviges in Fahrtrichtung Neviges Zentrum, ○ Brangenberger Straße in Fahrtrichtung Velbert-Langenberg, ○ Brehmstraße in Fahrtrichtung der Haltestelle Röntgenstraße, ○ Röntgenstraße (beide Fahrtrichtungen), ○ Bartelskamp (beide Fahrtrichtungen), ○ Willy-Brandt-Platz im Bereich Rheinlandstraße in Fahrtrichtung Langenberg • Neubau der Haltestelle Sportzentrum (Metallstraße) <i>(Umsetzung erfolgt)</i>
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des ÖPNV in Velbert durch <ul style="list-style-type: none"> ○ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ○ Optimierung der Umsteigesituation ○ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung läuft, Fertigstellung ist geplant für Mai 2013; nachrichtliche Aufnahme in den NVP

Tabelle 78: Maßnahme: Einrichten von Park-and-Ride-Anlagen

<p>Maßnahme: Einrichten von Park-and-Ride-Anlagen</p>
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten / Ausdehnen der Park-and-Ride-Anlagen <ul style="list-style-type: none"> ○ Bahnhof Velbert-Neviges ○ Bahnhof Nierenhof
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des ÖPNV im Berufsverkehr

1.3.10 Wülfrath

Tabelle 79: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

<p>Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen <i>(nachrichtliche Aufnahme in den NVP)</i></p>	Seite 81
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau der Haltestellenpositionen <ul style="list-style-type: none"> ○ Stadtmitte, Bussteige 1 und 2 (Am Diek), ○ Stadtmitte, Bussteige 3 und 4 (Goethestraße) und ○ Düsseler Tor <p>nach dem Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Landesbetriebes Straßen.NRW und den Anforderungen des Leitbildes im NVP des Kreises Mettmann</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neben der barrierefreien Ausgestaltung ist folgende Ausstattung geplant: <ul style="list-style-type: none"> ○ moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung ○ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste ○ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI) ○ ergänzende Infrastruktur (z. B. Ticketautomat H Stadtmitte) 	
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des ÖPNV in Velbert durch <ul style="list-style-type: none"> ○ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ○ Optimierung der Umsteigesituation ○ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG 	
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderantrag läuft; nachrichtliche Aufnahme in den NVP 	

Tabelle 80: Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation
<i>Planungsansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Einrichten von DFI an den zentralen Verknüpfungshaltestellen<ul style="list-style-type: none">○ Wülfrath-Aprath○ Stadtmitte (s. o.)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <ul style="list-style-type: none">• Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen in Wülfrath• Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation

ENTWURF

1.3.11 Allgemein

Tabelle 81: Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV
<p><i>Erläuterung:</i></p> <p>Viele Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind ohne bzw. mit eingeschränkter barrierefreier Erreichbarkeit.</p> <p>Ein langfristiges Leitziel für die Nahverkehrsplanung im gesamten Kreis Mettmann ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen Personen mit Mobilitätseinschränkungen mit ihren speziellen Anforderungen eine wesentliche Rolle.</p> <p>Das neue PBefG sieht vor, im Rahmen der Nahverkehrsplanung „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ (§ 8, Satz 3 PBefG). Hiervon kann in Ausnahmefällen sowie auf Grund einer landesgesetzlichen Regelung abgewichen werden.</p>
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes des Kreises
<p><i>Handlungsempfehlung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstellen von jährlich zu prüfenden und fortzuschreibenden Prioritätenlisten durch die einzelnen Städte • Auswählen und Einordnen einzelner Haltestellen und Verknüpfungspunkte hinsichtlich ihrer Frequentierung aber auch ihrer Nähe zu zentralörtlichen Einrichtungen und Einrichtungen, welche häufig von mobilitätseingeschränkten Bürgern aufgesucht werden <p>➔ entsprechend der Verfügbarkeit von Fördermitteln werden die Haltestellen dann gemäß der Prioritätenliste sukzessive umgebaut</p>
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen • Erfüllen der Anforderungen des BGG unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Städte

Tabelle 82: Prüfauftrag: Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr

Prüfauftrag: Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Prüfen von geeigneten Maßnahmen an Problempunkten im Straßennetz
<p><i>Handlungsempfehlung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Prüfen von geeigneten Maßnahmen, z. B.:<ul style="list-style-type: none">○ Einrichtung und Nutzung von LSA-Beeinflussung○ Berücksichtigung bestehender Buslinienführung bei Überlegung zur Einrichtung von T30-Zone○ Buskaps○ Ordnen des Parkens○ Vorfahrtsregelungen○ Busschleusen
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Sicherung der heutigen Wirtschaftlichkeit (Verhindern eines Mehrbedarfs im Fahrzeugeinsatz infolge sukzessiv wachsender Fahrzeiten)• kürzere Reisezeiten• Verbesserung der Fahrplansicherheit• Verbesserung der Anschlusssicherung
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Um die Vorteile von LSA-Beeinflussungen umfassend ausschöpfen zu können, ist es erforderlich, sowohl bei allen kreisangehörigen Städten als auch bei den im Kreis Mettmann verkehrenden Verkehrsunternehmen die entsprechenden technischen Voraussetzungen zu schaffen.

Tabelle 83:

Maßnahme: Prüfen des Angebotes der Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen

Maßnahme:

Prüfen des Angebotes der Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen

- Ausbau des Angebots der Bike-and-Ride-Anlagen und Überprüfung der vorhandenen Abstellanlagen nach Kapazität und Qualität. Ferner sollten auch an Bushaltestellen in Stadtbereichen mit Erschließungsdefiziten einfache, kleinere Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen werden.
- Unter Berücksichtigung der Herkunftsorte der Park-and-Ride-Nutzenden ist insbesondere zu ermitteln, inwieweit eine verstärkte Vermarktung lokaler Busangebote oder Bike-and-Ride-Angebote eine Alternative zur kosten- und flächenintensiven Schaffung neuer Park-and-Ride-Stellplätze sein können.

Seite | 85

ENTWURF

1.4 Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing“

1.4.1 Allgemein

Tabelle 84: Maßnahme: Barrierefreie Fahrgastinformation

Maßnahme: Barrierefreie Fahrgastinformation
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• z. B. ausweisen von niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Linienplan (siehe Rheinbahnplan für Düsseldorf, VRR-Linienplan Gelsenkirchen)• alternativ: Erstellen einer kreisweiten Übersichtskarte mit Ausweisung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen → nach Aussage des Kreises könnte die Kartengrundlage vom Kreis zur Verfügung gestellt werden, die entsprechenden Informationen über den Ausbauzustand der Haltestellen hätten seitens der Städte und VU zu erfolgen
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Das Wissen um barrierefreie bzw. niederflurgerecht ausgebaute Haltestellen ist eine Grundvoraussetzung für die Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen.
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren.

Tabelle 85: Prüfauftrag: Umwandlung von Buslinien in Ortsbuslinien

Prüfauftrag: Umwandlung von Buslinien in Ortsbuslinien
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Umprofilieren von Buslinien, deren Verkehrsaufgabe auf <i>eine</i> Stadt begrenzt ist und ein regelmäßiges Bedienungsangebot aufweisen zu Ortsbuslinien, z. B. <ul style="list-style-type: none"> ○ Linie 757 Ratingen West - Tiefenbroich - Ratingen Ost S ○ Linie 761 Ratingen-Homberg Süd - Ratingen Ost S - Ratingen Mitte ○ Linie 773 Ratingen Hösel S - Eggerscheidt - Ratingen Ost S - Ratingen Mitte ○ Linie 787 Langenfeld-Berghausen - Hardt - Langenfeld, Industriegebiet Ost
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme mit marketingwirksamen Aspekten • konsequentes Weiterführen des Ortsbus-Konzeptes

Tabelle 86: Maßnahme: Lokal Fahrgastinformation

Maßnahme: Lokale Fahrgastinformation
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Darstellung von Umgebungsplänen für relevante Haltestellen in den Stadtzentren bzw. an aufkommensstarken Zielen (oder Bereichen, bei denen eine verbesserte Orientierung und Wegweisung erforderlich ist) (<i>nach „Fahrplanbuchrichtlinie“ des VRR</i>)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Information und Orientierung für ortsunkundige Fahrgäste • Stärkung des lokalen Marketings führt zu einer höheren Identifizierung der Fahrgäste und Einwohner eines Ortes mit dem ÖPNV-Angebot vor der Haustür

Tabelle 87: Maßnahme: Mobilitätsmanagement

Maßnahme: Mobilitätsmanagement
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Schulisches Mobilitätsmanagement: Aktivitäten zur Förderung der ÖPNV-Nutzung und –Nutzungskompetenz bei Kindern und Jugendlichen (Busschulen, Ausbildung von Busbegleitern, Versorgen der Schulen mit Schulmaterialien?); Busschulen für Grundschüler und für Senioren, ÖPNV-Informationen für Schüler der 4. Klassen. Ferner sollen gemeinsam mit Schulen und Lehrkräften Vorschläge für Klassen-Tagesausflüge mit dem ÖPNV zu attraktiven und gut erreichbaren Zielen ausgearbeitet und den Schulen zur Verfügung zu gestellt werden. Begleitende Hinweise zu Tarifen, Vertriebswegen und Verhalten bei Gruppenfahrten sind zu geben.• Aktivitäten zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr)• Es ist gemeinsam mit dem Integrationsbeauftragten und ggf. weiteren städtischen Stellen sowie Institutionen und Verbänden zu prüfen, wie vorhandene und potenzielle Fahrgäste nichtdeutscher Herkunft gezielt zur Nutzung des ÖPNV qualifiziert und motiviert werden können.• Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung weiterer großer Verkehrserzeuger (z.B. Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen)

Tabelle 88: Prüfauftrag: Ausbau des Car- und Bike-Sharing-Angebotes

Prüfauftrag: Ausbau des Car- und Bike-Sharing-Angebotes
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Förderung des Umweltverbundes durch weiteren Ausbau von Car- und Bike-Sharing-Projekten im Kreis Mettmann, u.a. Prüfung der Einrichtung von Fahrradverleihsystemen und eMobil-Stationen (ähnlich Metropolrad Ruhr etc.)<ul style="list-style-type: none">○ z.B. Bike-Sharing entlang des Panoramaradweges Niederbergbahn• Leihfahräder, Pedelecs und elektrisch betriebene Autos sollen gemeinsam mit Carsharing den ÖPNV ergänzen und gemeinsam mit dem ÖPNV ein universelles Mobilitätsangebot schaffen. Information, Tarif und Vertrieb sollen hierfür regional einheitlich weiter integriert werden.

1.5 Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service“

1.5.1 Allgemein

Tabelle 89: mögliche Prüfaufträge

Mögliche Prüfaufträge im Themenbereich Sicherheit und Service
<p><i>Prüfansätze:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der sozialen Sicherheit für Fahrgäste an Haltestellen und im Haltestellenumfeld (Beleuchtung, Haltestellenstandort) • Taxiruf-Service zur Haltestelle flächenhaft auf allen Linien • Halt zwischen den Haltestellen (abends, Ortsverkehr) • Mobilitäts- und Kundengarantien (10-Minuten-Pünktlichkeits-Garantie auf ausgewählten Linien, räumliche und/oder zeitliche Ausdehnung der Anschlussgarantie)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung des Sicherheitsempfindens
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren.

1.6 Anregungen an den VRR

- barrierefreie Umgestaltung SPNV-Haltepunkt Ratingen-Hösel
- Realisierung der Verlängerung S28 von Mettmann nach Wuppertal (Land hat Finanzierungsbescheid avisiert; Planungsziel: vsl. 2017)
- Realisierung der Ratinger Weststrecke
- S6: störanfällige Verbindungen nach Düsseldorf und Essen; gravierende Mängel durch überaltertes Wagenmaterial
- S8/S68: Häufige Verspätungen
- S28: Fahrplanunregelmäßigkeiten abends von Düsseldorf in Richtung Erkrath zwischen 19:00 und 21:00 Uhr
- relationsabhängig Defizite in der VRR-Tarifgestaltung

ENTWURF