



3. Nahverkehrsplan Kreis Mettmann

2014





Vorwort des Landrates

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

ein attraktiver Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht den im Kreis Mettmann lebenden und arbeitenden Menschen die effektive, sozial- und umweltverträgliche Wahrnehmung ihrer vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse. So wird ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Standortqualität des Kreises und seiner kreisangehörigen Städte gegenüber den umliegenden Ballungszentren geleistet.

Der Kreis Mettmann ist Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV. Der Nahverkehrsplan ist hierfür das wirksame Steuerungsinstrument, um das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung zu konkretisieren.

Mit dem nun vorliegenden 3. Nahverkehrsplan schafft der Kreis Mettmann einen geeigneten Rahmen für aktuell und zukünftig wichtige Themen rund um die Öffentliche Mobilität. Ausgehend vom heutigen ÖPNV-System, im Zusammenhang mit der weiteren Gewährleistung und anzustrebenden Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, ist eine zielgerichtete, effiziente Marktstrategie für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV-Systems erforderlich. Im „Entwicklungskonzept ÖPNV“ sind Planungsansätze enthalten, mit denen der Nahverkehr gezielt gestärkt werden kann. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und der zunehmenden Bedeutung eines für alle mobilitätseingeschränkten Menschen barrierefreien ÖPNV beschreibt der 3. Nahverkehrsplan außerdem verschiedene Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV im Kreis Mettmann.

Für den Kreis Mettmann war und ist es ein erklärtes Ziel, eine möglichst hohe Akzeptanz des Nahverkehrsplans bei allen Beteiligten zu schaffen. Dies ist nach einem intensiven Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren innerhalb der Kreisverwaltung, mit den kreisangehörigen Städten und kreisbedienenden Verkehrsunternehmen, Nachbaraufgabenträgern, Verbänden und politischen Gremien erreicht worden.

Ich wünsche Ihnen nun eine interessante Lektüre und freue mich, wenn der 3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann an vielen Stellen zu neuen Impulsen und lösungsorientierten Diskussionen im Sinne eines attraktiven ÖPNV anregt.

Thomas Hendele

Kreis Mettmann

3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann 2014

Endbericht

Kreis Mettmann

3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann 2014

Endbericht

Herausgeber:

Kreis Mettmann

-Der Landrat-

Kämmerei, ÖPNV

Düsseldorfer Straße 26

40822 Mettmann

Mail: Nahverkehr@Kreis-Mettmann.de

www.Kreis-Mettmann.de

Federführung:

Mathias Schmechtig

NahverkehrsConsult

Wilhelmshöher Allee 274

34131 Kassel

Tel.: 0561 – 988 349-65

Fax: 0561 – 988 349-68

Mail: [info@mathias-](mailto:info@mathias-schmechtig.de)

schmechtig.de

www.mathias-schmechtig.de

in Kooperation mit:

plan:mobil

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8

34131 Kassel

Tel. 0561 - 7 08 41 02

Fax 0561 - 7 08 41 04

Mail: info@plan-mobil.de

www.plan-mobil.de

Ingenieurbüro Helmert

Malmedyerstraße 30

52066 Aachen

Tel.: 0241 – 9019470

Fax: 0241 – 9019471

mail:info@software-kontor.de

Kassel, 4. Juni 2014

Inhalt:

1	Rahmenvorgaben.....	1
1.1	Gesetzliche Grundlagen	1
1.1.1	EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	1
1.1.2	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	2
1.1.3	Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW).....	2
1.1.4	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG)	7
1.1.5	Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)....	8
1.2	Übergeordnete Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung	10
1.2.1	Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf.....	10
1.2.2	Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW (IGVPG) und Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan	13
1.2.3	ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan	15
1.2.4	VRR-Nahverkehrsplan Schiene	16
2	Leitbild für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV.....	20
2.1	Anforderungen an die Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV- Angebotes – Definition von Bedienungsstandards –.....	20
2.1.1	Grundsätze	20
2.1.2	Bedienungsstandards	23
2.1.3	Gebietskategorien.....	24
2.1.4	Erschließungsqualität	28
2.1.5	Bedienungs- und Verbindungsqualität	29
2.2	Anforderungen an die Durchführung des straßengebundenen ÖPNV – Definition von Qualitätsstandards –.....	36
2.2.1	Grundsätze	36
2.2.2	Grundsätze der Ableitung von Qualitätsstandards entsprechend der „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“	37
3	Bestandsaufnahme Raumstruktur.....	74
3.1	Raumstrukturelle Rahmenbedingungen	74
3.2	Einwohnerentwicklung und Altersstruktur	75

3.2.1	Einwohnerentwicklung	75
3.2.2	Demografische Entwicklung	78
3.3	Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen.....	79
3.4	Schul- und Bildungseinrichtungen.....	83
3.5	Versorgung und Freizeit	86
3.5.1	Einzelhandel.....	86
3.5.2	Krankenhäuser und Kliniken	88
3.5.3	Freizeit und Tourismus.....	89
3.6	Pkw-Dichte im Kreis Mettmann.....	90
4	Bestandsaufnahme ÖPNV	91
4.1	Organisationsstruktur	91
4.1.1	Verkehrsverbund und Aufgabenträgerschaft.....	91
4.1.2	Verkehrsunternehmen	92
4.2	Schienenpersonennahverkehr	94
4.3	Straßengebundener ÖPNV	96
4.3.1	Produkte und weitere Angebotsformen	96
4.3.2	Grundstruktur des Netzes (Verkehrsaufgaben)	98
4.3.3	Bedienungsangebot.....	99
4.3.4	Verknüpfungspunkte.....	100
4.3.5	Tarif.....	105
4.4	Mobilität im Kreis Mettmann	106
4.4.1	Aufbau des Verkehrsmodells für den Kreis Mettmann	106
4.4.2	Verkehrsaufkommen IV und ÖV	106
4.4.3	Verkehrsaufkommen im ÖV	107
4.5	Fahrgast-Nachfrage.....	113
4.5.1	Streckennachfrage	113
4.5.2	Haltestellenbezogene Nachfrage	113
4.6	Rückblick – Nahverkehrsplan Kreis Mettmann 2004 - Bilanz der Umsetzung –	116
4.6.1	Zielerfüllung der Umsetzung des NVP 2004.....	116
4.6.2	Veränderung des Verkehrsangebotes durch umgesetzte Maßnahmen außerhalb des NVP 2004	123
4.7	Anregungen der kreisangehörigen Städte	125
5	Stärken-Schwächen-Analyse.....	126

5.1	Erschließungsqualität	126
5.2	Bedienungsqualität	134
5.2.1	Anbindung an zentrale Orte.....	134
5.2.2	Bedienungsangebot in den Abendstunden und am Wochenende.....	141
5.2.3	Anbindung ÖPNV-relevanter Ziele im Freizeitverkehr.....	143
5.2.4	Qualität der Systemverknüpfung und Anschlussbildung	147
5.3	Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV.....	149
5.3.1	Reisezeitverhältnisse ÖV/IV für ausgewählte Relationen	149
5.3.2	Durchschnittliche Streckengeschwindigkeiten.....	150
5.3.3	Betriebliche Defizite – Zeitverlustpotenziale	152
5.4	Systemtransparenz	154
5.5	ÖPNV-Infrastruktur	156
5.5.1	Fahrzeuginfrastruktur.....	156
5.5.2	Haltestelleninfrastruktur	156
5.5.3	Bewertung der Barrierefreiheit.....	170
5.6	Service.....	174
5.6.1	Vertriebsstellen.....	174
5.6.2	Fahrgastinformation	175
5.7	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern – Park+Ride und Bike+Ride –	176
5.8	Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV im Kreis Mettmann.....	179
6	Prognose der Verkehrsentwicklung	187
6.1	Prognose-Grundlagen	187
6.2	Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen	188
6.2.1	Bevölkerungsentwicklung.....	188
6.2.2	Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte	191
6.2.3	Beschäftigtenentwicklung.....	192
6.2.4	Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur sowie im Bereich Freizeit und Tourismus	193
6.3	Prognose-Null-Fall 2018.....	194
6.3.1	Infrastrukturmaßnahmen IV und ÖV	194
6.3.2	„Prognose-Null-Fall“	195
6.4	Allgemeine Aussagen zur Entwicklung der Mobilität.....	198

6.5	Ableitung von Konsequenzen für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV.....	199
7	Entwicklungskonzept ÖPNV.....	201
7.1	Allgemeine Rahmenziele	201
7.2	Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV“ im Kreis Mettmann	202
7.2.1	Grundsätze	202
7.2.2	Leitziel und Leitsätze	207
7.3	Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV	211
7.3.1	Grundsätze	211
7.3.2	Strukturieren der Handlungsfelder	212
7.3.3	Handlungsfeld I „Netz und Fahrplanangebot.....	213
7.3.4	Handlungsfeld II „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur“	290
7.3.5	Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing“	313
7.3.6	Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service“	316
7.4	Umsetzung und Wirkung des Maßnahmenkonzepts	317
7.4.1	Grundinhalte des Maßnahmenkonzeptes im Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot“	317
7.4.2	Leistungsänderungen durch Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot“	318
7.4.3	Konsequenzen bei Realisierung der Prüfaufträge.....	318
7.4.4	Verkehrliche Wirkung.....	320
7.5	Anregungen an den VRR	322
8	Finanzierung des ÖPNV im Kreis Mettmann	323
8.1	VRR-Finanzierungsstruktur	323
8.2	Vereinbarungen des Kreises Mettmann mit den Verkehrsunternehmen (Betrabung).....	325
8.3	Festlegung der Verkehrsbedienung	326

Tabellen

1	Verfahrensübersicht Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann	
2	Terminübersicht.....	
3	Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme und Stichtag	
4	Gebietskategorien für Bedienungsstandards	25
5	Standards „Erschließungsqualität“ - Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche	28
6	Standards „Erschließungswirkung“	29
7	Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster	30
8	Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum“ – HVZ/ NVZ/ SVZ	32
9	Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie B „Anbindung der Orte an die Innenstadt“ – HVZ/ NVZ/ SVZ	33
10	Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie C „Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte“ – HVZ/ NVZ/ SVZ	33
11	Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie D „Verbindung zwischen den Kernstädten und der Kreisstadt Mettmann“ – HVZ/ NVZ/ SVZ.....	34
12	Standards „Reisezeit“ – Richtwerte für die Erreichbarkeit	34
13	Standard „Anschlussqualität“ – Anforderungen an die Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten.....	35
14	Richtwerte zur ausreichenden Auslastung der Bedienungsangebote	47
15	Ausstattungsstandards im Busverkehr.....	56
16	Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen entsprechend der VRR-Richtlinie.....	64
17	Ergänzende Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen aus Sicht des Kreises Mettmann	67
18	Raumstrukturelle Kennwerte des Kreises Mettmann	74
19	Einwohnerdichten im Kreis Mettmann.....	75
20	Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum 2000 - 2010	76
21	Altersstruktur und Bevölkerung	77
22	Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Kreis Mettmann.....	78
23	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Kreis Mettmann (Stand: 2010)	79
24	Pendlerverhalten im Kreis Mettmann (sozialversicherungspflichtige Pendler; Stand: 2010)	81

25	Wichtige Pendlerbewegungen über die Kreisgrenze (> 1.000 Pendlerbewegungen).....	82
26	Schulen im Kreis Mettmann	83
27	Bedeutende Schulstandorte (> 1.000 Schüler)	84
28	Einzelhandelsstandorte mit überörtlicher Relevanz im Kreis Mettmann (> 10.000 qm Verkaufsfläche)	87
29	Kliniken und Krankenhausstandorte im Kreis Mettmann und deren Anbindung im ÖPNV (> 100 Betten)	88
30	Pkw-Dichte Kreis Mettmann.....	90
31	Verkehrsunternehmen im Kreis Mettmann mit Linienzuordnung	92
32	Übersicht über das SPNV-Angebot im Kreis Mettmann (Bestand Februar 2011).....	95
33	Produktdefinition im VRR – Verkehrsaufgaben und Anforderungen	96
34	Übersicht über das ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann.....	98
35	Personenfahrten im ÖV und IV gegliedert nach Binnenverkehr im Kreis und kreisgrenzenüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell; Stand 2011)	107
36	Regionale Verteilung der ÖV-Nachfrage (Hauptrelationen; dargestellt sind die Verflechtungen > 500 Fahrtbeziehungen im ÖV über beide Richtungen)	108
37	Modal-Split-Verteilung im Kreis Mettmann nach Städten (Anteil ÖV/(ÖV+IV)) – Analyse 2011	109
38	ÖV-Verflechtungen zwischen den Städten (Verkehrsmodell).....	111
39	Räumliche Verteilung der ÖPNV-Nachfrage (Verflechtungen) (Verkehrsmodell)	112
40	SPNV-Nachfrage an den S-Bahn-Haltestellen im Kreis Mettmann (> 2.000 Ein- / Aussteiger bzw.> 500 Umsteiger pro Tag Mo-Fr) (Verkehrsmodell)	114
41	ÖPNV-Nachfrage an den aufkommensstärksten Bushaltestellen im Kreis Mettmann (> 2.000 Ein- / Aussteiger bzw.> 500 Umsteiger pro Tag Mo-Fr) (Verkehrsmodell)	115
42	Angebotsmaßnahmen im SPNV und deren Umsetzungsbilanz	117
43	Angebotsmaßnahmen im Bereich „Straßenbahn“ und deren Umsetzungsbilanz	118
44	Angebotsmaßnahmen im Bereich „Bus“ und deren Umsetzungsbilanz	118
45	Wesentliche umgesetzte Angebotsmaßnahmen außerhalb des NVP 2004 nach Jahren	123
46	Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung mit mittlerem bis hohem Handlungsbedarf	128
47	Defizite in der Anbindung an benachbarte Zentren.....	135

48	Defizite in der Anbindung verschiedener Stadtbereiche an die Kernstadt	139
49	Defizite in der Anbindung an die Kreisstadt Mettmann	140
50	Bereiche mit Durchschnittsgeschwindigkeiten unter 20 km/h.....	151
51	Service- und Vertriebsstellen im Kreis Mettmann	174
52	Bevölkerungsprognose für den Kreis Mettmann	189
53	Bevölkerungsprognose für die Städte im Kreis Mettmann, Entwicklungen 2011 – 2018	190
54	Entwicklung der Verkehrsnachfrage 2011-2018	196
55	Modal Split nach Verkehrsaufgabe	196
56	ÖV-Verteilung im Kreis Mettmann nach Städten – Prognose 2018	197
57	Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen.....	204
58	Prüfauftrag: Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf und Taktverdichtung SB55.....	213
59	Prüfauftrag: Integriertes Fahrplankonzept SB55/ 752/ 754.....	214
60	Prüfauftrag: Optimieren der Anbindung Ratingen Innenstadt – Mülheim an der Ruhr Innenstadt	215
61	Prüfauftrag: Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim an der Ruhr	216
62	Prüfauftrag: Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771	218
63	Prüfauftrag: Zeitliche Entflechtung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus.....	219
64	Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes der Linie 747 an die Nachfrage ⇒ Generierung von Einsparungen	221
65	Prüfauftrag: Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann	222
66	Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Erkrath – Hilden	223
67	Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Hilden - Düsseldorf	224
68	Prüfauftrag: Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Erkrath Hochdahl und Haan Krankenhaus	226
69	Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung von Haan an einen S-Bahn- Haltepunkt	226
70	Nachrichtlicher Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung im Freizeitverkehr zwischen Hilden und Solingen	227
71	Maßnahme (nachrichtlich): Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath	228
72	Prüfauftrag: Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Solingen- Vogelpark	229

73	Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes im Nachtverkehr zwischen Velbert und Heiligenhaus	230
74	Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes auf der Linie 742 in den Abendstunden zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S.....	232
75	Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an den Flughafenbahnhof („Ratinger Linienkonzept“; nachrichtliche Aufnahme in den NVP des Kreises ME).....	233
76	Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an Duisburg („Ratinger Linienkonzept“; nachrichtliche Aufnahme in den NVP)	233
77	Prüfauftrag: SchnellBus-Verbindung Velbert – Heiligenhaus – D-Flughafenbahnhof über A44	234
78	Planungsprojekt: Einstellen SB68 im Zuge des Streckenausbaus der S28 ...	237
79	Planungsprojekt: Umgang mit einer möglichen Taktumstellung im S-Bahn-System	238
80	Prüfauftrag: Verdichtung des Bedienungsangebotes und geänderte Führung der Linie O5 in Hochdahl.....	240
81	Prüfauftrag: Ausdehnung des Bedienungszeitraums und verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen in Erkrath.....	242
82	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung in Unterfeldhaus (Bereich Gewerbegebiet und G.-Hauptmann-Straße)	243
83	Prüfauftrag: Überprüfung der Nachfrage und ggf. Überplanung der Linie 734 244	
84	Maßnahme: Tausch der Linienendpunkte SB50 und 786 in Haan	246
85	Prüfauftrag: Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost.....	247
86	Prüfauftrag: Verdichtung des Bedienungsangebotes auf der Linie SB50.....	250
87	Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden in Haan	250
88	Prüfauftrag: Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasenhaus (Entwicklungsgebiet)	252
89	Prüfauftrag: Überplanung Linie 772	253
90	Maßnahme: Direkte Anbindung Heljensbad im ÖPNV.....	257
91	Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes Ortsbus-Linie O17 an die Nachfrage ⇒ Generierung von Einsparungen.....	258
92	Prüfauftrag: Ausdehnung des Angebotes in den Abendstunden zwischen Heiligenhaus, Innenstadt und Heiligenhaus, Isenbügel	259
93	Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Hetterscheidt Nord	261
94	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung im Bereich Weststadt, Gewerbegebiet südlich der Weststraße.....	262

95	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Hilden Ost (Kalstert).....	263
96	Prüfauftrag: Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr	264
97	Prüfauftrag: Verlängerung von einzelnen schulverkehrsrelevanten Fahrten der Linie zur Gesamtschule.....	265
98	Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Kirchendelle	267
99	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung und Bedienung des Gewerbegebietes ME-West und des Wohngebietes östlich der Marie-Curie-Straße....	268
100	Maßnahme (nachrichtlich): Verbesserte Anbindung des Gewerbestandortes an der Alfred-Nobel-Straße an die S-Bahn	270
101	Prüfauftrag: Behebung des Erschließungsdefizites Alt Monheim a. R.	271
102	Prüfauftrag: Überplanung der Ortsbus-Linie O15.....	272
103	Prüfauftrag: Konzeptionelle Netzüberplanung im Zuge der Neuerrichtung eines ZOB in Velbert.....	274
104	Prüfauftrag: Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg	275
105	nachrichtlich und Prüfauftrag: Direkte Anbindung des Sportzentrums Velbert	277
106	Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Elsbecker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Halts V.-Rosenhügel	278
107	Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im "Planetenviertel"	279
108	Prüfauftrag: Überprüfen des Linienangebotes zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal.....	280
109	Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte ⇒ Generieren von Einsparungen	281
110	Prüfauftrag: Einrichten einer SchnellBus-Linie zur Verbindung der Stadtbezirke Velbert-Mitte, Neviges und Langenberg	282
111	Prüfauftrag: Wiederaufnahme des Nachtverkehrs zwischen Velbert-Mitte und Velbert-Neviges	284
112	Planungsprojekt: Überplanung des Ortsverkehrs Wülfrath	286
113	Prüfauftrag: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten.....	289
114	Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation.....	290
115	Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen.....	290
116	Maßnahme: Verbesserung der Haltestellenausstattung	291
117	Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen	291
118	Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation.....	292
119	Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen.....	292

120	Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	293
121	nachrichtliche Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation	293
122	Maßnahme: Aufstellen von Wartehallen.....	294
123	Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation	295
124	Maßnahme: Ausbau von Haltestellen	295
125	Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation	296
126	Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	296
127	Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen	297
128	Maßnahme und Prüfauftrag: Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Optimierung der Verknüpfungssituation	297
129	Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation	298
130	nachrichtlich: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation	299
131	Maßnahme: Ausbau von Haltestellen	299
132	Maßnahme: Neu-/ Umbau ZOB Ratingen-Mitte.....	300
133	Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	301
134	Maßnahme: Neuanlage der Bushaltestellen am Bahnhof Ratingen Hösel.....	302
135	Maßnahme und Prüfauftrag: Einrichten von Bike+Ride-Anlagen	302
136	Prüfauftrag: Barrierefreie Gestaltung Ratingen Ost	303
137	Maßnahme: Neuerrichtung ZOB Velbert	304
138	Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	305
139	Maßnahme: Einrichten von Park+Ride-Anlagen	305
140	Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	306
141	Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation	307
142	Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV.....	308
143	Maßnahme: Prüfen des Angebotes der Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen	309
144	Prüfauftrag: Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr	309
145	Maßnahme: Barrierefreie Fahrgastinformation.....	313
146	Prüfauftrag: Umwandlung von Buslinien in Ortsbuslinien.....	314
147	Maßnahme: Lokale Fahrgastinformation	314
148	Maßnahme: Mobilitätsmanagement	315
149	Prüfauftrag: Ausbau des Car-und Bike-Sharing-Angebotes	316
150	mögliche Prüfaufträge im Themenbereich Sicherheit und Service	316
151	Linienübersicht (Mengengerüst Entwicklungskonzept)	327

Abbildungen

1	Verfahrensregelung in der Anwendung der Bedienungsstandards	22
2	Schematische Darstellung für die Anwendung der „Kreisstandards“	31
3	Anteil ÖV/(ÖV+IV) des gesamten motorisierten Verkehrs in den Städten des Kreises (Verkehrsmodell).....	110
4	Verknüpfungshaltestelle Erkrath S mit Bike+Ride-Anlage	157
5	Innenstadthaltestelle Erkrath, Hochdahler Markt.....	157
6	Innenstadthaltestelle Haan, Markt	158
7	Bushaltestelle Haan, Gruitzen S.....	158
8	Innenstadthaltestellen in Heiligenhaus (links: Haltestelle Rathaus, rechts: Haltestelle In der Blume/Stadtmitte)	159
9	Verknüpfungshaltestelle Hilden S mit DFI-Anzeige	160
10	Verknüpfungshaltestelle Hilden Süd	160
11	Innenstadthaltestelle Hilden, Gabelung.....	161
12	Verknüpfungshaltestelle Langenfeld (Rhld.) S.....	161
13	Innenstadthaltestellen Langenfeld Rathaus und Langenfeld Marktplatz	162
14	Verknüpfungspunkt Mettmann-Stadtwald	163
15	SPNV-Zugangsstelle Mettmann Zentrum.....	163
16	Innenstadthaltestelle „Mettmann-Zentrum“	164
17	Innenstadthaltestelle „Mettmann, Jubiläumsplatz“.....	164
18	Innenstadthaltestelle Monheim Busbahnhof.....	165
19	Abfahrtspositionen Straßenbahn und Bus Verknüpfungspunkt „Ratingen- Mitte“	166
20	Verknüpfungshaltestelle Ratingen-Ost.....	166
21	Zentrale Innenstadthaltestellen Stadt Velbert (links: Haltestelle Postamt, rechts: Haltestelle Schloßstraße)	167
22	Verknüpfungshaltestelle „Neviges Markt/ Bahnhof“	168
23	Haltestelle Wülfrath Stadtmitte (links: Haltepositionen 3 und 4; rechts Haltepositionen 1 und 2)	169
24	Beispiel für eine barrierefrei ausgebaute Fahrbahnrandhaltestelle (Stadt Velbert, Haltestelle Neviges Stadthalle)	171
25	Beispiele für problematische Haltestellensituationen (links: Stadt Ratingen, Ratingen-Mitte; rechts: Stadt Ratingen, Grabenstraße).....	172
26	Beispiel für eine nicht barrierefreie Haltestelle im Kreis Mettmann (Stadt Velbert, Haltestelle Christuskirche).....	172
27	Mobilitätskette im ÖPNV bzw. SPNV	208

Karten

1	Zentralörtliche Gliederung und Gebietskategorien	74
2	ÖPNV-relevante Ziele (Karten 2.a – 2.j)	89
3	Linienplan Bestand (Karten 3.a – 3.j).....	99
4	Regionale Verteilung der ÖV-Nachfrage (Hauptrelationen)	112
5	Durchschnittliche Streckennachfrage im ÖPNV	113
6	Haltestellenbelastung – Ein- und Aussteiger an Haltestellen	115
7	ÖPNV-Erschließung (Karten 7.a – 7.j)	133
8	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten Bus und Bahn (Verkehrsmodell).	152
9	Mängel und Defizite im ÖPNV.....	186
10	ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 (Karten 10.a – 10.j) ..	192
11	Durchschnittliche Streckennachfrage ÖV Prognose-Null-Fall 2018 (Verkehrsmodell)	196

Abkürzungsverzeichnis

AG	Arbeitsgruppe
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
AST	Anrufsammeltaxi
AT	Aufgabenträger
AU	Abgasuntersuchung
BB	Bürgerbus
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bf	Bahnhof
BSM	Bahnen der Stadt Monheim a.R.
BVR	Busverkehr Rheinland
CSS	„Customer Satisfaction Surveys“ (Umfrage zur Kundenzufriedenheit)
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
DPM	“Direct Performance Measures” / direkte Leistungsmessung
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
EKZ	Einkaufszentrum
EVAG	Essener Verkehrs-AG
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FASW	Freie Aktive Schulen Wülfrath
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FHDW	Fachhochschule der Wirtschaft
FPW	Fahrplanwechsel
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HU	Hauptuntersuchung
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGVP	Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen

IV	Individualverkehr
k. A.	keine Angabe
KrO NRW	Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
KWS	Kraftverkehr Wupper-Sieg
LEP NRW	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
ME	Mettmann
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo.-Fr.	Montag bis Freitag
MOF 2	Modernisierungsoffensive 2 der Deutschen Bahn für Bahnhöfe in NRW
MSS	„Mystery Shopping Surveys“ / Testkundenverfahren
MVG	Mülheimer VerkehrsGesellschaft
NaVZ	Nachtverkehrszeit
NE	NachtExpress
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn) <i>(synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP)</i>
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
ÖV	öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr <i>(siehe Definition „ÖPNV“)</i>
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV
ROG	Raumordnungsgesetz
RRX	Rhein-Ruhr-Express
Sa.	Samstag
SB	SchnellBus
So./Fei.	Sonn- und Feiertage
SP	Sicherheitsprüfung

SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWS	Stadtwerke Solingen
TB	TaxiBus
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VER	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr
VGH	Verkehrsgesellschaft der Stadt Hilden
VGN	Verkehrsgemeinschaft Niederrhein
VGW	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRR AöR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
VU	Verkehrsunternehmen
VV-ÖPNVG NRW	Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW
VZ	Verkehrszeit
WE	Wohneinheiten
WSW	WSW mobil GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZV	Zweckverband

Definitionen für einheitlich verwendete Begriffe im Nahverkehrsplan

Verbundbeförderungsfälle (Personenfahrten, ÖV-Fahrten)

- Bei der Ermittlung der „Verbundbeförderungsfälle“ wird die gesamte Fahrt inkl. aller Umsteigevorgänge zwischen Linien bzw. verbundzugehörigen Unternehmen als eine Fahrt betrachtet (ein Fahrgast, ein Beförderungsfall).

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- gesamter öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- öffentlicher Personennahverkehr (Bus/ Straßenbahn/ Stadtbahn); *synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP für den Kreis Mettmann*

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)

- straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr (*siehe Definition „ÖPNV“*)

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- schienengebundener Personennahverkehr

Binnenverkehr

- Unter Binnenverkehr versteht man die Verkehrsvorgänge (Fahrten/ Wege) innerhalb der betrachteten Verkehrszelle (hier: Kreisbinnenverkehr: Kreisgebiet Kreis Mettmann, Stadtbinnenverkehr: innerhalb der einzelnen Stadtgebiete)

Quell-/Zielverkehr

- Unter Quell- bzw. Zielverkehr versteht man den Verkehr, der innerhalb der betrachteten Verkehrszelle (hier: Kreisgebiet Kreis Mettmann) beginnt und über die Verkehrszelle hinausführt (Quellverkehr), bzw. in die Zelle hineinführt und hier endet (Zielverkehr).

Erschließungsqualität

- Unter Erschließungsqualität versteht man die räumliche Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet unter Zugrundelegung definierter Haltestelleneinzugsbereiche.

Bedienungsqualität

- Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes (Betriebszeitraum und Taktfolge).

Verbindungsqualität

- Die Verbindungsqualität beschreibt die Attraktivität der Reisezeit inkl. Zu- und Abwege im Vergleich zur Nutzung anderer Verkehrsmittel.

Angebotsqualität

- Die Angebotsqualität ist das Maß für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes. Sie setzt sich zusammen aus der Bewertung der Erschließungs- und Bedienungsqualität, der Verbindungsqualität sowie der Umsteigehäufigkeit.

Nutzkilometer

- Abrechnungsrelevante und im Fahrplan dargestellte Buskilometer.

„stufenfrei“

- Geringer Höhenunterschied und Spalt zwischen Fahrzeugboden und Bahn-/ Bussteig.

Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Bisherige Erarbeitungs- und Abstimmungsprozesse

Der Kreistag des Kreises Mettmann hatte im März 2010 beschlossen, mit gutachterlicher Unterstützung verwaltungsseitig mit der Fortschreibung des 2. Nahverkehrsplanes zu beginnen. Nach erfolgter Gutachterausswahl wurde mit den Arbeiten an der Fortschreibung des NVP im Oktober 2010 begonnen.

Besondere Bedeutung wurde seitens des Kreises Mettmann von Beginn an der umfangreichen, transparenten Beteiligung und Abstimmung mit den verschiedenen Akteuren des Verfahrens (insbesondere den kreisangehörigen Städten und Verkehrsunternehmen) beigemessen.

Der Fortschreibungsprozess wurde zunächst von einer „Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan (AG NVP)“ begleitet, die auf Initiative des Kreises Mettmann durch Fachvertreterinnen und -vertreter der kreisangehörigen Städte, sowie durch die im Kreisgebiet agierenden Verkehrsunternehmen gebildet wurde. Im weiteren Verfahren wurden die AG-Sitzungen durch „Regionalkonferenzen“ mit kleinräumigerem Bezug ergänzt. In den Regionalkonferenzen waren neben den Vertretern des Kreises die jeweils räumlich zugehörigen kreisangehörigen Städte, sowie die bedienenden Verkehrsunternehmen vertreten. Der als Fachausschuss zuständige Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs des Kreises Mettmann (ÖPNV-Ausschuss) wurde verwaltungsseitig regelmäßig und intensiv über die aktuellen und weiteren Verfahrensschritte und Arbeitsstände informiert. Darüber hinaus erfolgten verschiedene Beschlussfassungen zu diversen Thematiken.

Um den Vorgaben des Aufgabenträgers hinsichtlich einer engen Abstimmung mit den beteiligten Akteuren gerecht zu werden, wurden zu Beginn der NVP-Bearbeitung gutachterlicherseits Fragebögen an die kreisangehörigen Städte und die im Untersuchungsgebiet tätigen Verkehrsunternehmen versandt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturdaten, der Übermittlung von Informationen, Hinweisen und Anregungen der Beteiligten an die Gutachter und den Aufgabenträger, sowie der Weitergabe von Unterlagen mit verkehrsplanerischer Relevanz. Die erhobenen Daten und Informationen wurden für die Erstellung des NVP erfasst, ausgewertet und für die Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes verwendet.

Im April 2011 fand die zweite Sitzung der den Prozess begleitenden AG NVP statt. In dieser Sitzung wurden die Bedienungsstandards im Entwurf vorgestellt. Zudem wurden die Ergebnisse der Befragungsaktion, sowie bereits erste Ergebnisse der Angebotsanalyse vorgestellt. Die Ergebnisse aus der Sitzung wurden anschließend in den Entwurf der Bedienungsstandards eingearbeitet. Um dem bereits in diesem Planungsstadium hohen Abstimmungs- und Informationsbedarf bei den Beteiligten Rechnung zu tragen, wurden im Juni 2011 „Stadtgespräche“ mit den Fachvertretern der einzelnen Städte geführt. Hier wurden die Einzelheiten zu den Bedienungsstandards unter Berücksichtigung der Raumstruktur und bestehenden Verkehrsverflechtungen erläutert und das weitere Vorgehen abgestimmt.

Der ÖPNV-Ausschuss des Kreises Mettmann stimmte in seiner Septembersitzung 2011 den erarbeiteten Bedienungsstandards zu und ermöglichte damit die notwendige, weitere Konkretisierung des Arbeitsprozesses.

Im November 2011 fand eine weitere Sitzung der „AG NVP“ statt. Schwerpunkt dieser Sitzung war die Entwicklung spezifischer Qualitätsstandards für den Kreis Mettmann. Darüber hinaus wurde eine erste Grobstruktur des Entwicklungskonzeptes vorgestellt.

In Regionalkonferenzen (1. Runde) mit den kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen wurde die Struktur des Entwicklungskonzeptes weiter konkretisiert. Es wurden lokale Gegebenheiten diskutiert und es sind erste Planungsüberlegungen in den einzelnen Städten mit eingeflossen.

In einem umfangreichen Abstimmungsprozess zwischen dem IV. Quartal 2011 und dem II. Quartal 2012 wurden auf der Grundlage der von einer Arbeitsgruppe der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) erarbeiteten „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ Qualitätsstandards für den Kreis Mettmann entwickelt. Die VRR-weit empfohlenen Qualitätsstandards wurden hierbei für den NVP des Kreises punktuell präzisiert bzw. auch ergänzt.

Der ÖPNV-Ausschuss des Kreises hat diese Qualitätsstandards als Grundlage für den weiteren Erarbeitungsprozess in seiner Sitzung am 10.05.2012 beschlossen.

Ein Meilenstein im Verfahren war im I. Quartal 2013 die aufwändige und individuelle Abstimmung der bisherigen Arbeitsergebnisse mit allen Beteiligten in Form eines Zwischenberichts.

Die auf Grundlage der Analyse sowie der Ergebnisse der ersten Regionalkonferenzen entwickelten Planungsansätze wurden im Rahmen von weiteren Regionalkonferenzen im Februar 2013 gemeinsam mit dem Kreis Mettmann, den kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen erörtert. Die Ergebnisse dieses Prozesses wurden am 10. Juni 2013 dem ÖPNV-Ausschuss vorgestellt. Im Nachgang zu dieser Sitzung erhielten die Städte und Verkehrsunternehmen erneut die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den vorgesehenen Planungsansätzen. Die Nachbar-Aufgabenträger wurden in einem Informationsgespräch am 08.07.2013 in den Prozess einbezogen.

Zur vertiefenden Abstimmung aller Verfahrensschritte bestand während des gesamten Erarbeitungsprozesses intensiver Kontakt zwischen dem Gutachter und den Fachvertretern des Kreises. Darüber hinaus stand der Gutachter in verschiedenen Sitzungen des ÖPNV-Ausschuss mit Vorträgen und Informationen zur Verfügung.

Den verschiedenen Fahrgast- und Behindertenverbänden wird im Oktober 2013 die besondere Gelegenheit angeboten, sich im Rahmen des weiteren Aufstellungsverfahrens über den nunmehr vorliegenden Entwurf des NVP des Kreises Mettmann unter gutachterlicher Beteiligung zu informieren.

Nach dem Beschluss des Kreistages des Kreises Mettmann am 14. Oktober 2013 setzte sich das Aufstellungsverfahren gem. § 9 ÖPNVG NRW (vgl. Kapitel 1.1.3) fort, das formale Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahren wird eröffnet. Den zu be-

teiligenden Akteuren (kreisangehörige Städte, Verkehrsunternehmen, Nachbar-Aufgabenträger, SPNV-Zweckverbände (VRR und VRS), Fachämter des Kreises Mettmann, Behinderten- und Fahrgastverbände sowie weitere Träger Öffentlicher Belange) wird hierbei Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme gegeben.

Des Weiteren wurde der Entwurf des NVP zwischen Oktober und November 2013 unter gutachterlicher Beteiligung in den jeweiligen Fachausschüssen der kreisangehörigen Städte vorgestellt.

Die im Zuge des Beteiligungsverfahrens vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurden anschließend in Form einer Synopse aufbereitet und jeweils mit einer Bewertung versehen. Diese wurde den politischen Gremien des Kreises zur nochmaligen Beratung und endgültigen Beschlussfassung des Nahverkehrsplans im 1. Quartal 2014 vorgelegt.

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 07.04.2014 den 3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann einstimmig beschlossen.

Tabelle 1: Verfahrensübersicht Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann

	Beteiligte	Inhalt
Arbeitsgruppe NVP	Kreis Mettmann, kreisangehörige Städte, Verkehrsunternehmen, Gutachter	Abstimmung der kreisweiten Inhalte des NVP
Regionalkonferenzen	Kreis Mettmann, kreisangehörige Städte (Teilraum), Verkehrsunternehmen (Teilraum), Gutachter	Abstimmung der teilraumbezogenen Inhalte und Ergebnisse
Weitere Abstimmungsgespräche	Regelmäßige Arbeits-/ Abstimmungsgespräche mit dem Kreis Mettmann, Beteiligung der Verkehrsunternehmen, Beteiligung der Städte Nachbar-Aufgabenträger	Themenspezifische Abstimmung nach Bedarf
Politische Gremien	ÖPNV-Ausschuss, Kreis Ausschuss, Kreistag	Information, Abstimmung / Kenntnisnahme / Beschlussfassung
Beteiligungsverfahren	Kreis Mettmann (weitere Fachbereiche), kreisangehörige Städte, Interessensverbände (Fahrgastverbände, Behindertenvertreter), Nachbar-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, VRR, VRS, weitere Beteiligte	Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Planinhalten

Tabelle 2: Terminübersicht

Datum	Termin
02.11.2010	Auftaktgespräch mit Kreis
23.11.2011	Auftaktveranstaltung (Städte und VU)
29.11.2010	ÖPNV-Ausschuss
14.02.2011	ÖPNV-Ausschuss
28.03.2011	Informationsgespräch mit VU
12.04.2011	AG NVP
06.06.2011	ÖPNV-Ausschuss
07.06.2011	Informationsgespräch Stadt Heiligenhaus
09.06.2011	Informationsgespräch Stadt Velbert Stadt Mettmann Stadt Wülfrath
15.06.2011	Informationsgespräch Stadt Erkrath Stadt Monheim am Rhein Stadt Langenfeld (Rhld.)
16.06.2011	Informationsgespräch Stadt Hilden Stadt Haan Rheinbahn
12.07.2011	Informationsgespräch Stadt Ratingen
09.11.2011	AG NVP
24.11.2011	Regionalkonferenz Süd Regionalkonferenz Nord
10.05.2012	ÖPNV-Ausschuss
27.06.2012	Abstimmungsgespräch Kreis
26.11.2012	ÖPNV-Ausschuss
18.02.2013	Regionalkonferenzen Süd
20.02.2013	Regionalkonferenzen Nord
10.06.2013	ÖPNV-Ausschuss
08.07.2013	Informationsgespräch mit Nachbaraufgabenträgern Informationsgespräch mit VU
30.09.2013	ÖPNV-Ausschuss
08.10.2013	Fachausschuss Erkrath

Datum	Termin
09.10.2013	Gespräch mit Behindertenvertretern Gespräch mit ProBahn und VCD
10.10.2013	Kreisausschuss
14.10.2013	Kreistag
05.11.2013	Fachausschuss Ratingen
06.11.2013	Fachausschuss Hilden
12.11.2013	Fachausschuss Haan
13.11.2013	Fachausschuss Mettmann
19.11.2013	Fachausschuss Wülfrath
21.11.2013	Fachausschuss Monheim
25.11.2013	ÖPNV-Ausschuss
26.11.2013	Fachausschuss Heiligenhaus
27.11.2013	Fachausschuss Velbert
28.11.2013	Fachausschuss Langenfeld
20.03.2014	ÖPNV-Ausschuss
31.03.2014	Kreisausschuss
07.04.2014	Kreistag

Arbeitsgrundlage der Bestandsaufnahme (Datengrundlage)

Die Bestandsaufnahme erfolgt auf der Grundlage der im Zeitraum der Analyse-Bearbeitung zur Fortschreibung des NVP verfügbaren Daten und Informationen.

Zur Gewährleistung einer methodisch einheitlichen und vergleichbaren Datengrundlage wurde im NVP im Rahmen der Raumstrukturanalyse und auch der Prognose der Bevölkerungsentwicklung auf Daten von IT.NRW zurückgegriffen. Für die Arbeiten des NVP sind häufig jedoch auch kleinräumigere Strukturdaten hilfreich, z. T. auch notwendig, die IT.NRW nicht vorliegen. Aus diesem Grund wurden zu Beginn des NVP-Prozesses diese Daten in einer umfangreichen Befragung der kreisangehörigen Städte erhoben. Die Ergebnisse dieser Befragung sind in den Städtesteckbriefen hinterlegt, die Ergebnisse können zum Teil leicht von den IT.NRW-Daten abweichen.

Die im NVP hinterlegten Daten weisen infolge der unterschiedlichen Erfassungszyklen teilweise unterschiedliche und zum Teil ältere Arbeitsstände auf. Von einer umfassenden Aktualisierung der Strukturdaten wird nach Abgleich der Veränderungsdaten abgesehen, da sich abzeichnet, dass die Grundaussagen auch zukünftig weiter Bestand haben. Lediglich punktuell zeichnen sich leichte Verschiebungen ab. Datenaktualisierungen, die von den kreisangehörigen Städten im laufenden Prozess nachgereicht wurden, insbesondere zu Schülerzahlen und Infrastruktur-

Entwicklungsprojekten, sind im NVP kontinuierlich eingearbeitet und ergänzt worden.

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes (Bestandsaufnahme) wurde im Prozess mehrfach aktualisiert und basiert nunmehr auf Grundlage des Fahrplanstandes November 2012. Die Analyse der ÖPNV-Infrastruktur basiert auf den Erkenntnissen der im Jahr 2011 durchgeführten Ortsbesichtigungen sowie den zum Arbeitsbeginn zur Verfügung gestellten Unterlagen und Daten. Auch hier wurden punktuell Aktualisierungen, insbesondere im Bereich Planung, durchgeführt.

In Tabelle 3 sind die Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme und deren Arbeitsstände tabellarisch zusammengefasst.

Tabelle 3: Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme und Stichtag

Arbeitsgrundlage	Stichtag
Daten zur Raumstruktur	Datenstand Winter 2010/2011, Aktualisierung der ÖPNV-relevanten Stadtentwicklungsprojekte 02/2012
Prognosegrundlagen	Datenstand 2010/2011; punktuelle Anpassungen/ Aktualisierungen nach Angaben der Städte
Daten der Verkehrsunternehmen	Daten zur Fahrzeug-Infrastruktur, Liniendaten etc. mit Datenstand Winter 2010/2011, einzelne Aktualisierungen
ÖPNV-Angebot	Fahrplanstand November 2012 ¹
Verkehrsnachfragedaten	Fahrgasterhebungen BSM 2010 Fahrgasterhebung BVR 2006 (OV-Linien Velbert) Fahrgasterhebung EVAG 2007-2009 Fahrgasterhebung KWS 2009 Fahrgasterhebung MVG 2009 Fahrgasterhebung Rheinbahn 2009-2010 Fahrgasterhebung SWS 2008 Fahrgasterhebung VER 2007 Fahrgasterhebung WSW 2009-2010 SPNV: VRR-Erhebung 2010

Anmerkung zur Vorgehensweise bei der Aktualisierung des Verkehrsmodells: Die in den Kapiteln 4.4 und 4.5 dargestellten Auswertungen basieren auf Berechnungsergebnissen des aktualisierten Verkehrsmodells. Das Modell wurde an definierten Querschnitten anhand von Zählwerten, die von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt wurden, geeicht.

¹ Es wurden die jeweils gültigen Fahrpläne der Städte zugrunde gelegt und die Änderungen bis Stand November 2012 eingearbeitet.

Für die regionalen Linien des BVR sind keine aktuellen Fahrgastzahlen vorhanden, es liegt jedoch eine genaue Zuordnung vor, welche Fahrten der Linien 770 und 771 von der Rheinbahn und welche vom BVR durchgeführt werden. Anhand angesetzter Hochrechnungsfaktoren wurden die Tageswerte ermittelt.² Ebenso wurde auch bei anderen Linien mit Gemeinschaftskonzessionen Rheinbahn / BVR vorgegangen (z. B. Linie 747 Wülfrath – Velbert, die Herangehensweise wurde mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt).

Für den SchnellBus SB19 liegen ebenfalls keine Zählzeiten des BVR vor, die vorhandenen Verkehrsströme werden durch das IGVP-Modell in der Gesamtheit abgebildet.

Somit konnte zwar das Modell nicht vollständig anhand aktueller Zählzeiten geeicht werden, die Nachfrage wird jedoch durch im Modell erzeugte Belastungen mit einer ausreichenden Genauigkeit abgebildet.

² Vgl. Herangehensweise Erhebung MIV; Erhebung definierter Stundengruppen und Hochrechnung der Tagesbelastung.

1 Rahmenvorgaben

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Für die Nahverkehrsplanung im Kreis Mettmann gelten insbesondere folgende Grundlagen:

- EU-Verordnung (EG) 1370/2007
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW)
- Gesetz zur Änderung des ÖPNVG NRW
- Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW)
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG)
- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)
- Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR)
- Satzung der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR)
- Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr/ einschließlich Betrauung durch den Kreis Mettmann
- Nahverkehrsplan des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (NVP VRR)

Seite | 1

1.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Entwicklung des EU-Rechtes

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 23.10. 2007 die Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 beschlossen. Sie ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und gilt ab diesem Zeitpunkt unmittelbar in jedem EU-Mitgliedsstaat.

Die Verordnung enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. Sie ermöglicht die Direktvergabe der Verkehrsleistungen an einen sogenannten „internen Betreiber“.

Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

„Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger

oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden.“

1.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)³ beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im Öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Das PBefG wurde zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU-Verordnung 1370/2007 novelliert.

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8, Absatz 3 geregelt. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert im Nahverkehrsplan „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“. Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

Das PBefG in der novellierten Fassung beinhaltet darüber hinaus modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit (vgl. hierzu Kapitel 1.1.5).

1.1.3 Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Allgemein

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat im „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (ÖPNVG NRW)⁴ die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festgelegt; es werden insbesondere die Aufgabenträgerschaft sowie die Finanzverantwortung geregelt.

³ Vgl. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) von 1961, Stand Januar 2013.

⁴ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 15.03.2013.

Das ÖPNVG NRW ersetzt ab 2003 das bisherige Regionalisierungsgesetz NW (RegG NW). Es definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge und bestätigt die bestehenden Aufgabenträgerschaften. Zu den wesentlichen Aufgaben gehören weiterhin die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, um eine angemessene ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung zu gewährleisten. Ergänzende Hinweise und Erläuterungen zum ÖPNVG NRW sind in den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW) enthalten. 2008 ist das ÖPNVG NRW grundlegend novelliert worden. Die Landesregierung hat umfangreiche Änderungen bei der Aufgabenstruktur und der Mittelverteilung für den ÖPNV vorgesehen. Zu den wesentlichsten Änderungen gehört die Bündelung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV, die Zentralisierung der Förderzuständigkeiten auf drei Kooperationsräume, sowie eine Pauschalierung der gesamten ÖPNV-Förderung in drei Pauschalen bzw. pauschalierte Zuwendungen (ÖPNV- und SPNV-Pauschale, pauschalierte Investitionsförderung). Bestandteil der Pauschalierung ist auch die Überführung der bisher bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) an die Verkehrsunternehmen in die ÖPNV-Pauschale an die Aufgabenträger des ÖPNV (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW) mit Wirkung ab dem Jahr 2011. Mit der im Dezember 2012 erfolgten Revision des ÖPNVG NRW sind weitere Änderungen, insbesondere im Bereich der pauschalierten Zuschussbeträge (§§ 11, 11a und 12 ÖPNVG NRW), vorgenommen worden.

Aufgabenträgerschaft

Nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW sind die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den sonstigen straßengebundenen ÖPNV. Sie übernehmen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht seitens des Gesetzgebers besondere Pflichten (z. B. Erstellung eines NVP) auferlegt werden. Für den Kreisgrenzen überschreitenden Regionalbusverkehr ist der Kreis Mettmann gemeinsam mit dem jeweiligen Nachbar-Aufgabenträger zuständig. Der Kreis Mettmann stimmt sich regelmäßig in unterschiedlicher Form sowohl mit den kreisangehörigen Städten als auch mit den Nachbar-Aufgabenträgern bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ab.

Neben den Kreisen können auch mittlere bis große kreisangehörige Städte, wenn diese Eigentümer eines ÖPNV-Unternehmens oder an einem solchem wesentlich beteiligt sind, die Aufgabenträgerschaft übertragen bekommen (§ 4 ÖPNVG NRW). Im Gebiet des Kreises Mettmann erfüllen diese Kriterien die Stadt Monheim am Rhein, mit den Bahnen der Stadt Monheim (BSM), die Stadt Velbert, mit der Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH (VGV) und die Stadt Hilden mit der Verkehrsgesellschaft der Stadt Hilden mbH (VGH). Gemäß Kreistagsbeschluss zum 1. Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann vom 16.03.1998 hat der Kreistag folgenden Beschluss gefasst:

„Die Linienführungen der Ortsbusse können in Abstimmung mit dem Kreis Mettmann eigenverantwortlich aufgestellt oder erweitert werden. Aufgrund der engen Verzahnung aller ÖPNV-Linien im Zuge der „Differenzierten Bedienung“ ist dabei die Abstimmung mit der Kreisverwaltung als Aufgabenträger jedoch in jedem Fall zu

suchen, um die funktionsgerechte Eingliederung der Linien in die übergeordneten Verkehrssysteme von vornherein sicherzustellen."

Gem. § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungskreis zudem zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1). Aufgabenträger sind hiermit berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 direkt zu vergeben.

Seite | 4

Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Gem. § 5 ÖPNVG NRW bilden die Kreise und kreisfreien Städte zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung jeweils einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt (§ 5a ÖPNVG NRW). Zum für den Kreis Mettmann maßgeblichen Kooperationsraum, gehören gem. § 5 Abs. 1 lit. a) ÖPNVG NRW die Städte:

- Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a. d. Ruhr, Oberhausen, Remscheid, Solingen und Wuppertal

sowie die Kreise:

- Ennepe-Ruhr-Kreis, Kleve, Mettmann, Recklinghausen, Rhein-Kreis Neuss, Viersen und Wesel

Aufgrund des gemeinsamen Interesses für ein koordiniertes Nahverkehrsangebot im gesamten Verkehrsraum ist der Kreis Mettmann in den VRR integriert. Dadurch besteht ein gesamtheitlich, unternehmensübergreifend kommuniziertes Bedienungsangebot, eine weitgehend einheitliche Tarifstruktur und eine einheitliche Nutzeroberfläche hinsichtlich der Fahrgastinformation. Verantwortlich für Planung, Ausführung und Ausgestaltung des SPNV ist gem. § 6 ÖPNVG NRW der VRR.

Nahverkehrsplan

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW hat der Kreis Mettmann als Aufgabenträger, zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen NVP aufzustellen und bei Bedarf gem. § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW fortzuschreiben. Dieser dient u. a. dazu, eine tragfähige und entsprechend gem. § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen.

Durch die Novellierungen des ÖPNVG NRW in den Jahren 2008 und 2012 wurden die Anforderungen und Inhalte der NVP gem. § 8 ÖPNVG NRW deutlich erweitert. Berücksichtigt werden müssen insbesondere folgende Themen:

- Belange mobilitätsbehinderter Menschen und der Barrierefreiheit i. S. des BGG
- Aussagen zu den Qualitätsanforderungen im ÖPNV

- Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie die bereits vorhandenen Verkehrsstrukturen
- Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus
- Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplanes, des ÖPNV-Ausbauplanes und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans
- Aussagen zur Investitionsplanung und der zur Finanzierung des ÖPNV

Die Bedeutung des NVP ist damit in den letzten Jahren zunehmend gestiegen. Er dient zunächst insbesondere der politischen Willensbildung des Kreises Mettmann und der kreisangehörigen Städte. Darüber hinaus aber auch der Genehmigungsbehörde als Steuerungsinstrument für die Gestaltung und Berücksichtigung bei einer integrierten Verkehrsbedienung. Zudem gilt er für die Genehmigungsbehörde als Rahmenplan bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. Zuständige Genehmigungsbehörde für den Kreis Mettmann ist die Bezirksregierung Düsseldorf.

Des Weiteren haben die Festlegungen im NVP direkte Auswirkungen bei der Bewilligung verschiedenster im ÖPNVG NRW ausgewiesener Fördermöglichkeiten (hierzu auch VV-ÖPNVG NRW). Diese werden nur noch dann positiv bewertet, wenn die zu fördernden Maßnahmen im Einklang mit den im NVP definierten Zielen stehen. Der NVP bildet insbesondere aber auch den Rahmen für die EU-konforme, wettbewerbsorientierte Ausgestaltung des ÖPNV. Nach dem ÖPNVG NRW ist es letztlich eine kommunale Pflichtaufgabe für den Kreis Mettmann, einen NVP aufzustellen - und bei Bedarf fortzuschreiben. Der Kreis Mettmann hat am 16.03.1998 seinen 1. Nahverkehrsplan 1998 verabschiedet. Am 28.06.2004 erfolgte die Verabschiedung des 2. Nahverkehrsplans 2004 des Kreises Mettmann. Im März 2010 hat der Kreistag des Kreises Mettmann die Fortschreibung beschlossen.

Die Aufstellung des NVP erfolgt grundsätzlich „im Benehmen“ mit den betroffenen Gebietskörperschaften; bei den kreisangehörigen Städten, die selbst Aufgabenträger sind, ist ein „Einvernehmen“ herzustellen. Auch die bedienenden Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung des NVP mit. Mit den Nachbareaufgabenträgern ist der NVP abzustimmen.

Investitionsförderung

Das Land NRW stellt Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV zur Verfügung.

Gemäß §12 Abs. 1 ÖPNVG NRW erhalten die Zweckverbände *pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV* (jährliche Gesamthöhe mind. 120 Mio. Euro).

Gemäß § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW stellt das Land NRW zusätzlich Zuwendungen für *Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse* zu Verfügung.

Hierzu gehören nach § 13 Abs. 1:

1. *ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,*
2. *SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,*

3. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie

4. ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.“

Seite | 6

Zuwendungsempfänger sind hierbei Kreise und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen und bundeseigene und nicht bundeseigene Eisenbahnunternehmen.

Investitionen in Schienenwege und Stationen, die nicht unter die o.g. Förderung fallen, können unter bestimmten Voraussetzungen ergänzend vom Land gefördert werden (z. B. MOF 2). Die ergänzende Förderung wird auf die Förderung der Zweckverbände angerechnet.

Gem. § 14 ÖPNVG NRW gewährt das Land aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes Zuwendungen für weitere Maßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse, insbesondere für Bürgerbusvorhaben sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV.

Finanzierung und Betrauung im VRR

Der Kreis Mettmann ist Mitglied im VRR und hat die Ausgestaltung und die Abwicklung der Finanzierung von Leistungen im ÖPNV auf den VRR übertragen. Dies bedeutet, dass der VRR insbesondere die grundsätzliche, beihilferechtliche Zulässigkeit des Finanzierungssystems durch Rahmenvorgaben regelt, und deren Höhe auf Basis der Richtlinie zur Finanzierung des ÖPNV im VRR ermittelt. Die Grundlage der Tätigkeiten ist in den Statuten des VRR festgeschrieben. Demnach trägt der VRR die Finanzierungsbeiträge zum Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, mit denen die ÖPNV-Unternehmen betraut sind, unter Verwendung eigener Mittel. Der Kreis Mettmann stellt hinsichtlich der in der Richtlinie zur Finanzierung des ÖPNV im VRR definierten Anforderungen im NVP dar, welche Leistungen notwendig sind, um für die Bevölkerung eine ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV bereitzustellen.

Zur Finanzierung der Verkehrsleistungen wird auf der Basis des Verbundetats des VRR vom Kreis Mettmann eine Teilkreisumlage VRR gem. § 56 Abs. 6 Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW) erhoben.

Es werden hierbei die Leistungen dargestellt, für die die im Bereich des Kreises Mettmann tätigen Verkehrsunternehmen beim VRR gem. der VRR-Finanzierungsrichtlinie Ausgleichzahlungen beantragen können. Durch den NVP wird damit insofern erklärt, welche Leistungen für eine ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind. Eine Finanzierungszusicherung für diese Leistungen ist hiermit jedoch nicht verbunden. Voraussetzung für die Finanzierung durch den Aufgabenträger ist die Betrauung der Verkehrsunternehmen mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung.

Die im Rahmen der Mitgliedschaft und Einbindung in das Finanzierungssystem des VRR am 19. Dezember 2005 und 18. Juni 2007 dahingehend gefassten Betrau-

ungsbeschlüsse des Kreises Mettmann wurden mit Kreistagsbeschluss vom 08. Oktober 2009 ergänzt bzw. konkretisiert (Vorlage Nr. 20/019/2009). Die das Gebiet des Kreises Mettmann aufgrund von Liniengenehmigungen bedienenden Verkehrsunternehmen wurden längstens bis zum 03.12.2019 mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Sicherstellung des straßengebundenen ÖPNV betraut.

Nach einer Übergangszeit bis Ende 2019, in der die bisherigen Dienstleistungsaufträge (Beträuerungen) weiterhin gültig sind, hat eine Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße nach Maßgabe der EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu erfolgen. Dabei wird den Aufgabenträgern grundsätzlich ein Wahlrecht zwischen Selbsterbringung, Direktvergabe an einen internen Betreiber oder der Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens eingeräumt. Weitere Erläuterungen zur Finanzierung des ÖPNV enthält Kap. 8.

1.1.4 Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG)

Gemäß § 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)⁵ gewährt der Bund „...den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.“

Im Gesetzestext sind neben den „Förderungsfähigen Vorhaben“ (§ 2 Abs. 1 GVFG), die „Voraussetzungen der Förderung“ (§ 3 GVFG) sowie „Höhe und Umfang der Förderung“ (§ 4 GVFG) geregelt. Eine der Voraussetzungen für den SPNV ist u. a. ein positives Ergebnis der Standardisierten Bewertung (Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1). Darüber hinaus sind bei der Umsetzung der Vorhaben verschiedene Randbedingungen zu berücksichtigen (z. B. Berücksichtigung der Belange von behinderten Menschen bzw. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Berücksichtigung der Ziele der Raum- und Landesplanung etc.; vgl. § 3 Abs. 1 GVFG).

Seit Januar 2007 erhalten die Länder als Ersatz für wegfallende GVFG-Beträge jährlich Mittel aus dem Bundeshaushalt (§ 3 Abs. 1 EntflechtG). Ab dem 01. Januar 2014 entfällt die verkehrliche Zweckbindung für diese Mittel, sie müssen allerdings auch weiterhin für „investive Zwecke“ eingesetzt werden. Sollte es keine Einigung zwischen Bund und Ländern hinsichtlich einer Weiterfinanzierung im Rahmen der „Revisionsklausel“ (§ 6 EntflechtG) geben, entfallen die Bundesmittel voraussichtlich ab 2020 vollständig.

⁵ Vgl. Gemeindefinanzierungsgesetzes (GVFG) von 1971; letzte Fassung April 2011.

1.1.5 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)

Gemäß § 7 des Behindertengleichstellungsgesetzes Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)⁶ ist die „Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

Seite | 8

- (1) *„Die Errichtung oder die Änderung baulicher Anlagen der in § 1 Abs. 2 Sätze 1 und 2 genannten Träger öffentlicher Belange sind entsprechend den bauordnungsrechtlichen Vorschriften barrierefrei zu gestalten“*
- (2) *„Absatz 1 gilt auch für sonstige bauliche oder andere Anlagen im Sinne von § 4 Satz 3.“*

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG NRW wie folgt definiert:

- *„Barrierefreiheit ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein; hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig. Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen.“*

Neben dem BGG beinhaltet auch das PBefG in § 8 Abs. 3 Anforderungen an die Inhalte eines NVP hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit:

- *„Der NVP hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im NVP werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“*

Gem. § 12 Abs. 1 PBefG soll der Antrag auf Erteilung einer Liniengenehmigung *„eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3)“* enthalten. Die Liniengenehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit dem NVP im Einklang steht (§ 13 Abs. 2a PBefG). Bei der Aufstellung des NVP sind die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrsunternehmen diesbezüglich frühzeitig zu beteiligen. Weiterhin sind Behindertenbeauftragte, -beiräte und -verbände sowie Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

⁶ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Januar 2004.

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV und seiner Anlagen – zunehmende Alterung der Gesellschaft, steigenden Anzahl hochbetagter und/ oder funktional eingeschränkter Menschen – wird die Thematik im Entwicklungskonzept des NVP gesondert aufgegriffen. Die Verbände behinderter Menschen sind entsprechend zu beteiligen.

1.2 Übergeordnete Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung

Die Gestaltung des ÖPNV im Kreis Mettmann berücksichtigt die Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und unterstützt deren Grundsätze und Zielsetzungen. Diese Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen sind auch im NVP zu beachten und zu berücksichtigen. Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten des Kreises sowie der einzelnen kreisangehörigen Städte sind grundsätzlich mit den Zielen und Vorgaben der NVP abzustimmen.

Die Ziele der Raumordnungs- und Landesplanung für den Kreis Mettmann orientieren sich an den Vorgaben der bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP).

Allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung für Nordrhein-Westfalen sind im LEP NRW festgeschrieben.

1.2.1 Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf

Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den Nahverkehrsraum im Kreis Mettmann sind dem Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) zu entnehmen. Der Gebietsentwicklungsplan befindet sich derzeit in der Fortschreibung.

Der bisher geltende GEP 99 mit Stand Mai 2000 (Aktualisierung November 2011) definiert auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogrammes (LEPro) NRW und des Landesentwicklungsplanes (LEP) NRW die regionalen Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung sowie alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im jeweiligen Planungsgebiet.

Hinsichtlich der Entwicklung des ÖPNV (und nachrichtlich der Schienenwege) mit Relevanz für den Kreis Mettmann werden die nachfolgend aufgelisteten Zielvorstellungen definiert:

Regionale Verkehrsinfrastruktur

„Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sichern“

- „Die bestehende leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im Regierungsbezirk Düsseldorf ist zu erhalten und [...] umweltverträglich auszubauen [...]“
- „[...] Verkehrsentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung die dazu beitragen, die Mobilität und Erreichbarkeit für Menschen und Güter zu erhalten, zu verbessern oder zu schaffen.“
- „Eine solche umwelt-, siedlungs- und sozialverträgliche Gesamtverkehrskonzeption wird bestimmt durch die Einbindung aller Verkehrsmittel und -träger ent-

sprechend ihrer spezifischen Stärken; umweltschonende Verkehrssysteme mit hoher Leistung und wirtschaftlicher Tragfähigkeit haben dabei Vorrang.“

Schienenwege

Ziel 1 „Mobil auf der Schiene – das Eisenbahnnetz erhalten und ausbauen“

- „Das Eisenbahnnetz im Regierungsbezirk Düsseldorf soll leistungsfähig und bedarfsgerecht erhalten und ausgebaut werden. [...]“

Ziel 4 „Die Schienenwege für den Nah- und Regionalverkehr sichern“

- „Auf den Schienennah- und -regionalverkehrsstrecken soll in Abstimmung mit den sonstigen öffentlichen Verkehrsmitteln ein attraktiver, vertakteter Nahschnellverkehr durchgeführt werden, der eine schnelle Bedienung der Fläche sicherstellt. [...]“

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Ziel 1 „Den ÖPNV stärken“

- „Die Leistungsfähigkeit, Netzdichte und Bedienungshäufigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs sind zu sichern und zu verbessern, um den Nutzern eine attraktive, umweltschonende und flächensparende Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. [...]“
- Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ist eine enge Zusammenarbeit der Aufgabenträger auch über die Verbundgrenzen hinweg notwendig. „Die Zweckverbände [...] sollen ihre Verkehrsnetze untereinander koordinieren, ihre Fahrpläne aufeinander abstimmen und im Übergangsbereich ihre Tarife vereinheitlichen.“

Ziel 2 „Die Engpässe und Lücken im S-Bahnnetz beseitigen“

- „Ausweitung der Streckenkapazitäten im Verlauf der S6 Essen - Ratingen - Düsseldorf - Langenfeld (Rhld.) - Leverkusen - Köln zwischen Ratingen-Hösel und Essen-Stadtwald für einen vorgesehenen 10-Minuten-Takt.“
- „Einrichtung einer S-Bahnlinie Wuppertal - Haan - Ohligs - Leichlingen - Opladen - Köln (S12), die den hohen Pendlerströmen zwischen den beiden Oberzentren und den an der Strecke liegenden Kommunen gerecht wird; in Solingen, Leverkusen und Köln ist der Bau zusätzlicher Haltepunkte geplant.“
(Anmerkung: umgesetzt mit RB48; eine Umstellung der RB48 hin zu einer S12 wird zurzeit nicht weiterverfolgt)
- „Einrichtung einer S-Bahnlinie S28 Wuppertal - Mettmann - Erkrath - Düsseldorf - Neuss - Kaarst - Schiefbahn - Mönchengladbach-Nordpark/ Viersen - Kaldenkirchen - Venlo, die auf dem Abschnitt Kaarst - Mettmann zunächst als RegioBahn betrieben wird. (Anmerkung: Ostast mit Planfeststellungsbeschluss seit 2009/ Realisierung bzw. Inbetriebnahme geplant für 2017; die Finanzierungszu-

sage des Landes NRW für den Abschnitt Mettmann – Wuppertal wurde Ende 2013 erteilt, daraufhin hat die RegioBahn mit den Baumaßnahmen begonnen). Verlängerungsmöglichkeiten bestehen nach Osten und Westen. Eine Fortführung über Mettmann hinaus stellt den Anschluss an den Knoten Vohwinkel her und bedeutet ggf. auch eine Reaktivierung der Rheinischen Strecke bis Wichlinghausen. Westlich von Kaarst kann die noch vorhandene Bahntrasse nach Viersen aufgenommen und ein grenzüberschreitender Personennahverkehr bis Venlo angeboten werden. [...]“ (Anmerkung: Reaktivierung der Rheinischen Strecke wird derzeit nicht weiterverfolgt; entlang der vorgenannten Trasse wird derzeit ein Radweg geplant.)

- „Wiederinbetriebnahme der Strecke Essen - Heiligenhaus - Velbert - Wülfrath - Wuppertal. [...]“ (Anmerkung: PanoramaRadweg Niederbergbahn; mit Fördermitteln realisierter Radweg auf der alten Bahntrasse von Essen-Kettwig; Eröffnung Juli 2011)

Nachrichtliche Aufnahme der den Kreis Mettmann in Randbereichen tangierenden Maßnahmen:

- „Fortführung der S7 Düsseldorf - Hilden - Solingen auf der bergischen Strecke bis Wuppertal Hbf. Der Anschluss der bergischen Großstädte Solingen und Remscheid an das S-Bahnnetz über Ohligs reduziert die Reisezeiten erheblich und bietet direkte Fahrbeziehungen zum Düsseldorfer Zentrum und zum Flughafen.“ (Anmerkung: Änderungen im Rahmen des Ende 2009 umgesetzten S-Bahn-Konzeptes; S7 heute S1)
- „Weiterführung der Ost-West-S-Bahn (S8) Mönchengladbach - Korschenbroich - Büttgen - Neuss - Düsseldorf - Erkrath - Gruiten - Wuppertal - Schwelm - Gelvesberg - Hagen von Mönchengladbach Hbf. nach Rheydt. [...]“ (Anmerkung: nicht umgesetzt)
- „In Planung und im Bau sind die sich überlappenden S-Bahnstrecken S9 Wuppertal - Langenberg - Essen - Bottrop und S19 Essen - Bottrop - Gladbeck - Marl - Haltern....“ (umgesetzt)

Ziel 3 „Das Stadtbahnnetz erweitern“

- „[...] Das im Gebietsentwicklungsplan dargestellte Stadtbahnnetz umfasst folgende Linien bzw. Strecken: [...] Düsseldorf Grafenberg – Ratingen Mitte [...]“

Ziel 4 „Das Regionalschnellbusnetz aufbauen“

- „Der schienengebundene Nah- und Regionalverkehr ist durch ein Busliniennetz zu ergänzen, das an den Haltepunkten des Schienenverkehrs mit diesem funktionsgerecht verknüpft wird.“
- „Durch Regionalschnellbuslinien anzubinden sind insbesondere die Kommunen und größeren Siedlungsbereiche, die nicht unmittelbar an das Schienennetz angeschlossen sind.“ (Anmerkung: im Kreis Mettmann sind dies die Städte Heiligenhaus und Monheim am Rhein (und bedingt Wülfrath))

- „Dem Busverkehr soll gegenüber dem Individualverkehr Vorrang einräumt werden.“

Ziel 5 „Die Park+Ride-Anlagen an Haltepunkten ausbauen“

- „An Haltepunkten des Öffentlichen Personennahverkehrs, die sich aufgrund ihres Einzugsbereiches, ihrer Stellplatzzahl und ihrer Anbindung an das Straßennetz für den Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln besonders eignen, sollen Parkeinrichtungen, Fahrradstationen und Umsteigeanlagen vorgesehen werden. [...]“ (Anmerkung: vgl. Kap. 5.7)

1.2.2 Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW (IGVPG) und Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan

Das Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen (IGVP-G NRW, Anmerkung: zum 31.12.2009 ausgelaufen) regelte die Aufstellung und Fortschreibung der Bedarfs- und Ausbaupläne für den ÖPNV. Auf Grundlage dieses Gesetzes und unter Beachtung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung wurde im Frühjahr 2006 ein übergreifender Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan NRW verabschiedet, der die in der Vergangenheit entwickelten sektoralen Pläne für die einzelnen Verkehrsträger (z. B. ÖPNV-Bedarfsplan NRW, Landesstraßenbedarfsplan NRW) ersetzt. Dieser systemübergreifende Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan zielt auf eine Vernetzung der Verkehrsträger sowie eine Zusammenführung aller entsprechenden Bedarfspläne zu einem übergreifenden Gesamtverkehrsplan.

Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW wurde unter Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange der Wirtschaft, der Verkehrsentwicklung, des Umweltschutzes und des Städtebaus als offener und öffentlicher Erarbeitungsprozess durchgeführt.

Zu den maßgeblichen Zielen der IGVP gehören:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote mit einem Vorrang der öffentlichen Verkehrsträger,
- Unterstützung verkehrssparsamer Raumstrukturen,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- gleichwertige Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen und Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine angemessene Bedienung im ÖPNV und stadtverträgliche Ortsdurchfahrten,
- Unterstützung der Anstrengungen zum Klimaschutz und die Verbesserung der Umweltqualität,
- Sicherung der wirtschaftlichen Austauschbeziehungen von Personen und Gütern.

Im Rahmen der IGVP wurden alle Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs sowie die Straßenbauprojekte in einem standardisierten Verfahren bewertet. Die Ergebnisse dieser Bewertung werden in drei Stufen untergliedert:

- Indisponible Maßnahmen
- Maßnahmen der Stufe I (Realisierung bis 2015)
- Maßnahmen der Stufe II (Realisierung nach 2015; ggf. Neubewertung)

Die folgenden Schienenbauvorhaben mit Relevanz für den Kreis Mettmann wurden im Rahmen der Erstellung des Integrierten Gesamtverkehrsplans des Landes NRW bewertet:

Vorhaben der Stufe 1

Vorhaben der Stufe 1 im Netz der DB AG

- S-Bahn-Ausbau von Mettmann, Stadtwald nach Wuppertal-Vohwinkel
 - Zunächst Verlängerung der S28 (RegioBahn) nach Wuppertal-Vohwinkel, um die Netzlücke zwischen Mettmann und Wuppertal zu schließen. Längerfristig Verlängerung bis Wuppertal Hbf (vgl. „Vorhaben der Stufe 2“). Größere Anpassungsmaßnahmen fallen aufgrund der betrieblich-baulichen Zwangsbedingungen im Bereich Wuppertal Hbf. an (Verlängerung der RegioBahn als abschnittsweise Reaktivierung und 2. Gleis für den SPNV (Güterverkehr vorhanden) bzw. Neubau (*Anmerkung: Verlängerung bis Wuppertal-Hbf beschlossen, Umsetzung bis 2017, die Finanzierungszusage des Landes NRW für den Abschnitt Mettmann – Wuppertal wurde Ende 2013 erteilt, daraufhin hat die RegioBahn mit den Baumaßnahmen begonnen*))
- P+R an einem neuen Haltepunkt Wülfrath-Düssel
- Einschleifen in die S9 (Netzschluss).
- S-Bahn-Ausbau von Mettmann, Stadtwald nach Wülfrath, Mitte
- S-Bahn-Ausbau von Wülfrath, Mitte nach Düsseldorf, Flughafenbahnhof
- Duisburg Hbf – Düsseldorf Hbf („Ratinger Weststrecke“)

Vorhaben der Stufe 2

Vorhaben der Stufe 2 im Netz der DB AG

- Hilden – Leverkusen, Opladen
- Wuppertal, Hbf – Mettmann Stadtwald (*Anmerkung: Verlängerung bis Wuppertal-Hbf beschlossen, Umsetzung bis 2017, s. o.*)

Kommunale Vorhaben der Stufe 2

- Stadtbahn-Ausbau von Düsseldorf, Flughafen Bf. nach Ratingen, West (Stadtbahn-Verlängerung U80/81)
- Stadtbahn-Ausbau von Ratingen, West nach Neuss, S-Bahn-HP Rheinpark-Center

1.2.3 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan

Mit der im Dezember 2012 erfolgten Revision des ÖPNV-Gesetzes wird der bis dato geltende Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan durch den ÖPNV-Bedarfsplan abgelöst. Gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW erstellt das „[...] für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landes [auf Grundlage dieses ÖPNV-Bedarfsplans] einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Millionen EUR, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen.“⁷

Bestandteile des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind:

- Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Mio. €, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen (vgl. § 7 Abs. 2 ÖPNVG) und
- Vorhaben der (Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2), für die das Land NRW Ende 2008 eine Rahmenvereinbarung mit der DB AG abgeschlossen hat. Die MOF 2 hat eine Laufzeit von 2008 bis zum Jahr 2013. Bis spätestens 2015 soll mit allen Maßnahmen begonnen worden sein.

Unterteilt werden die Vorhaben in die Teile A und B. Teil A beinhaltet dabei diejenigen Maßnahmen, die mit den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzierungsmitteln realisiert werden können (Vorhaben des Bundesprogramms nach § 6 Abs. 1 GVFG). In Teil B fließen die Vorhaben ein, „die in den Teil A nachrücken oder gegen solche ausgetauscht werden können, wenn sich die Förderung von Vorhaben des Teils A verzögert oder als nicht möglich erweist“.⁸

Für den Kreis Mettmann sind die folgenden Maßnahmen im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan hinterlegt.

⁷ Vgl. Bekanntmachung des Ministeriums für Bauen und Verkehr – II B 2-20-15/7 (12.06.2008).

⁸ Ebenda.

Station Teil A**– Maßnahmen der MOF 2 im Kreis Mettmann⁹ – (Angaben in T €)**

Bahnhof	Maßnahme	Gesamt- wert- umfang (in T €)	LuFV- Mittel (in T €)	ÖPNVG- Mittel (in T €)	Mittel DB Station & Service (in T €)
Erkrath- Hochdahl	barrierefreier Zugang	1.960,4	1.299,6	577,8	83,1
Ratingen Ost ¹⁰	Bahnsteigaufhöhung	1.657,5	1.098,8	488,5	70,2
Ratingen Hösel	Bahnsteigaufhöhung und Erneuerung der Bahnsteigausstattung	1.800,0	k. A.	k. A.	k. A.

Anmerkung: Der VRR hat die Möglichkeit erhalten, zu den bereits gemeldeten Bahnhofmaßnahmen auch die Station Haan Gruiten für das seitens des Verkehrsministeriums vorgesehene Priorisierungsverfahren als Nachrückermaßnahme in die MOF 2 zu melden.

1.2.4 VRR-Nahverkehrsplan Schiene

Verantwortlich für Planung, Ausführung und Ausgestaltung des SPNV im Kreis Mettmann ist der VRR. Dieser ist auch für die Aufstellung des SPNV-NVP verantwortlich, der als Rahmenplan die weitere Entwicklung des SPNV im Verbundgebiet vorgibt und der bei der Erstellung des NVP des Kreises Mettmann zu beachten ist.

Die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) vom 19.06.2007 und die infolgedessen umfangreichen -sowohl politisch als auch organisatorisch- strukturellen Änderungen, des Weiteren die grundlegend geänderten Mobilitätsanforderungen der Fahrgäste im SPNV, machten eine Neuaufstellung des NVP über den Schienenpersonennahverkehr im Verbundraum erforderlich.

Für den Kreis Mettmann sieht der VRR NVP Schiene die folgenden, unter wirtschaftlichem Aspekt realisierbaren, Änderungen im Angebot vor:

- Modernisierung der SPNV-Haltepunkte Erkrath Hochdahl und Ratingen Ost (MOF 2),
- betriebliche Überplanung S6 (morgendliche Verstärker zw. Ratingen Ost und Düsseldorf)
- Einsatz neuer Fahrzeuge des Typs „Coradia Continental“ auf der S8, die ersetzten Fahrzeuge des Typs „ET 422“ werden auf der S6 eingesetzt

⁹ VRR Nahverkehrsplan Schiene 2009; MOF 2 „Maßnahmen der Modernisierungsoffensive“.

¹⁰ Umsetzung ist 2012 erfolgt.

- Verlängerung S28 (RegioBahn) von Mettmann nach Wuppertal (*die Finanzierungszusage des Landes NRW für den Abschnitt Mettmann – Wuppertal wurde Ende 2013 erteilt, daraufhin hat die RegioBahn mit den Baumaßnahmen begonnen; Zielhorizont ist vsl. 2017*)

Nachrichtlich: Ratinger Weststrecke

Seite | 17

Darüber hinaus hat der VRR eine Studie über die betriebliche Machbarkeit der Ratinger Weststrecke unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen (zunehmender Güterverkehr, geändertes Fahrplankonzept bei der S-Bahn im Bereich Düsseldorf) in Auftrag gegeben.

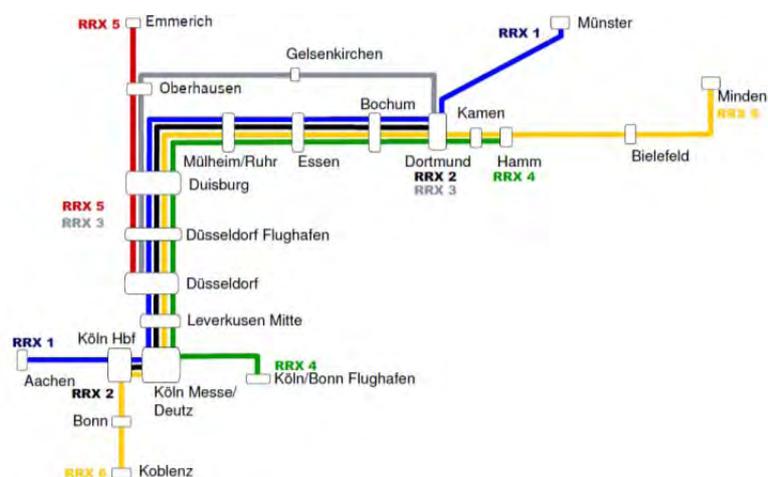
Der Kreis Mettmann und die betroffenen Städte Düsseldorf, Duisburg und Ratingen unterstützten weiterhin nachdrücklich das Vorhaben. In einem gemeinsamen Schreiben wurde der Verkehrsminister NRW gebeten, mit Nachdruck die Voraussetzungen für eine Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV zu schaffen und die Maßnahme auch im Landesinteresse an geeigneter Stelle zu unterstützen.

Nachrichtlich: Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist als Premiumprodukt des schnellen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gedacht, bei dem überregionale Belange im Vordergrund stehen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h soll der RRX Fahrzeiten vergleichbar mit denen im Fernverkehr erreichen und die regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet besser miteinander verbinden. Kerngedanke des RRX ist, dass die Rhein-Ruhr Region dringend eine verbesserte Schieneninfrastruktur auf der heute schon hoch belasteten Hauptachse zwischen Köln und Dortmund benötigt.

Das RRX-Liniennetz stellt sich wie folgt dar:

Linienübersicht RRX



Im Sommer 2012 hatte die Stadt Langenfeld (Rhld.) angesichts des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den RRX im Abschnitt zwischen Leverkusen und Langen-

feld (Rhld.) gefordert, den Haltepunkt Langenfeld (Rhld.) zum Haltepunkt für den Rhein-Ruhr-Express auszubauen. In der Stellungnahme des Kreises Mettmann gegenüber der Bezirksregierung wurde die Forderung der Stadt Langenfeld (Rhld.) unterstützt, den Haltepunkt Langenfeld (Rhld.) zum RRX-Haltepunkt auszubauen.

Schon bei der Erarbeitung der „Bundesstudie“ im Jahr 2006 wurden die maßgeblichen Systemhalte für den RRX festgelegt, wobei zwischen der Hauptstrecke Köln - Düsseldorf - Duisburg - Dortmund und den Außenstrecken nach Aachen, Koblenz, Emmerich und Minden unterschieden wurde. Auf der Hauptstrecke wurden die Halte des SPFV als nicht disponibel betrachtet. Bei denjenigen Bahnhöfen auf der RRX-Hauptstrecke, die vom RegionalExpress, nicht aber vom SPFV bedient werden, waren die Vorteile für die Ein- und Aussteiger des RRX mit den Nachteilen für die durchfahrenden Fahrgäste durch entsprechende Fahrzeitverlängerungen abzuwägen. Ergebnishalber fand in der Ende 2006 abgeschlossenen Bundesstudie ein RRX-Systemhalt in Langenfeld (Rhld.) keine Berücksichtigung.

Das Land NRW hatte mehrfach darauf verwiesen, „dass es sich beim RRX um ein Schienenprojekt des Bundesverkehrswegeplans handelt. Für Planung und Realisierung trägt daher der Bund die Verantwortung. Das Land begleitet lediglich den Planungsprozess der Hauptachse des RRX und trägt die Kosten für den Umbau der Stationen an den RRX-Außenästen“. Ein durch den Bund beauftragter Gutachter machte bereits in einer Sitzung des Verkehrsausschusses des Landes im März 2007 deutlich, „dass durch die Aufnahme weiterer Halte in das RRX-Konzept das Projekt als Ganzes gefährdet würde“.

Angesichts dessen und bestehender, vertraglicher Vereinbarungen zwischen Bund, Land und DB AG positionieren sich die Projektpartner seitdem unisono gegen die Einrichtung zusätzlicher RRX-Haltepunkte.

Da der Kreis Mettmann Angebotsverbesserungen im SPNV grundsätzlich positiv gegenüber steht, wurde der VRR als zuständiger Aufgabenträger über die laufende Diskussion und die aus verschiedenen Richtungen vorgebrachten Argumente informiert und um eine fachliche Bewertung des Vorhabens gebeten.

Der VRR schließt sich in seiner fachlichen Einschätzung den Positionen des Bundes, des Landes NRW und der DB AG hinsichtlich der Schaffung zusätzlicher RRX-Systemhalte an. Er macht darauf aufmerksam, dass die in der Bundesstudie enthaltenen Festlegungen und dort hinterlegten RRX-Systemhalte die Grundlage für das erforderliche positive Kosten-Nutzen-Verhältnis als Voraussetzung für die Finanzierungszusagen des Bundes bilden. Insofern erhöhen von der Bundesstudie abweichende Planungen nach Auffassung des Landes und des VRR die latente Gefahr, dass sich der Bund von seiner Finanzierungszusage zurückzieht. Aufgrund dessen hält es der VRR für außerordentlich wichtig, das Projekt in der zwischen dem Bund, dem Land NRW und der DB AG abgestimmten Form zu unterstützen und umzusetzen, um den RRX in seiner Gesamtheit nicht zu gefährden.

Nach den zwischenzeitlichen Entwicklungen streben sowohl die Stadt Langenfeld als auch die Stadt Düsseldorf jeweils die Einrichtung eines zusätzlichen RRX-Haltepunktes an. Angesichts dessen unterstützt der Kreis Mettmann die Forderung der Stadt Langenfeld gegenüber dem Bund, Langenfeld (Rhld.) zum Haltepunkt

einer RRX-Linie zu machen und dies im Rahmen einer Machbarkeitsstudie gutachterlich überprüfen zu lassen. Im Hinblick auf die Initiative der Stadt Düsseldorf zu Gunsten eines RRX-Haltespunktes in Benrath wäre als nachrangige Forderung allenfalls eine wechselseitige Andienung beider Haltespunkte vorstellbar.

2 Leitbild für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV

2.1 Anforderungen an die Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV-Angebotes

– Definition von Bedienungsstandards –

2.1.1 Grundsätze

Der Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann ist das wirksame Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers zur Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV. Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung.

Die Bedienungsstandards im Nahverkehrsplan definieren die aus Sicht des Aufgabenträgers Kreis Mettmann mindestens anzustrebenden Basiswerte für die Ausgestaltung des Bedienungsangebotes im ÖPNV. Die Standards dienen sowohl als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems als auch als Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Der Kreis Mettmann verfolgt das Ziel, auch vor dem Hintergrund knapper werdender finanzieller Mittel für den ÖPNV, ein leistungsfähiges, qualitativ hochwertiges und wirtschaftliches ÖPNV-Angebot sicherzustellen. Das ÖPNV-Angebot soll dabei der regionalen Lage des Kreises im Verflechtungsraum zwischen den umliegenden Oberzentren und den bestehenden Verkehrsverflechtungen hinreichend Rechnung tragen.

Der Kreis Mettmann verfolgt dabei eine Strategie in der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes in zwei Handlungsrichtungen:

- **angebotsorientiert** im Sinne einer hohen Angebotsqualität auf ÖPNV-Relationen, die bei entsprechend attraktiver Angebotsgestaltung eine überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage erwarten lassen; damit werden die Voraussetzungen für eine umweltorientierte Verkehrsmittelwahl geschaffen,
- **bedarfsorientiert** im Sinne eines Basisstandards, um die Mobilität nichtmotorisierter Bevölkerungsgruppen in den dünner besiedelten Teilräumen zu sichern.

Ausgehend von diesen zwei Handlungsrichtungen werden vor dem Hintergrund der engen finanziellen Spielräume folgende Zielsetzungen für die Nahverkehrsplanung formuliert:

- das ÖPNV-Angebot ist verstärkt an den konkreten Fahrgastanforderungen auszurichten und
- in allen Teilräumen des Kreisgebiets ist ein Basisstandard zu gewährleisten, der zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung nicht unterschritten werden soll.

Die nachfolgend definierten Bedienungsstandards sind in diesem Sinne als „**Basisstandards**“ zu verstehen. Die Standards sind für alle im Nahverkehrsraum des Kreises Mettmann in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen maßgebend. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage über die vom Kreis Mettmann angestrebte ÖPNV-Qualität.

Die Realisierung von „Basisstandards“ bedeutet ausdrücklich nicht, dass im gesamten Kreisgebiet das gleiche Bedienungsangebot vorzuhalten ist. Diese Standards dienen vielmehr der Entwicklung eines aufeinander abgestimmten Verkehrsangebotes innerhalb des heterogenen Nahverkehrsraums, welchen die kreisangehörigen Städte mit ihren unterschiedlichen Strukturen bilden.

Der Umgang mit den nachfolgend festgelegten Standards ist für alle Beteiligten verbindlich für die weitere Ausgestaltung des Angebotes. Bei Veränderungen haben die Verfahrensbeteiligten die Einhaltung der Standards zu prüfen.

Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebotsveränderungen aus unterschiedlichen Gründen nicht (mehr) eingehalten werden, ist der Aufgabenträger zwingend und rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Abweichungen von den definierten Standards bzw. den gesonderten Festlegungen des NVP sind entsprechend der nachfolgenden Abbildung 1 mit dem Aufgabenträger zu vereinbaren. Dies beinhaltet in Einzelfragen vorausgehende Sondierungsgespräche zwischen allen Beteiligten.

Die Standards sind somit verbindliche Grundlage für die Betrauung bzw. Vergabe der Verkehrsleistungen die nicht einer Betrauung unterliegen. Das Prinzip der Wirtschaftlichkeit ist dabei als allgemeine Vorgabe des Aufgabenträgers zu beachten.

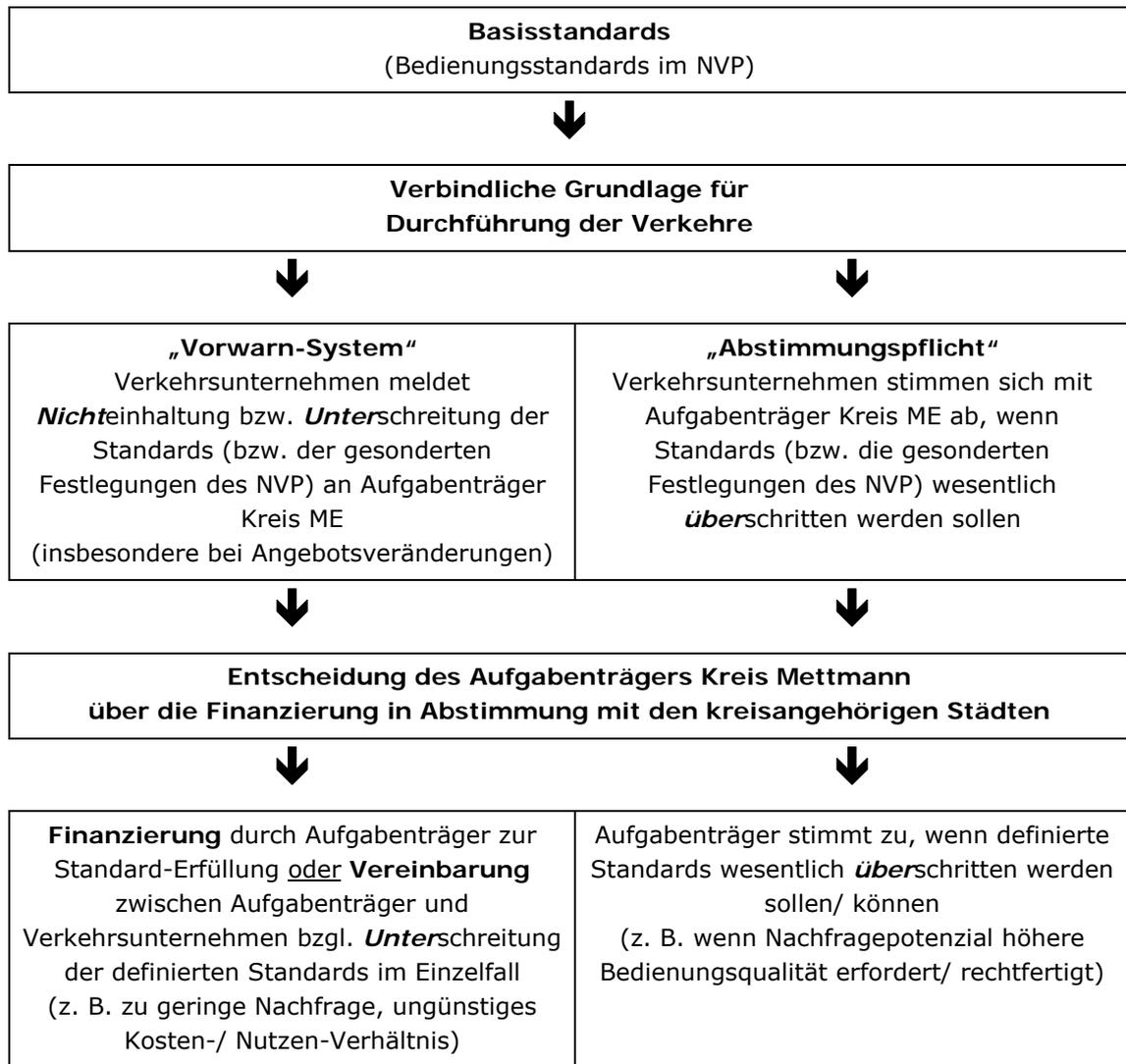


Abbildung 1: Verfahrensregelung in der Anwendung der Bedienungsstandards

Das Abstimmungsverfahren zwischen den Verkehrsunternehmen, den kreisangehörigen Städten und dem Kreis Mettmann (*Veranlasser*) wird im Anschluss an die NVP-Bearbeitung in enger Zusammenarbeit mit den Beteiligten konkretisiert.

2.1.2 Bedienungsstandards

Die im Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann nachfolgend beschriebenen Bedienungsstandards entsprechen hinsichtlich der Methodik und der konkret quantifizierten Zielwerte den in der Nahverkehrsplanung üblichen und seit über zehn Jahren entwickelten und bewährten Verfahren.

Als Grundlage für die Entwicklung der Standards dienen neben dem heutigen Bedienungsangebot insbesondere Schriften des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen zu dieser Thematik¹¹. Des Weiteren fließen Erfahrungswerte aus anderen Städten und Regionen mit in die Standardentwicklung ein, die auf die speziellen Verkehrsbedürfnisse des Kreises Mettmann angepasst wurden.¹²

Die Bedienungsstandards, d. h. die Anforderungen an die Angebotsqualität, werden für

- die **Erschließungsqualität** (Erschließungswirkung in den Siedlungsbereichen auf Basis definierter Haltestelleneinzugsbereiche),
- die **Bedienungs- und Verbindungsqualität** (Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Haltestellenbedienung/ Umsteigehäufigkeit),
- die **Reisezeit** (Reisezeitverhältnis IV : ÖV) und
- die **Anschlussbildung**

definiert.

Die Betrachtung der Bedienungs- und Verbindungsqualität erfolgt jeweils für die „Orte“ (d. h. die Verkehrsquellen) und die Erreichbarkeit der relevanten zentralen Orte (d. h. der Verkehrsziele) aus diesen „Orten“. Als „Orte“ werden dabei im Kontext mit dem kreisweiten Ansatz der Bedienungsstandards die kommunal definierten Stadtteile bzw. Stadtbezirke betrachtet. Im begründeten Ausnahmefall können in Abstimmung mit der jeweiligen Stadt auch Abweichungen (z. B. Untergliederung eines großen Stadtteils/ Stadtbezirks in mehrere Bereiche) vorgenommen werden.

Es werden folgende Hauptnachfragerelationen als Kategorien zugrunde gelegt:

- Kategorie A: Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum,
- Kategorie B: Anbindung der Orte an die Innenstadt (ggf. gleichstarkes Stadtteilzentrum¹³),

¹¹ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.

¹² u. a. Nahverkehrsplan der Stadt Essen; 1. Fortschreibung 2008-2012
Nahverkehrsplan Ennepe-Ruhr-Kreis; 2. Fortschreibung 2009
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans Stadt Gelsenkirchen 2011

¹³ „Gleichstarke Stadtteilzentren, z. B.:
Stadt Erkrath: Hochdahl-Zentrum
Stadt Velbert: Langenberg und Neviges
Stadt Ratingen: Lintorf

- Kategorie C: Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte (Verbindungen zwischen den Mittelzentren),
- Kategorie D: Verbindung zwischen den jeweiligen Kernstädten und der Kreisstadt Mettmann¹⁴.

Die für die Bedienungsstandards relevanten Verbindungen im ÖPNV orientieren sich somit in diesem Grundraster konsequent am Zentralen-Orte-Prinzip.

Für die Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtbereichen werden für dieses kreisweite System keine Bedienungsstandards definiert. Die Verflechtungen zwischen einzelnen Stadtbereichen sind jeweils sehr unterschiedlich ausgeprägt und von vielen spezifischen Faktoren abhängig, so dass diese Verbindungen bzgl. der Anforderungen auch nicht in einem kreisweiten Ansatz „standardisierbar“ sind.

Diese Standards werden im Hinblick auf die Umsetzung des Nahverkehrsplans von Seiten des Aufgabenträgers als „**Kreisstandards**“ verstanden. Sie werden auf der Basis der gebietstypischen Merkmale der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit definiert.

2.1.3 Gebietskategorien

Die Anforderungen an die Angebotsqualität im ÖPNV können aufgrund unterschiedlichster Strukturen im Kreisgebiet und in den einzelnen kreisangehörigen Städten nicht in allen Bereichen gleich sein. Unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturdaten, wie der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume, wurden differenzierte Kriterien („Bedienungsstandards“) festgelegt, anhand derer die Qualität des ÖPNV im Kreis Mettmann bewertet und die als Standard für die weitere Ausgestaltung des ÖPNV festgelegt werden.

Die Festlegung dieser „Bedienungsstandards“ erfolgt differenziert nach Gebietskategorien im Kreisgebiet. Die Definition der Gebietskategorien erfolgt auf der Grundlage der zentralörtlichen Gliederung sowie der Lage im Stadtgebiet und der Größe der Stadtteile/ Stadtbezirke.

Die Bedienungsstandards beziehen sich somit auf Gebiete (Stadtbereiche) als Quellen der Mobilität. Die Betrachtung zur Anbindung und Erschließung von Zielen, wie Gewerbegebieten, Freizeiteinrichtungen und Einkaufsbereichen, erfolgt spezifisch im Rahmen des Entwicklungskonzeptes.

¹⁴ Hinweis: Bzgl. der Anbindung aus den einzelnen Städten des Kreises an die Kreisstadt bestehen absehbar vergleichsweise geringe Mobilitätsbedürfnisse, die in erster Linie im Bereich der Behördengänge zu sehen sind. Im NVP werden für diese Verbindungskategorie Bedienungsstandards ausschließlich im Hinblick auf die Funktion als Verwaltungssitz definiert.

Tabelle 4: Gebietskategorien für Bedienungsstandards

Kategorie	Stadt/ Stadtteil/ Stadtbezirk
benachbarte Oberzentren	<ul style="list-style-type: none"> • Düsseldorf • Essen • Wuppertal • Duisburg • Köln
benachbarte Mittelzentren	<ul style="list-style-type: none"> • Hattingen • Solingen • Leverkusen • Mülheim an der Ruhr¹⁵
Kreisstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Mettmann
Innenstadt / Kernstadtbereiche	<ul style="list-style-type: none"> • Velbert • Heiligenhaus • Ratingen • Wülfrath • Mettmann • Erkrath <ul style="list-style-type: none"> ○ Alt-Erkrath ○ Hochdahl-Zentrum • Haan Mitte • Hilden • Langenfeld (Rhld.) • Monheim am Rhein
zentrumnaher Bereich oder Stadtbereich > 10.000 EW	<ul style="list-style-type: none"> • Velbert <ul style="list-style-type: none"> ○ Langenberg ○ Neviges • Ratingen <ul style="list-style-type: none"> ○ Lintorf ○ West ○ Ost (Zentrumsnaher Bereich) • Hilden <ul style="list-style-type: none"> ○ Nordstadt ○ Südstadt • Langenfeld (Rhld.) <ul style="list-style-type: none"> ○ Richrath ○ Immigrath

¹⁵ Die Verflechtungen aus dem Kreis Mettmann zum Mittelzentrum Mülheim an der Ruhr sind aufgrund der dominierenden Oberzentren Düsseldorf, Essen und Duisburg vergleichsweise gering ausgeprägt.

Kategorie	Stadt/ Stadtteil/ Stadtbezirk
	<ul style="list-style-type: none"> • Monheim am Rhein <ul style="list-style-type: none"> ○ Berliner Viertel
Stadtbereich 5.000 bis 10.000 EW	<ul style="list-style-type: none"> • Velbert <ul style="list-style-type: none"> ○ Velbert-West ○ Birth ○ Neviges-Tönisheide • Ratingen <ul style="list-style-type: none"> ○ Breitscheid ○ Hösel ○ Tiefenbroich ○ Homberg • Mettmann <ul style="list-style-type: none"> ○ ME-West ○ Berliner Straße/ Kaldenberg ○ ME-Süd ○ Metzkausen • Erkrath <ul style="list-style-type: none"> ○ Alt-Erkrath-Süd ○ Unterfeldhaus ○ Sandheide • Haan <ul style="list-style-type: none"> ○ Haan Ost ○ Gruiten ○ Haan West • Hilden <ul style="list-style-type: none"> ○ Oststadt ○ Weststadt • Langenfeld (Rhld.) <ul style="list-style-type: none"> ○ Berghausen ○ Reusrath • Monheim am Rhein <ul style="list-style-type: none"> ○ Baumberg Mitte ○ Sandberg
Stadtbereich 1.000 bis 5.000 EW	<ul style="list-style-type: none"> • Velbert <ul style="list-style-type: none"> ○ Velbert-Ost ○ Flandersbach ○ Langenhorst ○ Losenburg ○ Langenberg-Nierenhof • Heiligenhaus <ul style="list-style-type: none"> ○ Bereich Isenbügel ○ Bereich Wassermangel

Kategorie	Stadt/ Stadtteil/ Stadtbezirk
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bereich Unterilp ○ Bereich Oberilp ○ Bereich Hetterscheidt ○ Bereich Nonnenbruch ○ Bereich Heide • Ratingen <ul style="list-style-type: none"> ○ Eggerscheidt • Wülfrath <ul style="list-style-type: none"> ○ Bereich Flandersbach (Stadtteil 1) ○ Bereich Oberdüssel (Stadtteil 3) ○ Bereich Fliethe (Stadtteil 5) ○ Schlupkothlen (Stadtteil 7) ○ Bereich Kiefernweg (Stadtteil 8) ○ Bereich Düssel/ Aprath (Stadtteil 9) • Mettmann <ul style="list-style-type: none"> ○ GE Seibelstraße / Goldberg ○ Siedlung Obschwarzbach • Erkrath <ul style="list-style-type: none"> ○ Alt-Erkrath-Nord ○ Trills ○ Alt-Hochdahl ○ Millrath West ○ Millrath Ost ○ Willbeck ○ Kempen • Langenfeld (Rhld.) <ul style="list-style-type: none"> ○ Wiescheid • Monheim am Rhein <ul style="list-style-type: none"> ○ Alt-Baumberg ○ Berghausener Straße ○ Österreich Viertel ○ Zaunswinkel ○ Musikantenviertel
Stadtbereich < 1.000 EW	<ul style="list-style-type: none"> • Heiligenhaus <ul style="list-style-type: none"> ○ Bereich Hessenbleek • Ratingen <ul style="list-style-type: none"> ○ Schwarzbach • Wülfrath <ul style="list-style-type: none"> ○ Bereich Kocherscheidt (Stadtteil 2) ○ Bereich Rohdenhaus (Stadtteil 4)

Anmerkung: Orte oder Ortsteile mit aufkommensstarken Einrichtungen (Gewerbe- und Industriegebiete mit hohen Arbeitsplatzzahlen, ÖPNV-relevante Einkaufsstandorte oder Freizeitzentren) können entsprechend der Bedeutung der Einrichtungen in die nächsthöhere Kategorie hochgestuft werden.

2.1.4 Erschließungsqualität

Für die Bewertung der Erschließungsqualität ist die räumliche Erschließungswirkung der Haltepunkte und Haltestellen ausschlaggebend. Diese setzt sich zusammen aus

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

Für die Bewertung der Erschließungswirkung werden in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV¹⁶ die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche festgelegt.

Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit mit der definierten Mindestqualität bedient wird.¹⁷

Tabelle 5: Standards „Erschließungsqualität“ - Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche

Gebietskategorie	Straßenbahn/ Bus/ TaxiBus/ Bürgerbus/ AST	SPNV/ S-Bahn	Mindestbedienung zur Wertung als „ÖPNV-bedient“ (HVZ & NVZ)
<i>Innenstadt/ Stadtbereiche > 5.000 EW</i>			
zentraler Bereich	300 m	600 m	60´-Takt
sonstiges Gebiet	400 m	600 m	60´-Takt
<i>Stadtbereiche 1.000 bis 5.000 EW</i>			
zentraler Bereich	400 m	800 m	60´-Takt
sonstiges Gebiet	600 m	800 m	60´-Takt
<i>Stadtbereiche < 1.000 EW</i>			
gesamtes Gebiet	600 m	1.000 m	120´-Takt

Soweit Leistungen im Nachtverkehr angeboten werden (Spätverkehre in den Nächten auf Samstage, Sonntage und vor Feiertagen ab 24 Uhr) wird durchgängig ein Haltestelleneinzugsbereich von 800 Metern zugrunde gelegt.

¹⁶ VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.

¹⁷ Gilt für Haltestellen in größeren zusammenhängenden Siedlungsbereichen; topografische Bedingungen (z. B. starke Steigungen zwischen Wohnquartieren und der nächstgelegenen Haltestelle sowie die Trennwirkung natürlicher und künstlicher Zäsuren) sind zu berücksichtigen.

Es ist sicherzustellen, dass in den Stadtbereichen die nachfolgend definierten Mindestwerte der Erschließungswirkung (erschlossene Einwohner und Arbeitsplätze) auf Basis der definierten Einzugsbereiche) erreicht werden.

Tabelle 6: Standards „Erschließungswirkung“

Gebietskategorie	Erschließungswirkung
Innenstadt/ Kernstadtbereiche	mind. 90%
zentrumstnaher Bereich oder Stadtbereiche größer 5.000 EW	mind. 85%
alle anderen Stadtbereiche	mind. 80%

In den Innenstädten sowie in den Kernbereichen (innenstadtnahe Bereiche) sind ausschließlich die Einzugsbereiche der Bus- und Straßenbahnhaltestellen zugrunde zu legen.

2.1.5 Bedienungs- und Verbindungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit, Regelmäßigkeit und Betriebszeitfenster von Bedeutung sind. Als Standard für die Verbindungsqualität wird die maximale Umsteigehäufigkeit festgelegt.

2.1.5.1 Verkehrszeiten

Die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen

- die charakteristischen Nutzerstrukturen (z. B. Berufs-, Schüler-, Ausbildungs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV.

Die Betriebszeitfenster sind als „Rahmenvorgabe“ zu verstehen. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Kreisgebiet ist ohne Relevanz für die Bewertung. Bei Veränderungen in den Ladenöffnungszeiten bzw. bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn, Ganztagschulen) sind die Zeitfenster zu überprüfen und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ggf. entsprechend anzupassen.

Tabelle 7: Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo-Fr	Schwachverkehrszeit	SVZ I	05:00 – 06:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:00 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:30 – 15:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	15:00 – 18:00
	Normalverkehrszeit	NVZ II	18:00 – 20:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	20:00 – 24:00
Sa	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 06:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ I	06:00 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ	08:30 – 19:30
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	19:30 – 24:00
So und Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 08:30
	Schwachverkehrszeit	SVZ	08:30 – 24:00

Hinweis:

In Regionen ohne ausgeprägten Nachmittagsunterricht ist bereits mittags gegen 13:00 Uhr eine Verkehrsspitze im Schulverkehr zu erwarten, es ist ggf. ein Zusatzangebot im ÖPNV zwischen 13:00 und 15:00 Uhr erforderlich.

Zwischen der HVZ II und der SVZ II ist ein direkter Übergang der Bedienungshäufigkeit möglich.

Die Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeiten bezieht sich allgemein auf die Verkehrssituation im gesamten Kreisgebiet und orientiert sich am derzeitigen Angebot. Dadurch wird eine übergreifende Festlegung der Verkehrszeiten für alle Beteiligten gewährleistet. Aus den definierten Betriebszeitfenstern ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss.

Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. SPNV-Anschlüsse, Gewerbestandorte, Kliniken, Freizeitstandorte) flexibel gehandhabt werden, soweit das Taktsystem des jeweiligen Fahrplans nicht zu sehr beeinträchtigt wird.

2.1.5.2 Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit (d. h. Taktfolgen) definiert. Die Bedienungsstandards sind relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer

einzelnen Linie zu betrachten.¹⁸ Die Verbindungsqualität definiert sich über die Taktfolge und die maximale Umsteigehäufigkeit.

Zu den schulverkehrsrelevanten Zeiten sind auf verschiedenen Linien Verstärkerfahrten erforderlich. Diese Fahrten orientieren sich i. d. R. an den Schulanfangs- bzw. Schulendzeiten und fahren daher ggf. nicht im Takt.

Die folgende Abbildung verdeutlicht anhand eines Schemas die praktische Anwendung der Standards für die „Bedienungs- und Verbindungsqualität“.

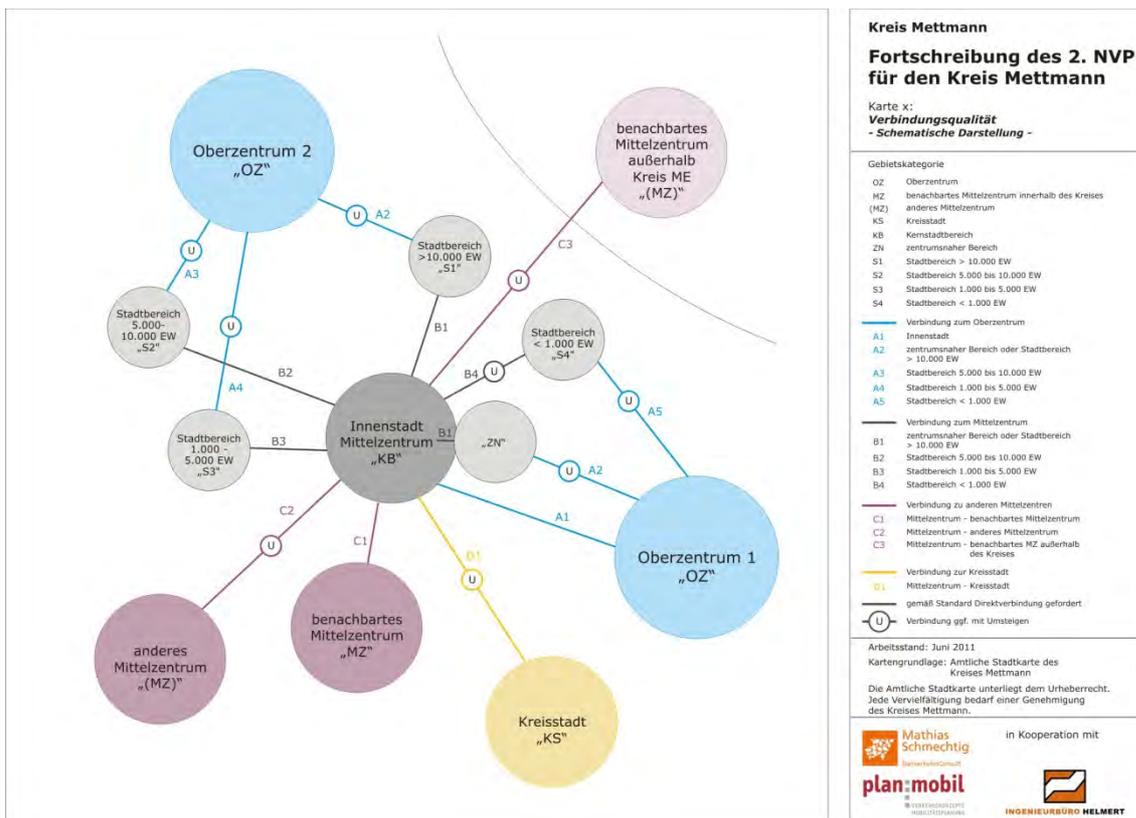


Abbildung 2: Schematische Darstellung für die Anwendung der „Kreisstandards“

Neben der Differenzierung nach Gebietskategorien muss für die Bedienungssystematik auch nach den Verkehrszeiten unterschieden werden. Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem Grundraster der Vertaktung (d. h. mögliche einheitliche und vertaktete Abfahrtszeiten in jeder Stunde) ausgegangen werden, das an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

In den nachfolgenden Tabellen werden kreisweite Basisstandards für die Bedienungs- und für die Umsteigehäufigkeit festgelegt. Diese Werte können bei entsprechenden Nachfragepotenzialen ggf. deutlich **überschritten** werden. Des Weiteren kann die parallele Bedienung mehrerer Linien in einzelnen Korridoren bzw. Orten zu

¹⁸ Wird eine Relation von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, so liegt die Informationspflicht bei potenziellen Anpassungen im Bedienungsangebot beim Betriebsführer (bei Gemeinschaftskonzessionen) bzw. bei dem Verkehrsunternehmen, das die Änderung herbeiführt.

einem deutlich höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der festgelegten Bedienungsstandards erforderlich wäre. Dies ist insbesondere aus Kapazitätsgründen erforderlich, um auch den Fahrgästen aus diesen Orten ein attraktives und komfortables ÖPNV-Angebot gewährleisten zu können.

Im Einzelfall ist auch ein **Unterschreiten** zulässig, wenn die Fahrgastnachfrage zu gering ist bzw. ein ausgesprochen ungünstiges Kosten-Ertrags-Verhältnis beim Erfüllen der Basisstandards entstehen würde.

Die endgültige Entscheidung hinsichtlich des Umgangs mit einer Über- oder Unterschreitung der Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie der konkreten Ausgestaltung des Bedienungsangebotes auf den einzelnen Linien und damit auch der Finanzierung obliegt grundsätzlich dem Kreis Mettmann als Aufgabenträger für den ÖPNV in engem Zusammenwirken mit den kreisangehörigen Städten.

Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum“

Tabelle 8: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum“ – HVZ/ NVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.)			max. Umsteigen
	HVZ	NVZ I	SVZ	
A1 Innenstadt/ Kernstadtbereich	20	30	60	0
A2 zentrumsnaher Bereich oder Stadtbereich > 10.000 EW	20	30	60	1
A3 Stadtbereich 5.000 bis 10.000 EW	20	30	60	1
A4 Stadtbereich 1.000 bis 5.000 EW	60	60	120	2
A5 Stadtbereich < 1.000 EW	120	120	keine Anforderung	2

Anmerkung:

- auf Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion zur S-Bahn gilt der 20/40-Minuten-Takt als gleichwertiger Standard in der NVZ (Kategorien A1 – A3).
- zwischen HVZ II und SVZ II ist ein direkter Übergang der Bedienungshäufigkeit möglich

Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie B „Anbindung der Orte an die Innenstadt“

Tabelle 9: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie B „Anbindung der Orte an die Innenstadt“ – HVZ/ NVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.)			max. Umsteigen
	HVZ	NVZ I	SVZ	
B1 zentrumstnaher Bereich oder Stadtbereich > 10.000 EW	20	30	30	0
B2 Stadtbereich 5.000 bis 10.000 EW	20	30	60	0
B3 Stadtbereich 1.000 bis 5.000 EW	60	60	60	0
B4 Stadtbereich < 1.000 EW	120	120	keine Anforderung	1

Anmerkung: auf Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion zur S-Bahn gilt der 20/40-Minuten-Takt als gleichwertiger Standard in der NVZ (Kategorien B1 und B2).

Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie C „Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte“

Tabelle 10: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie C „Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte“ – HVZ/ NVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.)			max. Umsteigen
	HVZ	NVZ I	SVZ	
C1 MZ – benachbartes MZ	20	30	60	0
C2 MZ – anderes MZ	60	60	120	1
C3 MZ – benachbartes MZ außerhalb des Kreises ME	120	120	keine Anforderung	1

Anmerkung: auf Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion zur S-Bahn gilt der 20/40-Minuten-Takt als gleichwertiger Standard in der NVZ (Kategorie C1).

Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie D „Verbindung zwischen den jeweiligen Kernstädten und der Kreisstadt Mettmann“

Tabelle 11: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie D „Verbindung zwischen den Kernstädten und der Kreisstadt Mettmann“ – HVZ/ NVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.)			max. Umsteigen
	HVZ	NVZ I	SVZ	
D1 Kernstadt	60	60	keine Anforderung	1

Hinweis: Hinsichtlich der Anbindung aus den einzelnen Städten des Kreises an die Kreisstadt bestehen absehbar vergleichsweise geringe Mobilitätsbedürfnisse, die in erster Linie im Bereich der Behördengänge zu sehen sind. Im NVP werden für diese Verbindungskategorie Bedienungsstandards ausschließlich im Hinblick auf die Funktion als Verwaltungssitz definiert.

2.1.5.3 Standards „Reisezeit“

Die „Haus-zu-Haus-Reisezeit“ ist ein wichtiger Faktor für die ÖPNV-Nutzung in der Erreichbarkeit übergeordneter Zentren. Für die Bewertung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem IV hinsichtlich der Reisezeit soll im NVP des Kreises Mettmann als Bewertungskriterium das Verhältnis der Reisezeiten zwischen IV und ÖPNV gegenübergestellt werden.

Die Definition entsprechender Richtwerte sowie deren Einhaltung kann als Argumentationsgrundlage z. B. bei Diskussionen zur Busbeschleunigung bzw. auch bei geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Bereichen, in denen Buslinien verkehren, dienen.

Für das Reisezeitverhältnis IV zu ÖV werden die in Tabelle 12 folgenden Basisstandards für akzeptable Reisezeiten auf verschiedenen Fahrtrelationen festgeschrieben. In begründeten Einzelfällen sind Zeitzugaben für Zu- und Abwege zu berücksichtigen (z. B. lange Wege zur Haltestellen bzw. zur nächsten Parkmöglichkeit).

Tabelle 12: Standards „Reisezeit“ – Richtwerte für die Erreichbarkeit

Verbindung	Reisezeitverhältnis IV : ÖV
Regionale Hauptverbindung	nicht schlechter als 1 : 1,25
Innerstädtische Hauptverbindung	nicht schlechter als 1 : 1,5
andere Verbindungen	nicht schlechter als 1 : 2

Als „Regionale Hauptverbindungen“ werden Verbindungen mit ausgeprägten regionalen Verkehrsaufgaben und entsprechender Nachfrage definiert, im Wesentlichen also Schienen- bzw. Schnellbus-Linien mit hohen Fahrgeschwindigkeiten.

Auf diesen Verbindungen ist ein anderes Reisezeitverhältnis IV : ÖV zu realisieren als auf innerstädtischen Relationen mit vorrangig Erschließungsfunktionen bzw. auf Verbindungen mit ergänzenden Funktionen.

2.1.5.4 Standard „Anschlussbildung“

Seite | 35

An den Verknüpfungspunkten sind in den Hauptumsteigerelationen (mind. 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen) möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. An festgelegten Verknüpfungspunkten ist eine betriebliche Anschlusssicherung zu gewährleisten.

Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. systematische, nicht behebbare Behinderungen und Störungen durch IV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen von mehr als 200 Metern ist ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

Tabelle 13: Standard „Anschlussqualität“ – Anforderungen an die Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten

Verknüpfungsrelation	max. Umsteigezeit (mind. 50 Umsteiger in beide Richtungen)	max. Umsteigezeit (mind. 200 Umsteiger in beide Richtungen)
SPNV – Bus	15 Min.	10 Min.
Bus – Bus	10 Min.	5 Min.
Umsteigewege > 200 m	15 Min.	10 Min.

2.2 Anforderungen an die Durchführung des straßen- gebundenen ÖPNV – Definition von Qualitätsstandards –

2.2.1 Grundsätze

Die nachfolgenden Qualitätsstandards basieren auf der „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“, welche in 2011 von einer Arbeitsgruppe der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen im VRR erarbeitet und im Dezember 2011 von den Gremien des VRR zur Kenntnis genommen wurde.

Die VRR-weiten Qualitätsstandards werden nachfolgend unverändert dargestellt (Darstellung in *kursiv*). Soweit vom Kreis Mettmann Präzisierungen oder Ergänzungen vorgesehen werden, sind diese der Übersichtlichkeit halber grau hinterlegt dargestellt.

Für die im Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann festgelegten Qualitätsstandards gelten bzgl. der Verbindlichkeit für die Verkehrsunternehmen nachfolgende Regelungen.

- Die Standards gelten verbindlich für alle Beteiligten. Abweichungen von den Standards sind im Einzelfall mit dem Aufgabenträger rechtzeitig zu vereinbaren.
- Die Standards gelten verbindlich, soweit in Betrauungsakten und vertraglichen Regelungen nicht andere Bestimmungen vorgesehen sind.

Die Festlegung konkreter Zielwerte ist zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans nur in Einzelfällen möglich, da für viele Qualitätsmerkmale keine ausreichend belastbaren Daten zum Status Quo vorliegen. Zudem müssen mit den Beteiligten zunächst geeignete Messverfahren entwickelt bzw. eingeführt werden. Die hierfür notwendigen Grundlagendaten werden von den Verantwortlichen zusammengetragen und ausgewertet. Aufbauend auf den Ergebnissen erfolgt in Absprache mit allen Beteiligten perspektivisch die Festlegung von weiteren Zielwerten.

Der Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems, wie es der Kreis Mettmann verfolgt, erfordert einen Prozess, der aus Sicht des Aufgabenträgers nur in einem stufenweisen Verfahren erfolgreich realisiert werden kann und damit auch den Verkehrsunternehmen gleichermaßen einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf für einheitliche Verfahrensabläufe eröffnet. Intention des Kreises ist hierbei grundsätzlich ein verstärkter Dialog zwischen den Verkehrsunternehmen, den Städten und dem Kreis als Aufgabenträger über die Qualität des ÖPNV.

2.2.2 Grundsätze der Ableitung von Qualitätsstandards entsprechend der „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“

0. Präambel

Das Thema Qualitätsstandards im kommunalen ÖPNV verzeichnet seit Jahren eine wachsende Bedeutung. Dies trifft sowohl für die Aufgabenträger zu, die die Qualitätsstandards z. B. in die Nahverkehrspläne aufnehmen, als auch für die Verkehrsunternehmen, die zunehmend die Qualität der von ihnen erbrachten Leistung anhand von Qualitätsstandards prüfen und steuern. Sowohl Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen verfolgen mit ihren Aktivitäten das Ziel, auf Grundlage der Erwartungen und Bedürfnisse der Fahrgäste verbindliche Qualitätsstandards zu vereinbaren und in einen kontinuierlichen Dialog über die Qualität des ÖPNV zu treten. Letztlich soll damit die Zufriedenheit der Bürger/Kunden mit dem ÖPNV gesteigert und eine dauerhafte Bindung erreicht werden.

Der kommunale ÖPNV im VRR macht nicht an den Grenzen der jeweiligen Aufgabenträger halt, sondern ist in hohem Maße vernetzt. Viele Verkehrsunternehmen erbringen ihre Leistung in den Gebieten mehrerer Aufgabenträger und damit werden viele Aufgabenträger von mehreren Verkehrsunternehmen bedient. Hieraus leitet sich ein Aufgabenträger- und Verbundraum-übergreifender Abstimmungsbedarf ab.

Anfang 2010 wurde auf beiden Seiten – bei den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen im VRR – die Frage der Vereinheitlichung der Qualitätsstandards im Hinblick auf ihre jeweilige Definition und die anzuwendenden Messmethoden diskutiert.

Es wurde daher eine Arbeitsgruppe gebildet, der Fachleute beider Seiten angehörten und die sich die Erarbeitung einer Empfehlung für ein Qualitätsmanagement im kommunalen ÖPNV zum Ziel gesetzt hatte. Zum Verständnis der nun vorliegenden Empfehlung ist folgendes wichtig.

Während der Erarbeitung der Empfehlung ist deutlich geworden, dass die Bedingungen von Aufgabenträger zu Aufgabenträger und von Verkehrsunternehmen zu Verkehrsunternehmen sehr unterschiedlich sein können. Daher ist allein auf der kommunalen Ebene zu entscheiden, ob bzw. welche Teile dieser Empfehlung angewendet werden sollen.

Die Festsetzung von Zielwerten ist kein Bestandteil dieser Empfehlung.

Diese Empfehlung erhebt damit ausdrücklich nicht den Anspruch, auf jede Frage eines Qualitätsmanagements auf kommunaler Ebene eine Antwort geben zu können. Trotzdem wird, wenn sich viele Akteure auf der kommunalen Ebene an diese Empfehlung halten, das kommunale Qualitätsmanagement transparenter, vergleichbarer und leichter zu kommunizieren und Aufwand und Kosten können überschaubar gehalten werden.

1. Anlass und Zielsetzung

Im Interesse eines attraktiven, wirtschaftlichen und wettbewerbsfähigen ÖPNV-Angebotes ist die Sicherung einer angemessenen Qualität von elementarer Bedeutung.

Seite | 38

Die kommunalen Aufgabenträger (AT) sind gemäß des ÖPNVG NRW für eine angemessene ÖPNV-Qualität verantwortlich. Nach § 8 (3) ÖPNVG NRW geben sie in ihren Nahverkehrsplänen (NVP) Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche ÖPNV-Leistungsangebot, notwendige Mindestanforderungen für die angemessene Verkehrsbedienung, Qualifikationsstandards für das einzusetzende Personal und Ausrüstungsstandards für die Fahrzeuge vor.

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 1 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. In Art. 7 (1) der VO 1370 wird von den zuständigen Behörden ein jährlicher Gesamtbericht gefordert. Hier wird verlangt, dass eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung der öffentlichen Verkehrsnetze ermöglicht werden muss.

Aufgabe eines Qualitätsmanagementsystems ist es, durch verschiedene Mess- und Steuerungsverfahren die definierten Qualitätsstandards zu sichern. In der DIN EN 13816:2002 sind Vorgaben hinsichtlich der Qualitätsstandards als Teil des Qualitätsmanagementsystems sowie Hinweise zu den Mess- und Steuerungsinstrumenten enthalten. Als Mess- und Steuerungsinstrumente werden in erster Linie direkte Leistungsmessungen (DPM) und die Messungen von Qualitätstestern (MSS) herangezogen, während Kundenzufriedenheitsmessungen (CSS) eher informativen Charakter aufweisen. Unternehmen, die nach der DIN EN 13816 zertifiziert sind, können Elemente hieraus im Rahmen des QUALITÄTSMANAGEMENTSYSTEMS verwenden.

Der Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems ist eine komplexe Aufgabe, in dem Regelungen und Verantwortlichkeiten zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen festgelegt werden müssen. Dies ist als ein sich ständig weiterentwickelnder Prozess zu verstehen, bei dem im Zeitverlauf Anpassungen an sich ändernde Rahmenbedingungen vorgenommen werden müssen. Es geht darum, einen Prozess in Gang zu setzen, der eine ständige Überprüfung der Qualitätsstandards im ÖPNV erfordert.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe aus Vertretern der kommunalen AT und VU im VRR verfolgt mit dem vorliegenden Arbeitspapier das Ziel, Empfehlungen zum Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems auszusprechen. Es soll die AT anregen, entsprechende Aussagen zur Qualitätssteuerung in die NVP aufzunehmen und in Abstimmung mit den in ihrem Hoheitsgebiet tätigen VU ein Qualitäts- und Leistungscontrolling aufzubauen. Gleichzeitig soll hierdurch auch eine verbundweit abgestimmte Konzeption und möglichst flächendeckende Einführung des Qualitätsmanagementsystems unter Berücksichtigung lokaler Unterschiede ermöglicht werden. Dieser Ansatz soll dazu beitragen, den bei der Einführung eines Qualitätsmanagementsystems verbundenen Aufwand zu minimieren, die Vergleichbarkeit insbesondere in sich überschneidenden Verkehrsgebieten zu sichern sowie den Qualitätsbe-

mühungen der VU einen verlässlichen Rahmen für die betriebliche Umsetzung zu geben.

2. Grundzüge des Qualitätssteuerungsprozesses

Die Messungen und die Steuerung eines Qualitätsmanagementsystems erfolgen weitgehend standardisiert und werden nach dem vorliegenden, zwischen den AT und VU im VRR abgestimmten Grundraster durchgeführt. Die jeweiligen AT sind frei, darüber hinausgehende oder abweichende Vereinbarungen zum Qualitätscontrolling mit den VU zu treffen.

Das Qualitätsmanagementsystem orientiert sich an den Grundsätzen der Sparsamkeit und Verhältnismäßigkeit, die Durchführung erfolgt unter weitestgehender Nutzung vorhandener Daten und Ressourcen bei den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Das Qualitätsmanagementsystem erfasst dabei alle im Hoheitsgebiet eines Aufgabenträgers tätigen Verkehrsunternehmen. Der Systemaufbau kann in mehreren Stufen erfolgen (modulares System).

Für das Grundraster des Qualitätsmanagementsystems sind folgende Steuerungselemente vorgesehen, die gleichzeitig geeignet sind, die Transparenz in der Qualitätssicherung sowohl für die AT als auch für die Kunden zu erhöhen:

Qualitätsvereinbarung:

In der Qualitätsvereinbarung werden zwischen AT und VU einvernehmlich Qualitätsziele und Messverfahren festgelegt sowie notwendige Anpassungen und Konkretisierungen für den weiteren Prozess dokumentiert. Grundsätzliche Aufgabe der Vereinbarung ist es, Verbindlichkeit herzustellen. Die Qualitätsvereinbarung steht im Zentrum des Qualitätsmanagementsystems.

Eine Bindungswirkung kann des Weiteren über entsprechende Anpassungen der Betrauung bzw. des NVP hergestellt werden. Dabei können die verbindlichen Ziele und Zielwerte z. B. in einer Anlage zum NVP formuliert werden. Bei Ausschreibungen und Direktvergaben sind die Vereinbarungen in die Verkehrsverträge bzw. öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu integrieren. Es ist empfehlenswert, die Art der Integration und deren Verbindlichkeit unter vergabe- und steuerrechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen.

Qualitätsbericht:

Im Qualitätsbericht werden die Qualitätsleistungen bezogen auf einen bestimmten Zeitraum dargestellt. Die Ergebnisse sämtlicher Qualitätsmessungen werden mit den vereinbarten Zielwerten verglichen und dokumentiert. Bei signifikanten Abweichungen sind Erläuterungen anzufügen. Die zeitliche Betrachtung ermöglicht die Beschreibung von Entwicklungen. Die Veröffentlichung des Berichts nach Gesprächen zwischen AT und VU schafft Transparenz, regt die Diskussion an und unterstützt die Steuerung.

Gespräche zwischen AT und VU:

Es finden regelmäßige Besprechungen zwischen AT und VU über die Qualitätsentwicklung und möglicherweise zu ergreifende Maßnahmen statt. Zusätzlich können bei akuten gravierenden Mängeln auf Initiative von VU oder/und AT anlassbezogene und lösungsorientierte Gespräche stattfinden.

Seite | 40

Steuerungskreis:

Neben den internen und anlassbezogenen Gesprächen wird ein jährlicher AT- und VU-übergreifender Steuerungskreis gebildet, der den Rahmen für einen Erfahrungsaustausch und für übergreifende Regelungen des Qualitätsmanagementsystems gibt.

Auf Grundlage dieser Gespräche werden die Aktualität des Qualitätsmanagementsystems regelmäßig überprüft und Anpassungserfordernisse formuliert. Die neuen Zielwerte können entweder in einer neuen Zielvereinbarung oder in den Qualitätsbericht aufgenommen werden. In der Übersichtsgrafik in Anlage 1 sind die hier beschriebenen Elemente in den Wirkungsablauf des Qualitätsmanagementsystems eingebunden. Hieraus ist erkennbar, dass das Qualitätsmanagementsystem einen fortlaufenden Prozess darstellt.

3. Qualitätsstandards

In der DIN EN 13816 werden drei Verfahrensklassen zur Messung von Leistungen und Zufriedenheit vorgestellt (siehe auch VDV-Schrift 10008 "Messung der Dienstleistungsqualität im ÖPNV").

- *Direkte Leistungsmessung (Direct Performance Measures – DPM),*
- *Messung der Leistung über Beurteilung durch Testkunden (Mystery Shopping Surveys – MSS) und*
- *Befragungen zur Kundenzufriedenheit (Customer Satisfaction Surveys – CSS)*

Diese drei Messverfahren sind wie folgt definiert:

Mit der direkten Leistungsmessung (DPM) kann die Leistung anhand festgelegter objektiver Skalen überwacht, beurteilt und ausgerechnet werden. Es werden nachweisbare Ergebnisse auf Basis „harter Fakten“ ermittelt. Das Ergebnis ist somit objektiv.

Dies können je nach technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Vollerhebungen z. B. der Pünktlichkeit auf Basis von RBL-Systemen oder aber auch repräsentative Messungen über z. B. vier Wochen über das Jahr verteilt sein.

„Testkunden-Verfahren“, „Mystery Shopping Surveys“ (MSS) oder „Silent Shopping“ sind die bekanntesten einer Vielzahl synonym verwendeter Begriffe für Qualitätsmessungen durch geschulte interne und externe Erhebungsteams. Als Testkunden ermitteln die Teams auf der Basis definierter Merkmale und Maßstäbe die Servicequalität dort, wo das Unternehmen die Dienstleistung erbringt, z. B. im Fahrzeug oder in der Verkaufsstelle.

„Customer Satisfaction Surveys (CSS) sind Verfahren zur Bewertung der Kundenzufriedenheit und sind daher klar von Maßnahmen zur Leistungsbewertung zu unterscheiden. CSS dienen dazu, den Grad der Zufriedenheit mit den erbrachten Leistungen zu bewerten.“ (Auszug aus DIN)

Hier kann z. B. auf die Ergebnisse des jährlich durchgeführten ÖPNV-Kundenbarometers zurückgegriffen werden.

Bei den im Folgenden beschriebenen Qualitätsstandards wird die Kundenzufriedenheitsbefragung meist als Messmethode empfohlen. Die Ergebnisse sollen jedoch nur zu informatorischen Zwecken (ohne vorherige Festlegung von Zielwerten) genutzt werden. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die einzelnen Leistungsmerkmale bzw. Qualitätsstandards eine unterschiedliche Bedeutung für den Kunden haben (vgl. beispielhaft Anlage 2 „Zufriedenheitswerte nach Bedeutung“).

3.1 Leistung

Unter dem Qualitätsstandard Leistung werden die Standards/ Kriterien zusammengefasst, die direkt mit der Grundverkehrsleistung zu tun haben wie Pünktlichkeit, Fahrtausfall, Anschlüsse.

Seite | 42

Es werden nur die Linienverkehre ohne E-Wagen und Bedarfsverkehre betrachtet.

Falls die Ergebnisse der Qualitätsmessungen durch höhere Gewalt (z. B. extreme Wetterbedingungen, mehrtägige Streiks) stark beeinflusst werden, so sollte dies deutlich gemacht und bei der Analyse der Daten entsprechend dargestellt werden.

3.1.1 Leistung: Verfügbarkeit (Fahrtausfall, Ersatzverkehr)

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: *Der Kunde kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt / veröffentlicht sind. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen (Baustellen etc.) gilt ein Ersatzverkehr gemäß Fahrplan. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen (Fahrzeugstörungen, Störungen durch Dritte etc.) wird Ersatzverkehr (Bus, Taxi) soweit sinnvoll gewährleistet.*

Messmethode: DPM

Messung: *Differenz zwischen der Soll-Fahrplanleistung gesamt und der tatsächlich erbrachten Ist-Leistung gesamt.*

Zielwert: *Max. Fahrtausfall (Quote) = x%*

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: *Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Verfügbarkeit (= erbrachte Fahrten im Verhältnis zu den laut Fahrplan zu erbringenden Fahrten).*

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Die Festlegung konkreter Zielwerte für die Verfügbarkeit des Angebotes ist noch nicht abschließend möglich, da zum Stand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans verkehrsunternehmensbezogen keine ausreichend belastbaren Daten über Fahrtausfälle im Status Quo vorliegen. Die Verkehrsunternehmen werden, sobald und soweit technisch möglich, aus ihren RBL-Daten oder ähnlichen Betriebserfassungssystemen entsprechende Daten auswerten. Hierzu werden zur Erlangung einer einheitlichen Datenbasis weitere Gespräche mit den Verkehrsunternehmen notwendig und geführt werden. Aufbauend auf den Ergebnissen erfolgt in Absprache mit allen Beteiligten perspektivisch, voraussichtlich nicht im Rahmen des laufenden NVP-Prozesses, die Festlegung von Zielwerten.

3.1.2 Leistung: Pünktlichkeit

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Der Kunde kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt und veröffentlicht sind. Busse und Bahnen fahren nicht zu früh von einer Haltestelle ab und haben nicht mehr als 3 Minuten Verspätung.

Messmethode: DPM

Messung: Die Ist-Fahrplandaten werden mit den Soll-Fahrplandaten verglichen. Hierbei wird eine Toleranzgrenze von – 59 sec bis + 3:00 min bei den objektiven Messdurchführungen zugrunde gelegt. Die tolerierte Verfrühung von bis zu 59 sec wird von den VU nicht angestrebt. Aus betrieblich-technischen Gründen, z. B. aufgrund fehlender Haltemöglichkeiten zum Ausgleich von Verfrühungen sind diese jedoch manchmal nicht vermeidbar.

Zielwert: Pünktlichkeitsquote = x%

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Pünktlichkeit

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Festlegungen zur „Leistung: Pünktlichkeit“ sind noch nicht abschließend möglich, da zum Stand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans verkehrsunternehmensbezogen keine ausreichend belastbaren Daten zur Einschätzung der Pünktlichkeitssituation im Status Quo vorliegen (vgl. Kap. 3.1.1).

Der Kreis Mettmann sieht als Aufgabenträger die Ableitung noch abzustimmender Zielwerte für die Pünktlichkeit des Fahrplanangebotes als wesentlichen Bestandteil des unternehmensübergreifenden Qualitätsmanagements und verfolgt mit Priorität die Umsetzung eines entsprechenden Qualitätsmessungs-Systems. Für Unternehmen, die nicht über ein RBL-System verfügen, werden alternative Verfahren der Pünktlichkeitserfassung abzustimmen sein.

3.1.3 Leistung: Anschlüsse

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Vorbemerkung: Die Verkehrsunternehmen streben an, die Anschlussgarantien sukzessive auszuweiten, v. a. bei Anschlüssen mit geringer Taktdichte z. B. in der Schwachverkehrszeit.

Kundenerwartung/ Definition: Maßgebliche Anschlüsse werden festgelegt (Zeit, Ort, Linie, Umstiegszeitfenster) und in den entsprechenden Medien (Fahrplanbuch, elektronische Fahrplanauskunft etc.) veröffentlicht. Der Fahrgast soll sich darauf verlassen können, dass die Anschlüsse zwischen den definierten Linien an den defi-

nierten Verknüpfungspunkten funktionieren. In einem ersten Schritt können dies die garantierten Anschlüsse sein.

Messmethode: DPM

Messung: Die Einhaltung der definierten Anschlüsse wird über die Pünktlichkeit im Linienverkehr gemessen. An den definierten Verknüpfungspunkten darf die Ist-Ankunftszeit der Zubringer-Linie nicht später als die Ist-Abfahrtszeit der Abbringer-Linie sein.

Zielwert: Einhaltungsggrad Anschlüsse = x%

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Anschlüssen.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Die von den Verkehrsunternehmen in ihren Fahrplänen garantierten Anschlüsse („Anschlussgarantie“) sind zu gewährleisten.

Die Anschlussgarantie gilt an definierten Umsteigehaltstellen (Verknüpfungspunkten), für die die Verkehrsunternehmen das Erreichen der Anschlussfahrt garantieren. Derart garantierte Anschlüsse sind in den Fahrgastinformationen mit einem entsprechenden Symbol gekennzeichnet. Sollte der Fall eintreten, dass das Anschlussfahrzeug nicht warten kann, kann vom Fahrgast über den Fahrer ein reguläres Taxi zur Umsteigehaltstelle bestellt werden, welches den Fahrgast auf Kosten des Verkehrsunternehmens zur jeweiligen Zielhaltstelle bringt.

3.1.4 Leistung: Taktangebot

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Dieser Standard liegt im Verantwortungsbereich der Aufgabenträger.

Kundenerwartung/ Definition: Der Kunde soll mit der angebotenen Taktfrequenz zufrieden sein.

Die Festlegung von Zielwerten und objektiven Messmethoden erfolgt beim Kriterium Taktangebot nicht.

Begründung:

Eine der wichtigsten Funktionen des Nahverkehrsplanes ist es, nach eingehenden Analysen unter Berücksichtigung der Interessen der Bevölkerung und der Finanzierbarkeit der Leistung Festlegungen zu treffen über die Führung der Linien, die Verknüpfungspunkte sowie das Taktangebot und die Betriebszeiten. Die Formulierung eines eigenständigen Wertes im Qualitätsmanagementsystem ist daher nicht sinnvoll.

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit der angebotenen Taktfrequenz.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Mit den Bedienungsstandards (siehe Kapitel 2.1) werden vom Kreis Mettmann wesentliche Vorgaben für diesen Leistungsstandard festgelegt.

Seite | 45

3.1.5 Leistung: Platzangebot

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Der Kunde soll mit dem Platzangebot im Fahrzeug zufrieden sein.

Die Festlegung von Zielwerten und objektiven Messmethoden erfolgt beim Kriterium Platzangebot optional.

Begründung:

Das Platzangebot bestimmt sich aus den Vorgaben der AT zum Leistungsangebot (NVP) und der Ausgestaltung durch das VU (Fahrzeuggröße). Bei der Festlegung von Zielwerten ist das als gemeinsame Aufgabe zu sehen.

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Platzangebot im Fahrzeug.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Von den Verkehrsunternehmen ist eine ausreichende Auslastung der Verkehrsangebote sicherzustellen. Die im Nahverkehrsplan definierten Bedienungsstandards (siehe Kapitel 2.1) können dabei unterschritten werden, wenn die generierte Fahrgastnachfrage regelmäßig¹⁹ unterhalb der nachfolgenden definierten Richtwerte zur Auslastung der Angebote liegt. Ein Überschreiten der Standards ist möglich, wenn die Fahrgastnachfrage regelmäßig oberhalb der Richtwerte liegt.

Maßgebende Bezugsgrößen sind die Kennwerte

- „maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.) und
- „durchschnittliche (Maximal-) Besetzung²⁰ pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.).

¹⁹ Diese Anforderung bedeutet nicht, dass von den Verkehrsunternehmen alle Linien mehrmals im Jahr gezählt werden müssen. Gefordert wird vom Aufgabenträger, dass für die Entscheidung bzgl. der Anpassung/ Veränderung des Bedienungs- und Leistungsangebotes einer Linie ausreichend belastbare Daten zur Fahrgastnachfrage vorliegen müssen.

²⁰ Es werden jeweils die maximalen Besetzungswerte je Fahrt/ Kurs zugrunde gelegt und hieraus der Mittelwert über den gesamten Tag gebildet.

Dieser Ansatz berücksichtigt die unterschiedliche Ausprägung der Tagesgangkurven der Linien (z. B. Linien mit dominierenden Nachfragespitzen versus Linien mit harmonischem Nachfrageverlauf über den Tag).

Bei Linien mit kurzem Laufweg (Orts- bzw. Stadtbuslinien) sind die Kennwerte für die gesamte Linie zugrunde zu legen. Bei langlaufenden Linien (stadtübergreifende Linien) sind betrieblich sinnvolle Abschnitte zu bilden, für die jeweils abschnittsweise die Kennwerte zu ermitteln sind.

Die Richtwerte sind als „Orientierungswerte“ zu verstehen. Sie sind Anhaltspunkt für die regelmäßige Prüfung des Leistungsangebotes hinsichtlich der Auslastung und Wirtschaftlichkeit.

- Liegt die Nachfrage regelmäßig (d. h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf²¹) und deutlich (mindestens 25 %) unter den Richtwerten, ist eine Anpassung des Angebotes zu prüfen. Hieraus ggf. erforderliche Angebotsanpassungen unterliegen den in Kapitel 2.1 (Bedienungsstandards) beschriebenen Verfahrensregelungen.
→ Zielsetzung „Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit“
- Wird regelmäßig (d. h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf²²) und ausgeprägt (mindestens mehr als 25 %) eine Nachfrage über dem Niveau der Richtwerte erreicht, ist eine Angebotsverdichtung und/ oder eine Erhöhung der Kapazitäten zu prüfen. Hieraus ggf. erforderliche Angebotsanpassungen unterliegen den in Kapitel 2.1 (Bedienungsstandards) beschriebenen Verfahrensregelungen.
→ Zielsetzung „Gewährleistung des Fahrgastkomforts“

Die Angebotsanpassungen bzw. die Anpassungen im Fahrzeugeinsatz können sich, je nach Ausprägung der Nachfrage im Tagesverlauf, auf das gesamte Betriebszeitfenster oder auch auf kurze Betriebszeiträume beziehen.

²¹ Diese Anforderung bedeutet nicht, dass von den Verkehrsunternehmen alle Linien mehrmals im Jahr gezählt werden müssen. Gefordert wird vom Aufgabenträger, dass für die Entscheidung bzgl. der Anpassung/ Veränderung des Bedienungs- und Leistungsangebotes einer Linie ausreichend belastbare Daten zur Fahrgastnachfrage vorliegen müssen.

²² dito.

Tabelle 14: Richtwerte zur ausreichenden Auslastung der Bedienungsangebote

Fahrzeug	„maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.) („Komfort-Grenze“)	„durchschnittliche Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.) ²³
Midibus	40	15
Standardlinienbus	70	25
Gelenkbus	105	35

Bei Großveranstaltungen und extremen Witterungslagen gelten die aufgeführten Richtwerte ausdrücklich nicht.

Eine Umstellung von Linienverkehrsangeboten auf bedarfsgesteuerte Bedienung kann

- für einzelne Fahrten bzw. vollständige Linien
- für einzelne Verkehrstage,
- für bestimmte Zeiträume (z. B. Ferien, Sommerhalbjahr)

erfolgen.

Die Umstellung ist zu überprüfen, wenn:

- die Nachfrage im Jahresverlauf gravierenden Schwankungen unterliegt bzw. zu bestimmten Zeiten die Nachfrage sehr gering ist (z. B. Ferien),
- die Frequentierung der Einzelfahrt regelmäßig weniger als fünf Fahrgäste beträgt,
- regelmäßig Linienabschnitte ohne Fahrgäste befahren werden.

²³ In Anlehnung an VDV-Empfehlungen (35 % der 100 %-Kapazitäten in der Spitzenstunde).

3.2 Fahr-, Vertriebs-, Sicherheits- und Servicepersonal

Die im Folgenden aufgeführten Qualitätsstandards gelten für alle Personale, auch die von Subunternehmern.

3.2.1 Fahrpersonal

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Das Fahrpersonal verfügt über Netz- und Ortskenntnisse sowie über Tarif- und Fahrplankenntnisse. Das Fahrpersonal soll freundlich und hilfsbereit auf die ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen. Der Fahrstil ist der Verkehrssituation anzupassen. Erscheinungsbild und Auftreten sollen dem Kunden gegenüber einen positiven Eindruck vermitteln.

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien (z. B. Ticketverkauf, Erscheinungsbild, Dienstkleidung oder geschäftsmäßige Kleidung, Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, Auskunftsfähigkeit etc.) die Leistungsqualität per Stichprobe ermittelt.

Zielwert: Servicegrad Fahrpersonal = x%

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Fahrpersonal (Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft, Fahrstil)

Anforderungen an das Fahrpersonal:

Qualifikation

Die Grundqualifikation des Fahrpersonals vor Betriebsaufnahme ist gewährleistet. Die Anforderungen gemäß definiertem Anforderungsprofil werden vor Einsatz erfüllt (Abnahmeprüfung). Hierzu gehören u. a. umfassende Netz- u. Ortskenntnisse sowie Tarif- und Fahrplankenntnisse. Die gesetzlichen Vorschriften zur Qualifikation des Fahrpersonals werden eingehalten. Hierbei wird das Fahrpersonal in folgenden grundlegenden Themenbereichen geschult: Kundenorientierung, Neuerungen, De-eskalation, ökonomische Fahrweise, Fahrsicherheitstraining.

Fahrerüberwachung

Die Anforderungen an die Fahrerüberwachungen (VU und Stammpersonal Fremdunternehmer) werden gemäß VDV-Empfehlung umgesetzt (Zielsetzung: Fahrerüberwachung 2 x Jahr / Fahrpersonal).

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Aus Sicht des Aufgabenträgers werden grundsätzliche Anforderungen für eine kundenorientierte Verkehrsdurchführung definiert.

- Die Verkehrsunternehmen haben bei der Auswahl des Personals zu gewährleisten, dass dieses den Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV hinsichtlich einer umfassenden Dienstleistungs- und Kundenorientierung entspricht. Im Gebiet des Kreises Mettmann sollen nur ausreichend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden.
- Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen hat Vorrang, z. B. kein Ausschluss von der Beförderung in der Dunkelheit oder bei extremer Witterung im Falle fehlender oder ungültiger Fahrausweise.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Der Begriff „mobilitätseingeschränkte Fahrgäste“ betrifft dabei nicht nur Fahrgäste mit Gehbehinderung, Rollstühlen und/ oder Sehbehinderung, sondern umfasst ausdrücklich alle Personen mit Einschränkungen, welche eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige und sichere Nutzung des ÖPNV nicht ermöglichen.
- Das Fahrpersonal und das Servicepersonal hat die mit dem Verkehrsunternehmen abgestimmte Dienstkleidung (einheitlich und gepflegt) zu tragen. Ausnahmen zur einheitlichen Dienstkleidung können für Verkehre mit kurzzeitigem Einsatz sowie für durch Subunternehmen geleistete Verkehre vereinbart werden.
- Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind regelmäßig, mindestens jährlich, durchzuführen. Bei mehrfach auftretenden Beschwerden wird den Verkehrsunternehmen eine Einzelunterweisung der betreffenden Fahrer nahegelegt.
- Das Fahrpersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen und zum VRR-Tarif verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben können.

3.2.2 Vertriebspersonal KundenCenter

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Das Personal in den KundenCentern soll kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen. Über reine Verkaufstätigkeiten hinaus erbringt das Personal als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen (Mobilitätsberatung).

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien (z. B. Erscheinungsbild/Dienstkleidung, Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, Auskunftsfähigkeit, Wartezeit etc.) die Leistungsqualität per Stichprobe ermittelt.

Zielwert: Servicegrad Personal KundenCenter = x%

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Vertriebspersonal in den Kunden-Centern (Freundlichkeit, Auskunftsfähigkeit etc.)

Qualifikation

Die Grundqualifikation des Vertriebspersonals vor Einsatz ist gewährleistet. Die Anforderungen gemäß definiertem Anforderungsprofil werden vor Einsatz erfüllt. (Fahrplan- u. Tarifkenntnisse, Kundenorientierung, Netz- u. Ortskenntnisse etc.) bzw. sind durch geeignete organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über die Grundaussagen des VRR-Empfehlungspapiers hinaus werden für die Qualität des Vertriebspersonals in den KundenCentern vom Aufgabenträger im NVP zunächst keine Zielwerte formuliert; dies erfolgt perspektivisch in Absprache mit allen Beteiligten.

3.2.3 Vertriebspersonal externe Vertriebspartner

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Vorbemerkung: Es kann verschiedene Kategorien externer Vertriebsstellen geben, bei denen sowohl ein unterschiedliches Fahrausweissortiment als auch ein unterschiedlicher Grad an Fachkompetenz, Servicegrad etc. vereinbart ist. Je nach Kategorie sind die Aufgaben des Personals zu definieren und zu messen.

Kundenerwartung/ Definition: Das Personal in den externen Vertriebsstellen soll kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen. Über reine Verkaufstätigkeiten hinaus erbringt das Personal als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen (Mobilitätsberatung).

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien (z. B. Erscheinungsbild/ Dienstkleidung, Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, Auskunftsfähigkeit etc.) die Leistungsqualität per Stichprobe ermittelt.

Zielwert: Servicegrad Personal externe Vertriebsstellen = x%

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit den externen Vertriebsstellen

Qualifikation

Die Grundqualifikation des Vertriebspersonals vor Einsatz ist gewährleistet. Die Anforderungen gemäß definiertem Anforderungsprofil werden vor Einsatz erfüllt. (Fahrplan- u. Tarifkenntnisse, Kundenorientierung, Netz- u. Ortskenntnisse etc.) bzw. sind durch geeignete organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über die Grundaussagen des VRR-Empfehlungspapiers hinaus werden für die Qualität des Vertriebspersonals in den externen Vertriebsstellen vom Aufgabenträger im NVP zunächst keine Zielwerte formuliert; dies erfolgt perspektivisch in Absprache mit allen Beteiligten.

Seite | 51

3.2.4 Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Vorbemerkung: Die Verkehrsunternehmen beschäftigen teilweise Personale, die an Haltepunkten oder in Fahrzeugen Service- und Sicherheitsaufgaben wahrnehmen oder die Fahrausweisprüfung durchführen. Teilweise nimmt ein Mitarbeiter Service- und Sicherheitsaufgaben wahr, zum Teil gibt es aber auch spezielle Sicherheitspersonale, die nur Sicherheits-relevante Aufgaben wahrnehmen und Servicepersonale, die nur Serviceaufgaben wahrnehmen. Auch die Aufgabe der Fahrausweisprüfung wird unterschiedlich wahrgenommen, z. B. in Dienstkleidung oder in Zivil durchgeführt. Die Qualitätsmessung bzw. die Auswahl der Messkriterien muss nach den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort festgelegt werden.

Kundenerwartung/ Definition: Die Mitarbeiter sollen kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen und ihnen mit Rat und Tat zur Seite stehen. Sie können Fahrausweiskontrollen durchführen und sorgen für ein erhöhtes Sicherheitsgefühl.

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien (z. B. Erscheinungsbild/Dienstkleidung, Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, Auskunftsfähigkeit etc.) die Leistungsqualität per Stichprobe ermittelt.

Zielwert: Servicegrad Service-, Sicherheits bzw. Fahrausweisprüfpersonal = x%

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Service-, Sicherheits- bzw. Fahrausweisprüfpersonal (Freundlichkeit, Auskunftsfähigkeit etc.)

Qualifikation

Die Grundqualifikation des Service-, Sicherheits- bzw. Fahrausweisprüfpersonals vor Einsatz ist gewährleistet. Die Anforderungen gemäß definiertem Anforderungsprofil werden vor Einsatz erfüllt bzw. sind durch geeignete organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über die Grundaussagen des VRR-Empfehlungspapiers hinaus werden für die Qualität des Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonals vom Aufgabenträger im NVP zunächst keine Zielwerte formuliert; dies erfolgt perspektivisch in Absprache mit allen Beteiligten.

3.3 Vertriebswege (Ausstattung)

In Kapitel 2.2 unter Punkt 3.3. wird nur die Qualitätsmessung (Schwerpunkt Ausstattung) der „klassischen“ Vertriebswege beschrieben. Neuere Vertriebswege wie HandyTicket oder Internetverkauf können jedoch jederzeit integriert werden.

3.3.1 Interne Vorverkaufsstellen / KundenCenter

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Die KundenCenter entsprechen in Hinsicht des Erscheinungsbilds und der Ausstattung den Kundenbedürfnissen.

Bei der Erst-Einrichtung von KundenCentern müssen folgende Vorgaben erfüllt sein: barrierefreier Zugang, elektronisches Fahrplanauskunftssystem, Möglichkeit der bargeldlosen Zahlung, komplettes Fahrausweisangebot erhältlich.

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens werden anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenhaft die KundenCenter, z. B. auf das äußere Erscheinungsbild, die Verfügbarkeit von Infomaterialien u. ä. geprüft.

Zielwert: Erscheinungsbild / Ausstattung = x%

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit Erscheinungsbild und Ausstattung der KundenCenter.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über die Grundaussagen des VRR-Empfehlungspapiers hinaus werden für die Qualität von KundenCentern und Vorverkaufsstellen vom Aufgabenträger im NVP zunächst keine Zielwerte formuliert; dies erfolgt perspektivisch in Absprache mit allen Beteiligten.

3.3.2 Externe Vorverkaufsstellen

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Die externen Vorverkaufsstellen sind als Vorverkaufsstellen für VRR-Tickets gut erkennbar. Die externen Vorverkaufsstellen entsprechen in Hinsicht des Erscheinungsbilds und der Ausstattung den Anforderungen, die mit dem Verkehrsunternehmen vereinbart wurden.

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens werden anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenhaft die externen Vorverkaufsstellen, z. B. auf das äußere Erscheinungsbild, die Verfügbarkeit von Infomaterialien u. ä. geprüft.

Zielwert: Erscheinungsbild / Ausstattung = x%

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit Erscheinungsbild und Ausstattung der externen Vorverkaufsstellen.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über die Grundaussagen des VRR-Empfehlungspapiers hinaus werden für die Qualität von externen Vorverkaufsstellen vom Aufgabenträger im NVP zunächst keine Zielwerte formuliert; dies erfolgt perspektivisch in Absprache mit allen Beteiligten.

3.3.3 Fahrausweisautomaten

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Die Fahrausweisautomaten bieten dem Kunden die Möglichkeit an, einen Fahrausweis auch außerhalb der Geschäftszeiten zu kaufen. Sie sind funktionsfähig und sauber.

Messmethode: DPM

Messung: Wenn technisch möglich werden die Zeiten, in denen der Fahrausweisautomat defekt ist und dem Fahrgast nicht zur Verfügung steht, automatisiert erfasst.

Zielwert: Verfügbarkeit Fahrausweisautomat = x%

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens werden sowohl die Funktionsfähigkeit / Beschaffenheit als auch die Sauberkeit anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenhaft geprüft.

Zielwert: Funktionsfähigkeit / Beschaffenheit = x%

Sauberkeit = x%

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit Fahrausweisautomaten.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Seite | 54

Über die Grundaussagen des VRR-Empfehlungspapiers hinaus werden für die Qualität der Fahrscheinautomaten vom Aufgabenträger im NVP zunächst keine Zielwerte formuliert; dies erfolgt perspektivisch in Absprache mit allen Beteiligten.

3.4 Fahrzeuge

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/ Definition: Die Fahrzeuge verfügen alle über die im jeweiligen Nahverkehrsplan festgelegte Ausstattung, sie sind sauber, frei von Graffiti / Schmierereien und zeigen in der Funktion / Beschaffenheit keine Mängel.

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe von Testkunden wird anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenweise die Ausstattung der Fahrzeuge geprüft. Hierbei werden die Fahrzeuge dahingehend geprüft, ob die definierten Ausstattungsmerkmale vorhanden und in Bezug auf Funktion, Beschaffenheit und Sauberkeit in Ordnung sind.

Zielwerte: $\text{Fahrzeugausstattung (Beschaffenheit / Funktion)} = X \%$

$\text{Sauberkeit} = X \%$

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit Sauberkeit und Gepflegtheit sowie Komfort und Bequemlichkeit der Fahrzeuge.

Anmerkung zur Fahrzeugausstattung:

Bei der Fahrzeugausstattung werden die jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV (z. Zt. VDV Schrift 230 Rahmenempfehlung für Stadt-Niederflur-Linienbusse), der EU/ECE, der StVZO und der BO-Kraft sowie andere gesetzliche Vorgaben und Vorschriften berücksichtigt.

Technische Sicherheit

Der Fahrzeugeinsatz gemäß StVZO wird gewährleistet. Die gesetzlichen Vorgaben zu den Untersuchungen (HU/SP/AU) werden eingehalten.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Die nachfolgend definierten Anforderungen gelten für alle im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen, soweit nicht in Betrauungsakten bzw. vertraglichen Vereinbarungen andere Anforderungen geregelt sind. Mit dem Aufgabenträger können im Einzelfall Abweichungen von den Standards vereinbart werden.

Bei Linien, die das Gebiet des Aufgabenträgers überschreiten, sind vom Aufgabenträger Abstimmungen mit den Nachbar-Aufgabenträgern vorzunehmen und einvernehmliche Festlegungen erforderlich.

Allgemeine Anforderungen

Der Fahrzeugeinsatz im Busverkehrssystem soll bei allen tätigen Verkehrsunternehmen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, hinsichtlich der Ausstattungsqualität vorrangig nach der verkehrlichen Bedeutung der Linien erfolgen.

Für die Betriebsreserve können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

Bei der Fahrzeug-Außenwerbung sind die Fensterflächen, unter Beachtung der Verträge mit den Vermarktungsfirmen, nach Möglichkeit so zu gestalten, dass die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflusst werden.

Für die Ausstattung der Fahrzeuge werden von Seiten des Aufgabenträgers folgende Verbindlichkeiten festgelegt:

- verbindliche Standards
- fakultative Standards

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten²⁴.

²⁴ Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) i. d. Fassung vom 18. Mai 2004.

Die Richtlinie beinhaltet u. a. Regelungen über technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wie z. B. behindertengerechte Einstiege, Einstiegshilfen (Rampen, Absenkvorrichtungen, etc.), tlw. stufenfreie Sitzbereiche in Türnähe usw.

Tabelle 15: Ausstattungsstandards im Busverkehr

	Allgemeine Anforderungen		Anforderungen für Neufahrzeuge	
	Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung	Fahrzeuge für Einsatz im Verstärkerverkehr	Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung	Fahrzeuge für Einsatz im Verstärkerverkehr
Niederflurtechnik ²⁵	● ²⁶	○	●	●
manuelle Klapprampe für Rollstuhlfahrer	○	○	●	●
Sondernutzungsfläche	○	○	●	●
digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Fahrzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen)	○	○	●	●
digitale akustische Fahrgast-Informationssysteme (Haltestellenansage)	○	○	●	●
Multifunktionsanzeige innen	○		○	○
Klimaanlage	○		○	○
Videoüberwachung	○	○	○	○
getönte Isolierverglasung	○		○	○
Außenlautsprecher (Fahrermikro oder digitale Ansteuerung)	○	○	○	○
Notruffunktion („Überfalltaste“ beim Fahrer)	○	○	●	●
Systeme zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen ²⁷	●	○	●	○
<i>Definition:</i>				
● verbindliche Standards ○ fakultative Standards				

²⁵ Merkmale der „Niederflurtechnik“: Einstiegshöhe 320 mm + 20 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um ca. 70 mm und Einstiegshilfe, z. B. Rampe (siehe Ralph Pütz: Einführung in die Linienbustechnik; VDV-Akademie (Herausgeber); Alba-Fachverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf 2012); die Anforderung „Niederflurfahrzeug“ erfüllen Fahrzeuge, bei denen „mindestens 35% der für Fahrgäste verfügbaren Stehplatzflächen (bzw. des vorderen Teilfahrzeugs bei Gelenkbussen bzw. der unteren Fahrgastebene bei Doppeldeckerfahrzeugen) eine stufenlose Fläche bilden und Zugang zu mindestens einer Betriebstür bieten“; siehe auch EU-Richtlinie 2001/ 85/ EG (sog. „EU-Busrichtlinie“)

²⁶ Ausnahmen bzgl. des Vorhandenseins einer Einstiegshilfe (i. d. R. Rampe) können mit dem Aufgabenträger vereinbart werden. Fahrzeuge ohne Einstiegshilfe sollten von den Unternehmen möglichst nicht auf Linien mit hoher Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen eingesetzt werden.

²⁷ Die lokale Kompatibilität ist zeitnah in enger Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen und den Straßenbaulastträgern herzustellen.

Umweltstandards

Zwischen dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW, dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW, dem deutschen Städtetag sowie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. wurde am 01.07.2011 eine „Vereinbarung zur Umstellung der Busflotte von VDV-Unternehmen in NRW hin zu emissionsarmen Fahrzeugen“ abgeschlossen.

Die nachfolgende Vereinbarung bildet auch im Kreis Mettmann die Grundlage für einen umweltfreundlichen ÖPNV:

„Vereinbarung zur Umstellung der Busflotte von VDV- Unternehmen in NRW hin zu emissionsarmen Fahrzeugen

Die Kommunen und die öffentlichen Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen sind sich ihrer Vorbildfunktion und Vorreiterrolle in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit bewusst.

1. Bundesweit 28 Millionen Fahrgäste im ÖPNV ersparen täglich rund 18 Millionen Autofahrten und damit der Umwelt das Äquivalent des CO₂-Ausstoßes einer Stadt der Größe Hamburgs. Durch die kontinuierliche Flottenmodernisierung sind zudem die Feinstaub- und Stickstoffoxidemissionen der Busflotte deutlich zurückgegangen.

Es gehört zum Selbstverständnis der ÖPNV-Unternehmen in NRW, ihre Umweltbilanz weiter zu verbessern und den Schadstoffausstoß der Busflotte landesweit kontinuierlich zu reduzieren und zwar nicht nur punktuell, sondern flächendeckend und damit auch in Gebieten, in denen bisher keine Umweltzonen eingerichtet werden mussten.

2. Seit dem 1. Oktober 2009 sind EURO V bzw. EEV-Antriebe für Neufahrzeuge verpflichtend. Die ÖPNV-Unternehmen haben bereits vor der verpflichtenden Einführung auf diese emissionsarmen Antriebe gesetzt und hatten zum 1. Januar 2010 bereits 35 Prozent der Flotte auf EURO V- bzw. EEV Antriebe umgestellt. Künftig werden durch einen vorzeitigen Ersatz von Altfahrzeugen durch Euro VI-Fahrzeuge, die gegenüber Euro V-Fahrzeugen nur halb so viel Feinstaub und sogar 80 Prozent weniger Stickstoffoxide freisetzen, deutliche zusätzliche Emissionsminderungen erreicht werden. Damit wird flächendeckend in ganz NRW ein wesentlicher Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung der Luftqualität und zur Senkung der großräumigen Hintergrundbelastung geleistet.

Zudem setzen die Verkehrsunternehmen seit 2010 Busse mit Hybrid-Antriebstechnologie im Regelbetrieb ein. Diese Fahrzeuge werden vorrangig im Rhein-Ruhr-Raum eingesetzt. Bis Ende 2011 wird deren Zahl bei 74 liegen. Wasserstoff-Antrieb und der Einsatz besonders leicht gebauter Busse werden erprobt. Neben der Reduzierung der Schadstoffemissionen wird die zu erwartende Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO₂- Emissionen auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

3. Unter der Voraussetzung eines Fortbestands der im Jahr 2011 bestehenden Förderkulisse für den ÖPNV und der verbindlichen Vorgabe anspruchsvoller Emissionsstandards der Aufgabenträger bei Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen und Ersatzbeschaffungen werden die VDV- Mitgliedsunternehmen erreichen, dass bis Ende 2012 alle im Regelbetrieb eingesetzten Busse mindestens der Schadstoffgruppe 3 und bis zum 31. Dezember 2015 mindestens der Schadstoffgruppe 4 entsprechen.

4. Zur Erreichung des Flottenziels werden Modernisierungsmaßnahmen bei Bussen bevorzugt bei denjenigen Verkehrsverbänden bzw. –unternehmen durchgeführt, deren Flotte im Vergleich zu anderen Verkehrsverbänden/- unternehmen in NRW weniger modern ist und in deren Einsatzgebiet sich Umweltzonen befinden.

5. Die Landesregierung trifft Regelungen, die gewährleisten, dass für unternehmenseigene Busse des VDV der Schadstoffgruppen 2 und 3, die im Linienverkehr nach §§ 42, 43 PBefG oder im freigestellten Schülerverkehr eingesetzt werden, auf Antrag befristete Befreiungen von Verkehrsverboten in Umweltzonen erteilt werden.

Dies gilt für Fahrzeuge, die vor dem 1.1.2008 (Schadstoffgruppe 2) bzw. 1.1.2011 (Schadstoffgruppe 3) auf den Halter, das Unternehmen oder dessen Rechtsvorgänger zugelassen worden sind. Für Busse der Schadstoffgruppe 1 werden keine Verkehrsverbotsbefreiungen erteilt.

Die Befreiungen von den Verkehrsverboten in Umweltzonen sind für Busse der Schadstoffgruppe 2 bis zum 31. Dezember 2012 und für Busse der Schadstoffgruppe 3 bis zum 31. Dezember 2015 befristet. Soweit es zur Abdeckung von Spitzenverkehrsleistungen im Schülerverkehr oder bei Großveranstaltungen, zum Einsatz als Reservefahrzeug, im Falle eines nur untergeordneten Leistungsanteils regionaler Linien oder bei Lage des Betriebshofes innerhalb einer Umweltzone erforderlich ist, können für Busse von VDV- Verkehrsunternehmen bzw. für Busse ihrer Subunternehmen über diese Termine hinaus auf Antrag Verlängerungen der Verkehrsverbotsbefreiung um maximal zwei Jahre erteilt werden.

Die VDV- Verkehrsunternehmen verpflichten sich, in den Umweltzonen vorrangig Busse mit für die Umweltzone zugelassener Plakette einzusetzen und von den Verkehrsverbotsbefreiungen nur dann Gebrauch zu machen, wenn keine andere organisatorische Lösung möglich ist.

Die VDV- Verkehrsunternehmen wirken insbesondere durch organisatorische Maßnahmen darauf hin, dass von Subunternehmen in den Umweltzonen im Auftrag der VDV- Verkehrsunternehmen eingesetzte Busse bis zum 31. Dezember 2012 mindestens der Schadstoffgruppe 3 und bis zum 31. Dezember 2015 mindestens der Schadstoffgruppe 4 entsprechen. Für die von Subunternehmen im Auftrag der VDV- Verkehrsunternehmen eingesetzten Busse gelten die in den Sätzen 1 bis 5 getroffenen Regelungen entsprechend.

6. Die Förderung des Landes für den straßengebundenen ÖPNV wurde im Jahr 2008 pauschaliert. Die kommunalen Aufgabenträger entscheiden nunmehr eigenverantwortlich, für welche konkreten Zwecke die Pauschalmittel an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden. Damit bestehen auf der kommunalen Ebene flexible

Finanzierungsmöglichkeiten zur gezielten Unterstützung der Verkehrsunternehmen bei der Luftreinhaltung.

Die Kommunen als Eigentümer nahezu aller städtischen Verkehrsunternehmen in NRW unterliegen engen Restriktionen in ihrer Haushaltspolitik. Vor diesem Hintergrund sind einer schnelleren Umstellung des Fahrzeugparks auf eine schadstoffärmere Antriebstechnik allein aus finanziellen Gründen bisher Grenzen gesetzt. Zahlreiche Fahrzeuge sind öffentlich gefördert und unterliegen daher einer Zweckbindung. Das Land Nordrhein-Westfalen wird prüfen, inwieweit die Zweckbindungsfristen verkürzt werden können und den Kommunen, die sich in der Haushaltssicherung befinden, Dispens erteilt werden kann.

Der Verwaltungsrat des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr AöR hat am 15. Dezember 2010 beschlossen, 20 Mio. Euro zusätzlich für die Förderung der Erneuerung der Fahrzeugflotte bereitzustellen. Das Land Nordrhein-Westfalen und der VDV prüfen im Rahmen der Innovationsförderung nach § 13 ÖPNVG NRW, die Erprobung neuer besonders schadstoffarmer Fahrzeugtechnologien zu intensivieren.

7. Darüber hinaus wird das Land Nordrhein-Westfalen in Kooperation mit den Verbänden, Kammern und Arbeitnehmerorganisationen im Rahmen der Fördermöglichkeiten nach § 14 ÖPNVG NRW Initiativen prüfen, die den Absatz von Zeitfahrweisen, insbesondere von Job-Tickets weiter stimulieren können.

8. Die Landesregierung und der VDV verpflichten sich, den Modernisierungsprozess konstruktiv zu begleiten und Ende des Jahres 2013 eine Zwischenbilanz vorzulegen.

Düsseldorf, den 1. Juli 2011“

TaxiBus-/ AST-Fahrzeuge

Bei den Fahrzeugen, die in TaxiBus- bzw. AST-Verkehren eingesetzt werden, sind folgende Mindestanforderungen zu erfüllen:

- Fahrzeugalter max. 10 Jahre,
- Kommunikationstechnik zur Kontaktaufnahme mit dem Verkehrsunternehmen (Funk oder Handy),
- Pkw mind. 4 Türen, Kleinbus mind. 1 Tür für problemlosen Fahrgastwechsel,
- Kennzeichnung mit Liniennummer/ Zielschild bzw. „AST“ als Aufsteckschild (alternativ an/ hinter der Frontscheibe).

Um mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen, wirken die Verkehrsunternehmen darauf hin, dass pro TaxiBus- bzw. AST-Linie mindestens in einem Fahrzeug die Voraussetzungen für die Mitnahme von Kinderwagen, Rollatoren und falt-/ klappbaren Rollstühlen usw. erfüllt werden. Betreibt ein Auftragnehmer mehrere Linien in einem Teilraum, kann ein Fahrzeug mit dieser Anforderung auch für mehrere Linien vorgehalten werden.

Die Mindestanforderungen an die Ausstattung von Bürgerbusfahrzeugen leiten sich aus den Verwaltungsvorschriften zu § 14 ÖPNVG NRW ab.²⁸

Fahrzeugzustand und -reinigung

- In den Fahrzeugen sind angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, zu gewährleisten; das Wohlbefinden der Fahrgäste ist zu sichern.²⁹
- Alle Fahrzeuge sind zu Betriebsbeginn in einem einwandfreien und sauberen Zustand (gepflegtes optisches Erscheinungsbild) zu halten.
- Erhebliche Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes sind während der Verkehrsdurchführung bei nächstmöglicher Gelegenheit (z. B. bei einer kurzen Standzeit) zu beseitigen oder das Fahrzeug ist auszuwechseln.
- Kurzfristige Beseitigung von sicherheitsrelevanten Vandalismusschäden ggf. durch Auswechseln des Fahrzeugs.

²⁸ Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW), Auszug zur Bürgerbusförderung
Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Bürgerbusvorhaben in Nordrhein-Westfalen (Bürgerbusförderung NRW).

²⁹ Definition „angemessene klimatische Verhältnisse“: In Anlehnung an VDV Schriften Nr. 230, Rahmenempfehlungen für Stadt-, Niederflur-, Linienbusse (September 2001).

3.5 Haltestellen

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/Definition: Die Haltestellen / Bahnhöfe sind alle mit der im jeweiligen Nahverkehrsplan festgelegten Ausstattung ausgerüstet. Die Haltestellen / Bahnhöfe sind sauber, frei von Graffiti / Schmierereien und zeigen in der Funktion / Beschaffenheit keine Mängel.

Seite | 61

Messmethode: MSS

Messung: Mit Hilfe von Testkunden wird anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenweise die Haltestellenausstattung geprüft. Hierbei werden die Haltestellen dahingehend geprüft, ob die definierten Ausstattungsmerkmale vorhanden und in Bezug auf Funktion, Beschaffenheit und Sauberkeit in Ordnung sind.

Zielwerte: Haltestellenausstattung (Vollständigkeit) = X %
 Haltestellenausstattung (Beschaffenheit / Funktion) = X %
 Sauberkeit = X %

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit Sauberkeit und Gepflegtheit sowie Komfort und Bequemlichkeit der Haltestellen.

Die Festlegung von Pflicht- und Zusatzausstattung (Haltestellen-Merkmale) erfolgt nach Haltestellen-Hierarchien (z. B. großer / mittlerer / einfacher Verknüpfungshalt, einfacher Halt). Dabei dient die VRR-Haltestellen-Richtlinie zur Orientierung.

Die Festlegung der Haltestellenausstattung, welche im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers bzw. der kreisangehörigen Städte liegt, wird detailliert im NVP beschrieben. Die Verkehrsunternehmen sorgen für die im Folgenden beschriebenen Haltestellen-Ausstattungsmerkmale (Zuständigkeit VU):

- Schild mit Liniennummer, Richtungsangabe und Haltestellenname
- Fahrplan (Fahrplankasten)
- Tarifinfo mit Preisangabe und Anschrift nächste Vorverkaufsstelle
- Angabe einer Servicrufnummer, Logo

Instandhaltung

Für Haltestellen und die verschiedenen Gewerke einer Haltestelle sind unter Umständen unterschiedliche Stellen zuständig.

Schriftliche Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, verständlich und nutzbar sein. An Haltestellen sind damit insbesondere Fahrplan- und Tarifauskünfte gemeint. Treten Mängel an Haltestellen auf, so gelten nach Kenntnisnahme der Mängel folgende Bearbeitungszeiten:

- Schäden, von denen eine Gefahr ausgeht, werden unverzüglich durch den Verantwortlichen behoben
- Fehlende und zerstörte Fahrpläne / Tarifinformationen an den Haltestellen werden spätestens innerhalb von X Werktagen nach Meldungseingang erneuert

- *Grobe Verunreinigungen / Graffitis werden spätestens innerhalb von X Werktagen nach Meldungseingang durch den Verantwortlichen beseitigt*

In regelmäßigen Zeitabständen erfolgt eine Zustandskontrolle aller Haltestellen durch die Verkehrsunternehmen.

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Haltestellenausstattung

Der Kreis Mettmann definiert im Nahverkehrsplan Anforderungen an die Ausgestaltung der Bus-Haltestellen. Diese sind ausdrücklich als Empfehlungen an die Städte zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung. Die Aussagen des novellierten PBefG im Hinblick auf die Anforderungen zur Barrierefreiheit³⁰ sind unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der kreisangehörigen Städte entsprechend zu berücksichtigen.

Die Haltestellen der Stadtbahn-Linie 712 in Ratingen werden in der Haltestellenkategorisierung nicht berücksichtigt, da diese 2010 nach den üblichen Stadtbahnstandards ausgebaut worden sind und ein Bau weiterer Stadtbahnstrecken nicht ansteht.

Die nachfolgend definierten Anforderungen basieren auf der Richtlinie des VRR („Haltestellenausstattung im VRR“ Stand: 10.02.2012), welche dem VRR als Bemessungsgrundlage bei der Bearbeitung von Förderanträgen dient.

Vom Kreis Mettmann werden ergänzende Empfehlungen formuliert:

In Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR werden zur weiteren Differenzierung zwei zusätzliche Haltestellen-Kategorien definiert (Kategorie „A“ und Kategorie „D“, s. u.).

³⁰ vgl. Kapitel 1.1.2

Die Bus-Haltestellen werden in folgende Kategorien für die Entwicklung eines Baukastensystems in der Ausstattung gegliedert:

- A: Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung³¹
- B: Bushaltestellen an anderen Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung (entspricht „Bus 1“ in der VRR-Richtlinie)
 - Bus-Haltestellen an Verknüpfungspunkten 2. und 3. Ordnung³¹
 - Bus-Haltestellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteiger pro Tag)
 - Bus-Haltestellen in Stadtteilzentren
 - Bus-Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen
- C: Bushaltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung (entspricht „Bus 2“ in der VRR-Richtlinie)
 - Bus-Haltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (50 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- D: Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung
 - (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag)

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen bei Neu- und grundhaften Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden.

In Anlehnung an die Richtlinie des VRR werden nachfolgende drei Verbindlichkeitsstufen vorgesehen.

- erforderliche Ausstattung
- grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)
- situationsbedingt anzustrebende Ausstattung

³¹ Verknüpfungspunkte 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV/ S-Bahn mit mindestens vier Buslinien bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens fünf Buslinien sowie mindestens 1.000 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand z. B. Langenfeld S, Ratingen Mitte, Velbert Postamt, Mettmann Jubiläumsplatz, Mettmann Stadtwald)
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung: Verknüpfungspunkte SPNV/ S-Bahn mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien sowie mindestens 500 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand z. B. Erkrath Hochdahl S, Langenfeld Berghausen S, Velbert Neviges/Markt Bf)
Verknüpfungspunkt 3. Ordnung: Nebenumsteigepunkte (im Bestand z. B. Ratingen Homberg, Dorfstraße)

Tabelle 16: Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen entsprechend der VRR-Richtlinie

Ausstattungsmerkmal	A*	B	C	D*
* vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition:				
■ erforderliche Ausstattung				
□ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)				
□ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung				
↑ höhere Anforderungen gegenüber VRR-Richtlinie (betrifft Kategorien B und C)				
1. Sicherheit				
Notrufsäule ³²	□	□		
Videoschutz ³³	□	□		
2. Service & Komfort				
Wartehalle und Sitzgelegenheit ³⁴	■	■	□↑	
Beleuchtung	■	□	□↑	□
Abfallbehälter	■	■	□	□
Ticketautomat ³⁵	□	□		

³² Definition Notrufsäule: „In Gefahrensituationen kann der Kunde mit der Notrufsäule Hilfe anfordern und ist sofort mit einem persönlichen Ansprechpartner verbunden (z. B. Betriebsleitstelle)“; Quelle: VRR, Richtlinie zur: „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR“ (Stand 10.02.2012).

³³ Hinweis: Die Realisierung von Videoschutz an Haltestellen ist im Einzelfall bzgl. der Erforderlichkeit datenschutzrechtlich zu bewerten und abzustimmen. Hierbei ist zwischen Videoschutz mit permanenter Bildaufzeichnung und Bildaufzeichnung nur bei relevanten Situationen zu unterscheiden. Für die datenschutzrechtliche Zulässigkeit/ Prüfung einer Videoüberwachung ist es unerheblich, ob die Videokamera dauerhaft oder nur zeitweise läuft und aufzeichnet.

Aus Sicht des Kreises Mettmann ist eine generelle Videoüberwachung von Bushaltestellen unzulässig, in begründeten Einzelfällen ist eine geeignete Videoüberwachung von Bushaltestellen datenschutzrechtlich jedoch vertretbar. Kriterien hierzu können sein: die Häufigkeit der Übergriffe auf eine Haltestelle in einem bestimmten Zeitraum, die Höhe/ Schwere der Schäden, die Verletzungsgefahr Unbeteiligter, die von der zerstörten Bushaltestelle ausgehen kann (z. B. durch Glasscherben). Die Videoüberwachung in besagten Fällen unterliegt ebenso der datenschutzrechtlichen Vorabkontrolle durch den Datenschutzbeauftragten der Verkehrsgesellschaft. Sie ist an den Grundsätzen der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit auszurichten. Kommt man zu dem Ergebnis, dass eine Videoüberwachung mit dem Datenschutz vereinbar ist, muss im Weiteren geprüft werden, ob nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit z. B. eine zeitweise Aufzeichnung oder eine Aufzeichnung im Bedarfsfall für den angestrebten Zweck ausreichen könnte. In jedem Fall hat durch den Datenschutzbeauftragten in angemessenen Abständen eine Evaluierung der jeweiligen Videoüberwachungen zu erfolgen. Das Ergebnis ist zu dokumentieren (Stellungnahme des Datenschutzbeauftragten des Kreises Mettmann vom 18. Januar 2012).

³⁴ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

³⁵ Sofern die Aufstellung bzw. der Betrieb wirtschaftlich vertretbar ist.

Ausstattungsmerkmal	A*	B	C	D*
* vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition:				
<input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) <input type="checkbox"/> situationsbedingt anzustrebende Ausstattung <input type="checkbox"/> höhere Anforderungen gegenüber VRR-Richtlinie (betrifft Kategorien B und C)				
3. Information				
Zeichen 224 StVO, Haltestellenname, Linienkennzeichnung, Verbundkennzeichnung, VU-Kennzeichnung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Bussteigkennzeichnung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Wegweisung innerhalb des Verknüpfungspunktes	<input type="checkbox"/>			
Wegweisung in der/ von der Haltestelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Fahrplan- und Tarifinformation ³⁶	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Linienplan ³⁶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Umgebungsplan ³⁶	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Haltestellenplan ³⁶	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ↑	
Linienplan Schnellverkehr ³⁶	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ↑	
Uhr	<input type="checkbox"/>			
Lautsprecher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ↑	
DFI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Infosäule ³⁶³⁷	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Vitrine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

³⁶ Werden Haltestellen von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, ist die Zuständigkeit ggf. im Einzelfall zu klären.

³⁷ Definition Infosäule: „An der Infosäule erreicht der Fahrgast einen persönlichen Ansprechpartner (z. B. Betriebsleitstelle)“; Quelle: VRR, Richtlinie zur: „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR“ (Stand 10.02.2012).

Ausstattungsmerkmal	A*	B	C	D*
* vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition:				
<ul style="list-style-type: none"> ■ erforderliche Ausstattung ▣ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) □ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung ↑ höhere Anforderungen gegenüber VRR-Richtlinie (betrifft Kategorien B und C) 				
4. Barrierefreiheit				
stufenfreier Zugang zum Bussteig	■	■	■↑	□
Spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum/ aus dem Fahrzeug	■	■↑	■↑	□
Taktiler Leitsystem	■	■↑	▣	□
Hauptinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip	■ ³⁸	▣↑	□	

³⁸ Die wichtigsten Informationen müssen mit zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“, „Tasten“ erfassbar sein (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Heft „direkt 64/2008“ Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen).

Tabelle 17: Ergänzende Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen aus Sicht des Kreises Mettmann

Ausstattungsmerkmal	A*	B	C	D*
* vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input checked="" type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) <input type="checkbox"/> situationsbedingt anzustrebende Ausstattung				
I. Barrierefreiheit				
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung ³⁹ (Bordhöhen: 18 cm ⁴⁰)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3,00 m Mindestdtiefe der Aufstellfläche	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2,50 m Standardtiefe (2,00 m Mindestdtiefe) der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m (Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätseinschränkung) ⁴¹			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m) ^{42,43}	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
rutschfester Belag (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld ⁴⁴)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
vollständiges taktiles/ optisches Leitsystem als „geschlossene Kette“ im Haltestellenbereich (Aufmerksamkeitsfelder/ Einstiegsfeld, einheitl. System von Auffangstreifen, farblich kontrastierend)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

³⁹ Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling (seitliches Absenken des Fahrzeuges) Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

⁴⁰ Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche). Im Falle unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall an Busbuchten 14 cm.

⁴¹ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden (jedoch Mindestbreite 90 cm), wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

⁴² Für 180-Grad-Wende von Personen im Rollstuhl.

⁴³ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden.

⁴⁴ Bei Nässe, Schnee- und Eisglätte birgt Kopfsteinpflaster für Personen mit Rollstuhl, Rollator und für gehbehinderte Menschen massive sicherheitstechnische Probleme.

Ausstattungsmerkmal	A*	B	C	D*
* vom Kreis Mettmann in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input checked="" type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) <input type="checkbox"/> situationsbedingt anzustrebende Ausstattung				
Auffangstreifen (inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür)			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
II. Komfort und Kundenservice				
Kundenzentrum bzw. Verkaufsstelle im Nahbereich	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Fahrradabstellmöglichkeiten (im Einzelfall; abhängig von B&R-Potenzial)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
III. Sicherheit				
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes); Werbeflächen auf der Seite in Fahrtrichtung (Esehbarkeit der Wartehalle für Busfahrer beim Bedienen der Haltestelle)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		

In Anlehnung an:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Heft „direkt 64/2008“ (Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen).
- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“ (Stand 2012)
- Sozialverband VdK Deutschland e. V., Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung (2008)
- Barrierefreie Mobilität – Barrierefrei im Verkehrsraum (Detailinfos & Planungsbeispiele für barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum); homepage: [www. barrierefrei-mobilitaet.de](http://www.barrierefrei-mobilitaet.de)
- Agentur Barrierefrei NRW; homepage: www.ab-nrw.de

- Der Kreis Mettmann empfiehlt beim Umbau von Haltestellen die Anwendung des Leitfadens „Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Stand 2012).

Haltestellenreinigung

- Haltestellen mit Wartehalle sind einer Sauberheitskontrolle zu unterziehen und bei Bedarf zu reinigen. Grobe Verunreinigungen, welche die Nutzung der Haltestelle für die Fahrgäste nennenswert beeinträchtigen, sind unabhängig von den Reinigungszyklen unverzüglich zu entfernen (in Zuständigkeit der Städte).
- Fehlende oder beschädigte Kundeninformationen (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen) sind unverzüglich zu ersetzen (in Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen).
- Auffällige bzw. großflächige Graffiti-Beschmierungen sind unverzüglich zu beseitigen.

3.6 Information

Definition: Der Kunde soll sich vor und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV informieren können und informiert werden. Dabei gilt: Die Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, verständlich und nutzbar sein.

3.6.1 Informationen vor Fahrtantritt

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Fahrplan

Das Vorhandensein von aktuellen Fahrplänen und Liniennetzplänen in gedruckter Form (bei Bedarf Sonderfahrpläne) ist in definierten Vorverkaufsstellen sichergestellt.

Fahrpläne an Haltestellen

Zum Stichtag „Fahrplanwechsel“ erfolgt die zeitnahe Aktualisierung der Informationen an den Haltestellen. (zur Erneuerung zerstörter Fahrpläne s. Kap. 3.5)

KundenCenter / Externer Vorverkauf

Über gezielte Schulungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass das Vertriebspersonal dem Kunden jederzeit fachkompetent Auskunft geben kann. Zudem wird gewährleistet, dass ausreichend Infomaterialien zur Verfügung stehen. (s. a. Kap. 3.2. und 3.3)

Sonstige Informationsquellen (Call-Center / Internet)

Alle für den Fahrgast relevanten Informationen über den ÖPNV (vorrangig Fahrplan- u. Tarifauskünfte) sind rund um die Uhr durch das Call-Center und das Internet abrufbar (weitestgehend barrierefreier Internetauftritt).

Messmethode: MSS

Messung: Für die unterschiedlichen Kriterien (z. B. Auskunftsqualität in KundenCentern oder bei telefonischen Anfragen, Vorhandensein von aktuellen Fahrplänen und Liniennetzplänen etc.) werden im Rahmen des Testkundenverfahrens Unterkennzahlen erhoben, die zu einer übergeordneten Qualitätskennzahl zusammengefasst werden.

Zielwert: Informationsqualität vor Fahrtantritt = X %

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Information vor Fahrtantritt

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über Störungen und Betriebsunterbrechungen sind die Fahrgäste über die vorhandenen Kommunikationsmöglichkeiten (Dynamische Fahrgastinformation (DFI), Lautsprecheransagen, Servicekräfte, Fahrpersonal, Internet und Smartphone) unverzüglich zu informieren.

Darüber hinaus gehende Anforderungen/ Merkmale/ Zielwerte zum Störungsmanagement werden vom Aufgabenträger im NVP zunächst nicht formuliert, sondern werden in Absprache mit allen Beteiligten perspektivisch definiert.

3.6.2 Information während der Fahrt

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Fahrzeuge

Die Fahrzeuge verfügen über optische und akustische Fahrgastinfosysteme (s.a. Fahrzeuge).

Fahrpersonal

Über gezielte Schulungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass das Fahrpersonal dem Kunden fachkompetent Auskunft geben kann. Dem Fahrdienstpersonal steht während der Betriebszeit die Leitstelle als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung (s.a. Kap. 3.2.1).

Information im Störfall

Das Verkehrsunternehmen informiert die Fahrgäste unverzüglich über alle relevanten Betriebsstörungen (Ursache, Dauer, alternative Fahrtmöglichkeit), soweit bekannt und technisch möglich.

Die Information der Fahrgäste im Störfall ist ein sehr wichtiges Qualitätskriterium, das aber aufgrund des nicht vorhersehbaren Eintretens nicht objektiv messbar ist. Es wird empfohlen, dass sich Aufgabenträger und die betroffenen Verkehrsunternehmen – ggf. im Rahmen des NVP – auf ein Störungsmanagement, bestimmte Abläufe beim VU einigen und die Umsetzung bzw. Optimierungsmöglichkeiten bei den Qualitätsgesprächen zwischen AT und VU regelmäßig thematisieren.

Messmethode: MSS

Messung: Für die unterschiedlichen Kriterien (z. B. Vorhandensein und Funktionieren von elektronischen Fahrgastinformationssystemen im Fahrzeug, Lautsprecherdurchsagen etc.) werden im Rahmen des Testkundenverfahrens Unterkennzahlen erhoben, die zu einer übergeordneten Qualitätskennzahl zusammengefasst werden.

Zielwert: Informationsqualität während der Fahrt = X %

Messmethode: CSS (informativ)

Messung: Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Information während der Fahrt

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Über Störungen und Betriebsunterbrechungen sind die Fahrgäste über die vorhandenen Kommunikationsmöglichkeiten (Dynamische Fahrgastinformation (DFI), Lautsprecheransagen, Servicekräfte, Fahrpersonal, Internet und Smartphone) unverzüglich zu informieren.

Darüber hinaus gehende Anforderungen/ Merkmale/ Zielwerte zum Störungsmanagement werden vom Aufgabenträger im NVP zunächst nicht formuliert, sondern werden in Absprache mit allen Beteiligten perspektivisch definiert.

3.6.3 Beschwerdemanagement

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Beschwerdeannahme / Call-Center

Annahmquote / Erreichungsgrad (Kennzahl: VRR)

Telefonische Beschwerden werden entweder über die Verkehrsunternehmen direkt und / oder über ein Call-Center angenommen. Die Möglichkeit einer permanenten telefonischen Beschwerdeannahme (24 h / 365 T / Jahr) ist gegeben. Die Dienstleistungsqualität des Call-Centers wird gemäß VRR-Vertrag über ein Testkundenverfahren im Auftrag der VRR AöR durchgeführt.

Messmethode: DPM (VRR)

Messung: Über ein standardisiertes, VRR-weit gültiges Testkundenverfahren werden Kriterien wie z. B. die Annahmquote (Anrufentgegennahme innerhalb eines definierten Zeitraumes oder die Bedienungsqualität telefonischer Beschwerden (Serviceorientierung, Verständlichkeit etc.) erhoben. Hinweis: Gilt für Beschwerden, die durch das Call-Center angenommen werden

Zielwerte: Annahmquote = X %

Bedienungsqualität = X %

Beschwerdebearbeitung

Die Bearbeitung und Beantwortung aller Beschwerden erfolgt durch die zuständigen Verkehrsunternehmen. Als Qualitätsstandard wird hierbei das Zeitfenster vom Eingang der Beschwerde beim zuständigen Verkehrsunternehmen bis zu deren Beantwortung betrachtet. Ein jährlicher Beschwerdebericht (Statistik) wird erstellt, die wesentlichen Erkenntnisse hieraus fließen in den Qualitätsbericht ein.

Messmethode: DPM

Messung: Statistik des VU über die Dauer der Beantwortung von Kundenbeschwerden (Briefe oder E-Mails).

Zielwert: Quote von Antwortbriefen oder E-Mails innerhalb einer vereinbarten Frist

Messmethode: MSS

Messung: Für die Qualität der Beschwerdebeantwortung (E-Mail und Briefe) werden im Rahmen des Testkundenverfahrens Unterkennzahlen erhoben, die zu einer übergeordneten Qualitätskennzahl zusammengefasst werden.

Zielwert: Qualität der Beschwerdebeantwortung (E-Mail und Briefe) = X %

Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann

Für die Qualität des Beschwerdemanagements wird vom Aufgabenträger folgender Zielwert formuliert:

Antwortfristen bei Beschwerden/ Reklamationen max. 14 Tage: 85% Bearbeitungsquote/ Fristeneinhaltung

Darüber hinaus gehende Anforderungen/ Merkmale/ Zielwerte zum Beschwerdemanagement werden vom Aufgabenträger im NVP zunächst nicht formuliert, sondern werden in Absprache mit allen Beteiligten perspektivisch definiert.

3.7 Sicherheit

Qualitätsstandards entsprechend der VRR-Empfehlungen

Kundenerwartung/Definition: Der Kunde soll sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher fühlen.

Um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu stärken, können insbesondere die folgenden Maßnahmen ergriffen werden:

Fahrzeugausstattung:

- Notruffunktion beim Fahrer
- eine abgesicherte Kommunikations- und Koordinationsebene durch permanente Besetzung der Leitstelle
- Ausrüstung von Neufahrzeugen mit Videoüberwachungsanlagen (gem. Datenschutz)

Haltestellen:

- *Bauliche Ausgestaltung der Haltestellen nach Sicherheitsaspekten (Verantwortung entsprechend der Zuständigkeit (AT / VU / Ext.))*
- *Haltestellenbeleuchtung (Verantwortung entsprechend der Zuständigkeit (AT / VU / Ext.))*

Personal:

- *Deeskalationstraining als Zusatzqualifikation für das eigene Personal nach betrieblichen Möglichkeiten; Sicherheitspersonal: Ausbildung nach § 34 Gewerbeordnung*

Messmethode: CSS (informativ)Messung: Sicherheitsempfinden der Fahrgäste

<p>Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann</p>
--

Für die Thematik „Sicherheit“ werden vom Aufgabenträger die in Kapitel 2.2 unter den Punkten 3.2 Fahr-, Vertriebs-, Sicherheits- und Servicepersonal, 3.4 Fahrzeuge und 3.5 Haltestellen dargestellten Ergänzungen definiert. Weitere ergänzende Qualitätsstandards werden im NVP zunächst nicht formuliert.

3.8 Berichtswesen

<p>Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann</p>
--

Die Verkehrsunternehmen haben perspektivisch folgende Anforderungen bzgl. der Berichtspflichten an den Aufgabenträger zu erfüllen:

- Information bei besonderen Vorkommnissen, z. B. Betriebsvorkommnissen, die öffentliches Aufsehen erregen, längeren Betriebsunterbrechungen (vsl. länger als 24 Stunden) und schweren Unfällen (vgl. BOKraft §6 Meldepflicht des Unternehmers gegenüber der Genehmigungsbehörde)
- jährlicher Status-Bericht
 - Erfüllung der Qualitäts- und Leistungsstandards
 - Entwicklung Fahrgastnachfrage
 - Aufbereitung der Kundenresonanzen in Kategorien
 - Leistungsdaten
 - Entwicklung Fahrzeugbestand und Umweltstandards
 - Stand „Barrierefreiheit“ (Fahrzeuge und Fahrgastinformation)

Die kreisangehörigen Städte informieren den Kreis Mettmann jährlich über den Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus sowie weitere ÖPNV-relevante Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der jeweiligen Stadtgebiete.

Die konkrete Form der Berichterstattung wird im Detail mit allen Beteiligten abgestimmt.

3 Bestandsaufnahme Raumstruktur

3.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

Der Kreis Mettmann liegt im Westen von Nordrhein-Westfalen mitten in der Metropolregion Rhein-Ruhr und ist regionalplanerisch dem Regierungsbezirk Düsseldorf zugeordnet. Das Kreisgebiet grenzt im Norden an die kreisfreien Ruhrgebiets-Städte Duisburg, Mülheim an der Ruhr und Essen, im Osten an den Ennepe-Ruhr-Kreis und die kreisfreien Städte Wuppertal und Solingen sowie an den Rheinisch-Bergischen-Kreis, im Süden an die kreisfreien Städte Leverkusen und Köln sowie im Westen an den Rhein-Kreis Neuss und die Landeshauptstadt Düsseldorf.

Seit der kommunalen Neugliederung 1975 setzt sich der Kreis zusammen aus den 10 Städten Erkrath, Haan, Heiligenhaus, Hilden, Langenfeld (Rhld.), Mettmann, Monheim am Rhein, Ratingen, Velbert und Wülfrath. Kreisstadt ist die geografisch im Mittelpunkt des Kreisgebietes gelegene Stadt Mettmann, alle 10 Städte nehmen mittelzentrale Funktionen wahr.

Infolge der polyzentralen Struktur des Umlandes – insgesamt acht Großstädte umgeben den Kreis Mettmann – bestehen starke räumlich-strukturelle kreisgrenzen-überschreitende Verflechtungen insbesondere zu den benachbarten Oberzentren Düsseldorf, Wuppertal und Essen.

Tabelle 18: Raumstrukturelle Kennwerte des Kreises Mettmann⁴⁵

Kreis Mettmann	
Einwohner	495.155 (Stand: 31.12.2010)
Fläche	407,1 km ²
Einwohnerdichte	1216,3 EW je km ²
Zentralörtliche Gliederung lt. Regionalplan (GEP 99) Regierungsbezirk Düsseldorf	
Mittelzentren	<ul style="list-style-type: none"> • Erkrath • Haan • Heiligenhaus • Hilden • Langenfeld (Rhld.) • Mettmann • Monheim am Rhein • Ratingen • Velbert • Wülfrath

Karte 1: Zentralörtliche Gliederung und Gebietskategorien

⁴⁵ Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand: 31.12.2010).

3.2 Einwohnerentwicklung und Altersstruktur

3.2.1 Einwohnerentwicklung

Der Kreis Mettmann erstreckt sich über eine Gesamtfläche von etwa 407 km², im Jahr 2010 lebten etwa 495.150 Menschen im Kreisgebiet. Mit einer Einwohnerdichte von 1.216 EW/km² ist er einer der am dichtest besiedelten Kreise in Deutschland.⁴⁶

Die Spannweite der Bevölkerungszahlen der einzelnen Städte erstreckt sich zwischen 21.300 Einwohner in Wülfrath bis ca. 91.100 Einwohner in Ratingen.

Tabelle 19: Einwohnerdichten im Kreis Mettmann⁴⁷

Stadt	Einwohner 2010	Fläche (in km ²)	EW-Dichte (in EW/km ²)
Erkrath	45.963	26,86	1.711
Haan	29.149	24,21	1.204
Heiligenhaus	26.659	27,47	971
Hilden	55.441	25,96	2.136
Langenfeld (Rhld.)	59.160	41,15	1.438
Mettmann	39.300	42,53	924
Monheim a. R.	43.063	23,05	1.868
Ratingen	91.088	88,72	1.027
Velbert	84.033	74,92	1.122
Wülfrath	21.299	32,24	661
Gesamt	495.155	407,11	1.216

Die Gesamtbevölkerung des Kreises Mettmann ist seit dem Vergleichsjahr 2000 um etwa 2,5% (ca. 12.500 EW) zurückgegangen. Der Bevölkerungsrückgang begann etwa mit dem Jahr 2001; während die Bevölkerungsverluste über Jahre zunächst weitgehend konstant waren, setzte etwa ab Mitte des Jahres 2008 ein verstärkter Rückgang der Bevölkerung ein.⁴⁸

Mit Ausnahme der Städte Langenfeld (Rhld.), Mettmann und Ratingen ist von dieser Entwicklung der gesamte Kreis betroffen (vgl. Tabelle 20), Ratingen verzeichnet weitgehend konstante Bevölkerungszahlen. Die stärksten Verluste seit dem Jahr 2000 entfallen sowohl prozentual als auch absolut auf die Stadt Velbert. Annähernd die Hälfte (ca. 45%) des gesamten Bevölkerungsrückgangs des Kreises entfällt auf

⁴⁶ <http://www.kreis-mettmann.de/>

⁴⁷ Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand: 31.12.2010).

⁴⁸ Kreis Mettmann: 3. Kreientwicklungsbericht (September 2009).

Velbert. Neben wanderungsbedingten Rückgängen liegt der deutliche Bevölkerungsrückgang augenscheinlich an der zunehmenden Überalterung der Menschen im Untersuchungsraum.

Tabelle 20: Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum 2000 - 2010⁴⁹

Kommune	EW 2000	EW 2005	EW 2010	Entwicklung 2000 - 2010	
				absolut	prozentual
Erkrath	48.767	47.432	45.963	- 2.804	-5,8%
Haan	29.677	29.325	29.149	-528	-1,8%
Heiligenhaus	28.442	27.750	26.659	-1.783	-6,3%
Hilden	56.412	56.545	55.441	-971	-1,7%
Langenfeld (Rhld.)	58.429	58.993	59.160	731	1,3%
Mettmann	38.708	39.670	39.300	592	1,5%
Monheim a. R.	43.514	43.705	43.063	-451	-1%
Ratingen	91.437	91.975	91.088	-349	-0,4%
Velbert	89.782	87.378	84.033	-5.749	-6,4%
Wülfrath	22.531	22.199	21.299	-1.232	-5,5%
Gesamt	507.699	504.972	495.155	-12.544	-2,5%

Die Bevölkerungsstruktur des Kreises unterscheidet sich hinsichtlich der Altersgruppenverteilung nicht wesentlich von der anderer Städte und Kreise, allerdings zeigen sich bereits leichte Tendenzen zur Überalterung der Bevölkerung. Der Anteil der unter 18-Jährigen entspricht mit 16,4% in etwa dem Durchschnittswert des Regierungsbezirks von 16,9% liegt aber bereits unter dem Durchschnitt von NRW (17,6%). Auch die Altersgruppe der Berufstätigen zwischen 18 und 65 ist im Vergleich zum NRW-Durchschnitt (62,2%) mit etwa 60,8% leicht unterrepräsentiert. Demgegenüber ist die Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen im Kreis Mettmann mit 22,9% höher als im Regelfall im Regierungsbezirk Düsseldorf (21,0%) bzw. auch im restlichen NRW (20,2%).⁵⁰

⁴⁹ Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand: 31.12.2010).

⁵⁰ Kommunalprofil Kreis Mettmann (Datenstand IT.NRW 18.12.2009).

Tabelle 21: Altersstruktur und Bevölkerung⁵¹

Kommune	0 bis unter 10 (Anteil)	10 bis unter 18 (Anteil)	18 bis unter 30 (Anteil)	30 bis unter 50 (Anteil)	50 bis unter 65 (Anteil)	65 und älter (Anteil)
Erkrath	3.747 (8,2%)	3.484 (7,6%)	5.668 (12,3%)	12.164 (26,5%)	9.902 (21,5%)	10.998 (23,9%)
Haan	2.621 (9%)	2.464 (8,5%)	3.335 (11,4%)	7.843 (26,9%)	5.827 (20%)	7.059 (24,2%)
Heiligenhaus	2.203 (8,3%)	2.126 (8%)	3.220 (12,1%)	7.346 (27,6%)	5.499 (20,6%)	6.265 (23,5%)
Hilden	4.357 (7,9%)	4.270 (7,7%)	6.867 (12,4%)	15.734 (28,4%)	11.474 (20,7%)	12.739 (23%)
Langenfeld (Rhld.)	4.773 (8,1%)	4.924 (8,3%)	7.464 (12,6%)	17.134 (29%)	12.375 (20,9%)	12.490 (21,1%)
Mettmann	3.506 (8,9%)	3.169 (8,1%)	4.701 (12%)	11.234 (28,6%)	7.754 (19,7%)	8.936 (22,7%)
Monheim a. R.	3.772 (8,8%)	3.516 (8,2%)	5.548 (12,9%)	12.146 (28,2%)	8.639 (20,1%)	9.442 (21,9%)
Ratingen	7.736 (8,5%)	7.285 (8%)	10.505 (11,5%)	25.466 (28%)	18.600 (20,4%)	21.496 (23,6%)
Velbert	7.016 (8,4%)	6.982 (8,3%)	10.673 (12,7%)	23.309 (27,7%)	16.871 (20,1%)	19.182 (22,8%)
Wülfrath	1.663 (7,8%)	1.810 (8,5%)	2.570 (12,1%)	5.814 (27,3%)	4.625 (21,7%)	4.817 (22,6%)
Gesamt	41.394 (8,4%)	40.030 (8,1%)	60.551 (12,2%)	138.190 (27,9%)	101.566 (20,5%)	113.424 (22,9%)

⁵¹ Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand: 31.12.2010).

3.2.2 Demografische Entwicklung

Innerhalb der letzten 10 Jahre hat sich die Bevölkerungsstruktur im Kreis Mettmann stark verändert. Während die Bevölkerung in der Altersgruppe der Senioren im genannten Zeitfenster sowohl prozentual im Vergleich zur Gesamtbevölkerung als auch absolut deutlich angestiegen ist, ist in allen anderen Altersklassen der Bevölkerungsrückgang zum Teil stark spürbar. Während die hochmobile Altersgruppe der „18 bis unter 30-Jährigen“ noch vergleichsweise moderat zurückgegangen ist, sind die Verluste bei den Kindern und Jugendlichen auffällig hoch.

Tabelle 22: Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Kreis Mettmann

Altersgruppe	Bevölkerungsstand			2000-2010	2005-2010
	2000	2005	2010	absolut (prozentual)	absolut (prozentual)
0 bis unter 10	50.810	46.411	41.394	- 9.416 (- 18,5%)	- 5.017 (- 10,8%)
10 bis unter 18	43.215	43.288	40.030	- 3.185 (- 7,4%)	- 3.258 (- 7,5%)
18 bis unter 30	62.534	60.614	60.551	- 1.938 (- 3,2%)	- 63 (- 0,1%)
30 bis unter 50	157.963	152.323	138.190	- 19.773 (- 12,5%)	- 14.133 (- 9,3%)
50 bis unter 65	107.856	98.945	101.566	- 6.290 (- 5,8%)	+2.621 (+2,7%)
65 und älter	85.321	103.391	113.424	+28.103 (+32,9%)	+10.033 (+9,7%)
Gesamt	507.699	504.972	495.155	- 19.858 (- 3,9%)	- 9.817 (- 1,9%)

3.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen

Im Kreis Mettmann waren zum 30.06.2010 insgesamt etwa 166.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort gemeldet. Im Vergleich zum Jahr 2005 sind das etwa 3.300 Beschäftigte mehr.⁵²

Ausgeprägter Beschäftigungsschwerpunkt innerhalb des Kreises, bezogen auf die sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze, ist die Stadt Ratingen mit 37.200 Beschäftigten. Weitere wichtige Arbeitsplatzstandorte sind die Städte Velbert (28.600 Beschäftigte) und Langenfeld (Rhld.) (26.200 Beschäftigte).

Die Arbeitslosenquote im Kreis Mettmann liegt mit 7,3% etwas unterhalb der Durchschnittswerte des Landes NRW (8,8%) und denen der Bundesrepublik (7,7%).⁵³

Seite | 79

Tabelle 23: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Kreis Mettmann (Stand: 2010)⁵⁴

Kommune	sozialversicherungspflichtige Beschäftigte Arbeitnehmer	
	am Arbeitsort	am Wohnort
Erkrath	10.930	14.277
Haan	9.920	9.750
Heiligenhaus	8.063	8.539
Hilden	20.457	19.574
Langenfeld (Rhld.)	26.179	20.786
Mettmann	10.752	12.383
Monheim a. R.	10.974	14.160
Ratingen	37.202	30.051
Velbert	28.615	27.856
Wülfrath	5.437	7.290
Gesamt	166.529	164.666

Die Wirtschaftsstruktur des Kreises ist durch eine mittelständisch ausgerichtete Unternehmensstruktur geprägt. Wie die meisten Regionen im Ballungsraum Rhein-Ruhr war auch der Kreis Mettmann über Jahrzehnte von einem wirtschaftlichen Umbruch betroffen, weg von der Montanindustrie hin zu neuen Wirtschaftszweigen, vorrangig im Dienstleistungssektor. Ein breitgefächertes Branchenmix bestimmt

⁵² Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2010).

⁵³ Bundesagentur für Arbeit (Arbeitslosenquote Stand: 30.06.2010).

⁵⁴ Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2010).

mittlerweile das wirtschaftliche Bild des „Wirtschaftsstandortes Kreis Mettmann“. Wachsende Bedeutung als Wirtschaftsfaktor hat aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der zentralen Lage des Kreises innerhalb der Metropolregion Rhein-Ruhr auch der Nahtourismus.

Die Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr zwischen den einzelnen Städten. Diese Statistiken weisen allerdings nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (ohne Beamte, Freiberufler, etc.)⁵⁵ aus. Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können von diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

Die Ein- und Auspendler aufgeteilt nach den kreisangehörigen Städte sind in Tabelle 24 dargestellt, Tabelle 25 beinhaltet die wichtigsten Pendlerbeziehungen über die Kreisgrenze hinweg.

Innerhalb des Kreises herrscht ein weitgehend ausgeglichenes Verhältnis zwischen Ein- und Auspendlern. 113.600 Einpendlern stehen etwa 112.000 Auspendler gegenüber, der Kreis hat demnach insgesamt ein leicht positives Pendlersaldo.

Ein deutlich positives Verhältnis Ein- zu Auspendlern hat die Stadt Ratingen. Ratingen konnte die räumliche Nähe zur Landeshauptstadt Düsseldorf und zum Flughafen Düsseldorf International sowie die guten überregionalen Verkehrsanbindungen nutzen und entwickelte sich über die Jahre nicht nur zu einer „Wohnstadt“ für die Landeshauptstadt sondern konnte mit Vodafone, Esprit und anderen großen und mittelständischen Betrieben diverse Arbeitgeber an die Stadt binden. Aber auch Langenfeld (Rhld.) und Velbert weisen deutlich positive Pendlersaldi auf, es pendeln also mehr Beschäftigte in die Städte ein als aus. Im Gegenzug dazu pendeln aus Erkrath, Monheim a. R., Wülfrath und Mettmann täglich mehr Menschen aus als ein.

⁵⁵ Pendler ohne Bildungs- und Ausbildungspendler.

Tabelle 24: Pendlerverhalten im Kreis Mettmann (sozialversicherungspflichtige Pendler; Stand: 2010)⁵⁶

Kommune	Einpendler	Auspendler	Binnenpendler	Pendlersaldo
Erkrath	8.159	11.624	2.664	- 3.465
Haan	7.578	7.319	2.401	259
Heiligenhaus	5.688	5.736	2.798	- 48
Hilden	15.065	14.089	5.480	976
Langenfeld (Rhld.)	16.912	14.197	6.375	2.715
Mettmann	7.066	8.523	3.849	- 1.457
Monheim a. R.	7.968	11.091	2.971	- 3.123
Ratingen	26.382	20.275	9.870	6.107
Velbert	14.908	13.831	14.027	1.077
Wülfrath	3.833	5.330	1.905	- 1.497
Gesamt	113.559	112.015	79.785	1.544

Die Pendlerströme zeigen hinsichtlich ihrer räumlichen Ausrichtung deutliche Schwerpunkte insbesondere in die benachbarten Oberzentren Düsseldorf, Wuppertal und Essen, nachrangig nach Köln, Leverkusen, Solingen und Duisburg. Die stärksten Verflechtungen sind aus den Teilräumen Ratingen, Hilden und Erkrath nach Düsseldorf festzustellen.

Im Vergleich zu den Verflechtungen über die Kreisgrenze hinaus ist festzustellen, dass die Verkehre zwischen den Städten des Kreisgebietes untereinander deutlich weniger stark ausgeprägt sind. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass alle kreisangehörigen Städte im Hinblick auf die in den Städten vorhandenen Versorgungsstrukturen eine gewisse kommunale Eigenständigkeit aufweisen, was den vergleichsweise hohen Binnenpendleranteil von etwa 35,4% erklärt. Darüber hinaus bedingt die räumliche Nähe vieler hochverdichteter Zentren im engen Umfeld weit höhere Pendlerbewegungen über die Kreisgrenze hinweg.

⁵⁶ Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2010).

Tabelle 25:

Wichtige Pendlerbewegungen über die Kreisgrenze (> 1.000 Pendlerbewegungen)

Auspendler aus ME	Anzahl
Düsseldorf	38.990
Wuppertal	6.666
Essen	5.236
Köln	4.852
Leverkusen	3.219
Solingen	3.162
Duisburg	1.835
Mülheim an der Ruhr	1.106

Einpendler nach ME	Anzahl
Düsseldorf	15.256
Wuppertal	7.911
Essen	6.642
Solingen	5.843
Leverkusen	4.027
Duisburg	3.622
Köln	3.254
Mülheim an der Ruhr	1.999
Oberhausen	1.413
Bochum	1.349
Viersen	1.214
Krefeld	1.180

3.4 Schul- und Bildungseinrichtungen

Die Schüler zählen zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV im Kreis Mettmann. Insbesondere die weiterführenden Schulen und deren Entwicklung sind prägend für die Ausgestaltung des ÖPNV im Untersuchungsgebiet. Vor diesem Hintergrund sollen diese Schulstandorte und die diesbezüglichen Schulverkehrsbeziehungen bei der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden.

Das Bildungsangebot im Kreis Mettmann ist durch ein flächendeckendes Netz an weiterführenden Schulen gekennzeichnet. Insgesamt gibt es im Kreisgebiet 12 Hauptschulen, 19 Realschulen, 17 Gymnasien, 7 Gesamtschulen, 13 Förderschulen sowie 4 Berufskollegs des Kreises Mettmann. Darüber hinaus gibt es in Haan und Velbert Waldorfschulen mit unterschiedlichen Ausrichtungen.

Tabelle 26: Schulen im Kreis Mettmann

	Haupt- schulen	Real- schulen	Gymnasien	Gesamt- schulen	Förder- schulen
Erkrath	2	2	2	-	1
Haan	1	1	1	-	-
Heiligenhaus	-	1	1	1	-
Hilden	1	3	2	-	2
Langenfeld (Rhld.)	2	2	1	1	2
Mettmann	1	1	2	-	3
Monheim a. R.	1	1	1	1	1
Ratingen	1	4	3	1	3
Velbert	2	2	3	2	1
Wülfrath	1	2	1	-	-
Gesamt	12	19	17	7	13

Die Anlage 1 im Anlagenband II (Tabellen) beinhaltet eine vollständige Aufstellung aller weiterführenden Schulen im Kreis Mettmann. Darüber hinaus sind die Standorte aller Schulen in den Städtesteckbriefen sowie den dazugehörigen Infrastrukturkarten für alle Städte dargestellt.

Wesentliche Schulstandorte mit einer hohen Bedeutung auch über die Stadtgrenze hinaus sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt (aufgeführt sind alle Schulstandorte mit mehr als 1.000 Schüler).

Es bestehen außerdem ausgeprägte Verflechtungen zur Gesamtschule in Heiligenhaus. Zwischen der Kreisstadt und der Gesamtschule kommen zu den Schulanfangs- und -endzeiten E-Wagen zum Einsatz.

Tabelle 27: Bedeutende Schulstandorte (> 1.000 Schüler)⁵⁷

Stadt	Schulstandort	Schülerzahlen
Erkrath	Städt. Realschule Erkrath und städt. Gymnasium am Neandertal	insges. ca. 1.200
	Städt. Gemeinschaftshauptschule Carl-Fuhlrott-Schule, städt. Realschule Hochdahl und städt. Gymnasium Hochdahl	insges. ca. 1.800
Haan	Hauptschule „zum Diek“ und Emil-Barth-Realschule	insges. ca. 1.000
Hilden	Wilhelmine-Fliedner-Realschule der ev. Kirche, kath. Mädchenrealschule Theresienschule, Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium der ev. Kirche	insges. ca. 2.600
	Berufskolleg des Kreises Mettmann, städt. Helmholtz-Gymnasium und städt. Wilhelm-Fabry Realschule	insges. ca. 3.800
Langenfeld (Rhld.)	Bettine-von-Arnim-Gesamtschule des Zweckverbandes Gesamtschule Langenfeld/Hilden	ca. 1.200
	Konrad-Adenauer-Gymnasium	ca. 1.400
	Felix-Metzmacher Hauptschule, Johann-Gutenberg-Realschule und Pestalozzi-Förderschule	insges. ca. 1.100
Mettmann	Berufskolleg Neandertal des Kreises Mettmann	ca. 2.100
	Konrad-Heresbach-Gymnasium	ca. 1.000
Monheim a. R.	Peter-Ustinov-Gesamtschule	ca. 1.300
	Otto-Hahn-Gymnasium und Lise-Meitner-Realschule	insges. ca. 1.900
Ratingen	Adam-Josef-Cüppers Berufskolleg des Kreises Mettmann	ca. 1.900
	Carl Friedrich von Weizsäcker Gymnasium (Städt. Gymnasium)	ca. 1.160
Velbert	Städt. Gesamtschule Poststraße	ca. 1.340
	Öffentliches Berufskolleg Niederberg des Kreises Mettmann (Schule der Sekundarstufe II)	ca. 2.500
Wülfrath	Städt. Gymnasium	ca. 1.000

⁵⁷ Aufgrund unterschiedlicher Datengrundlagen können die Schülerzahlen nicht einem bestimmten Schuljahr zugeordnet werden. Die Spanne erstreckt sich etwa von SJ 2007/2008 bis zum SJ 2010/2011.

Die Hochschule Bochum hat zum Wintersemester 2009/2010 einen neuen Campus in Heiligenhaus eröffnet, an dem mittelfristig bis zu 300 Studierende unterrichtet werden können.

In der Kreisstadt Mettmann hat im September 2010 die Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) eine Zweigstelle eröffnet; langfristig werden bis zu 600 Studierende erwartet.

Darüber hinaus sind mit dem Institut für öffentliche Verwaltung in Hilden und der Schulungsstätte für Arbeitssicherheit der Bau-Berufsgenossenschaft Rheinland/Westfalen in Haan etc. diverse Einrichtungen zur beruflichen Weiterbildung im Kreis ansässig.

3.5 Versorgung und Freizeit

3.5.1 Einzelhandel

Die Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV im Kreis Mettmann konzentrieren sich überwiegend auf die Zentren der kreisangehörigen Städte. Die 10 Städte, denen raumordnerisch allen die Funktion von Mittelzentren zukommt, weisen jedoch zum Teil sehr differenzierte Strukturen auf. Die Attraktivität der einzelnen Städte als Einkaufs- und Versorgungsstandorte und damit die Bedeutung im ÖPNV-Netz ist unterschiedlich zu bewerten.

Die Städte Ratingen, Velbert, Hilden und Langenfeld (Rhld.) heben sich als Mittelzentren von den anderen Städten im Kreisgebiet ab. Dies betrifft die Anziehungskraft der Innenstädte als Einzelhandelsstandorte aber auch die Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen im Versorgungs- und im Freizeitbereich mit regionalem und teilweise überregionalem Einzugsbereich.

Als Besonderheit sind die bipolaren bzw. polyzentrischen Strukturen der Städte Erkrath, Haan und Velbert zu nennen. Darüber hinaus sind auch in anderen Städten eigenständige Stadtteilzentren entstanden, die Funktionen im täglichen und periodischen Einkaufs- und Versorgungsbereich übernehmen und daher auch in ihrer Funktion für den ÖPNV eine wichtige Rolle übernehmen. Dies verdeutlicht die große Bedeutung der Nahmobilität im Kreisgebiet.

Außerdem kommt den umliegenden Oberzentren eine hohe Bedeutung im Einkaufs- und Versorgungsverkehr, vorrangig im mittel- und langfristigen Bedarf, zu. Verflechtungen der Städte untereinander sind in diesem Marktsegment von eher nachrangiger Bedeutung für den ÖPNV.

Tabelle 28: Einzelhandelsstandorte mit überörtlicher Relevanz im Kreis Mettmann
(> 10.000 qm Verkaufsfläche)

Stadt	Standort	Verkaufsfläche (in qm)
Erkrath	Innenstadt Alt-Erkrath	10.985
	Gewerbegebiet Unterfeldhaus	17.875
Haan	Innenstadt Haan	10.120
	Industriepark Haan-Ost: Landstraße	31.878
Heiligenhaus	Innenstadtzentrum Hauptstraße	10.300 ⁵⁸
Hilden	Innenstadt	36.000
	Westring, Gewerbegebiet Nordwest	15.000
	Ellerstraße, Gewerbegebiet Nordwest	35.000
Langenfeld (Rhld.)	Stadtzentrum	28.550
	Reusrath, Rheindorfer Straße	17.000
	Berghausen, Hans-Böckler Str.	15.500
Mettmann	Innenstadt	15.000
Monheim a. R.	Altstadt, Krischerstraße/ Alte Schulstraße, Rathauscenter, Ernst-Reuter-Platz	23.870
Ratingen	Innenstadt	35.650
Velbert	Friedrichstraße Zentraler Versorgungsbereich	36.000
	Metallstraße	16.500
	Flandersbacher Weg	14.000
Wülfrath	Zur Fliethe, Alte Ratinger Landstraße	11.000
	Stadtmitte (nachrichtliche Aufnahme, Eröffnung EKZ voraussichtlich Mitte 2013)	7.000 (+4.000)

⁵⁸ Erweiterung um ca. 5.500 m² mit neuem EKZ an der Kettwiger Straße / Westfalenstraße geplant; Baubeginn 2013.

3.5.2 Krankenhäuser und Kliniken

Im Bereich Versorgung stellen Kliniken und Krankenhäuser Einrichtungen mit einem hohen Publikumsverkehr dar und sind darüber hinaus für den ÖPNV auch als Ziele im Bereich des Berufsverkehrs von Bedeutung. Von kreisweiter bzw. überregionaler Bedeutung sind das Klinikum Niederberg in Velbert sowie die LVR Klinik in Langenfeld (Rhld.). Weitere relevante Krankenhausstandorte befinden sich in den benachbarten Oberzentren. Hervorzuheben sind dabei aufgrund ihrer Größe und räumlichen Nähe zur Kreisgrenze die Rheinischen Kliniken in Düsseldorf und die Ruhrlandklinik in Essen.

Tabelle 29: Kliniken und Krankenhausstandorte im Kreis Mettmann und deren Anbindung im ÖPNV (> 100 Betten)

Standort	Name der Klinik	Bettenzahl	Anbindung im ÖPNV
Haan	St. Josef Krankenhaus mit Diabetes Zentrum	ca. 300	742, 784, 792, 01
Hilden	St. Josef Krankenhaus Hilden mit Tagesklinik für Psychiatrie und Psychotherapie (<i>höheres Patientenaufkommen</i>)	ca. 250	781, 783, 784
	Capio Klinik im Park	ca. 50	741, 781, 782
Langenfeld (Rhld.)	St. Martinius Krankenhaus Langenfeld	ca. 190	790
	LVR Klinik	ca. 645	231
Mettmann	Evangelisches Krankenhaus (EVK)	ca. 220	O11, O13, 738, 745
Ratingen	St. Marien Krankenhaus GmbH Ratingen	ca. 200	O15
	Ev. Fachkrankenhaus und Altenpflege gGmbH	ca. 145	O15
Velbert	Klinikum Niederberg	ca. 520	OV2, OV3, OV6, 774
	Fachklinik Langenberg Fachklinik für Suchtkranke	ca. 100	OV7, OV8, 637
	St. Elisabeth-Krankenhaus Fachklinik für Geriatrie	-	627, 647, 649

3.5.3 Freizeit und Tourismus

Im Kreis Mettmann gibt es zahlreiche touristische Ziele und Freizeiteinrichtungen, die eine überörtliche Bedeutung und Anziehungskraft aufweisen. Einige dieser Ziele haben eine nennenswerte Bedeutung auch für den ÖPNV. Neben dem gesamten Neanderthal mit Neanderthal Museum, Wildpark und Naturraum Neanderthal als Ausflugsziel mit überregionaler Bedeutung sind weitere wichtige Freizeitziele im Kreisgebiet mit nennenswerter ÖPNV-Affinität die Freizeitbäder Hildorado in Hilden, mona mare in Monheim am Rhein sowie das Neanderbad in Erkrath mit jährlich jeweils über 250.000 Besuchern. Darüber hinaus zählen unter anderem Sportanlagen und Veranstaltungsorte, tlw. auch saisonal relevante Ziele wie Freibäder zu Einrichtungen, die eine gewisse Relevanz für den Freizeit- und Tourismusverkehr besitzen.

Der Anlagenband II enthält eine umfassende Auflistung der relevanten Freizeiteinrichtungen im Kreis Mettmann.

Auch im Freizeitsektor bieten die umliegenden Oberzentren diverse Angebote, die für den Kreis Mettmann Attraktivität besitzen und so zusätzliche Potenziale im überregionalen Verkehr erzeugen.

Der westlich von Ratingen gelegene Flughafen Düsseldorf ist sowohl im Freizeit- als auch im Berufsverkehr für den Kreis Mettmann von hoher Bedeutung.

Eine Gesamtübersicht über die für den ÖPNV relevanten Infrastruktureinrichtungen im Kreis Mettmann sowie Steckbriefe der einzelnen Städte des Kreises sind dem Anlagenband I sowie den entsprechenden Infrastrukturkarten der Städte zu entnehmen.

Karte 2: ÖPNV-relevante Ziele (Karten 2.a – 2.j)

3.6 Pkw-Dichte im Kreis Mettmann

Die durchschnittliche Pkw-Dichte im Kreis Mettmann beträgt etwa 533 Pkw pro 1.000 Einwohner. Die Städte Haan (590), Langenfeld/Rhld. (561) und Ratingen (559) weisen dabei deutliche überdurchschnittliche Werte auf, in Monheim am Rhein ist die Pkw-Dichte mit 473 Pkw pro 1.000 Einwohner im Vergleich zu den übrigen kreisangehörigen Städten stark unterdurchschnittlich. Auch Velbert (513), Erkrath (514) und Heiligenhaus (514) liegen unterhalb des kreisweiten Durchschnitts.

In der Verteilung der Pkw-Dichte können weder räumlich noch unter Berücksichtigung bestehender Sozialstrukturen eindeutige Trends abgeleitet werden.

Auch das gegenwärtig im Kreis vorgehaltene ÖPNV-Angebot scheint in keinem erkennbaren Zusammenhang zur Pkw-Dichte zu stehen.

Tabelle 30: Pkw-Dichte Kreis Mettmann⁵⁹

Stadt	Einwohner 2010	Anzahl Pkw	Pkw-Dichte [Pkw/Tsd. EW]
Erkrath	45.963	23.696	514
Haan	29.149	17.200	590
Heiligenhaus	26.659	13.784	514
Hilden	55.441	29.724	535
Langenfeld (Rhld.)	59.160	33.104	561
Mettmann	39.300	20.593	523
Monheim am Rhein	43.063	20.364	473
Ratingen	91.088	51.022	559
Velbert	84.033	43.401	513
Wülfrath	21.299	11.605	542
Gesamt	495.155	239.865	533

⁵⁹ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW: Mobilität in Nordrhein-Westfalen – Daten und Fakten 2010 (Bestände am 01.01.2010).

4 Bestandsaufnahme ÖPNV

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes wurde mit Fahrplanstand Sommer 2012 durchgeführt. Wesentliche Aktualisierungen im ÖPNV-Angebot wurden nachgepflegt und sind entsprechend gekennzeichnet.

Seite | 91

4.1 Organisationsstruktur

4.1.1 Verkehrsverbund und Aufgabenträgerschaft

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) im Kreis Mettmann ist vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) integriert. Dadurch besteht ein gesamtheitlich, unternehmensübergreifend kommuniziertes Bedienungsangebot, eine weitgehend einheitliche Tarifstruktur und eine einheitliche Nutzeroberfläche hinsichtlich der Fahrgastinformation.

Das ÖPNV-Gesetz NRW bestimmt in § 3 die Kreise und kreisfreien Städte zu Aufgabenträgern des ÖPNV, die entsprechend die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in dem entsprechenden Nahverkehrsraum übernehmen.

Neben den Kreisen können auch mittlere bis große kreisangehörige Städte, wenn diese Eigentümer eines ÖPNV-Unternehmens oder an einem solchem wesentlich beteiligt sind, die Aufgabenträgerschaft übertragen bekommen (§ 4 ÖPNVG NRW). Im Gebiet des Kreises Mettmann erfüllen diese Kriterien die Stadt Monheim am Rhein, mit den Bahnen der Stadt Monheim (BSM), die Stadt Velbert, mit der Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH (VGV) und die Stadt Hilden mit der Verkehrsgesellschaft der Stadt Hilden mbH (VGH).

Zusammenfassend ist das ÖPNV-Angebot in Mettmann in der Verantwortlichkeit der Aufgabenträgerschaft wie folgt strukturiert. Aufgabenträger sind:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR),
- für den sonstigen straßengebundenen ÖPNV innerhalb des Kreises der Kreis Mettmann,
- für den kreisgrenzenüberschreitenden Regionalbusverkehr der Kreis Mettmann gemeinsam mit dem jeweiligen Nachbar-Aufgabenträger und
- für die Stadtverkehre in Velbert, Hilden und Monheim am Rhein die jeweiligen Städte.

Gemäß Kreistagsbeschluss zum 1. Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann vom 16.03.1998 hat der Kreistag folgenden Beschluss gefasst:

„Die Linienführungen der Ortsbusse können in Abstimmung mit dem Kreis Mettmann eigenverantwortlich aufgestellt oder erweitert werden. Aufgrund der engen Verzahnung aller ÖPNV-Linien im Zuge der „Differenzierten Bedienung“ ist dabei die Abstimmung mit der Kreisverwaltung als Aufgabenträger jedoch in jedem Fall zu

suchen, um die funktionsgerechte Eingliederung der Linien in die übergeordneten Verkehrssysteme von vornherein sicherzustellen.⁶⁰

Neben den gesetzlichen Zuständigkeiten bezieht der Kreis Mettmann damit seine kreisangehörigen Städte weitgehend in die Nahverkehrsplanung ein.

Der Kreis Mettmann stimmt sich darüber hinaus in unterschiedlicher Form sowohl mit den kreisangehörigen Städten als auch mit den Nachbargaufgabenträgern bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ab.

4.1.2 Verkehrsunternehmen

Die Leistungen im ÖPNV im Kreis Mettmann werden von 10 Verkehrsunternehmen als Genehmigungsinhaber erbracht.

Tabelle 31: Verkehrsunternehmen im Kreis Mettmann mit Linienzuordnung⁶¹

Verkehrsunternehmen	Abkürzung	Linien
Rheinbahn AG	Rheinbahn	SB19 ⁶⁷ , SB50, SB55, SB68 ⁶² , 169 ⁶⁸ , 712 ⁶³ , 734 ⁶³ , 735, 737, 738, 741 ⁶³ , 742 ⁶³ , 743 ⁶³ , 745, 746 ⁶³ , 747 ⁶⁷ , 748 ⁶³ , 749 ⁶³ , 751, 752 ⁶⁴ , 753 ⁶⁴ , 754, 756, 757 ⁶³ , 758, 759, 760, 761 ⁶³ , 770 ⁶⁷ , 771 ⁶⁷ , 772, 773 ⁶³ , 774, 775, 777 ⁶⁵ , 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786 ⁶³ , 787 ⁶³ , 788 ⁶⁵ , 789 ⁶⁵ , 790 ⁶⁵ , 791 ⁶⁵ , 792, O1 ⁶³ , O3 ⁶⁶ , O5 ⁶⁷ , O6 ⁶⁷ , O10 ⁶³ , O11 ⁶³ , O12 ⁶³ , O13 ⁶³ , O14 ⁶³ , O15 ⁶³ , O16 ⁶³ , O17 ⁶³ , O19 ⁶³ , DL1 ⁶³ , DL3, DL4, DL5, DL6, NE8 ⁶⁸
Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH	KVGM	[24 Linien] ⁶³
Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH	MVG	T7, 131, 752 ⁶⁴ , 753 ⁶⁴

⁶⁰ Kreis Mettmann: 2. Nahverkehrsplan Kreis Mettmann 2004.

⁶¹ Kreis Mettmann, Liste der bestehenden Konzessionen für Linienverkehre nach § 42 PBefG (Stand Juni 2012; Aktualisierung Mai 2014).

⁶² Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ WSW

⁶³ Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ KVGM

⁶⁴ Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ MVG

⁶⁵ Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ BSM

⁶⁶ Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ VGH

⁶⁷ Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ BVR

Verkehrsunternehmen	Abkürzung	Linien
Essener Verkehrs-AG	EVAG	169 ⁶⁸ , NE8 ⁶⁸ , T176 ⁶⁹
Kraftverkehr Wupper-Sieg AG	KWS (wupsi)	219, 231, 232, 233 ⁷⁰ , 257, AST 237, N20
Bahnen der Stadt Monheim GmbH	BSM	233 ⁷⁰ , 777 ⁶⁵ , 788 ⁶⁵ , 789 ⁶⁵ , 790 ⁶⁵ , 791 ⁶⁵ , 793, NE13
Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	VER	331, 647 ⁷¹
WSW mobil GmbH	WSW	SB68 ⁶² , SB69, 601, 621, 627 ⁷² , 634, 637 ⁷² , 641 ⁷³ , 647 ⁷¹ , 649 ⁷²
Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf (DB Bahn Rheinlandbus)	BVR	SB19 ⁶⁷ , SB66, O5 ⁶⁷ , 641 ⁷³ , 747 ⁶⁷ , 770 ⁶⁷ , 771 ⁶⁷ , O6 ⁶⁷ , OV1 ⁷⁴ , OV2, OV3, OV4 ⁷⁴ , OV5, OV6, OV7, OV8
Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH	VGW	T1, T176 ⁶⁹ , 627 ⁷² , 637 ⁷² , 647 ⁷¹ , 649 ⁷² , OV1 ⁷⁴ , OV4 ⁷⁴
Stadtwerke Solingen GmbH	SWS	692
Verkehrsgesellschaft Hilden mbH	VGH	O3
nachrichtlich: Verkehrsbetrieb Hüttebräucker	-	254 [keine Bedeutung für Kreis Mettmann]

Inhaber der Konzessionen für die Bürgerbusse in Velbert ist die WSW mobil GmbH. Für die Bürgerbusse Erkrath und Heiligenhaus⁷⁵ liegt die Konzession bei der Rheinbahn AG.

⁶⁸ Gemeinschaftskonzession Rheinbahn/ EVAG

⁶⁹ Gemeinschaftskonzession EVAG/ VGW/ VER

⁷⁰ Gemeinschaftskonzession KWS/ BSM

⁷¹ Gemeinschaftskonzession WSW/ VGW/ VER

⁷² Gemeinschaftskonzession WSW/ VGW

⁷³ Gemeinschaftskonzession WSW/ BVR

⁷⁴ Gemeinschaftskonzession VGW/ BVR

⁷⁵ Einführung Bürgerbus Heiligenhaus im November 2012

4.2 Schienenpersonennahverkehr

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Kreis Mettmann liegt in der Zuständigkeit der VRR AöR und ist damit nicht unmittelbar Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis. Da jedoch aus planerischen Gründen eine Koordinierung der sich ergänzenden Systeme SPNV und ÖPNV anzustreben ist, erfolgt nachfolgend eine komprimierte Analyse des SPNV im Kreisgebiet.

Die Erschließung des Kreises Mettmann durch den Schienenverkehr erfolgt auf den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Strecken. Sie stellen die Erreichbarkeit der kreisangehörigen Städte zu den benachbarten Oberzentren sicher und bieten darüber hinaus auch schnelle Verbindungen zwischen einzelnen kreisangehörigen Städten (z. B. Haan – Erkrath).

Die Städte Heiligenhaus und Monheim a. R. sowie die Zentren von Velbert und Wülfrath sind nicht an den SPNV angeschlossen. Sie sind mit Buslinien an verschiedene Bahnhöfe bzw. unmittelbar an die zugehörigen Oberzentren angebunden.

Die meisten SPNV-Strecken im Untersuchungsraum werden von der DB Regio NRW GmbH betrieben. Betreiber der S28 ist die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH. Der bei der Keolis Deutschland GmbH und Ko. KG konzessionierte RegionalExpress RE13 quert das Kreisgebiet ohne Halt.

Im S-Bahn-Streckennetz wird montags bis freitags ein 20-Minuten-Takt, in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende in der Regel ein 30-Minuten-Takt vorgehalten.

Die S68 verkehrt nur montags bis freitags, am Wochenende wird die Strecke nicht bedient. Die Haltepunkte in Erkrath und Haan werden lastrichtungsbezogen in Richtung Düsseldorf nur am Vormittag vor 8:30 Uhr, in Gegenrichtung nur am Nachmittag zwischen 16:30 und 18:00 Uhr bedient.

Tabelle 32: Übersicht über das SPNV-Angebot im Kreis Mettmann (Bestand Februar 2011)

Linie	Streckenverlauf	Bahnhöfe und Haltpunkte im Kreis	Angebot (HVZ/NVZ)	Betreiber	Anmerkungen
RB 48	(Remagen – Bonn – Köln –) Solingen Hbf. – Wuppertal Hbf.	Haan, Gruiten	T27/33	DB Regio NRW GmbH	
S1	Solingen – Düsseldorf Hbf. – D-Flughafen – Duisburg – Mülheim – Essen – Bochum – Dortmund	Hilden Süd, Hilden	T20	DB Regio NRW GmbH	
S6	Essen – Ratingen-Ost – Düsseldorf – Langenfeld (-Leverkusen – Köln – K-Nippes)	Hösel, Ratingen-Ost, Langenfeld Berghausen, Langenfeld (Rhld.)	T20	DB Regio NRW GmbH	
S8	Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach	Gruiten, Erkrath-Millrath, Hochdahl, Erkrath	T20	DB Regio NRW GmbH	
S9	Haltern am See – GE-Buer Nord – Gladbeck – Bottrop – Essen – E-Steele – Velbert-Langenberg – Wuppertal	Velbert Nierenhof, Velbert-Lengenberg, Neviges, Velbert Rosenhügel, Wülfrath-Aprath	T20	DB Regio NRW GmbH	
S28	Kaarster See – Neuss – Düsseldorf – Erkrath Nord – Mettmann Stadtwald	Erkrath Nord, Mettmann-Neanderthal, ME-Zentrum, Mettmann Stadtwald	T20	Regiobahn	
S68	Langenfeld (Rhld.)– Düsseldorf – Erkrath – Wuppertal-Vohwinkel	Langefeld (Rheinl.), L-Berghausen, (Erkrath, E-Hochdahl, E-Millrath, Haan)	T20	DB Regio NRW GmbH	in Lastrichtung Bedienung von Erkrath und Haan nur morgens bzw. nachmittags

4.3 Straßengebundener ÖPNV

4.3.1 Produkte und weitere Angebotsformen

Der Busverkehr im Kreis Mettmann wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Schülerverkehr ist mit wenigen Ausnahmen (z. B. freigestellte Schülerverkehre zu Förderschulen) in den Linienverkehr integriert.

Punktuell werden in Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage nachfragegesteuert TaxiBusse (TB) bzw. AnrufSammelTaxen (AST) eingesetzt, die nur nach vorheriger Fahrtanmeldung verkehren.

Für das Busverkehrssystem wurden vom VRR Produkte mit jeweils spezifischen Produktmerkmalen und -qualitäten definiert. Hierzu gehören der SchnellBus (SB) und die Spezialverkehre TaxiBus (TB), AnrufSammelTaxi (AST) und NachtExpress (NE). Innerhalb dieses differenzierten Bedienungsmodells übernehmen diese Produkte verschiedene Verkehrsaufgaben und sind auf spezifische Zielgruppen/ Marktsegmente ausgerichtet (siehe Tabelle 33).

Tabelle 33: Produktdefinition im VRR – Verkehrsaufgaben und Anforderungen⁷⁶

Produkt	Produktmerkmale
Schnellverkehr	
SchnellBus (SB)	VRR-Produkt im zentrenorientierten Verkehr, Verbindung zwischen Vorort, Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie Verkehr zwischen zentralen Bereichen von Nachbarstädten; direkte, umsteigefreie Verbindung auf den Hauptnachfragerelationen, regelmäßige Verfügbarkeit mind. im 60-Min.-Takt als Ergänzung zum Schienenangebot mit Halt an nachfragestarken Sammelhaltestellen in zentralen Bereichen; Angebot mit hoher Zuverlässigkeit und Reisegeschwindigkeit
Standardverkehr	
Bus	Verkehr im Ort (Quartier), innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional mit überwiegend kurzen Reisewegen; Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion; Standardprodukt mit lokaler Präsenz, weitgehend im Taktverkehr mit hoher Haltestellendichte; Verknüpfung mit anderen Produkten.
Spezialverkehr	
NachtExpress (NE)	ÖPNV-Angebot für den Freizeitverkehr speziell für die späten Abend- und frühen Morgenstunden, häufig über spezielle vom Standardverkehr abweichende bzw. zusammengefasste Linienwege

⁷⁶ Richtlinie „Neue kommunale Produkte im VRR“; VRR 1999.

Produkt	Produktmerkmale
TaxiBus (TB)/ AnrufSammelTaxi (AST)	Bedarfsorientiertes Ergänzungsangebot zum Standardlinien-Betrieb aus Gründen der Daseinsvorsorge; Bedarfslinienverkehr zu verkehrsschwachen Zeiten i. d. R. mit normalen Taxen oder Mietwagen nach telefonischer Voranmeldung; TaxiBus auf vorhandenen festgelegten Linienwegen des Standard-Linienverkehrs, im AST-Verkehr individuelle Linienführung von festgelegten und gekennzeichneten AST-Haltestellen z. B. bis vor die Haustür; regelmäßige Verfügbarkeit min. im 60-Minuten-Takt

Der TaxiBus und das AST als nachfragegesteuerte Angebotsformen unterscheiden sich für den Kunden vorrangig in der Tarifgestaltung und in der Zielbedienung. Für beide Angebotsformen gilt der VRR-Tarif, der VRR-AST-Tarif liegt laut VRR-Produktkommunikation „geringfügig“ über dem Bustarif (AST-Preisstufe 1: Einzelfahrt mit AST 2,60 Euro; Einzelfahrschein Preisstufe A 2,50 Euro; gültig ab 01.01.2013). Kinder von 6 bis unter 15 Jahren, Inhaber von Zeitfahrausweisen sowie Schwerbehinderte zahlen einen ermäßigten Preis. Die Anmeldung für beide Angebotsformen muss spätestens bis 30 Minuten vor Fahrtantritt erfolgen.

Neben den profilierten Angebotsformen existieren im Kreis Mettmann Angebotsformen, die zwar vergleichbare Merkmale aufweisen, die jedoch keiner besonderen Kommunikation unterliegen. Hierzu gehören u. a. die Ortsbuslinien, deren Bedienung sich ausschließlich auf ein Stadtgebiet konzentriert.

Daneben hat sich in den Städten Velbert und Erkrath über die Jahre der Bürgerbus als ergänzende Angebotsform etabliert. In Heiligenhaus besteht seit November 2012 ein Bürgerbus-Angebot. Der Bürgerbus wird in den Bereichen eingesetzt, in denen auf lokalen Relationen ein von der Kommune/ der Bevölkerung gewünschtes Bedienungsangebot aus betrieblichen oder betriebswirtschaftlichen Gründen durch den herkömmlichen Linienbetrieb nicht angeboten werden kann. Der Bürgerbus basiert auf ehrenamtlichem Engagement der Bürger vor Ort, es gilt ein eigener Tarif („Inseltarif“); der VRR-Tarif kommt hier nicht zur Anwendung.

Als „Nebenprodukt“ des NachtExpress verkehren im Kreis Mettmann DiscoLinien. Die Routen der Busse sind den Bedürfnissen der Discobesucher angepasst.

Darüber hinaus bestehen gesonderte Frühverbindungen (Direktverbindungen mit S-Bahn) zum Flughafen Düsseldorf (Station Düsseldorf Flughafen Terminal) aus mehreren Städten des Kreises Mettmann.

Linie	Stationen
von Köln	Langenfeld (Rhld.) (S6)
von Hagen	Erkrath (S8)
von Solingen	Hilden Süd, Hilden (S1)

Das ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann setzt sich im Wesentlichen aus den folgenden Angeboten zusammen:

Tabelle 34: Übersicht über das ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann

ÖPNV-Angebot	Anzahl der Linien
Straßenbahn	1
SchnellBus (SB)	6
Bus	56
Ortsbus	27 (25+2; O14 und O19 in Ratingen als TB)
TaxiBus (TB) / AnrufSammelTaxi (AST)	2 / 1 (T1, T176, AST 237)
Bürgerbus (BB)	11
NachtExpress (N bzw. NE) / DiscoLinie (DL) / NachtTaxiBus	3 / 5 / 1 (T7)
davon innerhalb des Kreises	58
davon kreisgrenzenüberschreitend	55

Fahrplanstand Sommer 2012; zzgl. eine Bürgerbus-Linie in Heiligenhaus sowie Linie 795 zwischen Berghausen S und Monheim a. R. (seit November 2012)

4.3.2 Grundstruktur des Netzes (Verkehrsaufgaben)

Mit Fahrplanstand November 2012 verkehren im Kreis Mettmann insgesamt 112 Buslinien (inkl. Nachtverkehr und Bürgerbus-Linien) und eine Straßenbahnlinie.

Die Straßenbahn-Linie 712 gewährleistet ein schnelles und dichtes Bedienungsangebot zwischen der Innenstadt von Ratingen und der Düsseldorfer Innenstadt.

Die Verkehrsaufgaben im Busverkehr des Kreises Mettmann sind vielfältig. Neben umfangreichen regionalen Verkehrsaufgaben, wie der Anbindung an die benachbarten Ober- und Mittelzentren außerhalb der Schienenverkehrskorridore sowie der Anbindung an die SPNV-Verknüpfungspunkte, bestimmen darüber hinaus lokale Funktionen wie die Verbindung der Städte im Kreis untereinander und auch innerstädtische Erschließungsaufgaben den ÖPNV im Kreisgebiet.

In der Grundstruktur setzt sich das ÖPNV-Netz systemprägend aus radial auf die Innenstädte der kreisangehörigen Städte ausgerichteten Bedienungsachsen zusammen, eine Vielzahl der Linien stellt darüber hinaus die Anbindung der Siedlungsbereiche an das Schienennetz und somit an weitere relevante Ziele außerhalb des Kreises sicher. Einzelne tangentielle Linien, vorrangig im lokalen Bereich (z. B. Linie 787), ergänzen das Liniennetz.

Die Netzstruktur im ÖPNV kann grundsätzlich als ein Indiz für die Bedeutung der umliegenden Zentren für den Kreis Mettmann gewertet werden. Etwa die Hälfte aller Linien fährt über die Kreisgrenze und verbindet die Städte des Kreises mit den

benachbarten Zentren. Maßgebliches Oberzentrum ist hierbei die Landeshauptstadt Düsseldorf, aber auch in Richtung Solingen Ohligs, Wuppertal und Essen verkehren einige Linien.

Für 11 Linien besteht die Hauptaufgabe in der Anbindung der kreisangehörigen Städte untereinander (z. B. Linien 741, 746, 770, 771). Im Nachtverkehr sind hier zusätzlich die DiscoLinien DL4 und DL5 zwischen Erkrath und Hilden bzw. Hilden und Haan zu nennen.

In den Städten Velbert, Heiligenhaus, Mettmann, Ratingen, Erkrath, Haan und Hilden gibt es eigenständige Ortsbusnetze bzw. -linien, die die innerörtliche Erschließung gewährleisten und zudem häufig die Anbindung an das regionale ÖPNV-Netz sicherstellen.

In Ergänzung zum Regelverkehr werden fünf Achsen mit geringen Nachfragepotenzialen bedarfsorientiert bedient (TaxiBus bzw. AST). Die vier Linien T1, T176, O14 und AST 237 verkehren bedarfsgesteuert im 60-Minuten-Takt, die Ortsbus-Linie O14 in Ratingen wird zu Hauptverkehrszeiten auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Die Ortsbus-Linie O19 verkehrt tagesdurchgängig im 30-Minuten-Takt.

Die Bürgerbus-Linien in Velbert-Langenberg, Velbert-Neviges, Erkrath und, seit November 2012, Heiligenhaus stellen ein weiteres Angebot in Ergänzung zum regulären Busbetrieb dar und unterstützen die Feinerschließung innerhalb der Ortsteile.

Drei NachtExpress-Linien sowie fünf DiscoLinien und ein Nacht-TaxiBus (T7) ergänzen das Verkehrsangebot im Nachtverkehr am Wochenende und vor Feiertagen. Wülfrath ist nur bedingt an das nächtliche ÖPNV-Angebot im Kreis angebunden.

Eine Übersicht über alle Linien, die im Kreis Mettmann verkehren, und deren Bedienungsangebot befindet sich im Anlagenband. Der Anlagenband III enthält darüber hinaus Liniennetzkarten der einzelnen Städte.

Karte 3: Liniennetzplan Bestand (Karten 3.a – 3.j)

4.3.3 Bedienungsangebot

Das Bedienungsangebot im Kreis Mettmann zeichnet sich weitestgehend durch regelmäßige Taktverkehre aus, wobei sich die Bedienungszeiten und Taktfolgen hierbei an der Nachfrage auf der entsprechenden Linie orientieren (i. d. R. 20-/ 30- oder 60-Minuten-Takt). Da die Nachfrage im Tagesverlauf durch unterschiedliche Intensitäten geprägt ist, wird bei der Taktfolge unterschieden zwischen Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Hauptverkehrszeit deckt hierbei die Verkehrsspitzen vor allem im Berufs- und Schülerverkehr ab, auf einigen Relationen werden zur Bewältigung der Nachfrage ggf. die Takte verdichtet. In der Schwachverkehrszeit ist die Nachfrage deutlich geringer, das Fahrtenangebot wird der Nachfrage entsprechend angepasst. In der Regel wird während der SVZ auf den meisten Linien im Kreis ein 60-Minuten-Takt vorgehalten.

Der Bedienungszeitraum der einzelnen Linien richtet sich nach der Nutzerstruktur und somit auch nach der Nachfrage. Der überwiegende Teil der Linien hat Betriebsbeginn vor fünf Uhr morgens, nur ganz vereinzelte Linien starten erst nach sechs Uhr (z. B. Linie 793, O19). Das Betriebsende der Linien gestaltet sich in Abhängigkeit ihrer Verkehrsfunktion unterschiedlich. Während die Linien mit überregionalen Verbindungsfunktionen meist bis in die späten Abend- und Nachtstunden verkehren, enden einige der lokalen, auf das Kreisgebiet bezogenen Linien bereits gegen 20 bzw. gegen 22 Uhr (z. B. 742, 748, O12, OV2 etc.)

Auf den meisten Linien ist auch am Wochenende und an Feiertagen ein regelmäßiges Bedienungsangebot gegeben. Dieses orientiert sich sonntags und samstags außerhalb der Ladenöffnungszeiten maßgeblich an den Taktfolgen der SVZ, auf einigen Hauptverkehrsrelationen wird jedoch auch samstags tagsüber ein dichteres Angebot gewährleistet.

4.3.4 Verknüpfungspunkte

Insgesamt gibt es im Kreisgebiet 19 S-Bahn-Haltestellen, von denen 18 direkt mit dem Busnetz verknüpft sind. Der Haltestelle Erkrath-Nord wird von dem Bürgerbus Erkrath angefahren.

Regelmäßige Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien gibt es darüber hinaus an den zentralen Haltestellen in den Städten sowie an einigen weiteren Haltestellen im Busnetz.

Bedeutende Verknüpfungspunkte im straßengebundenen ÖPNV mit mehr als 2.000 Umsteigern pro Tag im Busverkehr sind der S-Bahnhof in Langenfeld (Rhld.), Mettmann Jubiläumsplatz, Ratingen Ost, Ratingen Mitte und Mettmann Stadtwald.⁷⁷ Darüber hinaus zeichnen sich die Haltestellen Velbert Postamt, Velbert Willy-Brandt-Platz, Hilden Gabelung, Ratingen-Hösel, Hilden Süd, Mettmann Zentrum, Hilden Fritz-Gressard-Platz und Erkrath S durch relativ hohe Umsteigerzahlen aus. Alle übrigen Verknüpfungspunkte sind im Hinblick auf die Umsteigerzahlen von nachrangiger Bedeutung.

Neben den Verknüpfungspunkten im Kreisgebiet übernehmen auch Verknüpfungspunkte in angrenzenden Städten eine Bedeutung für die Netzsystematik. Dazu gehören u. a. die S-Bahn-Stationen Düsseldorf Flughafen Bahnhof, Düsseldorf Rath, Düsseldorf Gerresheim, Düsseldorf Benrath und Wuppertal-Vohwinkel (Endhaltestelle der Schwebebahn und Bahnhof Vohwinkel) sowie die ÖPNV-Umsteigepunkte Solingen Hbf., Wuppertal Wieden Schleife, Düsseldorf am Zault und Düsseldorf Gerresheim Krankenhaus.

⁷⁷ „Bedeutende Verknüpfungspunkte“ hinsichtlich des Kriteriums Fahrgastnachfrage (Auswertung Umsteigerströme aus dem Verkehrsmodell).

Haltestellenname	Linien	Funktion (Verknüpfte Angebote/ Produkte)
<i>Erkrath</i>		
Erkrath S	S8, S68, O5, O6, 734, 743, Bürgerbus Erkrath	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Hochdahl S	S8, S68, O5, 741	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV
Millrath S	S8, S68, O5, O6	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV
Erkrath, Neuenhausplatz	O6, 735, 737, 780, 781	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Hochdahler Markt	O5, O6, 741, 780, 786	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Lokale Verknüpfung und Verknüpfung in verschiedenen Richtungen
<i>Haan</i>		
Gruiten S	RB48, S8, S68, O1, 641, 742	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV
Haan Bahnhof	RB48, O1, 784, 786, 792	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Haan Markt	SB50, O1, 692, 742, 784, 786, 792	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
<i>Heiligenhaus</i>		
Heiligenhaus, Rathaus/ In der Blume/Stadtmitte	SB19, O17, 770, 771, 772, 774	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; vorrangig lokale Verknüpfung
Heiligenhaus, Höselers Platz	O17, 770, 771, 772, 774	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; vorrangig lokale Verknüpfung

Haltstellenname	Linien	Funktion (Verknüpfte Angebote/ Produkte)
<i>Hilden</i>		
Hilden S	S1, O3, 783, 784	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV
Hilden Süd S	S1, 741, 781, 782, 785	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Hilden Gabelung	741, 781, 782, 783, 784	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Hilden Fritz-Gessard-Platz	O3, 783, 784, 785	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
<i>Langenfeld (Rhld.)</i>		
Langenfeld S	S6, S68, 231, 254, 790, 791	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Langenfeld Berghausen S	S6, S68, 777, 787	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV
Langenfeld Marktplatz/ Stadtgalerie/ Stadtmitte	231, 232, 237, 254, 777, 791	Verknüpfungshaltestellen Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
<i>Mettmann</i>		
Mettmann-Stadtwald (in der Bedeutung als SPNV- Verknüpfungshaltestelle vorrangig im Vergleich zu ME- Zentrum)	S28, O10, O11, O13, SB68, 742, 745, 746, 749	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Mettmann-Zentrum	S28, O10, O11, O13, SB68, 738, 741, 742, 743, 745, 746, 749	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Neanderthal	S28, O12	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV

Haltestellenname	Linien	Funktion (Verknüpfte Angebote/ Produkte)
Jubiläumsplatz/ Mettmann-Zentrum	O10, O13, SB68, 738, 741, 742, 743, 745, 746, 748, 749	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
<i>Monheim a. R.</i>		
Monheim Busbahnhof	233, 277, 788, 789, 790, 791, 793	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
<i>Ratingen</i>		
Ratingen-Hösel	S6, O14, 751, 770, 773	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; lokale Verknüpfung im Busverkehr
Ratingen-Ost	S6, O15, O16, 749, 757, 759, 761, 771, 773, 775	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Ratingen Mitte	712, O15, O16, 749, 753, 757, 759, 761, 771, 773	Verknüpfungshaltestelle Bus/Tram und Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen, vorrangig in Richtung Düsseldorf
Ratingen-Homberg, Dorfstraße	748, 761, 771	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; lokale Verknüpfung
Am Kreuz	SB55, O16, O19, 751, 752, 754	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; lokale Verknüpfung
Brandenburger Straße	756, 757, 758, 759, 760, 775	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung in Richtung D-Flughafen Bf.
Erfurter Straße	757, 759, 760, 775	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; lokale Verknüpfung
Ratingen-Lintorf, Kirche	SB55, O16, O19, 752, 754	

Haltestellenname	Linien	Funktion (Verknüpfte Angebote/ Produkte)
<i>Velbert</i>		
Velbert-Nierenhof Bf	S9, OV8	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung zum SPNV
Velbert-Nierenhof-Busbahnhof	OV8, 331, 634, 637, 647	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; lokale und überregionale Verknüpfungen im Busverkehr
Velbert-Langenberg Bf	S9, OV6, OV7, OV8, 637, 647, Bürgerbus Langenberg	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; lokale und überregionale Verknüpfung im Busverkehr
Velbert-Neviges/Markt Bf	S9, 627, 647, 649, Bürgerbus Neviges/Tönisheide	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; lokale und überregionale Verknüpfung im Busverkehr
Velbert-Rosenhügel Bf	S9, 627, 647, 649	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung zum SPNV; lokale und überregionale Verknüpfung im Busverkehr
Velbert Innenstadt (Christuskirche, Postamt, Willy-Brandt-Platz, Schloßstraße)	SB19, (SB66), OV1, OV2, OV3, OV4, OV5, OV6, OV7, OV8, 169, 649, 746, 747, 770, 771	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; umfassende Verknüpfung in verschiedene Richtungen
Klinikum Niederberg	OV2, OV3, OV6, 774	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; vorrangig lokale Verknüpfungen, über die Innenstadt von Velbert jedoch überörtliche Funktion
Am Berg	SB19, OV2, OV3, 747, 770	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; lokale und überregionale Verknüpfung im Busverkehr
<i>Wülfrath</i>		
Wülfrath-Aprath	S9, 601, 621	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; vorrangig Verknüpfung zum SPNV
Wülfrath, Stadtmitte	SB69, 601, 641, 746, 747, 748	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; vorrangig lokale Verknüpfungen

4.3.5 Tarif

Die ÖPNV-Angebote im Kreis Mettmann sind vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) integriert. Alle im Nahverkehrsraum genehmigten Linienverkehre unterliegen dem VRR-Verbundtarif. Eine Ausnahme stellen lediglich die Bürgerbus-Angebote dar, hier gelten gesonderte Fahrausweise („Inseltarif“).

Seite | 105

Der VRR-Tarif ermöglicht dem ÖPNV-Kunden im gesamten Kreisgebiet die Nutzung von Bus- und Bahnangeboten mit einem Ticket (auch beim Umsteigen zwischen den Verkehrssystemen).

Zum Januar 2012 wurde die tarifliche Zusammenführung des VRR-Raums mit der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) vollzogen. Es gilt nunmehr vom östlichen Ruhrgebiet bis zum Niederrhein die VRR-Tarifsystematik, die hinsichtlich der räumlichen Gültigkeit entsprechend überarbeitet wurde. Neben den bisher gültigen Preisstufen A1 (A2), B, C und D, zzgl. der Kurzstrecke, gibt es darüber hinaus nun eine im gesamten neuen VRR-Tarifraum gültige Preisstufe E. Die ehemals im VRR-Gebiet geltende Preisstufe D wird unterteilt in die Preisstufen D Nord und D Süd, wobei der Geltungsbereich D Nord im Wesentlichen dem ehemaligen VGN-Raum entspricht, während der Geltungsbereich D Süd weitestgehend den ehemaligen VRR-Raum abdeckt.

Die Fahrscheinpalette des VRR-Tarifes ist breit gefächert. Sie differenziert sich in ein Sortiment von Einzelfahrkarten und verschiedenen Zeitkarten.

Herauszustellen sind die in den letzten 10 Jahren neu eingeführten, auf bestimmte Zielgruppen ausgerichteten Ticketformen⁷⁸:

- „SchokoTicket“ (seit 2002; Zielgruppe „Schüler“; verbundweite Gültigkeit),
- „BärenTicket“ (seit 1. Oktober 2003; Zielgruppe „ab 60 Jahre“; Jahresticket für gesamten VRR-Raum; Zusatznutzen, wie 1.-Klasse-Nutzung),
- „Mein Ticket“ („SozialTicket“) (seit 1. Januar 2013; Abo-Ticket)⁷⁹.

Der Kreis Mettmann grenzt im Süden an den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), die Stadt Monheim a. R. ist im Gegensatz zu den anderen Städten und Gemeinden des Kreises Mettmann seit VRS-Verbundgründung ebenso Bestandteil des VRS wie des VRR. Für verbundgrenzenüberschreitende Fahrten zwischen Erkrath, Haan, Hilden, Langenfeld (Rhld.) und Monheim a. R. und dem VRS gilt der VRS-Tarif (von und nach Erkrath, Haan und Hilden nur im „Großen Grenzverkehr“ zwischen VRR und VRS). Zwischen den genannten Städten und Gemeinden des Kreises Mettmann und (einzelnen) Tarifgebieten des VRS ausgestellte VRS-ZeitTickets gelten in den jeweiligen Kommunen flächendeckend (auch für Binnenfahrten in den jeweiligen Tarifgebieten des VRR). Netzweit gültige VRS-Tickets gelten auch uneingeschränkt in den Städten Monheim a. R. und Langenfeld (Rhld.).

⁷⁸ Vgl. Homepage VRR.

⁷⁹ Vgl. <http://www.vrr.de/de/tickets/vielfahrer/sozialticket/index.html>.

4.4 Mobilität im Kreis Mettmann

4.4.1 Aufbau des Verkehrsmodells für den Kreis Mettmann

Die Grundzüge der ÖV-Nutzung im Kreis Mettmann werden nachfolgend auf der Basis der Berechnungsergebnisse des aktualisierten Verkehrsmodells 2011 dargestellt und bewertet.

Die Fortschreibung des Verkehrsmodells basiert auf den folgenden Grundlagen:

- Grundlagedaten aus der IGVP 1998; Anlehnung an den Prognosehorizont 2015
- Eichung des Verkehrsmodells anhand von aktuellen Zählraten im VRR (2009-2011)
- Übernahme der aktuellen Fahrplandetails für Bus und Schiene aus dem Fahrplan 2010/2011. Dies bezieht sich auf die Fahrzeiten, Liniencharakteristik, Entfernungen wie auch Umsteigezeiten.

Das Verkehrsmodell baut im Wesentlichen auf den Grundlagen und Ergebnissen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung aus dem Jahr 1998 auf. Die Nachfragematrizen wurden an definierten Querschnitten mit aktuellen Zählraten, die von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt wurden, im ÖV und im IV geeicht.

Die Auswertungen beziehen sich hinsichtlich der Verkehrsverteilung (Modal-Split) grundsätzlich auf Fahrten, d. h. Fuß- und Radwege werden nicht berücksichtigt. Im IV werden Personenfahrten ausgewiesen als Summe von Kfz-Selbst- und -Mitfahrern. Im ÖV werden die Fahrgäste als Personenfahrten, unabhängig von der Umsteigehäufigkeit, betrachtet (entspricht dem „Verbundbeförderungsfall“).

Die Aussagen in den nachfolgenden Kapiteln basieren auf den Ergebnissen der Auswertung des Verkehrsmodells. Als Quelle für alle Tabellen und Abbildungen dient das Verkehrsmodell.

4.4.2 Verkehrsaufkommen IV und ÖV

An einem Normalwerktag werden im Kreisgebiet Mettmann rund 1,44 Mio. Personenfahrten im gesamten motorisierten Verkehr durchgeführt. Auf den motorisierten Individualverkehr (IV) entfallen hiervon etwa 1,26 Mio. Personenfahrten, der ÖPNV hat mit 180.500 Personenfahrten einen Anteil von 12,5% (inkl. SPNV).

Auffallend hoch ist der Anteil des kreisgrenzenüberschreitenden Verkehrs im Vergleich zum Binnenverkehr. Etwa 60% aller Fahrten im IV haben ihre Quelle bzw. ihr Ziel außerhalb des Kreises, nur etwa 40% werden im Kreis-Binnenverkehr unternommen. Das Verhältnis im ÖV ist quasi entgegengesetzt, wobei der Anteil des kreisgrenzüberschreitenden Verkehrs mit 47% zwar immer noch vergleichsweise hoch, aufgrund der räumlichen Lage des Kreises im direkten Verflechtungsbereich verschiedener Großstädte in der Metropolregion jedoch erklärbar ist.

Der mittlere ÖV-Anteil als Verhältnis ÖV-Fahrten zur Summe aller Fahrten im motorisierten Gesamtverkehr (Summe IV+ÖV) beträgt 12,5%. Im Binnenverkehr des Kreises beträgt der ÖV-Anteil 15,8%, im Verkehr mit dem Umland sinkt der ÖV-Anteil auf nur noch 10,2%. Diese Werte verdeutlichen, dass mit zunehmender Entfernung die Bedeutung des IV zunimmt.

Tabelle 35: Personenfahrten im ÖV und IV gegliedert nach Binnenverkehr im Kreis und kreisgrenzenüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell; Stand 2011)

Personenfahrten/ Werktag	ÖV	IV	Gesamt	Anteil ÖV/(ÖV+IV)
Kreisbezogener Binnenverkehr	94.953	505.545	600.498	15,8%
<i>Stadtbezogener Binnenverkehr</i>	<i>61.879</i>	<i>310.149</i>	<i>372.028</i>	<i>16,6%</i>
Kreisgrenzen- überschreitender Verkehr	85.552	755.433	840.985	10,2%
Gesamtverkehr	180.505	1.260.978	1.441.483	12,5%

4.4.3 Verkehrsaufkommen im ÖV

4.4.3.1 Regionale Verteilung der Quelle-/ Ziel-Verkehre

Im Quelle-/Zielverkehr des Kreises Mettmann sind mit ca. 11.200 Personenfahrten die Verkehrsströme zwischen Ratingen und Düsseldorf am stärksten ausgeprägt. Die Verkehrsrelation Hilden – Düsseldorf steht mit etwa 8.500 Fahrten in der Bedeutung an zweiter Stelle, während die anderen Relationen deutlich geringer in ihrer Nachfragerrelevanz sind.

Die Anteile des ÖV sind bei den einzelnen Relationen unterschiedlich ausgeprägt. Die höchsten ÖV-Anteile sind im Verkehr zwischen Hilden und Düsseldorf bzw. zwischen Hilden und Solingen mit jeweils etwa 19% festzustellen, während auf den anderen Relationen der ÖV-Anteil zum Teil deutlich geringer ist. Auf keiner der übrigen stark nachgefragten Relationen ist der Vergleichsfaktor ÖV/(ÖV+IV) über 16%.

Vergleichsweise gering ausgeprägt ist der ÖV-Anteil bei den nachfragestärkeren Verbindungen zwischen Heiligenhaus und Essen (5,1%), zwischen Ratingen und Duisburg (5,2%) sowie zwischen Langenfeld (Rhld.) und Solingen (5,2%). Dies ist zum Teil mit dem vorliegenden Bedienungsangebot erklärbar. So sind z. B. auf der Relation Ratingen – Duisburg je nach Verbindung bis zu 2 Umstiege erforderlich, auf der Relation Heiligenhaus – Essen fällt der Reisezeitvergleich ÖV:IV mit etwa 2:1 (je nach Verbindung) sehr ungünstig für den ÖV aus.

Trotz des absolut betrachteten hohen Fahrgastaufkommens (ca. 11.200 Fahrgäste pro Tag) ist im Vergleich zum bestehenden Bedienungsangebot der ÖV-Anteil auch auf der Verbindung Ratingen – Düsseldorf überraschend gering ausgeprägt. Mit der

Straßenbahn-Linie 712 ist hier eine starke ÖPNV-Anbindung im dichten 10-Minuten-Takt gegeben.

Tabelle 36: Regionale Verteilung der ÖV-Nachfrage (Hauptrelationen; dargestellt sind die Verflechtungen > 500 Fahrtbeziehungen im ÖV über beide Richtungen)

ÖV-Nachfrage zwischen ... und ...	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Mülheim an der Ruhr	Solingen	Wuppertal	Köln	Leverkusen
Erkrath	5.960 (14,6)					1.530 (14,5)		
Haan	1.312 (15,1)				2.198 (10,9)	3.038 (16,0)		
Heiligenhaus			526 (5,1)					
Hilden	8.476 (19,0)				2.570 (18,9)	708 (11,8)		
Langenfeld (Rhld.)	3.292 (12,1)				1.050 (5,2)		980 (11,6)	2.544 (9,9)
Mettmann	2.162 (14,8)					1.276 (12,2)		
Monheim a. R.	3.056 (14,0)						700 (9,5)	1.814 (12,3)
Ratingen	11.192 (12,6)	1.428 (5,2)	1.284 (9,3)	2.082 (14,8)				
Velbert			3.056 (8,5)			4.194 (11,8)		
Wülfrath						1.628 (9,9)		

Anm.: Angaben in ÖV-Fahrten/Werkgtag; Klammerwerte ÖV-Anteil [Verhältnis ÖV/(ÖV+IV)]

4.4.3.2 ÖV-Verflechtungen innerhalb des Kreises

Modal Split nach Städten

Im Rahmen der auf Ergebnissen des Verkehrsmodells basierenden Mobilitätsauswertungen im Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann ist der Modal Split definiert als der Anteil, den der ÖV am gesamten motorisierten Verkehrsaufkommen hat (Rad- und Fußgängerverkehr werden nicht berücksichtigt; siehe Kapitel 4.4.1).

Seite | 109

Die Modal-Split-Anteile des ÖV ($\text{ÖV}/(\text{ÖV}+\text{IV})$) in den einzelnen Städten des Kreises zeigen wesentliche Unterschiede in der Marktausschöpfung des ÖV. Der höchste ÖV-Anteil wird mit 18,4% in der Stadt Hilden erreicht. Hier wirken sich die kompakte Stadtstruktur und das gute Bedienungsangebot positiv auf die Nachfrage im ÖV aus. Auch Mettmann und Monheim a. R. profitieren von ihrer kompakten Siedlungsstruktur, die sich weitgehend auf einen bzw. zwei Siedlungsbereiche konzentriert.

Tabelle 37: Modal-Split-Verteilung im Kreis Mettmann nach Städten (Anteil $\text{ÖV}/(\text{ÖV}+\text{IV})$) – Analyse 2011

Anteil ÖV/(ÖV+IV)	Erkrath	Haan	Heiligenhaus	Hilden	Langenfeld (Rhld.)	Mettmann	Monheim a. R.	Ratingen	Velbert	Wülfrath	Gesamt
Binnenverkehr (Stadt)	16,6%	15,8%	6,6%	21,6%	13,0%	18,5%	19,7%	16,2%	17,7%	13,3%	16,6%
Binnenverkehr (Kreis)	16,4%	15,1%	9,3%	20,2%	14,3%	16,2%	18,0%	15,1%	16,5%	13,0%	15,8%
kreisgrenzen- überschreitend	12,1%	12,5%	3,6%	15,8%	8,0%	11,4%	10,0%	10,1%	7,9%	7,2%	10,2%
ÖV-Anteil gesamt	14,6%	13,9%	7,7%	18,4%	11,4%	14,8%	14,6%	12,5%	13,6%	10,9%	12,5%

Demgegenüber kann sich der ÖV z. B. in Langenfeld (Rhld.), einer Stadt, die sich durch zersiedelte Strukturen mit mehreren Siedlungsbereichen auszeichnet, eher weniger durchsetzen. Dies spiegelt sich auch in den ÖV-Anteilen wider.

Überraschend ist der unterdurchschnittliche ÖV-Marktanteil in Städten wie Heiligenhaus und Wülfrath. Beide Städte haben kompakte Kernbereiche, mit nur wenigen Siedlungsbereichen in Randlage. Darüber hinaus verfügen beide Städte grundsätzlich über ein den jeweiligen Strukturen angemessenes Bedienungsangebot. In Heiligenhaus bestehen aufgrund der großen „Ringführung“ leichte Defizite in der Transparenz des Bedienungsangebotes, so dass die grundsätzlich vorhandene Attraktivität für den Gelegenheitsnutzer kaum erkennbar ist.

In Ansätzen spiegeln diese Werte die typischen Unterschiede im Marktanteil des ÖV wider. In Städten mit kompakten Kernbereichen, die für den ÖV leicht zu erschließen sind, erreicht der ÖV üblicherweise die höchsten Anteile, während in den

dünn besiedelten bzw. auch in den zersiedelten Gebieten, die häufig nicht durch ein dichtes ÖPNV-Angebot gekennzeichnet sind, der Anteil zum Teil deutlich geringer ist.

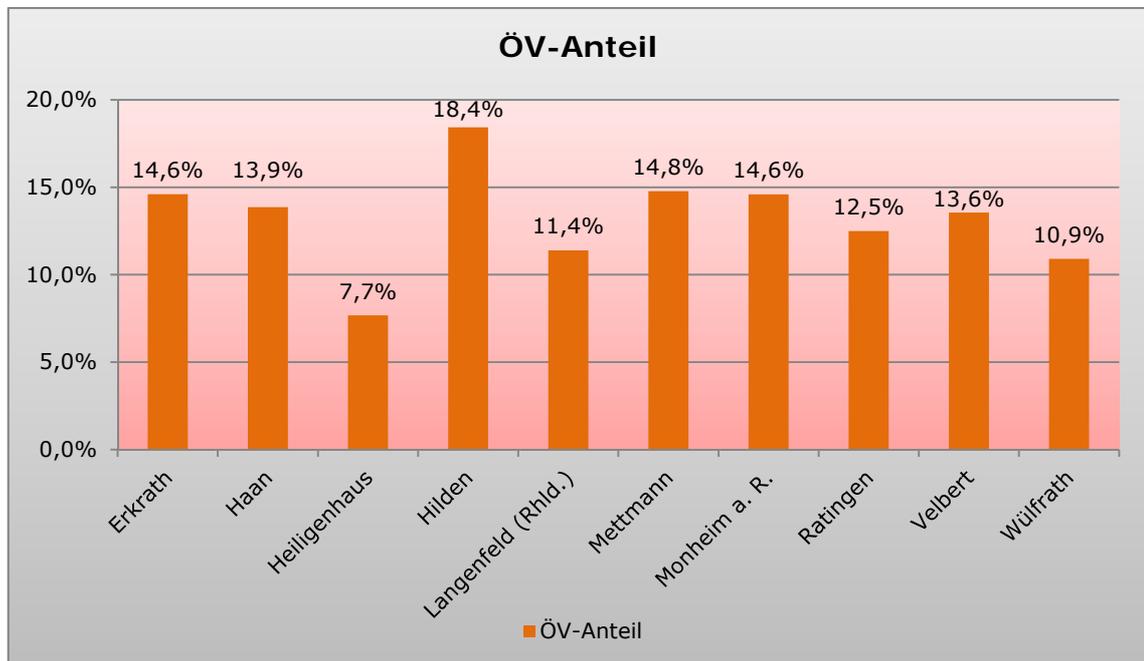


Abbildung 3: Anteil $\text{ÖV}/(\text{ÖV}+\text{IV})$ des gesamten motorisierten Verkehrs in den Städten des Kreises (Verkehrsmodell)

Die Verteilung der ÖV-Anteile zeigt ein erwartungsgemäßes Bild. Während auch hier wieder die ÖV-Anteile in Hilden sowohl im Gesamtverkehr als auch auf einzelnen Relationen hervorstechen, sind darüber hinaus die höchsten Marktpotenziale für den ÖV im Binnenverkehr der Städte angesiedelt.

Tabelle 38 zeigt auf, wie viel ÖV-Fahrten täglich (montags bis freitags) zwischen den Städten im Kreis unternommen werden. Die Werte in Klammern geben an, wie hoch der Anteil des ÖV auf der entsprechenden Relation im Vergleich zum gesamten motorisierten Verkehr [$\text{ÖV}/(\text{ÖV}+\text{IV})$] ist.

Tabelle 38: ÖV-Verflechtungen zwischen den Städten (Verkehrsmodell)

	Erkrath	Haan	Heiligenhaus	Hilden	Langenfeld (Rhld.)	Mettmann	Monheim a. R.	Ratingen	Velbert	Wülfrath	Gesamt
Erkrath	4.475 (16,6)	767 (14,7)	0 (0,0)	2.197 (22,8)	98 (5,5)	1.089 (14,6)	31 (3,8)	222 (16,3)	29 (5,5)	39 (6,8)	8.947 (16,4)
Haan	767 (14,7)	2.575 (15,8)	0 (0,0)	855 (15,6)	99 (11,2)	489 (15,6)	40 (15,0)	62 (14,9)	48 (8,3)	39 (8,1)	4.974 (15,1)
Heiligenhaus	0 (0,0)	0 (0,0)	1.289 (6,6)	5 (3,3)	3 (4,1)	185 (10,0)	1 (3,7)	635 (9,6)	1.634 (14,6)	77 (5,7)	3.829 (9,3)
Hilden	2.197 (22,8)	855 (15,6)	5 (3,3)	8.872 (21,6)	1.622 (19,7)	246 (14,3)	233 (9,3)	82 (11,0)	28 (8,4)	20 (10,2)	14.178 (20,2)
Langenfeld (Rheinl.)	98 (5,5)	99 (11,2)	3 (4,1)	1.622 (19,7)	5.680 (13,0)	19 (4,2)	2.286 (17,9)	29 (6,4)	4 (1,9)	3 (4,2)	9.843 (14,3)
Mettmann	1.089 (14,6)	489 (15,6)	185 (10,0)	246 (14,3)	19 (4,2)	5.110 (18,5)	10 (3,9)	506 (12,4)	330 (11,1)	682 (16,6)	8.684 (16,2)
Monheim a. R.	31 (3,8)	40 (15,0)	1 (3,7)	233 (9,3)	2.286 (17,9)	10 (3,9)	5.218 (19,7)	16 (6,8)	1 (1,1)	1 (3,6)	7.837 (18,0)
Ratingen	222 (16,3)	62 (14,9)	635 (9,6)	82 (11,0)	29 (6,4)	506 (12,4)	16 (6,8)	11.734 (16,2)	408 (10,3)	107 (10,6)	13.801 (15,1)
Velbert	29 (5,5)	48 (8,3)	1.634 (14,6)	28 (8,4)	4 (1,9)	330 (11,1)	1 (1,1)	408 (10,3)	15.667 (17,7)	1.242 (13,2)	19.391 (16,5)
Wülfrath	39 (6,8)	39 (8,1)	77 (5,7)	20 (10,2)	3 (4,2)	682 (16,6)	1 (3,6)	107 (10,6)	1.242 (13,2)	1.259 (13,3)	3.469 (13,0)
Gesamt	8.947 (16,4)	4.974 (15,1)	3.829 (9,3)	14.178 (20,2)	9.843 (14,3)	8.684 (16,2)	7.837 (18,0)	13.801 (15,1)	19.391 (16,5)	3.469 (13,0)	94.953 (15,8)

Anm.: Angaben in ÖV-Fahrten/Werktag; Klammerwerte ÖV-Anteil [Verhältnis ÖV/(ÖV+IV)]

Mobilitätsverflechtungen zwischen den Städten des Kreises

Die räumliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im ÖV zeigt die vergleichsweise hohe Bedeutung des kreisgrenzenüberschreitenden Verkehrs, vor allem aber die überdurchschnittlich hohe Bedeutung des innerstädtischen Binnenverkehrs. Betrachtet man im Gegenzug die ÖV-Verflechtungen der Städte des Kreises untereinander, wird umso deutlicher, wie gering ausgeprägt die interkommunalen Beziehungen der Städte untereinander sind.

Hier bestätigt sich die bereits bei der Betrachtung des Pendlergeschehens herausgearbeitete Aussage, dass sowohl im Vergleich zu den Verflechtungen innerhalb eines Stadtgebietes (z. B. Velbert) als auch zu den Verflechtungen über die Kreisgrenze hinaus, die Verkehre zwischen den Städten des Kreisgebietes im ÖPNV eher gering ausgeprägt sind (Ausnahmen sind Heiligenhaus und Wülfrath).

Tabelle 39 stellt dar, wie hoch jeweils der Anteil an Verkehren ist, die im städtischen Binnenverkehr, innerhalb des Kreises Mettmann sowie über die Kreisgrenze hinaus mit dem ÖPNV erledigt wird.

Tabelle 39: Räumliche Verteilung der ÖPNV-Nachfrage (Verflechtungen) (Verkehrsmodell)

Anteil am Gesamtaufkommen im ÖPNV	Erkrath	Haan	Heiligenhaus	Hilden	Langenfeld (Rhld.)	Mettmann	Monheim a. R.	Ratingen	Velbert	Wülfrath
Anteil Binnenverkehr (Stadt)	19,4	17,1	17,0	26,0	24,4	29,5	30,8	33,0	47,7	16,0
Anteil Binnenverkehr (Kreis)	38,9	31,9	67,2	31,1	35,8	41,3	31,0	11,6	22,7	56,2
Anteil kreisgrenzenüberschreitend	41,7	51,0	15,8	42,9	39,8	29,3	38,2	55,4	29,7	27,8

Karte 4: Regionale Verteilung der ÖV-Nachfrage (Hauptrelationen)

4.5 Fahrgast-Nachfrage

Die Aussagen in diesem Kapitel basieren auf den Ergebnissen der Auswertung des Verkehrsmodells. Als Quelle für alle Tabellen und Abbildungen dient das Verkehrsmodell.

Seite | 113

4.5.1 Streckennachfrage

Hinsichtlich der durchschnittlichen Nachfrage nach Streckenabschnitten zeigt sich eine hohe Konzentration der Verkehrsmengen auf die SPNV-Strecken vorrangig mit Ausrichtung auf die angrenzende Landeshauptstadt Düsseldorf (siehe Karte 5).

Nachfragestarke Achsen im ÖPNV konzentrieren sich primär auf das südliche Kreisgebiet. Im Vergleich zum nördlichen Kreisgebiet hat der Süden eine deutlich kompaktere Struktur, was sich auf die Gestaltung des Busnetzes auswirkt. Während der Norden insgesamt stärker zersiedelt ist, hier also mehr Buslinien erforderlich sind um eine flächendeckende Erschließung bzw. weitreichendere Verbindungsaufgaben gewährleisten zu können, wird die Nachfrage im Süden ausgehend von Hilden sowohl in nördlich Richtung nach Erkrath und Haan als auch nach Süden, also in Richtung der angrenzenden Städte Langenfeld (Rhld.) und im weiteren Verlauf Monheim a. R., auf wenigen Verbindungsachsen gebündelt.

Darüber hinaus ist eine erhöhte Streckennachfrage insbesondere auf den Teilstrecken, auf denen sich mehrere Linien überlagern festzustellen. Betroffen sind hiervon die Innenstadtbereiche der Städte, in Einzelfällen auch Anbindungen bzw. die Erschließung von einwohnerstarken Stadtteilen (z. B. Anbindung Ratingen Lintorf, Erschließung Ratingen West, Velbert Tönisheide).

Karte 5: Durchschnittliche Streckennachfrage im ÖPNV

4.5.2 Haltestellenbezogene Nachfrage

In der Summe über alle Ein- und Aussteiger im ÖV (SPNV und ÖPNV) sind die nachfragestärksten Haltestellen im Kreis Mettmann die S-Bahn-Haltestellen Langenfeld (Rhld.) mit ca. 8.800 und Hilden Süd mit über 8.100 Ein- und Aussteigern pro Tag. Die SPNV-Verknüpfungshaltestelle Ratingen Ost hat mit annähernd 7.800 Ein- und Aussteigern ein Fahrgastaufkommen in ähnlicher Größenordnung. Auch die Bahnhöfe Erkrath S, Hilden S und Mettmann Stadtwald S können als Aufkommensschwerpunkte bezeichnet werden (siehe Summen der Ein- und Aussteiger aus Tabelle 40 und Tabelle 41).

Tabelle 40: SPNV-Nachfrage an den S-Bahn-Haltestellen im Kreis Mettmann (> 2.000 Ein- / Aussteiger bzw. > 500 Umsteiger pro Tag Mo-Fr) (Verkehrsmodell)

S-Bahn-Haltestelle	Summe Ein- / Aussteiger SPNV	davon Umsteiger
Langenfeld (Rhld.) S	5.573	2.658
Hilden Süd S	4.977	931
Hilden S	4.675	601
Erkrath S	3.768	920
Ratingen Ost S	3.502	780
Haan Gruiten S	3.383	792
Mettmann Stadtwald S	3.057	1.416
Erkrath Hochdahl-Millrath S	2.457	315
Ratingen Hösel S	2.099	917
Haan Bf.	1.895	880
Langenfeld (Rhld.) Berghausen S	1.707	611

Die nachfragestärksten Bushaltestellen im Kreis Mettmann sind interessanterweise nicht die Verknüpfungshaltestellen SPNV-Bus sondern die zentralen Verknüpfungshaltestellen im Busverkehr in Ratingen und Velbert (Postamt) mit jeweils über 5.700 Ein- und Aussteigern am Tag, darüber hinaus auch die Innenstadtaltestellen Willy-Brandt-Platz (Velbert), Jubiläumsplatz (Mettmann) sowie Gabelung (Hilden). Außerdem sind die Bushaltestellen an den S-Bahn-Stationen von einer hohen Nachfrage gekennzeichnet.

Die nachfragestärkste Haltestelle in der Stadt Heiligenhaus ist die Innenstadt-Haltestelle Rathaus mit etwa 1.100 Ein- und Aussteigern am Tag. Die Nachfrage an der gegenüberliegenden Richtungshaltestelle In der Blume/ Stadtmitte ist mit etwa 550 Ein- und Aussteigern pro Tag deutlich weniger stark ausgeprägt. Mit annähernd 1.200 Ein- und Aussteigern (davon etwa 300 Umsteiger) ist auch die „zweigeteilte“ Verknüpfungshaltestelle Höselplatz/ Unterstadt von nennenswerter Bedeutung für den ÖPNV in Heiligenhaus.

Bringt man die reinen Ein- und Aussteigerzahlen in Relation zu den umsteigenden Fahrgästen an den jeweiligen Haltestellen, verdeutlicht dies die bedeutende Funktion vieler Buslinien als Zubringerverkehre auf die S-Bahn-Linien.

Tabelle 41 enthält eine Auflistung der nachfragestärksten Bushaltestellen im Kreis Mettmann. Aufgeführt sind alle Haltestellen mit mehr als 2.000 Ein- / Aussteigern pro Tag bzw. mit mehr als 500 Umsteigern.

Tabelle 41: ÖPNV-Nachfrage an den aufkommensstärksten Bushaltestellen im Kreis Mettmann (> 2.000 Ein- / Aussteiger bzw. > 500 Umsteiger pro Tag Mo-Fr) (Verkehrsmodell)

Stadt	Haltestelle	Summe Ein- / Aussteiger	davon Umsteiger
Ratingen	Ratingen Mitte	5.756	2.333
Velbert	Postamt	5.717	1.900
Velbert	Willy-Brandt-Platz	4.725	1.557
Mettmann	Jubiläumsplatz	4.365	2.533
Hilden	Gabelung	4.349	1.388
Ratingen	Ost S	4.260	2.435
Langenfeld (Rhld.)	Langenfeld S	3.313	3.164
Hilden	Süd S	3.171	1.262
Velbert	Am Berg	3.053	845
Wülfrath	Stadtmitte	2.895	713
Haan	Haan, Markt	2.839	881
Monheim a. R.	Busbahnhof	2.744	993
Mettmann	Stadtwald S	2.566	2.134
Erkrath	Neuenhausplatz	2.499	44
Hilden	Margarethenhof	2.454	0
Hilden	Fritz-Gressard-Platz	2.435	1.087
Erkrath	Erkrath S	2.432	1.039
Mettmann	Posener Straße	2.279	0
Hilden	Grünwald	2.255	8
Langenfeld (Rhld.)	Rathaus	2.199	455
Hilden	Nové-Mêsto-Platz	2.174	238
Langenfeld (Rhld.)	Marktplatz	2.143	343
Ratingen	Dieselstraße	2.132	112
Mettmann	Zentrum S	2.117	1.138
Velbert	Schloßstraße	2.058	413
Erkrath	Hochdahler Markt	2.038	590
Langenfeld (Rhld.)	Knipprather Straße	1.897	1.005
Velbert	Neviges Markt/Bahnhof	1.805	577
Ratingen	Hösel S	1.463	1.324
Velbert	Christuskirche	1.301	718

Karte 6: Haltestellenbelastung – Ein- und Aussteiger an Haltestellen

4.6 Rückblick – Nahverkehrsplan Kreis Mettmann 2004 - Bilanz der Umsetzung –

Die verkehrsplanerischen Zielsetzungen der Angebotsplanung im zweiten Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann bauen grundsätzlich auf den Zielsetzungen und Rahmenvereinbarungen auf, die im Zuge der Erstellung des ersten Nahverkehrsplans definiert wurden. Wesentliche Zielvorgabe war hier die Umsetzung eines „Differenzierten Bedienungsmodells“ als zukunftsweisendes Nahverkehrssystem, welches dem ÖPNV-Kunden das „Gesamtsystem Nahverkehr“ mit den einzelnen Produkten und ihren jeweiligen Funktionen näher bringen sollte. Das „Zielkonzept 2009“ orientiert sich eng an diesen Vorgaben.

Aufbauend auf diesem Grundgedanken konnten in den Jahren seit 2004 einige Maßnahmen realisiert werden, einiges wurde jedoch aus verschiedenen Gründen nicht bzw. noch nicht umgesetzt.

Neben der Umsetzung des NVP 2004 sowie den darauf aufbauenden Veränderungen des Verkehrsangebotes wurden darüber hinaus in den letzten Jahren regelmäßig Anpassungen im Bedienungsangebot und Liniennetz sowie Taktverschiebungen zur Optimierung von Anschlüssen durchgeführt.

4.6.1 Zielerfüllung der Umsetzung des NVP 2004

In den nachfolgenden Tabellen sind die im NVP 2004 aufgrund der definierten Ziele und Planungsvorgaben abgeleiteten Schwachstellen und Verbesserungspotenziale aufgeführt. Des Weiteren wird vermerkt, ob und in welchem Maße die Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV realisiert wurden.

4.6.1.1 Maßnahmen „Netz und Angebot“

Maßnahmen SPNV

Tabelle 42: Angebotsmaßnahmen im SPNV und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
Ost-Verlängerung RegioBahn S28 (S-Bahn-Ausbau von Mettmann, Stadtwald nach Wuppertal-Vohwinkel)	nicht umgesetzt; Maßnahme wird im NVP Schiene des VRR (1. Fortschreibung 2010) als kurzfristig umzusetzende Maßnahme im Szenario 2015 geführt; Ende 2013 wurde die Finanzierungszusage des Landes NRW für den Abschnitt Wuppertal – Mettmann erteilt, mit den Baumaßnahmen wurde bereits begonnen (Zielhorizont: vsl. 2017).
Reaktivierung der stillgelegten Trasse der Niederbergbahn als lokale SPNV-Verbindung (Anbindung von Heiligenhaus, Velbert und Wülfrath an Düsseldorf, Essen und Wuppertal)	nicht umgesetzt; Maßnahme wird als „Vorhaben der Stufe 1“ in der IGVP geführt (Zwischennutzung als Radweg)
Reaktivierung der Ratinger Weststrecke zwischen Duisburg-Entenfang und Düsseldorf-Rath	nicht umgesetzt; Maßnahme wird als „Vorhaben der Stufe 1“ in der IGVP geführt; Ergebnis Machbarkeitsstudie; Kreis hält an einer Realisierung der Maßnahme fest

Maßnahmen Straßenbahn

Tabelle 43: Angebotsmaßnahmen im Bereich „Straßenbahn“ und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
712 (Straßenbahn): Düsseldorf - D-Rath - Ratingen Mitte: <ul style="list-style-type: none"> • Mit Realisierung der Wehrhahnlinie Ausbau zur Stadtbahn U72, dadurch Verkürzung der Fahrzeit. 	tlw. umgesetzt, Ausbau zur Stadtbahn-Linie in Ratingen ist 2010 tlw. erfolgt; der Verknüpfungspunkt Ratingen Mitte soll bis 2015 umgebaut werden; Maßnahme ist auch Bestandteil des NVP Düsseldorf 2010-2015, vollständige Umsetzung mit Realisierung der Wehrhahnlinie ist geplant bis 2015

Maßnahmen Bus

Tabelle 44: Angebotsmaßnahmen im Bereich „Bus“ und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
Regionalverkehr - SchnellBus	
SB50: Haan, Nachbarsberg - Haan, Markt - Düsseldorf Süd - Düsseldorf Mitte: <ul style="list-style-type: none"> • ab Haan auf dem Linienweg der 786 zur Haltestelle Nachbarsberg • Taktverdichtung in der HVZ 	<ul style="list-style-type: none"> • nicht umgesetzt • vormittags umgesetzt, nachmittags zum FPW 06/2012 umgesetzt
SB53: Mülheim Hbf - Mülheim Mitte - Mülheim-Selbeck - Ratingen-Lintorf - Ratingen West - A 52 - Düsseldorf Hbf: <ul style="list-style-type: none"> • Neue Schnellbuslinie auf Basis der Linie 755 • Fahrten pro Tag vorher: ---/ Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV: 28 	teilw. umgesetzt; neue Schnellbus-Linie SB55 ersetzt die Linien 755 auf dem Abschnitt von Ratingen-Lintorf, Siemensstraße bis Düsseldorf Hbf
SB68: Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann Stadtwald S - Wuppertal-Wieden - Wuppertal Hbf: <ul style="list-style-type: none"> • Einstellung nach Verlängerung der Regiobahn bis Wuppertal. bis dahin unverändert 	nicht umgesetzt; Ende 2013 wurde die Finanzierungszusage des Landes NRW für den Abschnitt Wuppertal – Mettmann erteilt, mit den Baumaßnahmen wurde bereits begonnen (Zielhorizont: vsl. 2017).
SB69: Wuppertal Hbf - Wülfrath Rathaus: <ul style="list-style-type: none"> • bei optimiertem Umstieg von S-Bahn 9 auf 601 evtl. Einstellung möglich. 	nicht umgesetzt

Maßnahme	Umsetzung
Regionalverkehr – Bus	
131: Mülheim Mitte - Ratingen-Breitscheid - Essen-Kettwig S: <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung bis Kettwig S als Ersatz für Linie 762 	nicht umgesetzt
233: Leverkusen, Bayerwerk - Monheim, Daimlerstr. - Rheinpark: <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der Linie bis Gewerbegebiet Rheinpark. Änderung des Linienweges im Bereich Königsberger Straße 	nicht umgesetzt
234: Leverkusen-Opladen, BusBf - Langenfeld – Leichlingen: <ul style="list-style-type: none"> • Linie kann entfallen 	umgesetzt
235: Leverkusen-Rheindorf - Langenfeld – Leichlingen: <ul style="list-style-type: none"> • Einschränkung der Fahrtenzahl/ Tag (von 13 auf 5) 	Linie eingestellt
243: Leverkusen-Hitdorf - Langenfeld S: <ul style="list-style-type: none"> • Linie kann mangels Nachfrage entfallen 	umgesetzt
254: Leichlingen, Busbf - Langenfeld S: <ul style="list-style-type: none"> • Linie kann mangels Nachfrage entfallen 	teilweise umgesetzt
601: Wuppertal Hbf - W-Wieden - Aprath - Wülfrath Rathaus: <ul style="list-style-type: none"> • 20-Minuten-Takt mit guter Anbindung an die S9 in Wülfrath-Aprath • Fahrten pro Tag vorher: 21/ Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:52 	nicht umgesetzt
641: Wülfrath - Wülfrath-Düssel - Wuppertal-Wieden - W-Vohwinkel - Haan-Gruiten: <ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt Vohwinkel - Haan kann in AST oder TaxiBus umgewandelt werden. 	nicht umgesetzt
647: Velbert-Neviges - Langenberg - Nierenhof – Hattingen: <ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung zwischen Hattingen und Neviges um 5 Fahrten • Ausdünnung auf Wuppertaler Stadtgebiet 	umgesetzt <ul style="list-style-type: none"> • nicht umgesetzt
741: Mettmann - Neanderthal - Erkrath-Hochdahl S - Hilden Süd S - Hilden, Südfriedhof: <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der Linie am Wochenende durch die Ohligser Heide bis Ohligs Bf. 10-Minuten-Takt mit Stichfahrt nach Giesenheide zwischen Hilden Süd S und Gewerbegebiet Giesenheide 	nicht umgesetzt

Maßnahme	Umsetzung
747: Velbert Mitte - Flandersbach - Wülfrath Rathaus - Wülfrath-Sporthalle: <ul style="list-style-type: none"> • evtl. Einstellung des Astes Rathaus - Sporthalle mangels Nachfrage 	nicht umgesetzt
748: Wülfrath - ME-Obschwarzbach - Ratingen-Homberg - Mettmann-Metzkausen - Mettmann Mitte: <ul style="list-style-type: none"> • Einstellung des Astes Homberg - Wülfrath. Ersatz durch 761 	nicht umgesetzt
755: Mülheim Mitte - Ratingen-Lintorf - Ratingen West - A 52 - Düsseldorf Hbf.: <ul style="list-style-type: none"> • Wird ersetzt durch SB5X und dadurch verlängert bis Mülheim Mitte. 	teilw. umgesetzt; ersetzt durch SB55 von Ratingen-Lintorf, Siemensstraße bis Düsseldorf Hbf
759: Bahnhof D-Flughafen - Ratingen Mitte - Ratingen Ost S: <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Leistungsangebotes zum Flughafenbahnhof 	1. Stufe der Ausweitung des Leistungsangebotes ist umgesetzt (Linie verkehrt im 20-Minuten-Takt; wurde zum FPW 06/2012 in der HVZ zum 10-Min.-Takt verdichtet); Umsetzung der 2. Stufe ist ab 2013 geplant
762: Ratingen Breitscheid - Essen-Kettwig - Heiligenhaus-Isenbügel - Klinikum Niederberg - Velbert Mitte: <ul style="list-style-type: none"> • Linie kann mangels Nachfrage eingestellt werden. Ersatz in Velbert durch OV9 (siehe dort). 	umgesetzt
777: Langenfeld-Richrath - Langenfeld Mitte - Berghausen S - Monheim-Baumberg: <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der Linie über Griesstraße hinaus bis Gewerbepark Rheinpark: 20-Minuten-Takt in der HVZ • Fahrten pro Tag vorher: 26/ Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:33 	<ul style="list-style-type: none"> • umgesetzt; Linie verkehrt über Griesstraße und Gewerbegebiet Rheinpark bis Monheim, Busbahnhof • teilweise umgesetzt; 20-Minuten-Takt in der HVZ nur zwischen Langenfeld (Rhld.) Stadtgalerie und Monheim a. R. Busbahnhof, Konzept ÖPNV mit 36 Fahrten zwischen Langenfeld, Stadtgalerie und Monheim, Busbahnhof; über gesamte Strecke 26 Fahrten
780: Düsseldorf, Jan-Wellem-Platz - Hilden Nord - Hilden Mitte - Solingen-Ohligs: <ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung zur SchnellBus-Linie • eventuell neue Schleifenfahrt in Hilden Nord 	nicht umgesetzt; Linie verkehrt zwischen Düsseldorf, Heinrich-Heine-Allee und Erkrath, Hochdähler Markt

Maßnahme	Umsetzung
783: Solingen-Ohligs - Hilden S - Hilden, Dorotheenheim: <ul style="list-style-type: none"> • neuer Linienweg durch Kalstert 	nicht umgesetzt; die Befahrbarkeit des Ortsteils Kalstert mit Bussen ist nicht gegeben
786: Haan, Nachbarsberg - Haan Markt - Haan Bf - Hochdahler Markt: <ul style="list-style-type: none"> • ab Haan Markt über Zwengenberger Straße zur Endstelle "Wiedenhof" • Fahrten pro Tag vorher: 34 Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:31 	nicht umgesetzt
788: Düsseldorf-Benrath - Monheim BusBf - Erich-Klausener-Str.: <ul style="list-style-type: none"> • neue Haltestelle im Bereich "Am Kielsgraben". Linienwegsänderung auf Düsseldorfer Stadtgebiet. 	keine Änderung im Kreisgebiet
789: Düsseldorf-Holthausen - Monheim, BusBf - Monheim, Erich-Klausener-Straße: <ul style="list-style-type: none"> • Fahrt über Kapellenstraße und Kirchstraße in Monheim am Rhein in der HVZ 	nicht umgesetzt
790: Langenfeld - Langenfeld Markt - Langenfeld S - Monheim, BusBf - Bayer Landwirtschaftszentrum : <ul style="list-style-type: none"> • Einstellung des Astes Monheim Busbahnhof bis Bayer-Landwirtschaftszentrum 	nicht umgesetzt
791: Solingen-Ohligs - Langenfeld S - Monheim Mitte: <ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung über Kreisverkehr Oranienburger Straße bis Bleer Straße über "Heide" und Alfred-Nobel-Straße 	teilweise umgesetzt; Linie verkehrt ab Monheim, Busbahnhof über Berliner Ring und Lichtenberger Straße bis „Heide“ (Endstelle „mona mare“)
792: Haan Markt - Solingen-Ohligs, Bahnhof: <ul style="list-style-type: none"> • ab "Pütt" bis "Bahnhof" über den Linienweg der Linie O1 • Fahrten pro Tag vorher: 39 Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:31 Fahrten/Tag 	teilweise umgesetzt; <ul style="list-style-type: none"> • Linienweg zwischen „Pütt“ und „Bahnhof“ über Linienweg der Linie O1 • Anpassung der Fahrtenanzahl nicht umgesetzt
Lokale Verkehre	
<i>Ratingen</i>	
O19: Ortsbusverkehr Lintorf-West: <ul style="list-style-type: none"> • Neue TaxiBuslinie im Ortsverkehr Lintorf 	umgesetzt mit geänderter Linienführung
750 (Ortsbus): RAT-Tiefenbroich - RAT West: <ul style="list-style-type: none"> • Linie kann mangels Nachfrage eingestellt werden. 	umgesetzt
757 (Ortsbus): Ratingen West - Ratingen Mitte - Ratingen Ost S: <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung bis Grüner See als Ersatz für 750 	nicht umgesetzt

Maßnahme	Umsetzung
761(Ortsbus): Ratingen Mitte - Ratingen Ost S - Ratingen-Homberg - Wülfrath Mitte: <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung über Homberg hinaus bis Wülfrath Mitte als Ersatz für 748 (siehe dort). Mehrleistung in Ratingen. • Fahrten pro Tag vorher: 17 Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:25 	nicht umgesetzt
<i>Monheim am Rhein</i>	
793 (Ortsbus): Monheim, BusBf - Bayer Landwirtschaftszentrum: <ul style="list-style-type: none"> • Einstellung der Linie im Zusammenhang mit der Umsetzung des neuen Netzes in Monheim am Rhein möglich. 	nicht umgesetzt; Linie über Monheim a. R., Busbahnhof bis Monheim, Betriebshof verlängert
<i>Haan</i>	
O1 Haan: Gruiten - Gruiten S - Schallbruch - Markt - Hülsberger Busch: <ul style="list-style-type: none"> • In Gruiten Verlängerung bis Sinterstraße. Erweiterung des Linienweges im Bereich Rheinische Straße • Fahrten pro Tag vorher: 47 Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:35 	teilweise umgesetzt; <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung bis Sinterstraße umgesetzt • Linienweg im Bereich Rheinische Straße und Anpassung des Fahrtenangebotes nicht umgesetzt
<i>Mettmann</i>	
O13: Mettmann: Stadtwald S - West - Berliner Straße - Jubiläumsplatz: <ul style="list-style-type: none"> • Führung wie ursprünglich geplant durch Mettmann West 	umgesetzt
<i>Heiligenhaus</i>	
O18: Heiligenhaus: Isenbügel - Langenbügel - Nordring - Mitte - Nonnenbruch: <ul style="list-style-type: none"> • Neue Ortsbuslinie Isenbügel - Nordstraße - Nonnenbruch als Teilersatz für 762. 	mit Linie 772 zwischen Isenbügel und Heiligenhaus Mitte teilweise umgesetzt; Erschließung des Wohngebietes Nonnenbruch durch den Bürgerbus seit Nov. 2012; keine innere Erschließung Isenbügel
<i>Velbert</i>	
OV9: Velbert: Mitte - Nord - Klinikum: <ul style="list-style-type: none"> • Neue Ortsbuslinie als Ersatz für 762; Linienführung über Velbert Nord. • Fahrten pro Tag vorher: --- Fahrten pro Tag Konzept ÖPNV:15 	teilweise umgesetzt; mit OV6 in der Verlängerung Velbert Innenstadt bis Klinikum Niederberg

4.6.2 Veränderung des Verkehrsangebotes durch umgesetzte Maßnahmen außerhalb des NVP 2004

4.6.2.1 Maßnahmen „Netz und Angebot“

Tabelle 45:

Wesentliche umgesetzte Angebotsmaßnahmen außerhalb des NVP 2004 nach Jahren

Seite | 123

Maßnahme
2006/2007
<ul style="list-style-type: none"> Herausnahme der Linienführung der Linie 772 über die Isenbügeler Straße infolge der Einstellung der Linie 762 zwischen Ratingen Breitscheid, Am Kessel über Essen Kettwig, Heiligenhaus, In der Rose und Klinikum Niederberg nach Velbert Mitte aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage. Verlängerung der Linie 782 über die Haltestelle Köbener Straße in Hilden, einjähriger Probetrieb (Juni 2006 und Juni 2007); Rücknahme aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage
2008
<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung einer NachtExpresslinie (NE13) in Monheim a. R., Entfall der DL13 im Dezember 2008
2009
<ul style="list-style-type: none"> Angebotsausweitung auf der Linie 745 in Mettmann durch Verlängerung einzelner Fahrten bis zur FHDW in Mettmann-West im Dezember 2009 Änderung des Linienverlaufes der DiscoLinie DL1 in Ratingen und vollständige Rücknahme der Linie aus Heiligenhaus im Juni 2009, Kompensation durch Ausweitung des Angebotes zwischen Ratingen Hösel (S) und Heiligenhaus (nicht bis Velbert) auf der Linie 770 in den Nachtstunden Anpassen des Fahrplanangebotes im Kreis Mettmann im Rahmen der Umsetzung des S-Bahnkonzeptes Düsseldorf/ Kreis Mettmann
2010
<ul style="list-style-type: none"> Betriebsaufnahme des Bürgerbus in Erkrath im August 2010 Angebotsanpassung im Liniennetz der Stadt Monheim a. R. zum August 2010 Einstellung der Linie 171 zwischen Velbert und Essen aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage, dafür Einrichtung einer TaxiBuslinie T1 zwischen Velbert, Moltkeplatz und Velbert, Bernsmühle (August 2010) Einstellung der Linie 177 auf Velberter Gebiet aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage, dafür Einrichtung einer TaxiBuslinie T176 zwischen Velbert Nierenhof, Busbahnhof und Essen, Altersheim (November 2010)
2011
<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung der Nachtbuslinie N20 zwischen Langenfeld (S) – Leverkusen Opladen Bus Bhf. im Dezember 2011 Kürzung der Linie 131 in Ratingen von der ehem. Endhaltestelle „Am Kessel“ bis zur „Flurstraße“ ab September 2011

Maßnahme
2011/12
<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der Linie 737 durch das Gewerbegebiet Erkrath-Unterfeldhaus, einjähriger Probetrieb zwischen Januar 2011 und Juni 2012, Rücknahme aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage
2012
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer neuen Buslinie 257 zwischen Leichlingen und Langenfeld (Rhld.), Gladbacher Straße im Januar 2012. • Einstellung der Linien NE9 und NE10 in Velbert zum Fahrplanwechsel im Januar 2012 • Verlegung der Endhaltestellen der Linien 754 und SB55 in Ratingen von der Haltestelle Motor-Hotel in Breitscheid zur Siemensstraße in Lintorf im Januar 2012 (siehe hierzu auch Planungen im NVP 2004 zur ehem. Linie 755) • Ausweitung des Linienverlaufes der O19 in Ratingen-Lintorf zum Fahrplanwechsel im Januar 2012 • Linienkonzept Ratingen-West/ Flughafenbahnhof (Realisierung der 1. Stufe zum Fahrplanwechsel im Juni 2012); die Linie 759 verkehrt nun in der HVZ im 10´-Takt; Maßnahme ist z. T. Bestandteil des NVP aus 2004 (siehe Planungen zur Linie 759 „Ausweitung des Leistungsangebotes zum Flughafenbahnhof“) • Einrichtung einer Bürgerbus-Linie in Heiligenhaus (Umsetzung im November 2012) • Anbindung des Gewerbegebietes Im Weidental durch Linie 795 (Umsetzung im November 2012) • Verknüpfung des Nachtverkehrsangebotes in Langenfeld (Rhld.) durch die Linien 785, NE13 und N20 sowie mit der S6 am S-Bahnhof Langenfeld

4.7 Anregungen der kreisangehörigen Städte

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden im Winter 2010/2011 alle Städte im Kreis Mettmann, die Verkehrsunternehmen sowie weitere Beteiligte zu ihren Anregungen und Hinweisen zur Nahverkehrsplanung befragt. Darüber hinaus wurden mit den einzelnen Städten im Juni/ Juli 2011 Stadtgespräche geführt.

Seite | 125

Von den Städten wurden dabei neben konkreten Anregungen zu bestimmten Linien folgende Schwerpunktthemen genannt:

- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
- Verbesserung der Fahrgastinformation, Einrichten von Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) an zentralen Verknüpfungspunkten
- Verbesserung der Tarifsystems und Tarifgerechtigkeit
- Verbesserung der Fahrzeugqualität (einzelne S-Bahn-Linien)

Von den Verkehrsunternehmen wurden neben Angaben zu verspätungsanfälligen Abschnitten auch einige konkrete Planungsvorschläge gemacht.

Aufbauend auf diesen Grundaussagen wurden im November 2011 Regionalkonferenzen mit den Städten und den jeweiligen Verkehrsunternehmen abgehalten, in denen gezielt auf verschiedene Fragestellungen eingegangen wurde sowie konkrete Anregungen für die Nahverkehrsplanung erfragt wurden.

Die benachbarten Aufgabenträger haben im Wesentlichen auf Planungen hingewiesen, die die kreisgrenzenüberschreitenden Linien betreffen.

Eine Übersicht über die Ergebnisse der Regionalkonferenzen ist im Anlagenband II, Anlage 4 dokumentiert.

5 Stärken-Schwächen-Analyse

5.1 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität im Untersuchungsraum erfolgt auf Basis der im Anforderungsprofil definierten „Basisstandards“ für die Haltestelleneinzugsbereiche (siehe Kapitel 2.1.4). Sie richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort.

Das ÖPNV-Netz im Kreis Mettmann ist weitgehend lückenlos und ohne gravierende Mängel in der Erschließung. Die zentralen Bereiche der Städte sind durch eine hohe Erschließungswirkung gekennzeichnet, die Städte insgesamt weisen durch das dichte Haltestellennetz im ÖPNV und SPNV eine gute bis sehr gute Erschließungsqualität auf.

In den meisten Stadtteilen der Stadt Erkrath sind alle Einwohner durch die Haltestellen im ÖV erschlossen. In den Stadtteilen Alt-Erkrath, Sandheide, Willbeck und Unterfeldhaus sind kleinere Erschließungsdefizite vorhanden. Es wird dort jedoch trotzdem eine gute Erschließungswirkung von über 90% der Einwohner erreicht. In Alt-Erkrath werden kleinere Teilbereiche ausschließlich durch den Bürgerbus erschlossen. Dieser verkehrt im 60-Minuten-Takt und weist somit ein im Vergleich zum übrigen ÖPNV-Angebot etwas reduziertes Bedienungsangebot auf.

In Haan liegen weite Siedlungsbereiche innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche. In Gruiten, Haan Mitte und Haan Ost sind knapp 100% der Einwohner erschlossen. Von den Erschließungsdefiziten sind prozentual nur wenige Einwohner betroffen. In Haan West wohnen knapp 95% der Einwohner innerhalb der Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen.

Die Erschließungswirkung in Heiligenhaus ist grundsätzlich als gut zu bewerten, großflächige Siedlungsgebiete im Bereich Vogelsang und Nonnenbruch sind jedoch nicht im Einzugsbereich von ÖPNV-Zugangsstellen (Fahrplanstand Sommer 2012). Mit der Einführung einer Bürgerbus-Linien im November 2012 können diese Defizite zumindest anteilig gemindert werden, jedoch verkehrt der Bürgerbus nur eingeschränkt vormittags und nachmittags mit großer Taktlücke am Mittag. Ein kleineres Erschließungsdefizit befindet darüber hinaus am westlichen Randbereich von Isenbügel.

Der Stadtteil Stadtwald in Hilden ist zu 100% durch den ÖPNV erschlossen. In der Innenstadt wird eine Erschließungswirkung von nahezu 100% erreicht, in der Weststadt werden die besiedelten Bereiche vollständig erschlossen. In der Nordstadt und Südstadt liegt die Erschließungswirkung noch über 90%. In der Oststadt wohnen unter 90% der Einwohner innerhalb der Einzugsbereiche von Haltestellen.

In Langenfeld (Rhld.) wird in den Stadtteilen Berghausen, Richrath, Immigrath und Langenfeld Mitte eine gute Erschließungswirkung des ÖPNV mit über 90% erreicht. In Reusrath werden weniger als 90% der Einwohner und in Wiescheid weniger als 80% durch den ÖPNV erschlossen.

Die meisten Stadtbereiche in der Kreisstadt Mettmann sind durch eine hohe Erschließungswirkung von nahezu 100% gekennzeichnet. Lediglich in den Stadtteilen

Mettmann West, Berliner Straße/ Kaldenberg, Metzkausen sowie teilweise in den Außenbereichen sind kleinere Erschließungsdefizite vorhanden. Insgesamt wird jedoch auch hier eine gute Erschließungswirkung von über 90% erreicht.

Die Stadt Monheim am Rhein ist in weiten Bereichen nahezu zu 100% durch den ÖPNV erschlossen. In den Stadtteilen Zaunswinkel und Alt Monheim werden etwa 95% der Einwohner erschlossen.

In der Stadt Ratingen sind in diversen Stadtgebieten kleinere Erschließungslücken vorhanden. Diese Bereiche sind jedoch meist von ÖPNV-Linien umgeben, die durch Linienüberlagerungen häufig ein dichtes Bedienungsangebot bereithalten, so dass hier kaum ein Handlungsbedarf abgeleitet wird. Lediglich in Ratingen-Hösel und Ratingen-Homberg liegen großflächigere Gebiete außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche. Die Erschließungswirkung liegt hier zwar unterhalb von 90%, aufgrund der Bevölkerungsstruktur wird der Bedarf für eine ÖPNV-Erschließung eher gering eingeschätzt.

Der Stadtteil Velbert-Mitte ist in weiten Teilen nahezu vollständig durch den ÖPNV erschlossen. Lediglich im Bereich West an der Stadtgrenze zu Heiligenhaus ist ein größeres Wohngebiet ohne direkte ÖPNV-Anbindung (Bereich „Zur Sonnenblume“). Auch die Stadtteile Velbert-Langenberg und Velbert-Neviges verfügen grundsätzlich über eine hohe Erschließungswirkung, einzelne Teilbereiche werden hier jedoch nicht über den regulären ÖPNV sondern über Bürgerbus-Linien erschlossen. Mit Ausnahme der Linie 2 des Bürgerbus Langenberg weisen diese Bürgerbus-Linien häufig ein, im Vergleich zum übrigen ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet, reduziertes Bedienungsangebot mit teils größeren Taktlücken bzw. nur einzelnen Fahrten auf, was die Erschließungswirkung in den betroffenen Gebieten relativiert (insbesondere in den Bereichen Eichenstraße (BBN4) und Bökenbuschstraße (BBL4)). Die Standards für die Angebotsqualität werden in diesen Bereichen nicht eingehalten. Kleinere Erschließungslücken weisen außerdem einzelne Randbereiche in Neviges und Tönisheide auf, die Erschließungswirkung liegt aber auch hier insgesamt bei deutlich über 90%.

Auch die Siedlungsbereiche in der Stadt Wülfrath sind nahezu vollständig im ÖPNV erschlossen, Defizite aus denen sich ein Handlungsbedarf ableiten lässt sind kaum bis gar nicht erkennbar. Lediglich einzelne Gehöfte sowie Randbereiche von Gewerbegebieten liegen außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche, so dass auch in Wülfrath die Erschließungswirkung im Bereich der besiedelten Flächen bei annähernd 100% liegt.

Erschließungsdefizite

Kleinere Erschließungslücken konzentrieren sich weitgehend auf die Siedlungsrandlagen, lediglich in einzelnen Teilbereichen sind kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche nicht den kreisweit definierten Basisstandards entsprechend erschlossen. Für diese Gebiete erfolgte eine Bewertung der Situation vor Ort; aufbauend auf den Ergebnissen wurde eine entsprechende qualitative planerische Einschätzung hinsichtlich Betroffenheit und Handlungsbedarf vorgenommen.

Die Analyse der nicht erschlossenen bzw. unzureichend⁸⁰ bedienten Gebiete im Kreisgebiet zeigt in etwa 20 Teilbereichen eine Defizitprägung, die mit einem hohen bzw. mindestens mittleren Handlungsbedarf bewertet werden kann. Die Einschätzung der Betroffenheit als mindestens „mittlerer Handlungsbedarf“ bedeutet, dass hier ein nennenswerter Bedarf vorhanden ist, so dass das Defizit eine tiefergehende Betrachtung erfordert. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden im Einzelfall Lösungsvorschläge unterbreitet, sofern diese verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll zu realisieren sind.

Eine Liste mit Defiziten in der Erschließung weitgehend geringer Ausprägung ist Bestandteil des Anlagenbandes (Anlagenband II, Anlage 3).

Tabelle 46: Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung mit mittlerem bis hohem Handlungsbedarf

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
<i>Erkrath</i>		
33 (Willbeck) <ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet im Bereich Kopernikusstraße/ Keplerstraße mit Reihenhaus- und Mehrfamilienhausbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zur nächsten Haltestelle ca. 550 m 	→ mittlerer Handlungsbedarf Fußweg zu Haltestellen noch akzeptabel
20 (Unterfeldhaus) <ul style="list-style-type: none"> • Bereich westliches Industriegebiet und nördlich anschließende Bereiche mit Mehrfamilienhausbebauung • Einzelhandelsstandort ohne ÖPNV-Anbindung 	<ul style="list-style-type: none"> • Großflächiges Gebiet • Nördlicher Bereich mit Wohnbebauung am Rande des 300 m Einzugsbereiches der Haltestelle Neuenhausplatz (Überlagerung vieler Linien) • Südlicher Bereich mit Gewerbe bis zu 600 m Entfernung zur nächsten Haltestelle • Seit Fpl. 2011/ 2012 tlw. durch Linie 737 erschlossen – Probetrieb wurde zum Fahrplanwechsel 2012/ 2013 mangels Nachfrage wieder eingestellt 	→ mittlerer Handlungsbedarf

⁸⁰ Mindestbedienung zur Wertung als „ÖPNV-bedient“: HVZ/SVZ mindestens stündliche Bedienung; in Bereichen mit sehr geringer Bevölkerungsdichte Bedienung alle zwei Stunden.

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
<i>Haan</i>		
Haan Ost <ul style="list-style-type: none"> • Östliches Randgebiet des Industrieparks Haan-Ost • Einzelhandelsstandort am Rand der Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu ca. 800 m 	→ hoher Handlungsbedarf
Haan West <ul style="list-style-type: none"> • Bereich westliche Erkrather Straße/ Bachstraße/ Am Sandbach mit Reihenhaus- und Einzelhausbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches von zwei Haltestellen der Linien 784 und 786 	→ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf
<i>Heiligenhaus</i>		
Heljensbad	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Direktanbindung 	→ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf
Bereich Nonnenbruch	<ul style="list-style-type: none"> • Defizite in der inneren Erschließung, aufgrund der Sozialstruktur ist eine ÖV-Affinität im Stadtbereich erkennbar 	→ mittlerer Handlungsbedarf → Erschließung des Siedlungsbereiches durch BürgerBus-Linie mit eingeschränktem Bedienungsangebot seit Nov. 2012
Vogelsang <ul style="list-style-type: none"> • großflächiges Wohngebiet, hauptsächlich Einfamilienhausbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung bis zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m • enge Straßenräume mit einseitigem Parkverkehr; Probleme bei der Befahrbarkeit mit dem Bus 	→ mittlerer Handlungsbedarf → Erschließung des Siedlungsbereiches durch BürgerBus-Linie mit eingeschränktem Bedienungsangebot seit Nov. 2012
<i>nachrichtlich aus Befragung der Städte: schlechte Umsteigebeziehungen aus der Wassermangel in Richtung Hösel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>zweigeteilte Haltestelle am Höseler Platz</i> 	→ <i>mittlerer bis hoher Handlungsbedarf; Einrichtung von DFI im Jahr 2013 bereits erfolgt</i>

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
<i>Hilden</i>		
Nordstadt <ul style="list-style-type: none"> • Bereich Elb/ Holterhof • Kleinräumiges Wohngebiet mit Einzel- und Reihenhausbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu ca. 600 m 	→ mittlerer Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung
Nordstadt <ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet im Bereich Schalbruch, östlich des Westrings • Mehrfamilien- und Geschoßwohnungsbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches einer Haltestelle der Linie O3 	→ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten einer besseren Erschließung
Nordstadt <ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Nordwest, Bereich Westring 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu ca. 600 m 	→ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten einer besseren Erschließung
Weststadt <ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet, Bereich südlich der Weststraße (Heinrich-Hertz-Straße, Siemensstraße) 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu ca. 800 m • eingeschränkte Befahrbarkeit des Bereiches mit Bussen 	→ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten einer besseren Erschließung
Oststadt <ul style="list-style-type: none"> • Kleinräumiger nördlicher Bereich Kalstert mit Mehrfamilienhausbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches einer Haltestelle der Linien 782 und 783 • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich 	→ mittlerer Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung
Oststadt <ul style="list-style-type: none"> • Bereich Schönholz und südlich angrenzende Bereiche des Wohngebietes mit Mehrfamilienhausbebauung (nördlich des Raffaelwegs) • nördlicher Bereich des Gewerbegebietes Hilden Ost 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung aus dem Bereich Schönholz zu den nächsten Haltestellen bis zu ca. 800 m, aus den übrigen Bereichen bis zu 500 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich 	→ mittlerer Handlungsbedarf → hoher Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
<i>Langenfeld (Rhld.)</i>		
Reusrath <ul style="list-style-type: none"> • Bereich nordöstlich des Marktes mit lockerer Einzelhaus-, Reihenhaus- und Mehrfamilienhausbebauung • Förderschule und Seniorenbegegnungsstätte ohne ÖPNV-Anbindung 	<ul style="list-style-type: none"> • Großflächiges Gebiet mit Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1.000 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich 	<p>→ mittlerer Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung</p>
Langenfeld (Rhld.) <ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet im Bereich südlich Hochstraße und östlich Talstraße mit lockerer Einzelhaus- und Mehrfamilienhausbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Großflächiges Gebiet mit Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 800 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich 	<p>→ mittlerer Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung</p>
Immigrath <ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet östlich Goethestraße mit dichter Mehrfamilienhausbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 600 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich 	<p>→ mittlerer Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung</p>
Wiescheid <ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet im Bereich Feldhausen mit lockerer Einzelhausbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1.000 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich 	<p>→ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten einer besseren Erschließung</p>
Wiescheid <ul style="list-style-type: none"> • Westlicher Siedlungsbereich mit lockerer Einzelhausbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 1.000 m • Befahrbarkeit mit Bussen nicht möglich 	<p>→ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten einer besseren Erschließung</p>

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
<i>Mettmann</i>		
3 – Berliner Straße/ Kaldenberg <ul style="list-style-type: none"> • nördliche Stadtteilgrenze (Randbereich Am Kothen/ Leipziger Straße) • hoher Anteil Mehrfamilienhausbebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Lage am Rand des 300 m-Einzugsbereiches diverser innenstadt-erschließender Linien (im Zuge der Realisierung von etwa 400 WE im angrenzenden Bereich „Kirchendelle“ ab 2015 ist die Anpassung des ÖPNV-Angebotes geplant) 	→ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf <i>(Handlungsbedarf ist aktuell noch als gering einzustufen, zukünftig im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung des Gebiets „mittel“)</i>
<i>Monheim am Rhein</i>		
Alt Monheim/ Zaunswinkel <ul style="list-style-type: none"> • Bereich Frohnstraße bis Voigtshof mit Wohnbebauung und tlw. Gewerbe • Marienburg und Marienburgpark ohne direkte ÖPNV-Anbindung 	<ul style="list-style-type: none"> • Großflächiger Bereich mit Entfernung zur nächsten Haltestelle von bis zu 700 m (sehr dichtes Angebot durch Überlagerung diverser Linien) 	→ mittlerer Handlungsbedarf eingeschränkte Möglichkeiten einer inneren Erschließung
Berliner Viertel <ul style="list-style-type: none"> • Bereich Pflegezentrum am Ernst-Reuther-Platz • Seniorenheim ohne direkte ÖPNV-Anbindung 	<ul style="list-style-type: none"> • Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches von 5 Haltestellen (sehr dichtes Angebot durch Überlagerung diverser Linien) 	→ mittlerer Handlungsbedarf Überprüfen der Möglichkeiten einer besseren Erschließung
<i>Ratingen</i>		
2 – West <ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet östlich Grüner See (Felderhof-Siedlung), Mehrfamilienhausbebauung, Reihenhäuser 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung bis zur nächsten Haltestelle bis zu 700 m • Lage am Rand des 400 m-Einzugsbereiches⁸¹ der Linie 712 bzw. der Linie 759 und 760 • Befahrbarkeit für Busse kaum gegeben • vsl. geringe ÖPNV-Affinität, Trend zum 2. und 3. Pkw 	→ mittlerer Handlungsbedarf

⁸¹ Aufgrund des dichten Bedienungsangebotes auf der Linie 712 werden die Einzugsbereiche der betroffenen Haltestellen vergrößert (400m).

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	Bewertung der Situation	Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
<i>Velbert</i>		
22 (West) <ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet, hauptsächlich Einfamilienhausbebauung; östlich von Flandersbach zwischen Zur Sonnenblume und Schopenhauerstr. 	<ul style="list-style-type: none"> • großflächiges Gebiet mit Lage am Rand des 300- bzw. 400 m-Einzugsbereiches diverser innenstadt-erschließender Linien (Bereich ist umgeben von ÖPNV-Linien; dichtes Angebot durch Überlagerung von Linien) 	→ mittlerer Handlungsbedarf <i>(Erschließung soll im Zuge der Einrichtung des ZOB Velbert-Mitte angegangen werden)</i>

Aus den hier dargestellten Erschließungsdefiziten lässt sich nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf ableiten. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob sich eine wirtschaftlich vertretbare und betrieblich bzw. verkehrlich sinnvolle ÖPNV-Erschließung umsetzen lässt.

Detailkarten aller Städte mit Übersichten über alle Erschließungsdefizite sind dem Anlagenband III zu entnehmen.

Karte 7: ÖPNV-Erschließung (Karten 7.a – 7.j)

5.2 Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität wird unter Berücksichtigung verschiedener raumstruktureller Kennwerte, wie Siedlungsgröße und Arbeitsplatzaufkommen, das vorhandene ÖPNV-Angebot im Hinblick auf das Taktangebot sowie die Umsteigehäufigkeit und –zeit analysiert. Untersucht wird die Verbindung ausgewählter Referenzhaltestellen aus jedem Siedlungsbereich in Richtung der Innenstadt der jeweiligen Stadt, sowie in Richtung des relevanten Oberzentrums bzw. der relevanten Oberzentren. Darüber hinaus werden die Verbindungen aus den jeweiligen Innenstädten in Richtung der relevanten Nachbarstädte sowie in Richtung der Kreisstadt Mettmann untersucht und bewertet. Die konkreten Bewertungskriterien sind in Kapitel 2.1.5 des Anforderungsprofils definiert.

Eine detaillierte Darstellung der Analyse der Angebotsqualität ist der Anlage 3 im Anlagenband II zu entnehmen.

5.2.1 Anbindung an zentrale Orte

Die Angebotsqualität im ÖPNV des Kreises Mettmann ist insgesamt als gut bis sehr gut zu bewerten. Weite Teile des Kreisgebietes werden tagesdurchgängig mit einem Taktangebot bedient. In der HVZ wird auf vielen Linien ein dichter 20-Minuten-Takt angeboten, weitgehend alle Linien verfügen mindestens über einen 60-Minuten-Takt, der auch in der SVZ und am Wochenende vorgehalten wird.

Defizite in der Anbindung an die benachbarten Zentren

Die Anbindung aus den Städten des Kreises Mettmann an die benachbarten Zentren ist grundsätzlich als ausreichend zu bewerten. Lediglich einzelne Verbindungen entsprechen nicht den definierten Basisstandards. Zu unterscheiden ist hier grundsätzlich zwischen Defiziten in der Vertaktung und Defiziten bei den Vorgaben zur Umsteigehäufigkeit. Im Hinblick auf das Taktangebot sind die allermeisten Anbindungen als mindestens den definierten Standards entsprechend zu bewerten.

Die Analyse der Umsteigehäufigkeit ergibt einzelne Defizite in der Anbindung auf verschiedenen Relationen. Die Städte Heiligenhaus und Monheim a. R. sind ohne, die Innenstädte von Velbert und Wülfrath ohne direkten S-Bahn-Anschluss, so dass die Anbindung an die Oberzentren häufig mit Umstiegen an benachbarten S-Bahnhöfen bzw. sonstigen Umsteigehaltestellen verbunden ist.

Tabelle 47: Defizite in der Anbindung an benachbarte Zentren

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist- Vergleich ⁸² (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	IST	
Erkrath				
Düsseldorf (aus Hochdahl)	NVZ	30/0	20-60/0-1	<ul style="list-style-type: none"> im 60-Minuten-Takt ohne Umstieg im 20-Minuten-Takt mit Umstieg → kein Handlungsbedarf, da Überlagerung der Angebote ausreichend
Hilden (aus Alt-Erkrath)	HVZ NVZ	20/0 30/0	20/1 20/1	<ul style="list-style-type: none"> keine Direktverbindung Umstieg in Erkrath Neuenhausplatz mit kurzen Übergangszeiten zwischen O6 und 781 → kein Handlungsbedarf
Mettmann (aus Alt-Erkrath)	HVZ NVZ	20/0 30/0	60/0 60/0	<ul style="list-style-type: none"> Direktverbindung mit Linie 743 im 60-Minuten-Takt Verbindung im 20-Minuten-Takt mit Umstieg über Hochdahl S → NVZ: kein Handlungsbedarf
Haan				
Düsseldorf	HVZ NVZ	20/0 30/0	20+/0-1 2x60/0-1	<ul style="list-style-type: none"> HVZ: Direktverbindung mit SB50 morgens und nachmittags in der HVZ HVZ Verbindung über Gruiten S im 20-Minuten-Takt NVZ: Direktverbindung mit SB50 im T60 NVZ: Verbindung über Gruiten S im T60 → kein Handlungsbedarf
Heiligenhaus				
Essen	HVZ NVZ	20/0 30/0	20+/0-1 20+/0-1	<ul style="list-style-type: none"> stündliche Direktverbindung mit dem SB19 Umstieg in Ratingen-Hösel mit kurzen Übergangszeiten zwischen 770 und S6 Stadt Heiligenhaus ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Umstieg am S-Bahnhof Ratingen-Hösel; hier ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten → kein Handlungsbedarf

⁸² Bewertung des Bestandsangebotes im Vergleich zu dem im Anforderungsprofil definierten Basisstandard zum Bedienungsangebot.

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist- Vergleich ⁸² (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	IST	
Düsseldorf	HVZ NVZ	20/0 30/0	20/1 20/1	<ul style="list-style-type: none"> • Umstieg in Ratingen-Hösel mit kurzen Übergangszeiten zwischen 770 bzw. 771 und S6 • Stadt Heiligenhaus ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Umstieg am S-Bahnhof Ratingen-Hösel ➔ aktuell kein Handlungsbedarf ➔ ggf. Optimierung der Anbindung an den Flughafenbahnhof durch Einrichten einer SchnellBus-Linie von Velbert über Heiligenhaus nach Düsseldorf nach Fertigstellung der A44
Wuppertal	HVZ NVZ	20/0 30/0	60/1 60/1	<ul style="list-style-type: none"> • Ausrichtung auf Wuppertal ist nachrangig ➔ kein Handlungsbedarf
Mettmann				
Wuppertal	HVZ NVZ	20/0 30/0	20/0-1 (20)/0-1	<ul style="list-style-type: none"> • stündlich Direktverbindung mit SB68 bis Wuppertal Hbf. und stündlich Direktverbindung mit 745 bis Vohwinkel (durch Überlagerung 30-Minuten-Takt) ➔ Ende 2013 wurde die Finanzierungszusage des Landes NRW für die Verlängerung der Regiobahn S28 bis Wuppertal erteilt, mit den Baumaßnahmen wurde bereits begonnen (Inbetriebnahme vsl. 2017).
Monheim am Rhein				
Düsseldorf (aus Alt-Monheim)	HVZ NVZ	20/0 30/0	10/1 20/1	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Monheim a. R. ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Umstieg an den S-Bahnhöfen Langenfeld (Rhld.) und Berghausen; hier ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ kein Handlungsbedarf
Köln (aus Alt-Monheim)	HVZ NVZ	20/0 30/0	20/1 20/1	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Monheim a. R. ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, Umstieg am S-Bahnhof Langenfeld (Rhld.); hier ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ kein Handlungsbedarf

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist-Vergleich ⁸² (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	IST	
Ratingen				
Essen	HVZ	20/0	(20)/1	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Ratingen Ost im 20-Minuten-Takt (S-Bahn) ➔ kein Handlungsbedarf, da dichtes Bedienungsangebot zwischen Ratingen Mitte und Ratingen-Ost
	NVZ	30/0	(20)/1	
Duisburg	HVZ	20/0	(20)/1-2	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Optimierung der Anbindung an Duisburg erfolgt im Zusammenhang mit den Planungen zur verbesserten Anbindung des Flughafenbahnhofes Düsseldorf (<i>Umsetzung in zwei Stufen geplant; Umsetzung der ersten Stufe zum FPW 06/2012 realisiert</i>)
	NVZ	30/0	(20)/1-2	
Mettmann	HVZ	20/0	2/h / 0-1	<ul style="list-style-type: none"> • stündliche Direktverbindung (Linie 749) und stündliche Umsteigeverbindung mit Anschlussgarantie über Ratingen-Homberg • die Pendlerverflechtungen zwischen den benachbarten Städten Mettmann und Ratingen sind im Berufsverkehr mit etwa 1.000 Pendlern täglich vergleichsweise mäßig ausgeprägt, das heutige Bedienungsangebot wird entsprechend dem Bedarf als ausreichend eingeschätzt ➔ kein akuter Handlungsbedarf, ggf. überprüfen der Anschlusssituation im Liniengeflecht Ratingen-Homberg
Velbert				
Düsseldorf	HVZ	20/0	(10)/1	<ul style="list-style-type: none"> • keine Direktverbindung, jedoch dichtes Bedienungsangebot • Velbert-Mitte ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, häufige Anbindung mit Umstieg an S-Bahnhöfen bzw. sonstigen Umsteigehaltestellen benachbarter Städte; systematische Verknüpfungssituation mit kurzen Umsteigezeiten ➔ aktuell kein Handlungsbedarf ➔ ggf. Optimierung der Anbindung an den Flughafenbahnhof durch Einrichten einer SchnellBus-Linie von Velbert über Heiligenhaus nach Düsseldorf nach Fertigstellung der A44
	NVZ	30/0	(10)/1-2	

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist- Vergleich ⁸² (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	IST	
Wülfrath				
Wuppertal	HVZ	20/0	20/0-1	<ul style="list-style-type: none"> • stündlich 2 Direktfahrten, davon eine schnelle Verbindung mit SB69 • zusätzliches Angebot durch „langsame“ Bus- und Umsteigeverb. mit S-Bahn (S9 im 20-Minuten-Takt ab Aprath mit Umstieg auf 601; in Richtung Wuppertal 15 Minuten Wartezeit) • Innenstadt der Stadt Wülfrath ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, es ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ Optimierung des Umstiegs in Aprath durch Einrichten einer DFI zur Verbesserung der Abstimmung SPNV/Bus ➔ Ende 2013 wurde die Finanzierungszusage des Landes NRW für die Verlängerung der Regiobahn S28 bis Wuppertal erteilt, mit den Baumaßnahmen wurde bereits begonnen (Inbetriebnahme vsl. 2017.)
Essen	HVZ	20/0	20/1-2	<ul style="list-style-type: none"> • keine Direktverbindung ab Rathaus; ab Wülfrath-Aprath Direktverbindung im 20-Minuten-Takt (S9) • Innenstadt der Stadt Wülfrath ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, es ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ Problem: verspätungsanfällige S-Bahn S9 / fehlende DFI ➔ Optimierung des Umstiegs in Aprath durch Einrichten einer DFI zur Verbesserung der Abstimmung SPNV/Bus ➔ Optimierung der Anschlusssituation S9/601 durch zeitliche Fahrplananpassung der Linie 601 (<i>Realisierung zum FPW März 2013 geplant</i>)
	NVZ	30/0	20/1-2	
Düsseldorf	HVZ	20/0	20/1	<ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt der Stadt Wülfrath ist ohne direkten S-Bahn-Anschluss, es ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten
	NVZ	30/0	20/1	

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist-Vergleich ⁸² (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	IST	
				<ul style="list-style-type: none"> → aktuell kein Handlungsbedarf → <i>nachrichtlich: mit Fertigstellung der Regiobahn-Verlängerung nach Wuppertal wird ein Anschluss aus Wülfrath in Richtung Düsseldorf über Hahnenfurth-Düssel gewährleistet</i>

Defizite in der Anbindung an die Kernstädte

Lediglich einzelne Stadtbereiche sind nicht den für den Kreis Mettmann definierten Standards entsprechend an die jeweilige Kernstadt angebunden. Auf den überwiegenden Relationen ist eine gute bis sehr gute Anbindung festzustellen.

Tabelle 48: Defizite in der Anbindung verschiedener Stadtbereiche an die Kernstadt

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist-Vergleich ⁸³ (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	IST	
Langenfeld (Rhld.)				
Berghausen	NVZ	30/0	60/0 (20/0)	<ul style="list-style-type: none"> • Direktverbindung aus den Siedlungsbereichen im 60-Minuten-Takt mit Buslinie 777 • Direktverbindung im 20-Minutentakt mit S-Bahn → kein Handlungsbedarf
Ratingen				
Hösel	NVZ	30/0	60/0	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 773 wird in der NVZ ausgedünnt auf 60-min.-Takt • zwischen den S-Bahnhöfen Ratingen Ost und Ratingen Hösel besteht ein 20-Min.-Takt (S6) → kein Handlungsbedarf

⁸³ Bewertung des Bestandsangebotes im Vergleich zu dem im Anforderungsprofil definierten Basisstandard zum Bedienungsangebot.

Defizite in der Anbindung an die Kreisstadt

Die Kreisstadt Mettmann als Verwaltungsstandort ist aus nahezu allen Städten im Kreisgebiet grundsätzlich im Rahmen der definierten Standards zu erreichen. Es ist lediglich ein Defizit bezüglich der Umsteigehäufigkeit festzustellen.

Tabelle 49: Defizite in der Anbindung an die Kreisstadt Mettmann

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist- Vergleich ⁸⁴ (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	IST	
Monheim am Rhein				
Mettmann	HVZ	60/1	20/2-3	<ul style="list-style-type: none"> • keine Verbindung mit nur einem Umstieg • jedoch dichtes Angebot mit verschiedenen Linien • die Pendlerverflechtungen zwischen Monheim a. R. und der Kreisstadt Mettmann sind im Berufsverkehr mit etwa 100 Pendlern täglich sehr gering ausgeprägt, das heutige Bedienungsangebot wird entsprechend dem Bedarf als ausreichend eingeschätzt <p>➔ kein Handlungsbedarf</p>
	NVZ	60/1	20/2-3	

Auf verschiedenen Relationen im Kreisgebiet bzw. auch über die Kreisgrenze hinaus wird ein Bedienungsangebot vorgehalten, welches das in den definierten Basisstandards mindestens geforderte Bedienungsangebot zum Teil deutlich überschreitet. Für die meisten Relationen besteht aus planerischer Sicht **kein** Handlungsbedarf zur Reduzierung des Angebotes, da die betroffenen Siedlungsbereiche häufig an nachfragestarken Achsen liegen bzw. sich das dichte Bedienungsangebot durch Überlagerung verschiedener Linien mit im weiteren Verlauf unterschiedlichen Linienerläufen ergibt.

Einzelne Relationen werden im Rahmen des NVP gezielter hinsichtlich eines möglichen Anpassungsbedarfs untersucht.

⁸⁴ Bewertung des Bestandsangebotes im Vergleich zu dem im Anforderungsprofil definierten Basisstandard zum Bedienungsangebot.

5.2.2 Bedienungsangebot in den Abendstunden und am Wochenende

Grundsätzlich verfügt der Kreis Mettmann auch in den Abendstunden und am Wochenende über ein gutes Angebot im ÖPNV, welches in vielen Bereichen noch durch die zahlreichen SPNV-Linien ergänzt wird, die ebenfalls meist bis weit in die Nacht hinein verkehren.

Seite | 141

Die meisten Linien im Kreisgebiet verkehren von Montag bis Freitag auch im Abendverkehr bis 22:00 bzw. bis etwa 0:00 Uhr im 60-Minuten-Takt, einige Linien sogar im 30-Minuten-Takt (z. B. die Linien 169, 233, 649, 737, 746, 747, 751, 759, 780, 784, 785, O16). Linien, die vor 20:00 Uhr das Bedienungsangebot einstellen sind neben reinen Schulverkehrslinien die Linien SB68 (Wuppertal – Mettmann), 753 (Mülheim – Ratingen), 756/758 (Ratingen – Düsseldorf-Theodor-Heuss-Brücke U), 761 (Ortsbus Ratingen) und 774 (Essen – Ratingen).

Auch am Wochenende endet die Bedienungszeit auf vielen Linien erst nach 22:00 bzw. 0:00 Uhr. Linien, die am Wochenende ihren Betrieb vor 20:00 Uhr einstellen sind neben den oben genannten Linien der SB19 sowie die Linien 331, 634 (sonntags), 734 (samstags), 742, 748 (sonntags), 772 (samstags gegen 18 Uhr), 774 (samstags vor 19 Uhr), 783 (samstags und sonntags vor 18 Uhr), 786 (sonntags vor 19:00 Uhr), 787 (samstags vor 15:00 Uhr), 792 und die Ortsbus-Linien O12 (sonntags vor 19 Uhr), O14 (samstags vor 17 Uhr), OV5 (samstags und sonntags).

Lediglich auf den Linien 219, 232, 756, 758, 775 sowie auf der reinen Schulverkehrslinie 793 wird am Wochenende kein Angebot vorgehalten, einige weitere Linien verkehren nicht an Sonn- und Feiertagen.

Im Nachtverkehr gibt es im Kreisgebiet ein vielfältiges Angebot an NachtExpress-Linien und Discobus-Linien. Darüber hinaus gibt es Linien, deren Bedienungszeitraum in Anlehnung an die Bedürfnisse im Freizeitverkehr am Wochenende bis nach 2 Uhr ausgedehnt wird, so dass alle kreisangehörigen Städte über ein Grundangebot im Nachtverkehr verfügen (z. B. Linie 712 Düsseldorf – Ratingen, Linie 738 Düsseldorf – Mettmann, Linie 746 Mettmann – Wülfrath (– Velbert), 770 (Velbert –) Heiligenhaus – Ratingen).

Grundsätzlich kann das Bedienungsangebot im Nachtverkehr im Kreis als gut bzw. den Bedürfnissen entsprechend gewertet werden. Defizite bestehen vielmehr in der Bekanntmachung/ Vermarktung der Angebote in den Städten Heiligenhaus und Wülfrath, in denen das Angebot durch den normalen Linienverkehr abgedeckt wird, das heißt in denen es weder NachtExpress- noch Discobus-Linien gibt.

Erkrath wird in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen von der Linie DL4 zwischen 0:00 und 4:00 Uhr im 60-Minuten-Takt bedient.

Die Linie DL5 verkehrt in Haan in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen mit zwei Fahrtenpaaren zwischen 1:00 und 3:00 Uhr. Auf der Ortsbuslinie O1 gibt es in den Nächten auf Samstag und Sonntag zwischen Haan Mitte und Gruiten zwei Fahrtenpaare zwischen 0:00 und 2:00 Uhr.

Die zentralen Bereiche von Heiligenhaus verfügen in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen über ein durchgängiges stündliches Bedienungsangebot durch die Linien 770 auf der Relation Ratingen-Hösel – Heiligenhaus. Am SPNV-Haltepunkt Ratingen-Hösel hat die Linie Anschluss an die S6 aus Düsseldorf. In dem nordwestlich gelegenen Stadtteil Isenbügel gibt es kein entsprechendes Angebot. Das Bedienungsangebot der Linie 772 endet freitags gegen 21 Uhr, samstags bereits gegen 17:30 Uhr.

In Hilden verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen zwei Discolinien, die Linie DL4 zwischen 0:00 und 4:00 Uhr im 60-Minuten-Takt und die Linie DL5 mit zwei Fahrtenpaaren zwischen 1:00 und 3:00 Uhr.

Langenfeld (Rhld.) wird Freitagnacht mit zwei Fahrten zwischen 0:00 und 3:00 Uhr aus Solingen bedient (DL3). Aus Leverkusen-Opladen verkehrt die N20 Freitag- und Samstagnacht sowie vor Feiertagen mit drei Fahrtenpaaren nach Langenfeld (Rhld.). Freitagnacht gibt es auf der Linie 785 zwischen Düsseldorf und Langenfeld (Rhld.) von 0:00 bis ca. 2:00 Uhr zwei bzw. drei Fahrten. Das Nachtverkehrsangebot der Linien 785 und der Linie N20 sowie der aus Monheim a. R. kommenden Linie NE13 sind am Bahnhof Langenfeld (Rhld.) mit der S-Bahn S6 verknüpft.

Die nordwestlich der Regiobahn gelegenen Siedlungsbereiche der Kreisstadt Mettmann werden in den Nächten vor Samstagen und vor Sonn- und Feiertagen von der DiscoLinie DL6 erschlossen. Darüber hinaus gibt es an den Wochenenden nachts gegen 1 Uhr eine Fahrt von der Düsseldorfer Innenstadt nach Mettmann (Linie 738). Diese Fahrt (Ankunft in Mettmann ca. 2 Uhr) sowie auch eine Fahrt mit Ankunft gegen 1 Uhr hat am Jubiläumsplatz in Mettmann Anschluss an die Linie 746 nach Wülfrath.

In Monheim a. R. verkehrt in den Nächten Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen die Linie NE13 von bzw. zum S-Bahnhof Langenfeld. zwischen 20:00 und 1:00 Uhr im 30-Minuten-Takt und zwischen 1:00 und 3:00 im 60-Minuten-Takt.

Ratingen verfügt auch im Nachtverkehr am Wochenende über eine ausgesprochen gute Anbindung an das Oberzentrum Düsseldorf. Die das Stadtgebiet fast vollständig erschließende DiscoLinie DL1 hat alternierend sowohl am SPNV-Haltepunkt Ratingen-Ost als auch am Haltepunkt Ratingen-Hösel Anschluss an die S6 aus Richtung Düsseldorf, so dass hier in den Nächten auf Samstage, Sonn- und Feiertage bis etwa 4 Uhr früh einmal pro Stunde eine Anbindung gewährleistet wird. Ebenfalls Anschluss hat die Linie 770 am Haltepunkt Ratingen-Hösel nach Heiligenhaus. Dieses Angebot gilt am Wochenende durchgängig die ganze Nacht. Eine umsteigefreie, aber längere Verbindung zwischen der Innenstadt von Düsseldorf und Ratingen Mitte besteht mit der Straßenbahn-Linie 712 bis ca. 2:30 Uhr in etwa stündlich. Ein Anschluss an die DL1, und somit die entfernter gelegenen Siedlungsbereiche ist nicht gegeben.

In Velbert verkehrt die NachtExpress-Linie NE8 der Rheinbahn und der EVAG, die Velbert Mitte am Wochenende und vor Feiertagen zwischen 0:00 und 7:00 Uhr bzw. 8:00 Uhr mindestens stündlich an das benachbarte Oberzentrum Essen anbindet.

Darüber hinaus bietet die Linie 770 am Wochenende und an Feiertagen gegen 0:30 jeweils eine Fahrt zwischen Velbert und Ratingen und in Gegenrichtung.

Für Fahrgäste aus der Stadt Wülfrath gibt es am Wochenende nachts zwei Fahrtmöglichkeiten mit Abfahrten gegen 0:00 Uhr und gegen 1 Uhr aus Düsseldorf mit Umstieg in Mettmann (von Linie 738 auf Linie 746). NachtExpress- bzw. DiscoLinien verkehren in Wülfrath nicht.

5.2.3 Anbindung ÖPNV-relevanter Ziele im Freizeitverkehr

Untersucht wird die Anbindung der aus Sicht des ÖPNV relevanten Ausflugs- und Naherholungsziele im Kreis Mettmann. Auch bei überdurchschnittlich intensiver ÖPNV-Anbindung kann nicht jedes Freizeitziel eine ausreichende ÖPNV-Nachfrage generieren, da viele Ziele und Einrichtungen ihrer Charakteristik nach nur bedingt geeignet sind, die Nutzung des ÖPNV anzuregen (z. B. reine Badeseen). Der Schwerpunkt der Untersuchung soll aus diesem Grund auf Zielen mit ausgeprägt gebündelten Verkehrsaufkommen liegen. Besonders interessant sind in diesem Zusammenhang Ziele mit verschiedensten Aktivitätsmöglichkeiten und damit verschiedenen Zielgruppen, deren Aktivitäten sich überlagern (z. B. Erholungsparks) sowie „Indoor“-Ziele, wie z.B. Erlebnisbäder.

In Kapitel 5.2.3 wurde beispielhaft die Anbindung publikumsintensiver Freizeitziele im Kreis Mettmann untersucht. Untersucht wurden die Ziele mit mehr als 150.000 Besuchern pro Jahr bzw. eine Auswahl ÖPNV-affiner Ziele in den einzelnen Städten.

Erkrath

Neanderbad

Die ÖPNV-Anbindung des Neanderbades in Erkrath erfolgt mit der Linie O5 an der Haltestelle Neanderbad in unmittelbarer Nähe zum Eingang des Bades. Mit der Ortslinie O5 bestehen direkte Verbindungen aus Alt-Erkrath und Hochdahl im Stundentakt zum Bad. In der Hauptverkehrszeit ist das Angebot auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet.

Die regionale Anbindung erfolgt mit Umstieg an den S-Bahn-Stationen Hochdahl oder Erkrath sowie mit Umstieg vom Busverkehr an den Haltestellen Hochdahl Markt und Erkrath.

Heiligenhaus

Heljensbad

Die Haltestelle „An der Wildenburg“, die die räumliche ÖPNV-Anbindung des Heljensbades in Heiligenhaus gewährleisten soll, liegt in etwa 500 – 600 m Entfernung zum Eingangsbereich. Das Bad verfügt somit lediglich über eine indirekte ÖPNV-

Erschließung. Das Bedienungsangebot ist jedoch insgesamt als gut zu bewerten, die leistungsstarke Linie 770 (Ratingen – Heiligenhaus – Velbert) verkehrt wochentags bis in die Abendstunden im 20-Minuten-Takt und auch am Wochenende wird ein 30-Minuten-Takt angeboten. In Ergänzung binden die Linien 772 und 774 jeweils mindestens stündlich die nördlichen Stadtbereiche an das Freizeitbad an.

Hilden

Hildorado

Das Freizeitbad Hildorado ist über die Haltestelle Hildorado, die direkt am Parkplatz des Bades liegt, mit der Linie 782 erschlossen. Aus Düsseldorf, Solingen sowie den nördlichen und östlichen Bereichen von Hilden ist das Bad ohne Umstieg von Montag bis Freitag weitgehend im 20-Minuten-Takt und am Wochenende im 30-Minuten-Takt zu erreichen.

Zur Haltestelle Grünstraße besteht ein Fußweg von etwa 300 Metern. Dort verkehrt die Linie 783 aus den westlichen Bereichen von Hilden nach Solingen von Montag bis Samstag im 20- bzw. 30-Minuten-Takt. An Sonntagen gibt es nur einzelne Fahrten.

Die Erreichbarkeit des Freizeitbades aus den anderen Stadtbereichen sowie die regionale Anbindung kann mit Umstieg an der zentralen Haltestelle Gabelung sowie an der S-Bahn-Station Hilden Süd sichergestellt werden.

Langenfeld (Rhld.)

Wasserskianlage

Die Wasserskianlage in Langenfeld (Rhld.) ist mit der Linie 777 aus Monheim a. R. und Langenfeld (Rhld.) über die Haltestelle Langenfeld, Wasserski zu erreichen. Die Linie verkehrt im Stundentakt mit Verdichtung in der HVZ auf einen 20-Minuten-Takt.

Verknüpfungen zu regionalen Verkehrsangeboten bestehen u. a. in Langenfeld-Berghausen S sowie in Langenfeld Stadtmitte.

Mettmann/ Erkrath

Neanderthal

Die ÖPNV-Erschließung des Naturschutzgebietes Neanderthal mit Neanderthal Museum und Fundstelle des Neanderthalers erfolgt über die Haltestelle ME-Neanderthal/Museum. Mit einem kurzen Fußweg ist auch das Wildgehege über die genannte Haltestelle zu erreichen. Darüber hinaus erschließt sich von hier aus auch der Erlebnispfad Neanderthal – Hochdahl.

Die Haltestelle wird durch die Linien 741 Mettmann – ME-Neanderthal – Erkrath Hochdahl – Hilden und 743 Mettmann – ME-Neanderthal – Erkrath S bedient. Beide Linien verkehren in der Regel jeweils stündlich, überlagern sich jedoch nicht zu einem Halbstundentakt.⁸⁵

Die regionale SPNV-Anbindung wird über die RegioBahn S28 Kaarster See – Neuss Hbf - Düsseldorf Hbf – Mettmann-Neanderthal – Mettmann Stadtwald mit einem kurzen Fußweg gewährleistet. Die Linie verkehrt montags bis freitags bis etwa 20 Uhr im 20-Minuten-Takt und wird dann bis in die späten Abendstunden auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt. Am Wochenende und an Feiertagen wird ganztags ein 30-Minuten-Takt vorgehalten. Gleiches gilt für die S8 Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach, von der aus am S-Bahnhof Hochdahl S auf die Linie 741 Richtung Neanderthal umgestiegen werden kann.

Das Angebot zur Anbindung des Neanderthals ist grundsätzlich als angemessen zu bewerten, eine Koordinierung des Linienangebotes auf den Linien 741 und 743 sollte jedoch geprüft werden.

Monheim am Rhein

mona mare

Die Erschließung des Freizeitbades „mona mare“ in Monheim a. R. erfolgt über die Haltestelle mona mare. Dort verkehren die Linien 788, 789 und 791 mit einem regelmäßigen Angebot jeweils im 20- bzw. 30-Minuten-Takt. Die zentralen sowie die nördlichen und östlichen Bereiche von Monheim a. R. verfügen über eine direkte Verbindung zum Freizeitbad, ebenso die benachbarten Orte Düsseldorf, Langenfeld (Rhld.) und Solingen.

Die regionale Anbindung kann über die S-Bahn-Station Langenfeld (Rhld.) mit Umstieg auf die Linie 791 erfolgen.

Ratingen

Erholungsgebiet „Blauer See“ und Industriemuseum Cromford

Zu der Anlage des Erholungsgebietes „Blauer See“ gehören u. a. ein Hochseilgarten, eine Erlebniswelt, ein Märchenzoo, eine Minigolfanlage, Bootsverleih, Naturbühne und ein Indianercamp. Die Anlage wird über die Haltestelle „Blauer See“ mit den Linien 753 und 773 im ÖPNV erschlossen. Aus Richtung Mülheim Heißen ist die Freizeitanlage über die Linie 753 ohne Umstieg von montags bis freitags etwa stündlich, am Wochenende und an Feiertagen alle 2 Stunden erreichbar. Die Linie 773 hat am S-Bahnhof Ratingen-Hösel Anschluss an die S6 in und aus Richtung Essen, aus Richtung Düsseldorf ist ein Umstieg in der Ratinger Innenstadt erforderlich (Linien 712). Auch aus den anderen Stadtbereichen von Ratingen kann die Erreichbarkeit der Anlage mit Umstieg über die Innenstadt gewährleistet werden. Die

⁸⁵ Zeitweise Verdichter auf 20- bzw. 30-Min.-Takt in der HVZ auf der Linie 741.

Linie 773 verkehrt montags bis sonntags mindestens stündlich, in der Hauptverkehrszeit montags bis freitags alle 20-Minuten.

Ebenfalls über die Haltestelle „Blauer See“ ist das in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene Industriemuseum Cromford erschlossen.

Erholungspark Volkardey und Grüner See

Der Erholungspark Volkardey und der Grüne See in Ratingen sind über die Haltestelle Ratingen Nösenberg im ÖPNV erschlossen. Die Haltestelle wird von den Linien 752 und 754 bedient. Folglich verfügen vorrangig die nördlichen und die westlichen Stadtbereiche von Ratingen über eine direkte Anbindung an den Erholungspark. Die Linie 752 verkehrt wochentags zu ausgewählten Zeiten außerhalb der HVZ und samstags stündlich, an Sonn- und Feiertagen wird ein zweistündliches Angebot vorgehalten. Die Linie 754 verkehrt montags bis samstags im 30-Minuten-Takt mit Verdichtern in der HVZ auf einen 20-Minuten-Takt, und auch an Sonn- und Feiertagen ist mit Ausnahme der Vormittagsstunden ein 30-minütiges Angebot gegeben.

Die Haltestelle der aus dem Zentrum kommenden Linie 759 (Haltestelle Bachstraße) befindet sich in etwa 1 km Entfernung zum Zentralparkplatz sowie zu verschiedenen Veranstaltungsflächen (z. B. Beachvolleyballanlage) des Parks. Rundwege um den See kann man an verschiedenen Stellen starten.

Die regionale Anbindung erfolgt in Richtung Mülheim und Düsseldorf direkt über die Linien 752 und 754, weitere Anbindungen werden u. a. über ein Umsteigen an der S-Bahn-Station Ratingen Ost auf die Linie 759 gewährleistet.

Allwetterbad (Ratingen-Lintorf)

Das Allwetterbad in Ratingen Lintorf sowie das in unmittelbarer Nachbarschaft befindliche Jugendzentrum mit angrenzendem Sportplatz sind über die Haltestelle „Sportplatz“ an das ÖPNV-Netz angebunden. Die die Haltestelle bedienende Linie 751 verkehrt montags bis freitags bis gegen 20 Uhr im 20-Minuten-Takt, samstags im 30-Minuten-Takt und auch sonntags wird ganztags ein Angebot im Stundentakt gewährleistet. Da der Einzugsbereich der Linie 751 auf Ratingen Stadtgebiet vorrangig den Stadtteil Lintorf umfasst, profitieren im Wesentlichen nur die Einwohner dieses Stadtbereichs von dem guten Angebot. Eine weit größere Erschließungswirkung haben die die Haltestellen Lintorf, Rathaus bzw. Lintorf, Kirche bedienenden Linien. Diese erschließen weite Teile des gesamten Stadtgebietes direkt bzw. verbunden mit einem Umstieg in der Innenstadt von Ratingen. Der Fußweg zum Bad beträgt hier etwa 600 m.

Verbindungen in die Region erfolgen u. a. mit Umstieg an den S-Bahn-Stationen Ratingen Hösel und Düsseldorf-Angermund.

Das Jugendzentrum Manege, in dem häufig abends am Wochenende Veranstaltungen stattfinden, wird darüber hinaus am Wochenende ab etwa 0:30 Uhr mit 3 Fahrtenpaaren alle zwei Stunden über die DiscoLinie DL1 Ratingen Ost – West – Tiefenbroich – Lintorf – Breitscheid – Ratingen-Hösel erschlossen.

Velbert

Herminghauspark und Parkbad

Das Parkbad und der Herminghauspark in Velbert befinden sich westlich angrenzend an die Innenstadt von Velbert-Mitte. Beide sind folglich mit einem dichten Angebot an das ÖPNV-Netz angebunden und aus weitgehend allen Stadtgebieten erreichbar. Im direkten Zugangsbereich zum Parkbad befindet sich außerdem die Haltestelle Parkbad der Ortsbus-Linie OV1. Diese wird montags bis freitags ganztags im 20-Minuten-Takt bedient, am Wochenende verkehrt die Linie halbstündlich.

Panoramabad (Velbert-Neviges)

Das Panoramabad in Velbert-Neviges wird über die Haltestelle Panoramabad/Hardenbergschule erschlossen. Die Haltestelle wird von den Linien 627 und 647 bedient.

Die Linie 647 verkehrt zwischen Wuppertal Hauptbahnhof und Velbert Neviges Markt/Bf montags bis freitags im 20-Minuten-Takt, samstags und sonn-/ feiertags im 30-Minuten-Takt. In Richtung Velbert-Langenberg und Hattingen entfällt eine Fahrt pro Stunde, so dass hier ein Angebot alternierend im 20- bzw. 40-Minuten-Takt besteht.

Die Linie 627 verkehrt montags bis sonntags stündlich zwischen Wuppertal Barmen und Velbert-Neviges Markt Bahnhof.

Aus dem Innenstadtbereich von Velbert-Mitte ist die ÖPNV-Anbindung des Panoramabades mit einem (abgestimmten) Umstieg an der Haltestelle Neviges Markt/Bf zwischen den Linien 649 und 647 verbunden.

Verknüpfungen zu regionalen Verkehrsangeboten bestehen vorrangig an der S-Bahn-Station Neviges Markt/Bf.

5.2.4 Qualität der Systemverknüpfung und Anschlussbildung

Die Qualität der Verknüpfung und Anschlussbildung wird vornehmlich bestimmt durch die Faktoren

- Anschlussqualität, d. h. die fahrplanmäßige Wartezeit an den Umsteigehaltestellen und
- Anschlusssicherung, d. h. die Verlässlichkeit der Anschlüsse.

Hinzu kommen zusätzliche Rahmenbedingungen für den Umsteigevorgang selbst, wie Länge der Zuwegung, barrierefreie Ausgestaltung, Sicherheit, Orientierung etc.

Die Qualität der Systemverknüpfung wird für ausgewählte SPNV-Verknüpfungshaltestellen mit hoher Nachfrage im Umsteigerverhalten ausgewertet (> 800 Umsteiger pro Tag):

- Erkrath S
- Haan Bf
- Haan Gruiten Bf/ S
- Hilden Süd S
- Langenfeld S
- Mettmann Stadtwald S
- Ratingen Hösel S
- Ratingen Ost S
- Wülfrath Aprath S

Die Auswertung der Anschlussqualität an den untersuchten S-Bahn-Haltestellen ergibt grundsätzlich weitgehend positive Ergebnisse. Eine Vielzahl der möglichen Übergänge zwischen SPNV und Buslinien liegt mindestens einmal in der Stunde unterhalb der in den kreisweit gültigen Basisstandards geforderten Übergangszeit von maximal 15 Minuten.

Dennoch sind für verschiedene Umsteigerelationen Defizite festzustellen, d. h. nicht bei allen Umsteigeverbindungen können die definierten Richtwerte eingehalten werden. Bei den betroffenen Relationen handelt es sich häufig um weniger stark nachgefragte Umsteigebeziehungen bzw. um Buslinien, die an übergeordneten Verknüpfungspunkten gebunden sind. So besteht z. B. eine Anschlussgarantie an der Haltestelle Ratingen Dorfstraße zwischen den Linien 771 und 748 mit der Folge, dass die definierten Richtwerte an der S-Bahn-Station Ratingen Ost zwischen der Linie 771 und der S6 überschritten werden.

Darüber hinaus gibt es Haltepunkte bzw. Umsteigerelationen, bei denen die fahrplanmäßigen Umsteigezeiten grundsätzlich als akzeptierbar zu bewerten sind, die aufgrund der Verspätungsanfälligkeit einzelner Linien und der fehlenden informierenden Infrastruktur (DFI) jedoch dennoch als problematisch und stark verbesserungswürdig eingeschätzt werden (z. B. S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath, Bushaltestelle Erkrath Neuenhausplatz).

Aufgrund der räumlichen Nähe des Kreises Mettmann zu den Oberzentren Düsseldorf und Wuppertal zählen zu den übergeordneten Verknüpfungspunkten außerdem eine Reihe wichtiger Verknüpfungspunkte innerhalb dieser beiden Nachbarstädte. Hierzu gehören die S-Bahn-Stationen Düsseldorf Flughafen Bahnhof, Düsseldorf Rath, Düsseldorf Gerresheim und Wuppertal-Vohwinkel (Endhaltestelle der Schwebbahn und Bahnhof Vohwinkel) sowie die ÖPNV-Umsteigepunkte Wuppertal Wieden Schleife, Düsseldorf Am Zault und Düsseldorf Gerresheim Krankenhaus. Auch wenn die genannten Verknüpfungspunkte nicht im Kreisgebiet liegen, so nehmen sie dennoch Einfluss auf die Verkehrsströme innerhalb des Kreises (z. B. Umstieg 745 / 601 Wieden Schleife, Umstieg O6 / 781 Düsseldorf Am Zault).

Eine Auswertung der Relationen mit Defiziten in der Systemverknüpfung ist sowohl für die Hauptverkehrszeit als auch für die Nebenverkehrszeit tabellarisch aufbereitet in Anlage 3 des Anlagenbands II dargestellt.

5.3 Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV

5.3.1 Reisezeitverhältnisse ÖV/IV für ausgewählte Relationen

Die Auswertung des Reisezeitverhältnisses ÖPNV/MIV ist ein anerkanntes Indiz zur Bewertung der Qualität von Verkehrsangeboten im ÖPNV und soll als solches auch als *ein* Faktor für die Bewertung des ÖPNV im Kreis Mettmann untersucht werden.⁸⁶

Seite | 149

Für die Bewertung der Reisezeiten im ÖV werden für ausgewählte Relationen die Reisezeitverhältnisse zwischen ÖV und IV untersucht. Für die Bewertung werden dabei folgende Richtwerte als „akzeptable Reisezeiten“ herangezogen:

- für regionale Hauptverbindungen: mind. 1,25 : 1 (ÖV : IV),
- für innerstädtische Verbindungen: mind. 1,5 : 1 (ÖV : IV),
- für alle anderen Verbindungen: mind. 2,0 : 1 (ÖV : IV).

Liegt das Reisezeitverhältnis ÖV/IV deutlich unterhalb der definierten Richtwerte wirkt sich dies sehr günstig für den ÖV aus, er ist dem IV gegenüber konkurrenzfähig. Reisezeitverhältnisse deutlich über den definierten Richtwerten wirken sich ungünstig für den ÖV, werden in der Regel von wahlfreien Kunden nicht akzeptiert.

Die Auswertung der Reisezeitverhältnisse ÖV : IV zeigt nachfolgend die für die Nahverkehrsplanung relevanten Ergebnisse.

- Auf den Hauptverbindungen, insbesondere im SPNV-Netz, erreicht der öffentliche Nahverkehr akzeptable, tlw. konkurrenzfähige Reisezeiten. Für die regionalen Relationen nach und von Düsseldorf sind die Reisezeiten auf den Hauptachsen im Vergleich zur Pkw-Nutzung konkurrenzfähig. Auch die Reisezeiten in die benachbarten Oberzentren Essen und Wuppertal sind für die untersuchten Relationen als mindestens akzeptabel zu bewerten.
- Auch auf Verbindungen mit Umsteigeerfordernis auf die S-Bahn kann der ÖPNV aufgrund der häufig als gut zu bewertenden Systemverknüpfung meist akzeptable Reisezeiten (ÖV : IV bis 2,0 : 1) erreichen (z. B. Ratingen-Mitte – Mülheim a. d. R., Haan – Solingen-Ohligs, Monheim – Düsseldorf, Langenfeld – Köln).
- Problematisch in Bezug auf die Reisezeiten sind Fahrtrelationen, die über Linien mit zugleich erschließenden und verbindenden Verkehrsaufgaben abgedeckt werden. Hier liegen die Reisezeiten im ÖPNV häufig deutlich über den Reisezeiten im IV (z. B. Erkrath – Hilden Linien O6/781, Mettmann – Haan, Technologiepark Linie 742). Darüber hinaus weisen einige Fahrtrelationen mit Umsteigezwang höhere ÖV-Reisezeiten auf.
- Auch auf Tangential- und Querbeziehungen, d. h. auf Fahrtrelationen mit nur bedingt bündelbaren Fahrgastpotenzialen, liegen die Fahrzeiten im ÖPNV oft-

⁸⁶ Vgl.: FGSV: Empfehlung für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (2009).

mals deutlich über dem IV-Niveau. Solche nicht-konkurrenzfähigen Fahrzeiten im ÖPNV sind insbesondere bei der Anbindung der beiden regionalen Arbeitsplatzschwerpunkte Technologiepark Haan und Gewerbegebiet Im Weidental in Monheim a. R. erkennbar.⁸⁷

Insgesamt stellt sich der Öffentliche Verkehr im Kreisgebiet im Hinblick auf die Reisezeit also vergleichsweise positiv dar. Während die regionalen Verbindungen in der Regel akzeptable, häufig sogar konkurrenzfähige Reisezeiten zum IV aufweisen sind insbesondere auf Verbindungen zwischen kreisangehörigen Städten einzelne Defizite (Reisezeitverhältnis ÖV:IV > 2) festzustellen.

Es wird angestrebt, den ÖPNV im Kreisgebiet im Sinne einer gesteigerten Konkurrenzfähigkeit zum IV weiter zu entwickeln. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes zeigt der Kreis in seiner Aufgabenträgerfunktion deshalb Maßnahmen zur Beseitigung interner und externer Störquellen auf (vgl. Kapitel 7.3.4.11, Tabelle 144, Seite 309 ff.).

Insbesondere die konkrete Ausgestaltung von Maßnahmen zum Abbau von externen Störquellen (Fahrweg) fällt jedoch i. d. R. in die Zuständigkeit der jeweiligen Straßenbaulastträger.

Die Fahrzeiten im ÖPNV wurden mit dem Fahrplanauskunftssystem des VRR ermittelt; hinterlegt sind die Fahrplanzeiten. Die Reisezeiten im MIV wurden mit Hilfe des „google maps“-Routenplaners ermittelt; angesetzt wurde die durchschnittliche Reisezeit über den Tag.

Zeiten für Zu- und Abwege zur und von den Haltestellen bzw. Zeiten für die Parkplatzsuche sind nicht berücksichtigt. Eine Vergleichbarkeit der Reisezeiten ist aus diesem Grund gegeben.

Die Ergebnisse der Auswertung des Reisezeitverhältnisses sind in Anlage 3 des Anlagenbandes II aufgeführt.

5.3.2 Durchschnittliche Streckengeschwindigkeiten

Hinweis: Die Auswertung der durchschnittlichen Streckengeschwindigkeiten im ÖPNV im Kreis Mettmann basiert auf Ergebnissen des Verkehrsmodells. Hier hinterlegt sind Fahrplanzeiten, so dass sich im Einzelfall längere Aufenthaltszeiten der Busse an Haltestellen negativ auf die Streckengeschwindigkeit auswirken können.

Die durchschnittliche Streckengeschwindigkeit im ÖPNV im Kreis Mettmann liegt bei etwa 25 km/h, wobei auf vergleichsweise vielen Streckenabschnitten unterdurchschnittliche Geschwindigkeiten erreicht werden. Diese unterdurchschnittlichen Geschwindigkeiten sind vorrangig auf Behinderungen durch den IV zurückzuführen. Aufgrund fehlender Beschleunigungsmaßnahmen, „ungünstiger“ Verkehrsführungen und Linienverläufen auf hochbelasteten Straßen sind im gesamten Liniennetz vielfältige, teils gravierende Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf festzustellen.

⁸⁷ Verbesserungen in der Anbindung des Gewerbegebietes Im Weidental durch Linie 795 seit November 2012.

Tabelle 50: Bereiche mit Durchschnittsgeschwindigkeiten unter 20 km/h

Stadt	Stadtbereich	Problembereich
Erkrath	Alt Erkath	<ul style="list-style-type: none"> • Morper Allee – Schlüterstraße
	Hochdahl	<ul style="list-style-type: none"> • Bereich Hochdahler Markt - Schulzentrum
Haan	Gruiten	<ul style="list-style-type: none"> • Bereich Düsseldorfstraße – Dörpfeldstraße – Thunbuschstraße
	Haan	<ul style="list-style-type: none"> • kompletter zentraler Bereich östlich der RB-Strecke und südlich der Nordstraße
Heiligenhaus	Mitte	<ul style="list-style-type: none"> • Innenstadtbereich (Südring – Hauptstraße) • Bereich Wülfrather Straße – Konrad Adenauer Ring – Kurt-Schumacher-Straße
Hilden	Mitte	<ul style="list-style-type: none"> • kompletter zentraler Bereich
	Süd	<ul style="list-style-type: none"> • nördliche Richrather Straße • Erikaweg
	Nord	<ul style="list-style-type: none"> • Richard-Wagner-Straße/ Beethovenstraße • Schalbruch/ Herderstraße
	West	<ul style="list-style-type: none"> • östliche Düsseldorfer Straße
Langenfeld (Rhld.)	Richrath	<ul style="list-style-type: none"> • Schneiderstraße/ Otto-Hahn-Straße/ Friedrich-Krupp-Straße • Berghausener Straße
	Mitte/ Immigrath	<ul style="list-style-type: none"> • Teile des Kernbereichs • Kronprinzenstraße/ Kurfürstenweg • Knipprather Straße
Mettmann	West	<ul style="list-style-type: none"> • Bereich von Düsseldorfer Straße bis Haltestelle Rudolf-Diesel-Straße über Südring
	Mitte	<ul style="list-style-type: none"> • Kernbereich
Monheim a. R.	Monheim a.R.	<ul style="list-style-type: none"> • Opladener Straße/ Berliner Ring • Schildgesgasse – Lindenstraße – Knipprather Straße • Kapellenstraße – Niederstraße
	Baumberg	<ul style="list-style-type: none"> • Humboldtstraße – Hegelstraße
Ratingen	Lintorf	<ul style="list-style-type: none"> • Ulenbroich
	Mitte	<ul style="list-style-type: none"> • Grabenstraße/ Kernbereich
Velbert	Mitte	<ul style="list-style-type: none"> • kompletter Innenstadtbereich (Schloßstraße – Friedrich-Ebert-Straße – Langenberger Straße – Oststraße – Güterstraße – Höferstraße)
	Langenhorst	<ul style="list-style-type: none"> • Bereich Langenhorster Straße – Höhenweg – Am Nordhang

Stadt	Stadtbereich	Problembereich
	Tönisheide	<ul style="list-style-type: none"> • Bereich Wimmersberger Straße und Ricarda-Huch-Straße (<i>Bedienung durch Bürgerbus Velbert</i>) • Milchstraße
	Neviges	<ul style="list-style-type: none"> • Wilhelmstraße • Bereich Titschenhofer Straße (<i>Bedienung durch Bürgerbus Velbert</i>)
	Langenberg	<ul style="list-style-type: none"> • Innenstadtbereich (Feldstraße – Unterer Eickeshagen – Benderstraße – Hauptstraße)
Wülfrath	Mitte	<ul style="list-style-type: none"> • Kernbereich

Die unterdurchschnittlichen Geschwindigkeiten sind ein unübersehbares Indiz für den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Produktivität und Attraktivität in der Verkehrserbringung.

Streckenabschnitte mit überdurchschnittlichen Geschwindigkeiten beschränken sich im Wesentlichen auf Strecken im regionalen Schienenverkehr sowie auf einzelne Strecken in der Verbindung zwischen den Städten bzw. Stadtteilen (z. B. Ratingen Homberg – Mettmann, Ratingen – Ratingen Hösel).

Eine Auflistung aller Linien mit den durchschnittlichen Reisezeiten ist im Anlagenband II in Anlage 3 hinterlegt.

Karte 8: Durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten Bus und Bahn (Verkehrsmodell)

5.3.3 Betriebliche Defizite – Zeitverlustpotenziale

Betriebliche Defizite entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr. Darüber hinaus können betriebliche Defizite dort identifiziert werden, wo Anschlüsse nicht gewährleistet werden können, weil der Zubringer (Bus oder S-Bahn) verspätet ankommt. Sofern keine entsprechenden Möglichkeiten zur Information des Fahrpersonals (z. B. über die dynamische Fahrgastinformation oder die Bereitstellung von Echtzeitdaten) vorhanden sind, kann der Fahrer nicht entscheiden, ob das verspätete Verkehrsmittel noch abgewartet werden kann oder nicht (z. B. S-Bahn-Station Wülfrath Aprath).

Auf der Grundlage der Zuarbeit der den Kreis bedienenden Verkehrsunternehmen sind für das Kreisgebiet Bereiche mit teilweise starken Zeitverlusten infolge diverser Störpotenziale bewertet worden.

Maßgeblich verantwortlich hierfür zeigen sich im Kreis Mettmann täglich wiederkehrende Probleme in der Verkehrsdurchführung und im Betriebsablauf. Unterschieden werden kann hier zwischen Problempunkten im Straßennetz und Problemen in der Betriebsabwicklung bei Busbahnhöfen, Verknüpfungspunkten bzw. zentralen Haltestellen.

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden verschiedene Möglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNV aufgezeigt (vgl. Kapitel 7.3.4.11, Tabelle 144, Seite 309 ff.)

Anlage 3 im Anlagenband II beinhaltet eine Auflistung aller von den Verkehrsunternehmen genannten Defizite in der Verkehrsdurchführung.

5.4 Systemtransparenz

Bis auf wenige Ausnahmen zeichnet sich das ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann durch ein strukturiertes Liniennetz und Bedienungsangebot aus.

Aufgrund der weitgehend durchgängigen Vernetzung und der einheitlichen Linienführung besteht grundsätzlich ein attraktives Angebot, welches sich auch ungeübten und ortsfremden Nutzern vergleichsweise leicht erschließt.

Hinsichtlich der Attraktivität und Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebotes im Kreis Mettmann sind folgende Defizite festzustellen:

Defizite in der Transparenz der Innenstadterschließung:

- umwegiger „Verkehrsring“ in der Innenstadt von Velbert (geänderte Innenstadtsituation mit Eröffnung des ZOB Velbert Innenstadt, geplant für 2015)
- keine zentrale Innenstadthaltestelle in Mettmann (unübersichtliche Haltestellen- / Umsteigesituation, fehlende DFI)

Unübersichtliches Angebot (z. B. aufgrund sich überlagernder Linien mit im weiteren Verlauf unterschiedlichen Linienverläufen, bzw. Anbindung auf unterschiedlichen Linienwegen etc.):

- Anbindung Hilden Nord Richard-Wagner-Straße – Innenstadt (Linien fahren in Innenstadt an unterschiedlichen Haltestellen ab)
- Anbindung Hilden Süd Erika-Siedlung – Innenstadt (Linien fahren in Innenstadt an unterschiedlichen Haltestellen ab)
- Bereiche Ratingen Lintorf und Ratingen Tiefenbroich in Relation zur Innenstadt
- Bereich Velbert, Rosenweg (OV1, OV2, OV3)
- Anbindung Velbert Innenstadt – Velbert-Langenberg (OV6, OV7, OV8) und Gewerbegebiete Röbbbeck
- Anbindung Velbert Innenstadt – Velbert-Langenhorst (OV3, OV5)
- Anbindung Velbert Innenstadt – Klinikum Niederberg

Linien mit stark mäandrierender bzw. umwegiger Linienführung:

- Linie 748 Mettmann – Ratingen-Homberg – Wülfrath
- Linie 649 Wuppertal-Elberfeld – Velbert-Neviges – Velbert-Tönisheide – Velbert Mitte (im Bereich Velbert-Neviges)

Haltestellen mit Defiziten in der Orientierbarkeit bzw. in der Verknüpfungsfunktion infolge räumlich unterschiedlich gelegener Haltepositionen:

- Heiligenhaus Innenstadt
- Heiligenhaus, Hösel Platz; aufgrund der zweigeteilten Haltestelle am Hösel Platz ergeben sich Probleme bei verschiedenen Umsteigebeziehungen (z. B. aus der Wassermangel in Richtung Hösel)

- Heiligenhaus Innenstadt, richtungsbezogen unterschiedliche zentrale Haltestellen (Heiligenhaus, Rathaus und In der Blume/ Stadtmitte)
- Hilden Süd S; aufgrund der unterschiedlichen Haltestellenpositionen ohne Wegweisung
- Mettmann Innenstadt (Haltestellen Jubiläumsplatz und ME-Zentrum); es gibt keine zentrale Innenstadthaltestelle
- Velbert, Willy-Brandt-Platz
- Velbert, Christuskirche
- Velbert, Klinikum Niederberg
- Velbert, Am Berg
- Velbert-Nierenhof, Bahnhof / Busbahnhof
- Wülfrath, Stadtmitte

Linien mit großräumiger Schleifenführung bzw. mit längeren Abschnitten, die nur in einer Richtung bedient werden

- Linie 788 Monheim a. R.
- Linie O3 Hilden Nord
- Linien 756 und 758 in Ratingen

Die regionalen Linien und auch viele der lokalen Linien sind weitgehend auf die Anschlüsse an den S-Bahn-Haltestellen ausgerichtet. Einige dieser Linien orientieren sich demzufolge auch im Taktaufbau am Grundtakt der S-Bahn. Obwohl unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten teilweise nachvollziehbar, so ist der auf verschiedenen dieser Linien bestehende 20-/40-Minuten-Wechseltakt hinsichtlich der Merkbarkeit jedoch als suboptimal zu bewerten (z. B. Linie 772, Linie 735, Linie 641 aus Richtung Wülfrath).

Die Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems ist infolge des einheitlich anzuwendenden VRR-Verbundtarifs sowie des vorhandenen Ticketangebotes an Einzel- und Zeitkarten als gut zu bewerten. Auch Fahrten in den benachbarten Verkehrsverbund VRS sind durch die bestehenden Übergangstarife ohne zusätzlichen Fahrscheinerwerb möglich.

5.5 ÖPNV-Infrastruktur

5.5.1 Fahrzeuginfrastruktur

Im ÖPNV des Kreises Mettmann werden Fahrzeuge von den verschiedenen Verkehrsunternehmen mit teilweise unterschiedlichen Standards eingesetzt. Für die Bewertung der Busflotte liegen weitgehend unternehmensweite Daten vor, da die Fahrzeuge von den Verkehrsunternehmen häufig nicht linienrein ausschließlich im Kreis Mettmann eingesetzt werden.

Mit den in den letzten Jahren getätigten Neuanschaffungen von Bussen und den entsprechenden Ausstattungsstandards (z.B. Komfortmerkmale Rampe, dynamische Fahrgastinformation, digitale Zielanzeige, verbesserte Abgasnorm) wurde eine moderne Busflotte im Kreis realisiert. Es besteht ein hohes Ausstattungs-niveau hinsichtlich Fahrgastinformation und Niederflurtechnik. Über 90% aller Fahrzeuge verfügen über digitale (akustische) Fahrgastinformationen im Fahrzeug, alle Fahrzeuge im Regelverkehr sind mit moderner Niederflurtechnik ausgerüstet. Mit etwa 70% ist der Anteil der mit Videoschutzeinrichtungen ausgestatteten Fahrzeuge als leicht unterdurchschnittlich zu bewerten.

Der Anteil der mit Klimaanlage ausgerüsteten Fahrzeuge ist vergleichsweise gering. Der Einsatz von Klimaanlage in Stadtverkehr kann noch nicht als allgemeingültiger Standard bezeichnet werden, in den letzten Jahren ist jedoch bundesweit eine wesentliche Zunahme der Beschaffung von Fahrzeugen mit Klimaanlage in Stadtverkehren zu beobachten.

5.5.2 Haltestelleninfrastruktur

5.5.2.1 Bahnhöfe und Verknüpfungspunkte

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die wichtigsten Bahnhöfe und Verknüpfungshaltestellen hinsichtlich verschiedener Qualitätsmerkmale, wie Lage, Zugänglichkeit, Ausstattung etc., untersucht.

Stadt Erkrath

Die Bushaltestelle an der S-Bahn-Station befindet sich am Rand der Park+Ride-Anlage in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Station sowie in noch akzeptabler Entfernung von 400 m zum Einkaufsbereich in der Bahnstraße. Die Haltestelle ist mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten ausgestattet. Während der Zugang zu den Bahnsteigen stufenfrei ausgestaltet ist, weist die Bushaltestelle keinen barrierefreien Ausbau auf. Es ist kein entsprechendes Hochbord für einen weitgehend stufenfreien Einstieg in das Fahrzeug und kein Leitsystem für Sehbehinderte vorhanden. Es sind ausreichend dimensionierte Stellplätze für Fahrräder vorhanden.



Abbildung 4: Verknüpfungshaltestelle Erkrath S mit Bike+Ride-Anlage

Die Haltestelle Hochdahler Markt liegt mitten im belebten Zentrum des Einkaufsbereiches in Hochdahl. Sie hat ein weitgehend modernes Erscheinungsbild und ist neben der Einrichtung mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten, mit einer Telefonzelle ausgestattet. Die Haltepositionen sind mit einem erhöhten Bordstein versehen, der den Einstieg in das Fahrzeug erleichtert, jedoch nicht den Anforderungen von 18 bzw. mindestens 16 cm entspricht. Ein Leitsystem für sehbehinderte Menschen ist nicht vorhanden.



Abbildung 5: Innenstadt Haltestelle Erkrath, Hochdahler Markt

Stadt Haan

Neben dem Bahnhof im Stadtteil Gruitzen ist die Bushaltestelle Markt die am häufigsten genutzte Haltestelle. Sie liegt zentral im Einkaufsbereich der Innenstadt. Sie ist mit großzügig dimensionierten überdachten Sitzgelegenheiten ausgestattet. Bezüglich der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen bzw. für sehbehinderte Menschen sind deutliche Mängel festzustellen. Es ist kein entsprechendes Hochbord für einen weitgehend stufenfreien Einstieg in das Fahrzeug und kein Leitsystem für Sehbehinderte vorhanden. Von der Stadt Haan wird eine fehlende DFI-Anzeige als Defizit genannt.



Abbildung 6: Innenstadthaltestelle Haan, Markt

Die Bushaltestelle an der S-Bahn-Station Haan Gruiten ist von mobilitätseingeschränkten Menschen nur unzureichend nutzbar. Es sind deutliche Defizite bezüglich der Barrierefreiheit an der Haltestelle festzustellen. Ein entsprechendes Hochbord für einen weitgehend stufenfreien Einstieg in das Fahrzeug und ein Leitsystem für Sehbehinderte sind nicht vorhanden. Die vorhandenen Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten weisen eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität auf. Eine DFI-Anzeige ist nicht vorhanden.

Deutliche Defizite bezüglich der Barrierefreiheit sind auch im Zugang zur S-Bahn festzustellen. So sind die Bahnsteige nur über Treppenanlagen zu erreichen.⁸⁸



Abbildung 7: Bushaltestelle Haan, Gruiten S

Stadt Heiligenhaus

Die Haltestellen Rathaus und In der Blume/Stadtmitte sind die zentralen Haltestellen in der Stadt Heiligenhaus. Die Haltestelle Rathaus befindet sich direkt südlich angrenzend an die Innenstadt und bildet quasi den Eingang zum zentralen Ge-

⁸⁸ Die DB teilte zuletzt 2013 mit, dass der Umbau des Gruitener Bahnhofs zu einem barrierefreien Bahnhof nicht in ihrer mittelfristigen Planung vorgesehen ist. Der VRR hat jedoch die Möglichkeit erhalten, die Station Haan Gruiten für das vorgesehene Priorisierungsranking im Rahmen der MOF 2 zu melden.

schäftsbereich. Sie ist als langgezogene Busbucht mit Hochborden zur Gewährleistung eines möglichst stufen- und spaltfreien Einstiegs in die Fahrzeuge ausgestaltet, ein Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte fehlt jedoch. Die Haltestelle erscheint in einem freundlichen Gesamtbild, der vollständig verglaste Unterstand sowie der großzügige und offene Haltestellenbereich wirken sich positiv auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste aus.

Aufgrund der langgezogenen Einbahnstraßenregelung über einen großen Teil des innerstädtischen Bereiches liegt die Haltestelle In der Blume/Stadtmitte (mit Fahrtrichtung Velbert) auf der dem Geschäftsbereich abgewandten Seite. Zum Erreichen der Haltestelle ist ein kurzer Fußweg erforderlich.



Abbildung 8: Innenstadthaltestellen in Heiligenhaus (links: Haltestelle Rathaus, rechts: Haltestelle In der Blume/Stadtmitte)

Mit Einrichtung der DFI an der zweigeteilten Verknüpfungshaltestelle „Höseler Platz“ zur Anzeige der Anfahrten der jeweils gegenüberliegenden Haltepositionen Ende 2012 hat sich die ehemals defizitäre Umsteigesituation hier deutlich gebessert.

Mit dem Bau von 22 Glaswartehallen im Stadtgebiet konnte auch das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv beeinflusst werden.

Stadt Hilden

Die Bushaltestelle an der S-Bahn-Station Hilden ist modern ausgebaut. Besonders hervorzuheben ist dabei die vorhandene DFI-Anzeige, die sowohl den S-Bahn-Verkehr und den Busverkehr in Echtzeit darstellt. Für den barrierefreien Einstieg in das Fahrzeug sind eine Kennzeichnung des Ein- und Ausstiegsbereiches im Schachbrettmuster sowie Leitstreifen im Bereich der Haltestellen vorhanden. Ein leicht erhöhter Bordstein erleichtert den Einstieg. Die Bordsteinhöhe entspricht jedoch nicht den niederflurgerechten Bordsteinen mit einer Höhe von mindestens 16 bzw. 18 cm. Der Bahnsteig der S-Bahn ist vom Haltestellenbereich aus barrierefrei zu erreichen. Witterungsgeschützte Wartemöglichkeiten gibt es im Bahnhofsgebäude sowie am südlichen Rand der Haltepositionen. Zur besseren Orientierung sind Umgebungspläne vorhanden.

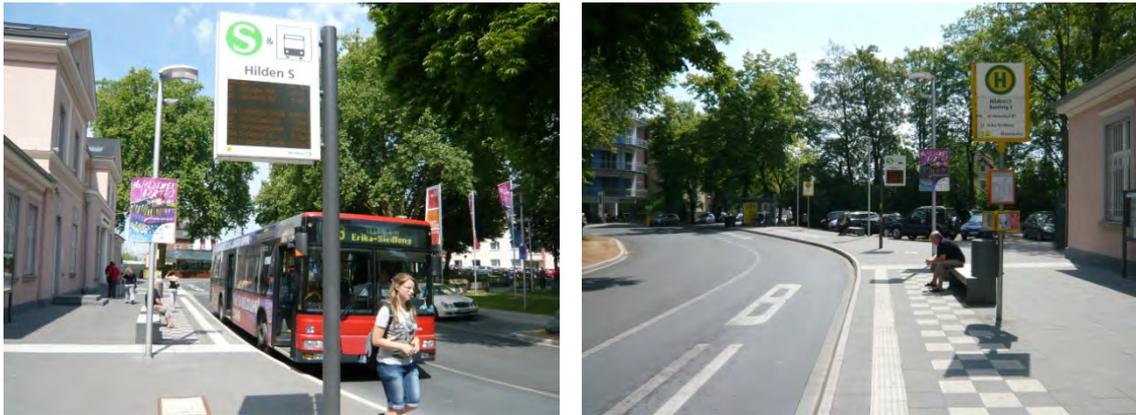


Abbildung 9: Verknüpfungshaltestelle Hilden S mit DFI-Anzeige

Eine weitere Verknüpfungshaltestelle mit einem hohen Umsteigeranteil zwischen S-Bahn- und Busverkehr ist die Haltestelle Hilden Süd. Die Haltestelle besteht aus fünf Haltepositionen an drei verschiedenen Standorten mit unterschiedlichen Ausstattungsstandards und Ausbaustufen. Der östliche Standort ist mit einer Kennzeichnung des Ein- und Ausstiegsbereiches im Schachbrettmuster, Leitstreifen und erhöhtem Bordstein ausgestattet. Am nördlich der Schienenstrecke gelegenen Standort ist lediglich ein Haltestellenmast mit Fahrplaninformationen angebracht. Eine Orientierungshilfe in Form einer Wegweisung zu den Standorten und zur S-Bahn-Station ist nicht vorhanden.



Abbildung 10: Verknüpfungshaltestelle Hilden Süd

Im Bereich der Innenstadt von Hilden werden zwei Haltestellen mit hoher Bedeutung untersucht, die Haltestelle Gabelung am östlichen Rand sowie die Haltestelle Fritz-Gressard-Platz am westlichen Rand der Innenstadt.

Die Haltestelle Gabelung ist modern, mit großflächigem, witterungsgeschütztem Wartebereich mit Sitzgelegenheiten und einer Telefonzelle ausgestattet. Eine Rheinbahnverkaufsstelle befindet sich unmittelbar an der Haltestelle. Zur besseren Orientierung ist ein Umgebungsplan vorhanden. An allen Haltestellenpositionen sind Leitstreifen für Sehbehinderte vorhanden. Die Bordsteine sind leicht erhöht, entsprechen jedoch nicht einer Höhe von mindestens 16 bzw. 18 cm. Die Einrichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems ist vorgesehen.

Für den Ausbau der Haltestelle Fritz-Gressard-Platz bestehen bereits Planungen von Seiten der Stadt Hilden. Die Haltestellenpositionen im Bereich der westlichen Benrather Straße erfolgt im Zusammenhang mit einer Busbucht-Erneuerung durch den Landesbetrieb Straßen.NRW.



Abbildung 11: Innenstadthaltestelle Hilden, Gabelung

Stadt Langenfeld (Rhld.)

Die Verknüpfung mit höchster Bedeutung zwischen Bus und S-Bahn findet an der S-Bahn-Station Langenfeld (Rhld.) statt. Diese liegt am westlichen Stadtrand und ist von Gewerbebetrieben umgeben. Die Bushaltestelle befindet sich am Rand der Park+Ride-Anlage in unmittelbarer Nähe zu den Bahnsteigen. Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sowie ein öffentliches Telefon sind vorhanden. Während der Weg zu den Bahnsteigen barrierefrei gestaltet ist, weist die in den 1990er Jahren nach damaligem Standard ausgebaute Bushaltestelle diesbezüglich Defizite auf. Es sind keine Ausbauelemente vorhanden, die den Ein- und Ausstieg in das bzw. aus dem Fahrzeug für mobilitätseingeschränkte bzw. sehbehinderte Menschen erleichtert.

Der S-Bahn-Halt Langenfeld-Berghausen verfügt über barrierefreie Ausstattungsmerkmale für den straßengebundenen ÖPNV.



Abbildung 12: Verknüpfungshaltestelle Langenfeld (Rhld.) S

Die Innenstadt von Langenfeld (Rhld.) wird durch verschiedene Haltestellen erschlossen. Die stärkste Fahrgastnachfrage ist am Rathaus und am Marktplatz festzustellen.

Die Haltestelle Rathaus, am nördlichen Rand der Innenstadt, ist mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten ausgestattet. Darüber hinaus ist eine öffentliche Telefonzelle sowie ein Stadtplan zur besseren Orientierung für ortsfremde Fahrgäste vorhanden. Sie verfügt über einen erhöhten Bordstein, über eine Kennzeichnung des Ein- und Ausstiegsbereiches im Schachbrettmuster und taktilen Leistreifen im Haltestellenbereich.

Am südlichen Rand der Innenstadt liegt die Haltestelle Marktplatz. Die Haltestelle ist mit Hochbordsteinen ausgestattet, Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sind ebenfalls vorhanden. Der Haltestellenbereich ist durch ein Schachbrettmuster gekennzeichnet, Leitstreifen sind nicht vorhanden.



Abbildung 13: Innenstadthaltestellen Langenfeld Rathaus und Langenfeld Marktplatz

Stadt Mettmann

Positiv hervorzuheben ist die Ausstattungsqualität an der kombinierten Verknüpfungshaltestelle Mettmann Stadtwald, die mit einer großzügigen Überdachung, ergänzender Infrastruktur sowie einer Park+Ride- und einer Bike+Ride-Anlage in direkter Nähe zu den Abfahrtpositionen ausgestattet ist. Aufgrund der hohen Bedeutung, die dem Verknüpfungspunkt zukommt, stößt die Park+Ride-Anlage jedoch häufig an ihre Kapazitätsgrenzen.

Die modern ausgestattete ÖPNV-Zugangsstelle präsentiert sich in einem positiven Erscheinungsbild. Sie ist mit einer ganzheitlichen Überdachung, deren offene Bauweise für ein gutes Sicherheitsempfinden beim Fahrgast sorgt, Sitzgelegenheiten und Toiletten ausgestattet. Ein Regiobahn-KundenCenter in fußläufiger Erreichbarkeit vervollständigt das Bild, darüber hinaus sind an den Haltepositionen umfangreiche Fahrgastinformationen vorhanden. Die Niederflrigkeit der Bushaltestelle wird durch den Ausbau mit Hochborden weitgehend gewährleistet. Während busseitig kein Blindenleitsystem vorhanden ist, werden die Zuwegung zum Bahnsteig sowie der Bahnsteig selbst durch Leitstreifen gekennzeichnet.



Abbildung 14: Verknüpfungspunkt Mettmann-Stadtwald

Der SPNV-Haltepunkt Mettmann Zentrum verfügt im Wesentlichen über einen ähnlichen Ausstattungsstandard wie der Haltepunkt Mettmann Stadtwald, zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Bushaltestelle und Bahnsteig ist Mettmann Zentrum zudem mit einer Aufzugsanlage ausgerüstet.



Abbildung 15: SPNV-Zugangsstelle Mettmann Zentrum

Der Stadt Mettmann fehlt eine zentrale Innenstadt Haltestelle im Zentrum der Stadt. Zurzeit teilen sich die Bus-Haltestellen Jubiläumsplatz und Mettmann Zentrum diese Aufgabe und ergänzen sich im Rahmen der Möglichkeiten in dieser Funktion. Die Umsteigesituation gestaltet sich jedoch, nicht zuletzt aufgrund eines fehlenden dynamischen Informationssystems an beiden Haltepunkten, suboptimal, das Umsteigen wird erschwert.

Beide Haltestellen sind überdies mit gestalterischen und funktionalen Defiziten, vorrangig im Hinblick auf eine barrierefreien Ausgestaltung, behaftet. Die Haltestellen sind nicht niederflurgerecht ausgebaut, auch Leitstreifen sind nicht vorhanden. Allerdings sind einzelne Haltestellenbereich durch ein Schachbrettmuster gekennzeichnet.



Abbildung 16: Innenstadt Haltestelle „Mettmann-Zentrum“



Abbildung 17: Innenstadt Haltestelle „Mettmann, Jubiläumsplatz“

Während die Bushaltestelle Jubiläumsplatz über eine gute Lagegunst im Innenstadtbereich mit direkter Nähe zum zentralen Geschäftsbereich verfügt und damit auch eine grundsätzliche soziale Sicherheit sowie die Nähe zu ergänzenden Infrastruktureinrichtungen bietet, liegen die einzelnen Haltepositionen der Haltestelle Mettmann Zentrum eher peripher in Randlage zum Hauptgeschäftsbereich. Das subjektive Sicherheitsempfinden an der Haltestelle wirkt etwas eingeschränkt.

Durch die Ansiedlung eines 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 sollte die Optimierung der Verkehrssituation im Innenstadtbereich, ggf. durch Zusammenlegung der Haltestellen zu einer zentralen Umsteigehaltestelle, erneut überdacht werden.

Stadt Monheim am Rhein

Im November 2011 wurde der neue Busbahnhof in Monheim am Rhein eröffnet. Der moderne Busbahnhof liegt am Rand der Altstadt und im Zentrum des innerstädtischen Einkaufsbereiches und fungiert als Bindeglied zwischen dem „Monheimer Tor“ und dem Rathaus Center. In diesem Sinne wurde der gesamte Platz um den Busbahnhof sowohl optisch als auch funktionell vollständig überplant. Neben einem

Witterungsschutz aus Glas, der den größten Teil der Bussteige überspannt, wurden Sitzgelegenheiten und auch Spielgeräte aufgestellt, die die Aufenthaltsqualität am Busbahnhof steigern. Der gesamte Platz erscheint in einem freundlichen Gesamtbild, der vollständig verglaste Unterstand sowie der großzügige und offene Haltestellenbereich wirken sich positiv auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste aus. Darüber hinaus stärkt eine Videoschutzanlage das Sicherheitsempfinden bei den Fahrgästen.

Die Haltepositionen weisen eine für mobilitätseingeschränkte bzw. sehbehinderte Menschen barrierefreie Gestaltung auf. Mit Hochborden und taktilen Leitsystemen sind Ausbauelemente vorhanden, die die Nutzung des ÖPNV am Busbahnhof Monheim für diese Personengruppen erleichtern.

Ein KundenCenter der BSM im „Monheimer Tor“ vervollständigt das Bild, darüber hinaus sind an den Haltepositionen umfangreiche Fahrgastinformationen vorhanden. Besonders hervorzuheben sind die dynamischen Fahrgastinformations-Anzeigen an den Haltepositionen, die die Ankunftszeiten der Busse in Echtzeit angeben.



Abbildung 18: Innenstadt Haltestelle Monheim Busbahnhof

Stadt Ratingen

Die südlich der Innenstadt gelegene Verknüpfungshaltestelle Ratingen-Mitte verfügt über eine gute Lagegunst in direkter Nähe zur Innenstadt von Ratingen. Die Haltestelle weist deutliche Defizite hinsichtlich der baulich/ städtebaulichen und funktionalen Gestaltung auf. Die Haltestelle insgesamt bietet ein eher unattraktives Gesamtbild mit einer veralteten Infrastruktur im Hinblick auf Fahrgastunterstände und Sitzgelegenheiten. Weder die Abfahrtspositionen der Straßenbahn noch die Bushaltestelle sind niederflurgerecht, ein stufenloser Einstieg in die Fahrzeuge ist nicht möglich. Der Haltestellenbereich ist durch ein Schachbrettmuster gekennzeichnet, Leitstreifen sind nicht vorhanden. Mittelfristig wird jedoch der barrierefreie Ausbau des ZOB Ratingen-Mitte/ Grabenstraße angestrebt. Die Entwurfsplanung für die barrierefreie Umgestaltung des Umsteigepunktes Ratingen Mitte ist bereits abgeschlossen, der Umbau soll in 2014/2015 erfolgen.



Abbildung 19: Abfahrtspositionen Straßenbahn und Bus Verknüpfungspunkt „Ratingen-Mitte“

Die SPNV-Zugangsstelle Ratingen-Ost bietet ein weitgehend modernes Erscheinungsbild. Der Bus-Verknüpfungspunkt ist mit Fahrgastunterständen und einer DFI zum SPNV ausgestattet. Im Bereich der Bushaltestellen befindet sich ein angegliederter Kiosk mit VRR-Ticketverkauf. Zur besseren Orientierung sind Umgebungspläne vorhanden. Die einzelnen Haltepositionen sind mit Hochborden ausgestattet, die Bordsteinhöhe entspricht jedoch nicht den niederflurgerechten Borsteinen mit einer Höhe von mindestens 16 bzw. 18 cm. Zeitweise kommt es zu Kapazitätsengpässen, so dass häufig kein paralleles Anfahren der Busse an die Haltestellenborde möglich ist und trotz annähernd niederflurgerechtem Ausbau in diesen Fällen kein stufenloser Einstieg zum Fahrzeug gewährleistet werden kann. Darüber hinaus fehlen taktile Leitsysteme, so dass die Haltestelle für einen nennenswerten Teil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste nur bedingt barrierefrei nutzbar ist. Park+Ride- und Bike+Ride-Plätze sind in ausreichender Zahl vorhanden. Bezüglich der sozialen Sicherheit ist anzumerken, dass sich die Bushaltestellen in Randlage befinden und somit eine permanente soziale Kontrolle nicht gegeben ist.



Abbildung 20: Verknüpfungshaltestelle Ratingen-Ost

Ein weiterer Umsteigeschwerpunkt in Ratingen ist der SPNV-Haltepunkt Ratingen-Hösel. Die Haltestelle besitzt vergleichsweise hohe Bedeutung in der regionalen Verbindungsfunktion für das nördliche Stadtgebiet sowie für die Nachbarstadt Heiligenhaus. Im Bestand verfügt die gesamte Anlage nicht über einen angemessenen Ausbauzustand im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung. Der Bahnhof Ra-

tingen Hösel wird jedoch mittlerweile als Maßnahme der MOF 2 geführt (Bahnsteigaufhöhung und Erneuerung der Bahnsteigausstattung), für den Umbau des Bahnhofsvorplatzes soll zeitnah im Jahr 2013 ein Förderantrag beim VRR eingereicht werden, der u. a. eine umfangreiche barrierefreie Neugestaltung der Bushaltestellen vorsieht.

Stadt Velbert

Die Haltestelle „Postamt“ ist eine der zentralen Haltestellen im Innenstadtbereich der Stadt Velbert. Die Haltestelle präsentiert sich in einem soliden Ausbaustand. Die Infrastruktur ist teilweise etwas älterer Bauart, die Haltestelle verfügt jedoch über alle wesentlichen Ausstattungsmerkmale, die für eine zentrale Verknüpfungshaltestelle notwendig sind. Die als langgezogene Busbucht ausgestaltete Haltestelle verfügt über einen angemessenen Ausbaustandard hinsichtlich der Belange der Barrierefreiheit. Die Haltepositionen sind mit Hochborden sowie mit optischen und taktilen Leitsystemen ausgerüstet. Darüber hinaus verfügen alle Abfahrtspositionen über Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten.

Neben umfangreichen Fahrgastinformationen an den einzelnen Abfahrtspositionen gibt es einen Fahrkartenautomaten, Telefonzelle und Uhr. Ein VGV-KundenCenter an der Haltestelle „Schloßstraße“ in unmittelbarer Nachbarschaft vervollständigt das Bild.



Abbildung 21: Zentrale Innenstadthaltestellen Stadt Velbert (links: Haltestelle Postamt, rechts: Haltestelle Schloßstraße)

Ein weiterer Umsteigeschwerpunkt in Velbert ist die SPNV-Verknüpfungshaltestelle „Neviges Markt/ Bahnhof“. Die Haltestelle besitzt eine hohe Bedeutung als zentraler Verknüpfungspunkt für das südöstliche Stadtgebiet. Durch die Lage im Nebenzentrum Velbert-Neviges und eine gewisse Grundausstattung mit verglasten Haltestellenhäuschen mit Sitzgelegenheiten erreicht der Verknüpfungspunkt eine insgesamt zufriedenstellende Aufenthaltsqualität. Auch das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste wird durch die zentrale Lage und das infrastrukturelle Umfeld positiv beeinflusst.

Defizite sind im Hinblick auf die barrierefreie Nutzbarkeit der Haltepositionen zu erkennen. Die Haltestelleninseln, die teilweise eine sehr geringe Breite aufweisen sind für Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen nur bedingt geeignet, auch

ist die Höhe der Bordsteine nicht ausreichend, um einen niederflurgerechten Einstieg in die Fahrzeuge zu ermöglichen. Darüber hinaus fehlen Leitsysteme für Blinde und sehbehinderte Fahrgäste.



Abbildung 22: Verknüpfungshaltestelle „Neviges Markt/ Bahnhof“

Stadt Wülfrath

Die zentrale Innenstadt Haltestelle der Stadt Wülfrath ist die Haltestelle Stadtmitte. Die Haltestellenbereiche sind räumlich getrennt (Bussteige 1 und 2 Am Diek; Bussteige 3 und 4 Goethestraße), so dass bedingt durch diese „Zweiteilung“ der Haltestelle sowie durch die fehlende DFI Probleme bei verschiedenen Umsteigebeziehungen bestehen. Die infrastrukturellen Ausstattungsmerkmale der Haltestelle sind ihrer Bedeutung entsprechend als angemessen zu bewerten. Unterstände und Sitzgelegenheiten sind vorhanden, das soziale Umfeld im innerstädtischen Geschäftsbereich fördert ein positives Sicherheitsempfinden der Fahrgäste, so dass auch die Aufenthaltsqualität als zufriedenstellend zu bewerten ist.

Defizite sind im Hinblick auf die barrierefreie Gestaltung erkennbar. Während behindertengerechte Ausstattungsmerkmale an den Haltepositionen 1 und 2 gänzlich fehlen, verfügen die Haltepositionen 3 und 4 grundsätzlich sowohl über Hochborde als auch über Blindenleitstreifen. Da sich jedoch die Pflasterflächen im Bereich der Haltepositionen mittlerweile gesenkt haben, ist ein spaltfreies Anfahren an die Bussteigkante kaum mehr möglich, was sich in der Konsequenz negativ auf die barrierefreie Nutzbarkeit der Haltestelle auswirkt.

Der Innenstadtbereich von Wülfrath befindet sich, insbesondere durch das neue Einkaufszentrum „Anger-Markt“, derzeit städtebaulich in der Weiterentwicklung. In diesem Zusammenhang plant die Stadt den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Stadtmitte. Darüber wurden im Jahr 2012 an den an den zentralen Verknüpfungshaltestellen Dynamische Fahrgastinformationssysteme eingerichtet.



Abbildung 23: Haltestelle Wülfrath Stadtmitte (links: Haltepositionen 3 und 4; rechts Haltepositionen 1 und 2)

5.5.2.2 Haltestellenausbauprogramme

Die Städte Hilden und Ratingen haben in den letzten Jahren umfangreiche Haltestellenkonzepte erstellt. Im Rahmen dieser Konzepte wurde eine detaillierte Analyse der Ist-Situation vorgenommen und in Form von umfassenden Haltestellenkatalogen aufbereitet.

Ratingen

Im Jahr 2009 gab es in der Stadt Ratingen insgesamt 144 Haltestellen mit 324 Haltepositionen. Rund 42% aller Haltepositionen sind mit Wartehallen ausgerüstet, der Ausbauzustand der Unterstände weist jedoch unterschiedliche Qualitäten auf. Während etwa zwei Drittel aller Wartehallen den heutigen Qualitätsansprüchen hinsichtlich Ausstattungs- und Sicherheitsaspekten genügen (z. B. transparente Glaswände), handelt es sich bei den übrigen etwa 30% im Wesentlichen um ältere Betonwartehallen bzw. Stahlkonstruktionen mit teilweise veraltetem Ausstattungsstandard.⁸⁹

Hinsichtlich der Barrierefreiheit muss die Situation in Ratingen als stark verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Mit einem Anteil von rund 84% besitzt die überwiegende Zahl der Haltepositionen eine zu geringe Plattformhöhe, um den Belangen der Barrierefreiheit für geh- und mobilitätsbehinderte Personen gerecht zu werden. Bei etwa 9% aller Haltepositionen beträgt die Bordhöhe zwischen 16 und 17 cm, so dass hier von einer eingeschränkten Barrierefreiheit für gehbehinderte Personen gesprochen werden kann, für einen sehr geringen Anteil von etwa 7% kann der niederflurgerechte Einstieg in die Fahrzeuge bei Einsatz von Niederflur-Fahrzeugen voll gewährleistet werden.⁹⁰

⁸⁹ Vgl.: Stadt Ratingen, Haltestellenkonzept 2009 (Stand September 2009).

⁹⁰ Ebenda.

Auch im Hinblick auf den Ausbau mit taktilen Leitsystemen ist die Situation in Ratingen ungünstig. Lediglich 4% aller Haltepositionen waren mit Stand 2009 überhaupt mit taktilen Bodenindikatoren ausgerüstet.⁹¹ Das Haltestellenkonzept für die Stadt Ratingen sieht ein umfangreiches Maßnahmenpaket für den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur vor, wobei der Fokus der Handlungsempfehlungen deutlich auf dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen liegt. Für das Jahr 2013 ist der Umbau von vier Haltestellen/-positionen nach Haltestellenkonzept geplant (Brandenburger Straße, Fahrtrichtung Ratingen Ost; Broichhof, Fahrtrichtung Düsseldorf; Gothaer Straße, Fahrtrichtung Düsseldorf und Grevenhauser Weg, Fahrtrichtung Dorfstraße).

Hilden

Im Rahmen des „Ausbauprogramms barrierefreie Haltestellen 2010 – 2012“ wurde im Jahr 2009 an insgesamt 165 Haltestellenstandorten eine Bestandaufnahme durchgeführt. Knapp 40 % der Haltestellen sind mit neuen, beleuchteten Wartehallen ausgestattet. Die übrigen Haltestellen haben alte Wartehallen bzw. keinen Witterungsschutz und keine Beleuchtung. Etwa 60 % der Haltestellen haben überdachte Sitzmöglichkeiten. Mit einer beleuchteten Fahrplaninformationsvitrine sind 34 % der Haltestellen ausgestattet. Im Rahmen der Bewertung der Haltestellen bezüglich der Barrierefreiheit wurden die Kriterien Bordhöhe und Leitstreifen aufgenommen. Eine Bordhöhe von mindestens 15 cm ist an gut einem Drittel der Haltestellen vorhanden. An etwa 22 % der Haltestellen sind Leitstreifen angebracht, wobei Leitstreifen in Längs- und Querrichtung nur an etwa 11 % vorhanden sind.

Das Ausbauprogramm sieht für die Jahre 2010 bis 2012 umfangreiche Maßnahmen für Haltestellenstandorte vor. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Ausbau der Möblierung und der Fahrgastinformation (transparente Wartehalle mit Faltgiebeldach, beleuchteter Vitrine für Fahrplan, Tarifinformation, Netzplan, Drahtgittersitzen), der barrierefreien Bordhöhe (Regelhöhe 18 cm) sowie der Einrichtung eines Leitstreifensystems für Sehbehinderte und Plattierung des Ein- und Ausstiegsbereichs im schwarz-weißen Schachbrettmuster. Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen bezüglich der unkomplizierten und barrierefreien Zugänglichkeit der Haltestellen vorgesehen.

5.5.3 Bewertung der Barrierefreiheit

Im Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann wird der Fokus bei der Bewertung der Barrierefreiheit

- auf die Erreichbarkeit/ den Zugang zum Bahnsteig bzw. zur Haltestellenkante,
- auf den stufenfreien Einstieg in das bzw. der Ausstieg aus dem Fahrzeug und
- auf die Ausrüstung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren

gelegt.

⁹¹ Ebenda.

Grundsätzlich geht der Begriff „Barrierefreiheit“ jedoch über die genannten Kriterien hinaus und umfasst entsprechend BGG NRW alle potenziellen Nutzer mit Mobilitätseinschränkung (z. B. Hochbetagte, Kleinwüchsige, Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, Personen mit Gleichgewichtsstörungen, Personen mit geistiger Behinderung etc.).



Abbildung 24: Beispiel für eine barrierefrei ausgebaute Fahrbahnrandhaltestelle (Stadt Velbert, Haltestelle Neviges Stadthalle)

Neben den genannten Kriterien zur baulichen Ausgestaltung der Haltestelle ist auch die Niederflrigkeit des eingesetzten Fahrzeugs von grundlegender Bedeutung. Hier ist die Situation im Kreis Mettmann als äußerst positiv zu bewerten, alle im Regelverkehr eingesetzten Fahrzeuge verfügen über Niederflurtechnik. Für einen optimalen Einsatz der Fahrzeuge ist eine entsprechende bauliche Ausgestaltung der Haltestellen jedoch unabdingbar. Neben einer ausreichenden Bordsteinhöhe ist eine möglichst spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestelle zu gewährleisten.

An einigen Haltestellen im Kreis ist die Situation hinsichtlich der Anfahrbarkeit jedoch problematisch. Zu kurze Busbuchten, eine nicht optimale Haltestellenlage und/ oder ungeordnetes Parken lassen häufig auch bei niederflurgerechtem Ausbau kein paralleles Anfahren an den Bordstein mit allen Türen zu (vgl. einzelne Haltestellenpositionen Ratingen-Mitte, ME-Zentrum, Ratingen-Ost etc.).



Abbildung 25: Beispiele für problematische Haltestellensituationen (links: Stadt Ratingen, Ratingen-Mitte; rechts: Stadt Ratingen, Grabenstraße)

Ein großer Teil der Bushaltestellen ist zudem (noch) nicht niederflurgerecht ausgebaut bzw. auch sonst mit zum Teil starken infrastrukturellen Mängeln behaftet. In der Konsequenz können die Niederflur-Busse ihre Vorteile häufig nicht geltend machen. Auffällig ist außerdem, dass häufig auch bereits ausgebauten Haltestellen augenscheinlich mit Hochborden von etwa 14 cm ausgestattet sind, die empfohlenen Richtwerte von mindestens 16 – 18 cm werden somit häufig unterschritten.

Auch verfügen viele der bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen nicht über taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen und/ oder „Aufmerksamkeitsfeld“), so dass die barrierefreie Nutzbarkeit für einen nennenswerten Teil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste somit nur bedingt gewährleistet ist.



Abbildung 26: Beispiel für eine nicht barrierefreie Haltestelle im Kreis Mettmann (Stadt Velbert, Haltestelle Christuskirche)

Hinweis

Insgesamt muss die Situation an vielen Bushaltestellen im Kreis Mettmann hinsichtlich der Barrierefreiheit als verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Während der Zugang zu vielen der untersuchten Haltestellen im Kreisgebiet weitgehend barrierefrei ist, liegen beim Einstieg in die Fahrzeuge häufig Defizite vor. Darüber hinaus sind nur wenige Bushaltestellen mit einem vollständigen taktilen und optischen Leitsystem ausgestattet. In der Konsequenz sind viele ÖPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nicht ohne Hilfe nutzbar.

Des Weiteren entstehen betriebliche Probleme aufgrund der eingeschränkten Leistungsfähigkeit am SPNV-Haltestpunkt Ratingen-Ost. In Spitzenzeiten kommt es hier regelmäßig zu Behinderungen zwischen den Bussen, teilweise muss von der Fahrbahn aus eingestiegen werden.

Die Informationsmedien der den Kreis Mettmann bedienenden Verkehrsunternehmen sind hinsichtlich der Informationen für Mobilitätseingeschränkte im Vergleich zu anderen Verkehrsunternehmen im VRR (z. B. Verkehrsunternehmen der KÖR) als ausbaufähig zu bewerten.

Wünschenswert wären umfassendere Aussagen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzer in den print-Medien, z. B.

- Auflistung der Linien mit verbindlichem Einsatz von Bussen mit Rampen und Auflistung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Fahrplanbuch
- Linienplan mit Kennzeichnung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen (vgl. Linienplan für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer für die Stadt Düsseldorf, Linienplan Stadt Gelsenkirchen)

Gemäß dem PBefG und dem BGG NRW nimmt die Bedeutung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV deutlich zu.

Nähere Ausführungen hierzu sind Kapitel 7.2 zu entnehmen.

5.6 Service

5.6.1 Vertriebsstellen

Im Bereich „Servicequalität“ ist das vergleichsweise dichte Netz an Vertriebsstellen hervorzuheben, welches das Kreisgebiet weitgehend umfassend abdeckt. Neben einfachen Verkaufsstellen, bei denen man das gängige Ticketsortiment erwerben kann, gibt es außerdem je nach Einsatzgebiet der Verkehrsunternehmen KundenCenter der Rheinbahn (in Ratingen, Mettmann, Hilden), der Regiobahn (in Mettmann), der VGV (in Velbert), der BVR (in Velbert) und der BSM (in Monheim a.R., Langenfeld/Rhld.). Neben dem kompletten Ticketangebot bieten die KundenCenter einen umfassenden Beratungsservice. Die Rheinbahn wirbt darüber hinaus mit sogenannten „Premium-VertriebsPartnern“, die neben dem Verkauf aller VRR-Tickets eine umfangreiche Tarifberatung leisten können und außerdem Kundenkarten ausstellen.

Table 51: Service- und Vertriebsstellen im Kreis Mettmann

Stadt	Anzahl	Art der Vertriebsstelle
Erkrath	6	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Haan	4	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Heiligenhaus	3	Ticketverkauf und Grundinformationen
Hilden	1 6	Rheinbahn-KundenCenter Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Langenfeld (Rhld.)	8	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Mettmann	1 1 3	Regiobahn-KundenCenter Rheinbahn-KundenCenter Ticketverkauf und Grundinformationen
Monheim a. R.	1 7	BSM-KundenCenter Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Ratingen	1 10	Rheinbahn-KundenCenter Ticketverkauf und Grundinformationen
Velbert	1 1 11	BVR-KundenCenter VGV KundenCenter Ticketverkauf und Grundinformationen
Wülfrath	2	Ticketverkauf und Grundinformationen

Quelle: Fahrplanbücher 2012/2013 bzw. 2013; Homepage BSM (Zugriff Juni 2013)

5.6.2 Fahrgastinformation

Im Kreis Mettmann besteht ein grundsätzlich gutes Angebot von Informationsmöglichkeiten über den ÖPNV. Aussagekräftige Informationen über das Linien- und Bedienungsangebot, über Ticketangebote und Tarif sowie über spezielle Freizeitverkehrs- und Serviceangebote erhält man über das Fahrplanbuch und den Linienplan.

Weiterhin können umfassende Informationen auch im Internet abgerufen werden.

Seit dem Jahr 2009 wird VRR-weit ein neugestalteter, maßstabsgetreuer Linienplan mit spürbar hochwertiger grafischer Qualität aufgelegt.

Als Schwäche ist zu bewerten, dass die DFI an vielen wichtigen aufkommensstarken Haltestellen nicht vorhanden sind (z. B. Mettmann Jubiläumsplatz / Mettmann Zentrum, Haan Markt).

5.7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern – Park+Ride und Bike+Ride –

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere auf Relationen, auf denen der ÖPNV kein lückenloses Angebot bereitstellen kann, werden der motorisierte Individualverkehr und das Fahrrad zu wichtigen Ergänzungsverkehrsmitteln. Um diese mit dem ÖPNV bzw. dem SPNV zu verknüpfen, sind Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen erforderlich.

Park+Ride-Anlagen⁹²

Park+Ride-Anlagen zur Verknüpfung zwischen dem IV und dem ÖPNV gibt es im Kreisgebiet Mettmann an den folgenden S-Bahn-Haltepunkten:

- Erkrath S
- Erkrath Hochdahl
- Erkrath Hochdahl-Millrath
- Haan Bahnhof
- Haan Gruiten
- Hilden Bahnhof
- Hilden Süd
- Langenfeld Bahnhof
- Langenfeld Berghausen
- Mettmann, Neanderthal
- Mettmann, Stadtwald
- Ratingen-Hösel
- Ratingen-Ost
- Velbert-Langenberg
- Velbert-Rosenhügel
- Wülfrath-Aprath

Die Auslastung der einzelnen Anlagen ist unterschiedlich ausgeprägt. Verschiedene Anlagen stoßen bereits heute an Werktagen an ihre Kapazitätsgrenzen, so z. B. die Park+Ride-Anlagen an den S-Bahnhöfen Erkrath Bahnhof (Nord- und Südseite), Erkrath Hochdahl, Mettmann Stadtwald sowie Langenfeld-Mitte. Andere Anlagen weisen noch – teils geringe – Kapazitäten auf.⁹³

⁹² VRR-Homepage (Zugriff 10.10.2011).

⁹³ Aussagen der Städte im November 2011.

Bike+Ride-Anlagen⁹⁴

Bike+Ride-Anlagen zur Verknüpfung zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV gibt es im Kreisgebiet Mettmann an den folgenden S-Bahn-Haltepunkten:

- Erkrath Bahnhof
- Erkrath Hochdahl
- Erkrath Hochdahl-Millrath
- Haan Bahnhof mit Fahrradabstellplätzen⁹⁵
- Haan Gruiten
- Hilden Bahnhof
- Hilden Süd
- Langenfeld Bahnhof
- Langenfeld Berghausen
- Mettmann, Neanderthal
- Mettmann, Stadtwald
- Ratingen-Hösel
- Ratingen-Ost
- Velbert-Rosenhügel
- Wülfrath-Aprath

An den S-Bahn-Stationen Erkrath, Erkrath Hochdahl, Erkrath Hochdahl-Millrath, Haan Gruiten, Hilden, Hilden Süd, Langenfeld S, Mettmann, Stadtwald, Mettmann Neanderthal und Ratingen Ost gibt es verschließbare Radboxen.

Am S-Bahn-Haltepunkt Ratingen Ost befindet sich außerdem die einzige Radstation des Kreisgebietes. In der im Jahr 2008 vollständig umgebauten Radstation, die sich unmittelbar neben dem Bahnhofsgebäude befindet, können über 250 Fahrräder witterungs- und diebstahlgeschützt untergestellt werden. Es wird ein umfangreicher Service inkl. kleinerer Reparaturen angeboten. Darüber hinaus stehen an der Radstation auch Mietfahrräder des Verleihsystems „RevierRad“ bereit.

Darüber hinaus gibt es an verschiedenen Haltestellen im Netz weitere Fahrradabstellmöglichkeiten.

Auch an den Bike+Ride-Anlagen ist die Auslastung sehr unterschiedlich.

Bei den Anlagen in Hilden ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen Fahrradboxen und Fahrradständern. Die Fahrradboxen sind weitgehend ausgelastet, hier gibt

⁹⁴ VRR-Homepage (Zugriff 10.10.2011).

⁹⁵ Ortsbesichtigung im Mai 2011.

es eine Warteliste. Die Fahrradständer an den S-Bahnhöfen Hilden-Süd und Hilden Bahnhof erreichen eine Quote von ca. 90% bzw. 80%.⁹⁶

Die Anlagen am S-Bahnhof Langenfeld (Rhld.) sind nahezu vollständig ausgelastet: Fahrradboxen zu 100 %, Fahrradabstellanlagen zu 95 %.⁹⁷ Auch am S-Bahnhof Langenfeld-Berghausen sind die Fahrradabstellanlagen vollständig belegt.⁹⁸

Sowohl für die Park+Ride-Anlagen als auch für die Bike+Ride-Anlagen liegen keine systematischen Erhebungen vor. Die Aussagen zur Auslastung einzelner Anlagen spiegeln im Wesentlichen die Einschätzungen aufgrund einzelner Eindrücke wider.

⁹⁶ Angaben der Stadt Hilden am 15.11.2011.

⁹⁷ Angaben der Stadt Langenfeld (Rhld.) am 17.11.2011.

⁹⁸ Ebenda.

5.8 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV im Kreis Mettmann

Die nachfolgenden Tabellen geben einen städteweisen Überblick über die in Kapitel 5 „Stärken-Schwächen-Analyse“ herausgearbeiteten Stärken und Schwächen im ÖPNV des Kreises Mettmann.

Seite | 179

Erkrath
Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Systematische Netzstruktur mit Ortsbusverkehren (O5, O6) und stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien • Ausrichtung der Buslinien auf die S-Bahn-Stationen und die zentralen Verknüpfungspunkte • Überwiegend sehr gute Erschließungsqualität • Gute innerörtliche Erreichbarkeit der beiden zentralen Bereiche Alt-Erkrath und Hochdahl Zentrum • Gute Erreichbarkeit des OZ Düsseldorf • DiscoLinien-Angebot im Nachtverkehr für Alt-Erkrath und Unterfeldhaus • Gute Anbindung des Neanderbades • Zentrale Bushaltestelle Hochdahler Markt mit erhöhtem Bordstein (jedoch keine 16 bzw. 18 cm und keine Leitstreifen für sehbehinderte Menschen) • S-Bahn-Stationen mit Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungsdefizite in Siedlungsrandlage im Bereich Willbeck und im Industriegebiet Unterfeldhaus • Bereich Hochdahl ohne Angebot mit DiscoLinien • Unzureichende Bedienungsqualität in die Nachbarstadt Mettmann (insbesondere in HVZ) • Bushaltestelle Erkrath S nicht barrierefrei ausgestattet

Haan
Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Netzstruktur mit Ortsbusverkehr (O1) und stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien • Ausrichtung der Buslinien auf die S-Bahn-Station und den RB-Bahnhof sowie die zentrale Innenstadt Haltestelle Haan Markt • gute Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • gute innerörtliche Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches sowie der Nachbarstädte • DiscoLinien-Angebot im Nachtverkehr für Haan • S-Bahn-Station und Bahnhof mit Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen bzw. Fahrradabstellplätze
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Größere Erschließungsdefizite im Industriepark Haan Ost sowie in den Bereichen Haan Mitte und West • kein durchgängiger 20-Minuten-Takt auf der Linie SB50 in/ aus Richtung Düsseldorf • keine barrierefreie Ausgestaltung der zentralen und häufig genutzten Bushaltestellen (z. B Haan Markt)

Heiligenhaus
Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • klare Ausrichtung der Buslinien auf die Innenstadt Haltestellen Heiligenhaus, Rathaus und In der Blume/ Stadtmitte • gute Erschließungsqualität im gesamten Stadtgebiet (<i>Defizite durch Einführung Bürgerbus im November 2012 weitgehend beseitigt, größere Bedienungslücke am Mittag</i>) • gute innerörtliche Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches sowie der Nachbarstädte im Kreis • OZ Essen und Düsseldorf mit Umstieg am S-Bahnhof Ratingen-Hösel erreichbar • Angebot im Nachtverkehr durch Linie 770 (in Ratingen-Hösel mit Anschluss an die S6 aus Düsseldorf)

Heiligenhaus
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • fehlende direkte Erschließung des Heljensbades (insgesamt häufige Andienung der relevanten Haltestelle „An der Wildenburg“) • Bereiche Nonnenbruch und Vogelsang mit lediglich stündlichem Bürgerbus-Angebot (größere Bedienungslücke am Vormittag, Bedienung endet Samstag gegen 14 Uhr) • fehlendes Angebot im Nachtverkehr in den Stadtteilen abseits der Hauptachse (z. B. Isenbügel) • keine barrierefreie Ausgestaltung der zentralen und häufig genutzten Bushaltestellen

Hilden
Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Netzstruktur mit Ortsbusverkehr (O3) und stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien • Ausrichtung der Buslinien auf die S-Bahn-Stationen sowie die zentralen Haltestellen Gabelung und Fritz-Gressard-Platz • weitgehend ausreichende Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches, der Nachbarstädte sowie des OZ Düsseldorf • gute Erreichbarkeit des Freizeitbades Hildorado • DiscoLinien-Angebot im Nachtverkehr • Ausbauprogramm „Barrierefreie Haltestellen 2010 – 2012“ • Hilden S: modernes Erscheinungsbild, DFI, erhöhter Bordstein, Leitstreifen und Kennzeichnung des Ein- und Ausstiegsbereiches für sehbehinderte Menschen • Gabelung: modernes Erscheinungsbild, erhöhter Bordstein, Leitstreifen für sehbehinderte Menschen • S-Bahn-Stationen mit Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Tlw. größere Erschließungsdefizite, insbesondere in Siedlungsrandlagen • Hilden Süd: unübersichtliche Haltestellensituation, nicht alle Haltestellenpositionen modern und barrierefrei ausgestattet • O3 mit stark mäandrierender Linienführung im nördlichen Stadtgebiet

Langenfeld (Rhld.)
Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Netzstruktur mit Ausrichtung auf die S-Bahn-Stationen sowie die Innenstadt • Weitgehend ausreichende Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • Gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches, der Nachbarstädte sowie der OZ Düsseldorf und Köln • Gute Erreichbarkeit der Wasserskianlage • Nachtverkehrsangebot seit Dezember 2011 (NE20), seit 2012 Verknüpfung der Nachtverkehrsangebote der Linien 785, NE13 und N20 am S-Bahnhof • Innenstadthaltestellen mit unterschiedlicher Ausstattung; Haltestelle Rathaus mit erhöhtem Bordstein, Leitstreifen und Kennzeichnung des Ein- und Ausstiegsbereiches für sehbehinderte Menschen • S-Bahn-Stationen mit Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen • Busspur entlang der Straße „Auf dem Sändchen“ in nördlicher Richtung (stadt- auswärts)
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • tlw. größere Erschließungsdefizite, insbesondere in Siedlungsrandlagen • Bushaltestelle an der S-Bahn-Station Langenfeld S nicht barrierefrei ausgestattet

Mettmann
Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Netzstruktur mit Ortsbuslinien zur Feinerschließung und stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien mit Verbindungsfunktion • klare Ausrichtung des Busnetzes auf die S-Bahn-Stationen sowie die Innenstadthaltestellen Jubiläumsplatz und Mettmann-Zentrum • gute Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • Mettmann Stadtwald: modernes Erscheinungsbild, offene Bauweise, erhöhter Bordstein, ergänzende Infrastruktur • gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches, der Nachbarstädte Wülfrath und Erkrath-Hochdahl sowie des OZ Düsseldorf • gute Erreichbarkeit des gesamten Neanderthals (Neanderthal Museum, Fundstelle Neanderthaler, Wildgehege, Erlebnispfad) • Angebot im Nachtverkehr für die nördlich der Regiobahn gelegenen Siedlungsbereiche (DL6) • S-Bahn-Station ME-Stadtwald mit Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen

<i>Mettmann</i>
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • fehlende zentrale Innenstadt Haltestelle: unübersichtliche Umsteigesituation zwischen den beiden Innenstadt Haltestellen Mettmann-Zentrum und Jubiläumsplatz, fehlende DFI • Innenstadt Haltestellen Mettmann-Zentrum und Jubiläumsplatz mit gestalterischen und funktionalen Defiziten; unübersichtliche Haltestellensituation, fehlende Elemente zur barrierefreien Gestaltung • tlw. kleinere Erschließungsdefizite, insbesondere in den Siedlungsrandlagen • fehlendes Nachtverkehrsangebot für Mettmann Süd

<i>Monheim am Rhein</i>
Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Netzstruktur mit Ausrichtung auf die Innenstadt sowie die S-Bahn-Stationen Langenfeld S und Langenfeld Berghausen • gute Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches sowie der Nachbarstädte • OZ Düsseldorf und Köln mit Umstieg an S-Bahn-Station Langenfeld erreichbar • gute Erreichbarkeit des Freizeitbades mona mare • Nachtverkehrsangebot NE13 • neuer Busbahnhof: modernes, freundliches Gesamtbild, barrierefreie Ausgestaltung, DFI, Videoschutzanlage
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • kleinere Erschließungsdefizite im zentralen und östlichen Stadtgebiet • Kreisstadt Mettmann nur mit mehreren Umstiegen erreichbar • Linie 788 mit größerer Ringführung im Einrichtungsverkehr im Innenstadtbereich

Ratingen
Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Netzstruktur mit Ortsbuslinien zur Feinerschließung und stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien mit Verbindungsfunktion • starke Stadtbahnlinie 712 zur Anbindung an Düsseldorf • weitgehende Ausrichtung des Busnetzes auf die zentrale Haltestelle Ratingen-Mitte, die S-Bahn-Station Ratingen-Ost sowie auf wenige zentrale Haltestellen in den Stadtteilen (z. B. Lintorf-Rathaus, Dieselstraße) • gute Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches, der Nachbarstadt Heiligenhaus sowie der angrenzenden Oberzentren Düsseldorf und Essen • weitreichende Erschließung des Stadtgebietes auch im Nachtverkehr durch DL1 (Anschluss an S6 aus Düsseldorf) • gute Anbindung des Jugendzentrums Manege im Nachtverkehr am Wochenende durch DL1 • Ratingen-Ost: modernes Erscheinungsbild, offene Bauweise, DFI, erhöhter Bordstein (taktile Leitsysteme fehlen), ergänzende Infrastruktur • S-Bahn-Stationen mit Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen; Radstation am Haltepunkt Ratingen Ost
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • zentrale Innenstadthaltestelle Ratingen-Mitte mit gestalterischen und funktionalen Defiziten; unattraktives Gesamtbild mit veralteter Infrastruktur, keine Hochborde • Ratingen-Ost: aufgrund von Kapazitätsengpässen häufig kein paralleles Anfahren an die Bordsteinkante möglich, taktile Leitsysteme fehlen, barrierefreie Nutzung ist somit nur bedingt gegeben • wenige kleinere Erschließungsdefizite, insbesondere in den Siedlungsrandlagen • O16: kein durchgängiger 20-Minuten-Takt • Kernbereich Ratingen Hösel i. d. R. mit stündlicher Direktanbindung an die Innenstadt (20-Minuten-Takt ab Ratingen-Hösel S) • unübersichtliches Linienangebot aus den Bereichen Lintorf und Tiefenbroich in der Anbindung an die Innenstadt • Defizite in der Transparenz im Liniengeflecht 748/761/771 in Ratingen-Homberg

Velbert
Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Netzstruktur mit Ortsbuslinien zur Feinerschließung und stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien mit Verbindungsfunktion • Ausrichtung des Busnetzes auf den Innenstadtring Velbert-Mitte • weitgehend gute bis sehr gute Erschließungsqualität • weitgehend gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches (Ausnahme Velbert-Langenberg), der Nachbarstädte Heiligenhaus und Wülfrath sowie der Oberzentren Essen und Wuppertal (häufige Anbindung an Düsseldorf mit Umstieg) • Anbindung der nordwestlichen Stadtgebiete im Nachtverkehr durch NE 8 Richtung Essen • gute Erreichbarkeit des Herminghausparks und des Parkbads (direkt westlich der Innenstadt; OV1) • gute Erreichbarkeit des Panoramabads aus den meisten Stadtbereichen, teils durch (abgestimmte) Umstiege • S-Bahn-Stationen mit Park+Ride-Anlagen, Velbert-Rosenhügel darüber hinaus mit einer Bike+Ride-Anlage
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • wenige kleinere Erschließungsdefizite, insbesondere in den Siedlungsrandlagen • Wohngebiet westlich der Innenstadt mit Defiziten in der Erschließung (Bereich Zur Sonnenblume) • unübersichtliches Linienangebot auf verschiedenen Relationen im Stadtbereich, z. B. Velbert-Langenberg – Innenstadt, Langenhorst – Innenstadt, Klinikum Niederberg – Innenstadt • umwegiger „Verkehrsring“ in der Innenstadt von Velbert • fehlendes Angebot im Nachtverkehr (letzte Fahrt Linie 770 gegen 00:30 Uhr; Ausnahme nordwestliche Stadtbereiche NE 8) • Innenstadthaltestellen und SPNV-Verknüpfungshaltestellen mit gestalterischen und funktionalen Defiziten, Elemente zur barrierefreien Gestaltung fehlen häufig

Wülfrath
Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Ausrichtung des Busnetzes auf die zentrale Haltestelle Wülfrath Stadtmitte • weitgehend übersichtliches Liniennetz • sehr gute Erschließungsqualität in den zentralen Bereichen • gute Erreichbarkeit des Kernstadtbereiches sowie der Nachbarstädte Mettmann und Velbert • Erreichbarkeit der OZ Düsseldorf, Wuppertal und Essen mit Umstieg gewährleistet (Problem: verspätungsanfällige S9) • Grundangebot im Nachtverkehr aus Richtung Düsseldorf für die zentralen Bereiche in Wülfrath (Linie 746 mit Umstieg in Mettmann) • S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath mit Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • viele Linien mit gleichzeitig erschließender und verbindender Funktion (z. B. Linie 601, 641, 747) • wenige kleinere Erschließungsdefizite, insbesondere in den Siedlungsrandlagen • fehlendes Angebot im Nachtverkehr für die Stadtbereiche außerhalb des Kernbereichs • Innenstadthaltestelle Wülfrath Stadtmitte mit gestalterischen und funktionalen Defiziten, fehlende DFI, Elemente zur barrierefreien Gestaltung fehlen; Defizite in der Orientierbarkeit (Umbau läuft)

Karte 9: Mängel und Defizite im ÖPNV

6 Prognose der Verkehrsentwicklung

6.1 Prognose-Grundlagen

Für die zukünftige Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Kreis Mettmann sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Siedlungs- und Gewerbeflächen sowie Entwicklungen bei den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen. Zunehmend in den Fokus rücken außerdem die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr als wesentliche Nachfragegruppe des ÖPNV.

Die Durchführung der Prognose-Berechnungen erfolgt mit dem Verkehrsmodell für den Kreis Mettmann.⁹⁹

Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2018 festgelegt, Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2011.

Die Strukturdaten für den Zeithorizont 2018 wurden in einem zweistufigen Verfahren ermittelt. In einem ersten Schritt wurden die Veränderungen aufgezeigt, die sich aufgrund der demografischen Entwicklungen ergeben. Hierzu wurde auf Daten des Statistischen Landesamtes (IT.NRW) zurückgegriffen.¹⁰⁰

In einem weiteren Schritt wurden die von den kreisangehörigen Städten gemeldeten Neuansiedlungen und Verkehrsentwicklungen als gegensteuernde Maßnahmen den Strukturdaten der Trend-Prognose hinzugerechnet.

Nach einem Abgleich mit den Entwicklungen der letzten Jahre und den vorhandenen Daten, die vom Kreis Mettmann und den kreisangehörigen Städten im Rahmen der NVP-Bearbeitung zur Verfügung gestellt wurden, sind für die folgenden Bereiche Prognosewerte abgeleitet worden:

- Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen,
- Entwicklung der Beschäftigtenzahlen,
- Entwicklungen im Einkaufs- und Freizeitverkehr,
- Entwicklungen im Bereich Schüler und Auszubildende,

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden.

⁹⁹ Ingenieurbüro Helmert, Aachen.

¹⁰⁰ Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsmodellrechnung 2008 bis 2030 nach Altersjahren und Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden; jeweils zum Stichtag 01.01.

6.2 Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen

6.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Allgemeine Entwicklung im Kreis Mettmann

Für die Bevölkerungsprognose im Kreis Mettmann kann auf Daten des IT.NRW im Rahmen der Bevölkerungsmodellrechnung 2008 bis 2030 zurückgegriffen werden.¹⁰¹

Die Bevölkerung im Kreis Mettmann wird bis zum Jahr 2018 weiter leicht zurückgehen. Am gravierendsten ist der Rückgang bei den Bevölkerungsgruppen der 6 – 18-jährigen Schüler und Jugendlichen. Hier wird ein durchschnittlicher Rückgang von etwa - 13% prognostiziert. Die Altersgruppen der 19-60-Jährigen (entspricht weitgehend der berufstätigen Altersgruppe) ist in der Tendenz ebenfalls durchschnittlich über den gesamten Kreis betrachtet rückläufig, leichte Zuwächse sind in der mittleren Altersgruppe der 25-40-Jährigen wahrscheinlich. Lediglich für die Bevölkerungsgruppen der über 75-Jährigen wird ein starker Bevölkerungsanstieg um mehr als 38% erwartet.

¹⁰¹ Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsmodellrechnung 2008 bis 2030 nach Altersjahren und Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden; jeweils zum Stichtag 01.01.

Tabelle 52: Bevölkerungsprognose für den Kreis Mettmann¹⁰²

Altersgruppe	2011	2018	Entwicklung 2011-2018 absolut (prozentual)
unter 3	11.490	11.220	- 270 (- 2,3%)
3 bis unter 6	12.360	11.600	- 760 (- 6,1%)
6 bis unter 10	17.650	15.890	- 1.760 (- 10,0%)
10 bis unter 16	29.790	25.200	- 4.590 (- 15,4%)
16 bis unter 19	15.550	13.740	- 1.810 (- 11,6%)
19 bis unter 25	32.160	28.980	- 3.180 (- 9,9%)
25 bis unter 40	78.810	79.620	+ 810 (+ 1,0%)
40 bis unter 60	156.870	145.410	- 11.460 (- 7,3%)
60 bis unter 75	94.760	88.540	- 6.220 (- 6,6%)
75 oder älter	48.690	67.350	+ 18.660 (+ 38,3%)
Insgesamt	498.130	487.550	- 10.580 (- 2,1%)

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsmodellrechnung 2008 bis 2030 nach Altersjahren und Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden; jeweils zum Stichtag 01.01.

Kleinräumige Entwicklungen

Die Daten zur Bevölkerungsprognose im Kreis Mettmann liegen altersspezifisch für die einzelnen Kommunen vor. Es ist eine jahresgenaue Altersaufteilung enthalten, aus der sich die Personengruppen der Beschäftigten sowie Schüler ableiten lassen.

Die Bevölkerungsmodellrechnung des Landesbetriebs Information und Technik NRW geht von einer leicht negativen Einwohnerentwicklung im Kreis Mettmann von insgesamt etwa - 2% im Vergleich zum Bezugsjahr 2011 aus.

Während die Bevölkerungsrückgänge in den meisten Städten mit rund - 300 bis - 1.200 Einwohnern (- 1 bis - 4%) vergleichsweise moderat sind, sind die Rückgänge in den Städten Velbert (ca. - 5.000 EW bzw. - 6%) und Wülfrath (ca. - 2.150 EW bzw. - 10%) auffällig hoch. Lediglich die Stadt Ratingen kann einen leichten Zuwachs um etwa 1.200 Einwohner (ca. 1%) verzeichnen, die Einwohnerzahlen in der Kreisstadt Mettmann bleiben voraussichtlich weitgehend stabil.

Für fast alle Städte im Kreisgebiet wird ein überdurchschnittlicher Rückgang bei den Kindern und Jugendlichen erwarten, einzige Ausnahme bildet hier die Stadt Mettmann.

¹⁰² Der im NVP hinterlegte (z.T. ältere) Datenbestand ist dem umfangreichen Abstimmungsprozess geschuldet. Von einer umfassenden Aktualisierung des Datenbestands wird abgesehen, da sich abzeichnet, dass die Grundtendenzen auch zukünftig weiter Bestand haben, lediglich punktuell zeichnen sich leichte Verschiebungen ab (z. B. leichtes Bevölkerungswachstum in Monheim a. R.).

Die Personengruppe der Senioren hat in allen Kommunen Zuwächse zu verzeichnen, hervorzuheben sind hier insbesondere die Städte Langenfeld (Rhld.), Monheim a.R. und Erkrath mit Zuwächsen von jeweils deutlich über 10%.

Tabelle 53:

Bevölkerungsprognose für die Städte im Kreis Mettmann, Entwicklungen 2011 – 2018¹⁰³

Stadt	EW 2011 (gesamt)	EW 2018 (gesamt)	6-18 absolut (Prozentual)	>60 absolut (Prozentual)	Insgesamt absolut (prozentual)
Erkrath	46.880	46.610	-480 (-9%)	1.870 (+13%)	-270 (-1%)
Haan	28.960	27.810	-520 (-15%)	430 (+5%)	-1.150 (-4%)
Heiligenhaus	26.870	25.700	-500 (-16%)	620 (+8%)	-1.170 (-4%)
Hilden	55.870	54.680	-660 (-11%)	1.470 (+9%)	-1.190 (-2%)
Langenfeld (Rhld.)	58.960	58.630	-1.130 (-16%)	2.790 (+18%)	-330 (-1%)
Mettmann	39.850	39.760	-120 (-3%)	670 (+6%)	-90 (< -1%)
Monheim a. R.	43.160	42.720	-750 (-15%)	1.650 (+14%)	-440 (-1%)
Ratingen	92.550	93.740	-1.060 (-10%)	2.490 (+9%)	1.190 (1%)
Velbert	84.230	79.250	-1.720 (-17%)	350 (+2%)	-4.980 (-6%)
Wülfrath	20.800	18.650	-590 (-24%)	100 (+2%)	-2.150 (-10%)
Insgesamt	498.130	487.550	-7.530 (-13%)	12.440 (+9%)	-10.580 (-2%)

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsmodellrechnung 2008 bis 2030 nach Altersjahren und Geschlecht – kreisangehörige Gemeinden; jeweils zum Stichtag 01.01.

Für die Nahverkehrsplanung lassen sich daraus die folgenden grundsätzlichen Entwicklungen ableiten:

- Weitgehend stabile Nachfrage im Jedermannverkehr aufgrund der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung,
- Rückgang der Schülerzahlen und damit auch der beförderungspflichtigen Schüler sowie
- Zunahme der älteren Bevölkerungsschichten in Zusammenhang mit einer Zunahme des Motorisierungsgrades in diesen Schichten.

¹⁰³ Einzelne Städte im Kreis Mettmann verfügen über eigene Prognoseerhebungen zu Bevölkerungsvorausrechnungen. Zur Gewährleistung einer methodisch einheitlichen und vergleichbaren Datengrundlage wurde bei der NVP-Fortschreibung jedoch auf die Prognosedaten des Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) zurückgegriffen, auch wenn die Ergebnisse zum Teil voneinander abweichen.

Wohnflächenerweiterung

In nahezu allen Städten im Kreis Mettmann sind in Zukunft Erweiterungen von Wohnungs- / Siedlungsflächen vorgesehen. Hervorzuheben sind die vergleichsweise großen bzw. einwohnerstarken geplanten Erweiterungen in Mettmann (Wohngebiet Kirchendelle, ca. 400 WE), Langenfeld/Rhld. (Wohngebiet Berghausen, ca. 300 WE) und Ratingen (Neubaugebiet Felderhof, ca. 270 WE). Eine vollständige Auflistung aller ÖPNV-relevanten Planungen zur Erweiterung von Wohnbauflächen ist dem Anlagenband I (Städtesteckbriefe) zu entnehmen.

6.2.2 Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte

Allgemeine Entwicklungen

Die Aussagen zur Entwicklung der Schülerzahlen basieren ebenfalls auf der Einwohnerprognose des Landesbetriebes Information und Technik NRW.

Der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen spiegelt sich auch in der Prognose für den Kreis Mettmann wider. Insgesamt wird für die Bevölkerungsgruppe der 6- bis 18-Jährigen bis zum Jahr 2018 ein Rückgang von etwa 13% erwartet.

Dies wird langfristig voraussichtlich prägende Auswirkungen auf den ÖPNV haben, da gerade diese Bevölkerungsgruppe zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV zählen. Ein Rückgang der ÖV-Nachfrage für den Schülerverkehr ist wahrscheinlich.

Kleinräumige Entwicklungen

Neben den allgemeinen Entwicklungen der Schülerzahlen haben außerdem die folgenden im Kreisgebiet vorgesehenen Änderungen in der Schulstruktur Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Schüler:

- Erkrath: Auflösung der Albert-Schweitzer-Hauptschule zum 31.08.2013
- Hilden: Umwandlung der städt. Wilhelm-Fabry-Realschule zu einer Sekundarschule¹⁰⁴ und Einrichtung einer Gesamtschule am Evang. Schulzentrum an der Gerresheimer Straße
- Velbert: Neubau Hauptschule (Velbert-Mitte, Grünstraße; Realisierung 2012)
- Wülfrath: Umbau/ Erweiterung Realschule und Neubau Grundschule FASW Düseler Straße/ Südstraße
- Heiligenhaus: Neubau einer Fachhochschule im Bereich Kettwiger Straße/ Westfalenstraße (300 Studierende, 15 Professoren, 30 Mitarbeiter; Fertigstellung Frühjahr 2013)

¹⁰⁴ Umwandlung ist zwischenzeitlich erfolgt.

Bei der Auflösung bzw. dem Auf- und Ausbau von Schulstandorten sind kleinräumige Veränderungen im Schülerverkehr zu erwarten. In den Übergangszeiten kann ggf. ein zusätzlicher Beförderungsbedarf generiert werden (Beförderung zum alten und neuen Schulstandort).

Alle ÖPNV-relevanten Stadtentwicklungsprojekte mit Umsetzungshorizont bis zum Jahr 2017 sind städteweise kartografische aufbereitet.

Karte 10: ÖPNV-relevante Stadtentwicklungsprojekte bis 2017 (Karten 10.a – 10.j)

6.2.3 Beschäftigtenentwicklung

Eine exakte Prognose der Arbeitsplatzzahlen mit räumlicher Verteilung auf die Verkehrszellen liegt für den Kreis Mettmann nicht vor.

Im Rahmen der Befragung der Städte im Kreis Mettmann zur Nahverkehrsplanung im Winter 2010/2011 wurden jedoch stadtentwicklungsrelevante Planungsvorhaben abgefragt. Diese Daten wurden darüber hinaus in Regionalkonferenzen im November 2011 abgeglichen und aktualisiert. Bei der Abschätzung der Beschäftigtenentwicklung mit dem Verkehrsmodell wurde auf diese Daten zurückgegriffen. Die Beschäftigtendaten weisen zum einen neue Arbeitsplätze durch Neuansiedlungen aus, zum anderen auch Arbeitsplatzzuwächse, die aus Verlagerungen und Zusammenlegung von Arbeitsplatzstandorten resultieren.

Gewerbeflächenerweiterung

Für die kleinräumige Entwicklung des Arbeitsmarktes sind folgende Vorhaben zur Erweiterung von Gewerbeflächen bzw. zur Erschließung neuer Gewerbegebiete in den Städten des Kreises besonders hervorzuheben:

- Haan, Gruiten: „Technologiepark Haan/ NRW“, 2. Bauabschnitt (ab 2013 bis 2014, ca. 16 ha)
- Hilden, Nordstadt: Erschließung des Gewerbegebietes Giesenheide/ Kreuz Hilden (Besiedlung läuft 2010-2015) (15 ha)
- Monheim a.R.: Erweiterung im Gewerbegebiet Im Weidental (ca. 4 ha, ca. 700 Mitarbeiter, ab Ende 2012);
- Ratingen, Lintorf: Gewerbegebiet „An den Dieken“ (ca. 11 ha, Baubeginn seit 2010)

Weitere Entwicklungsvorhaben im Bereich Arbeiten/ Gewerbe sind im Anlagenband I hinterlegt.

6.2.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur sowie im Bereich Freizeit und Tourismus

Die Bereiche Versorgung und Freizeit stellen mittlerweile eine wesentliche Nutzergruppe des ÖPNV. Auch zukünftig existieren in beiden Bereichen weiterhin Wachstumspotenziale. Dies ist größtenteils auf den Anstieg an aktiv genutzter Freizeit außer Haus, die Zunahme des Anteils der älteren Bevölkerungsgruppen sowie die Verringerung der Haushaltsgröße zurückzuführen.¹⁰⁵

Zudem ist gegenüber der Entwicklung des gesamten privaten Verbrauchs tendenziell ein überdurchschnittlicher Anstieg des Konsumverhaltens zur Freizeitgestaltung festzustellen.¹⁰⁶

Einzelhandel

Im Kreis Mettmann sind in den kommenden Jahren Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstruktur mit Bedeutung für den ÖPNV geplant. Vorhaben mit voraussichtlich spürbaren Auswirkungen auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage im Kreisgebiet sind in Haan, Langenfeld (Rhld.), Mettmann, Ratingen (Verlagerung) und Velbert geplant.

Eine Darstellung aller Planungsvorhaben im Einzelhandel, die bis zum Jahr 2018 realisiert werden sollen, ist dem Anlagenband I beigefügt.

Freizeit

Im Bereich des Freizeitverkehrs sind innerhalb des Planungshorizontes lediglich in Mettmann und Velbert Vorhaben geplant, aus denen sich möglicherweise Auswirkungen auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage ableiten lassen:

- Mettmann: Neue Sportanlage, Hasseler Straße (2 Kunstrasenfußballplätze, 12 Tennisaußenplätze und 2 Hallenplätze (ab 2012))
- Velbert: Sportpark Industriestraße in Velbert-Mitte; 1. BA: Sporthallenkomplex und Leichtathletikanlage (Eröffnung Ende 2012 erfolgt)

¹⁰⁵ Die Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen (Senioren) hat ein überdurchschnittliches Zeitbudget für Freizeitaktivitäten und wird zudem gegenüber früheren Generationen zunehmend mobiler. Kleine Haushalte, z. B. Single- bzw. kinderlose Haushalte, sind erfahrungsgemäß in der Freizeit tendenziell mobiler als größere Haushalte.

¹⁰⁶ Vgl. Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung (FE-Nr. 96.578/1999), München/Freiburg/Essen 2001.

6.3 Prognose-Null-Fall 2018

6.3.1 Infrastrukturmaßnahmen IV und ÖV

Für die Berechnung der Prognose-Fälle werden im Verkehrsmodell die Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt, die bis zum Jahr 2018 realisiert werden. Als wesentliche Ergänzung im überregionalen Netz wirkt sich hier die Durchbindung der A44 zwischen Ratingen und Velbert aus. Darüber hinaus gehende Planungen im Umland bleiben in den Prognoseberechnungen unberücksichtigt, da deren Umsetzung zum jetzigen Zeitpunkt nicht als gesichert angenommen werden können.

Als planungsrelevante Maßnahmen im ÖV werden basierend auf den Planungen der kreisangehörigen Städte lediglich infrastrukturelle Maßnahmen an den Verknüpfungspunkten in das Verkehrsmodell übernommen. Der Einfluss, den der geplante ZOB in Velbert auf den ÖPNV haben wird, ist derzeit nicht im Detail abschätzbar und fließt somit noch nicht in die Prognose-Berechnungen ein.

- Haan:
 - Private Erschließungsmaßnahmen im Wohngebiet Hasenhaus (rechtskräftiger Bebauungsplan liegt vor)
 - Private Erschließungsmaßnahmen im „Technologiapark Haan/ NRW“ (rechtskräftiger Bebauungsplan liegt vor)
- Heiligenhaus:
 - A44 südlich des Stadtzentrums zwischen (Essen –) Velbert – Heiligenhaus – Ratingen – A3 (– Düsseldorf) (seit 2010)
 - innerstädtische Entflechtungsstraße im Gegenverkehr in der Stadtmitte zwischen Abtskücher Straße und Höselers Platz. Der ÖPNV bleibt auf Hauptstraße und Südring (*bereits 2011 fertiggestellt und eröffnet*).
- Mettmann:
 - Neubau Seibelquerspange: Verbindung Johannes-Flintrop-Straße zur Schwarzbachstraße (Baubeginn Juli 2013, Bauzeit 2 Jahre; Rechtsverbindlicher B-Plan)
 - Neubau Osttangente: Verbindung Wülfrather Straße zur Elberfelder Straße (Baubeginn Juli 2013; Bauzeit 2 Jahre; Planfeststellungsbeschluss 2011 geplant)
 - Rückbau der Breite Straße/ untere Johannes-Flintrop-Straße/ Schwarzbachstraße nach der Fertigstellung der Seibelquerspange (nur noch für Anlieger und ÖPNV; geplanter Beginn 2015; Planungsstadium)
 - Neubau Teilumfahrung in Verbindung mit neuem Wohngebiet Kirchendelle: Verbindung Hasseler Straße zur L 239 (Baubeginn ab 2015 möglich; bislang liegt nur eine Rahmenplanung als Konzept vor)

- Monheim am Rhein:
 - Monheim a.R.-Gesamt: Umbau verschiedener Knotenpunkte zu Kreisverkehren (Planung, ab 2015)
 - Baumberg: Baumberg-Ost, Erweiterung des Straßennetzes in Neubaugebieten (Planung, ab 2015)
- Ratingen:
 - Bahnübergangsbeseitigung B 227 in Hösel (Brücke) (fertiggestellt 2012)
 - Neutrassierung K10n (Verbindung Neanderstraße - Mettmanner Str.)
 - Neubau A 44 (Ratingen-Ost – Velbert) (planfestgestellt; seit 2010)
 - Ausbau Düsseldorfer Straße (Abschnitt Europaring - Sandstr.; Ausbau in bestehender Verkehrsfläche) (Baubeginn vsl. 2013)
 - Kreisverkehr Am Roten Kreuz/ Jägerhofstraße (anstelle LSA) (Ausbau in bestehender Verkehrsfläche)
- Wülfrath:
 - Bezirk 2: Ortsumgehung Nord, Abschnitt E (Ausbau/ Verlängerung der Kruppstraße mit Anbindung zur Dieselstraße; Umsetzung 2013 erfolgt)
 - Bezirk 6: Umgestaltung Innenstadteingang Nord (Kreisverkehr und Änderung der Verkehrsführung zwischen Bahnhofstraße, Wilhelmstraße, Mettmanner Straße, Bahnhofsareal und Henry-Ford-II-Straße; Umsetzung ca. 2016-2018)

6.3.2 „Prognose-Null-Fall“

Auf der Grundlage der beschriebenen demografischen und infrastrukturellen Entwicklungen wurde im Rahmen der NVP-Bearbeitung eine Prognose der Verkehrsnachfrage für das Jahr 2018 erstellt. Als Datengrundlage dienen die Prognose-Daten des Landesbetriebes Information und Technik NRW sowie die vom Kreis Mettmann und den kreisangehörigen Städte zur Verfügung gestellten Strukturdaten.

Kreisweiter Modal Split

Die Auswirkungen der veränderten Strukturdaten wirken sich unter der Annahme eines gleichbleibenden ÖPNV-Angebotes wie in der folgenden Tabelle dargestellt auf die Verkehrsteilnehmer aus.

Der starke Rückgang der Schülerzahlen wird im Verkehrsmodell durch eine entsprechende Reduzierung des Anteils der „Captive-Riders“, also der auf den ÖV-angewiesenen Personen, berücksichtigt; entsprechend steigt der Anteil der wahl-freien Personen.

Tabelle 54: Entwicklung der Verkehrsnachfrage 2011-2018

Verkehrsmittel	Verkehrsnachfrage 2011	Verkehrsnachfrage 2018	Saldo 2011 - 2018	
			abs.	%
IV	1.260.978	1.277.358	+ 16.380	+ 1,3%
ÖV	180.505	174.718	- 5.787	- 3,2%
Gesamtverkehr	1.441.483	1.452.076	+ 10.593	+ 0,7%
Modal-Split ÖV/(ÖV+IV)	12,5%	12,0%	-	-

Im Vergleich zur Analyse steigt der Anteil der im gesamten motorisierten Verkehr durchgeführten Fahrten leicht um 0,7% auf etwa 1.452.000 Personenfahrten pro Normalwerktag. Während der Anteil der im IV unternommenen Fahrten noch leicht um etwa 1,3% (ca. 16.400 Personenfahrten/Tag) steigt, sinken die Fahrgastzahlen im ÖPNV um etwa - 3,2% (ca. - 5.800 Fahrten/Tag).

Angesichts der starken Rückgänge der Schülerzahlen von etwa - 13% fällt der Rückgang im ÖV-Gesamtverkehr mit - 3,2% vergleichsweise moderat aus.

Ohne gegensteuernde Maßnahmen sinkt der Modal Split-Anteil¹⁰⁷ des ÖV bis zum Jahr 2018 voraussichtlich um etwa 0,5%-Punkte auf 12%.

Tabelle 55: Modal Split nach Verkehrsaufgabe

Personenfahrten/ Werktag	ÖV	IV	Gesamt	ÖV-Anteil
Kreisbezogener Binnenverkehr	92.238	514.066	606.304	15,2%
Stadtbezogener Binnenverkehr	60.366	315.688	376.54	16,1%
Kreisgrenzen- überschreitender Verkehr	82.480	763.292	845.772	9,8%
Gesamtverkehr	174.718	1.277.358	1.452.076	12,0%

Die Verluste im ÖV verteilen sich relativ gleichmäßig auf Binnenverkehr und kreisgrenzenüberschreitenden Verkehr. Während der Anteil im kreisbezogenen Binnenverkehr im Jahr 2011 noch bei 15,8% lag, sinkt er bis zum Prognosehorizont 2018 voraussichtlich um etwa 0,6%-Punkte auf 15,2%. Der Anteil der ÖV-Fahrten im kreisgrenzenüberschreitenden Verkehr sinkt im gleichen Zeitraum um etwa 0,4%-Punkte auf 9,8%.

Karte 11: Durchschnittliche Streckennachfrage ÖV Prognose-Null-Fall 2018 (Verkehrsmodell)

¹⁰⁷ Definition „Modal Split“ im Rahmen des NVP: Anteil des ÖV bezogen auf die gesamten im motorisierten Verkehr zurückgelegten Fahrten (ÖV/(ÖV+IV)). Rad- und Fußgängerverkehr werden nicht berücksichtigt.

Modal Split im Städtevergleich

In der nachfolgenden Betrachtung werden die städtespezifischen Änderungen im ÖV gegenübergestellt.

Tabelle 56: ÖV-Verteilung im Kreis Mettmann nach Städten – Prognose 2018

Stadt	ÖV-Anteil 2011 [%]	ÖV-Anteil 2018 [%]	Veränderung im ÖV [%-Punkte]
Erkrath	14,6%	14,2%	- 0,4%-Pkt.
Haan	13,9%	13,1%	- 0,8%-Pkt.
Heiligenhaus	7,7%	7,3%	- 0,4%-Pkt.
Hilden	18,4%	17,8%	- 0,6%-Pkt.
Langenfeld (Rhld.)	11,4%	10,8%	- 0,6%-Pkt.
Mettmann	14,8%	14,5%	- 0,3%-Pkt.
Monheim a. R.	14,6%	14,0%	- 0,6%-Pkt.
Ratingen	12,5%	12,2%	- 0,3%-Pkt.
Velbert	13,6%	13,0%	- 0,6%-Pkt.
Wülfrath	10,9%	9,9%	- 1,0%-Pkt.
Kreisgebiet	12,5%	12,0%	- 0,5%-Pkt.

Trotz des bis zum Jahr 2018 leicht ansteigenden Verkehrsaufkommens im Kreis Mettmann insgesamt, ist die Nachfrage im ÖV sowohl prozentual als auch absolut leicht rückläufig. Es wird ein leichter Rückgang des ÖV-Anteils (bezogen auf die Einwohnerverkehre) von etwa - 0,5%-Punkten prognostiziert.

Grundsätzlich sinkt der ÖV-Anteil in allen kreisangehörigen Städten anteilig um zwischen - 0,3%- und - 1,0%-Punkten. Dennoch sind in den Städten Mettmann und Ratingen reale Zuwächse wahrscheinlich (Quelle Verkehrsmodell). Auffällig hoch sind diese mit rund 700 zusätzlichen ÖV-Fahrten pro Tag in der Kreisstadt Mettmann (Quelle Verkehrsmodell). Positive Akzente setzt hierbei die Stadtentwicklungspolitik der Stadt Mettmann mit den geplanten einwohnerstarken Wohngebietserweiterungen sowie den angedachten Einzelhandelsentwicklungen in der Innenstadt. Darüber hinaus haben die anstehenden Straßenbaumaßnahmen (Seibelquerspange und Osttangente) positive Auswirkungen auf den ÖPNV in der Kreisstadt. Demgegenüber fallen die Zuwächse in Ratingen mit lediglich etwa 100 zusätzlichen Fahrten pro Tag trotz einer prognostizierten Einwohnersteigerung von rund 1.200 Einwohnern bis zum Jahr 2018 vergleichsweise gering aus.

Anteilig die höchsten Einbußen hat der ÖV in Wülfrath und Haan, absolut gesehen ist der Rückgang in Velbert am deutlichsten spürbar. Hier wirken sich die Bevölkerungsrückgänge am deutlichsten aus.

Wie bereits in den vorangestellten Kapiteln erläutert, versuchen alle Städte den vorhergesagten negativen demografischen Prognosen durch infrastrukturelle Entwicklungen entgegenzuwirken. Vorrangig Velbert versucht hierbei eine offensive Herangehensweise in der Wohnungspolitik sowie bei der Einzelhandelsentwicklung. Nicht in die Prognoseberechnungen eingeflossen sind die potenziellen Auswirkungen eines ZOB in Velbert auf das ÖPNV-Nutzerverhalten. Der ZOB sowie die hiermit verbundenen Liniennetzoptimierungen werden sich voraussichtlich positiv auf die Akzeptanz und das Erscheinungsbild des ÖPNV in Velbert auswirken.

6.4 Allgemeine Aussagen zur Entwicklung der Mobilität

Der demografische Wandel wird in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Bundesweite Forschungsergebnisse mit fundierten empirischen Grundlagen zeigen die allgemeinen Entwicklungstrends deutlich auf¹⁰⁸:

- der Führerscheinbesitz steigt vor allem in den älteren Jahrgängen (starke Zuwächse bei den älteren Frauen),
- der Motorisierungsgrad der privaten Haushalte wächst weiter,
- die Bedeutung von E-Bikes gewinnt insbesondere in der Nahmobilität zunehmend an Bedeutung,
- die Zahl der Einpersonenhaushalte nimmt zu, insbesondere in den Städten,
- die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur),
- die Gruppe der älteren Menschen wird heterogener (die Spannweite reicht von „Zurückziehen“ bis zu „ausgeprägter Aktivität“).¹⁰⁹

¹⁰⁸ Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005.

¹⁰⁹ Kasper, Birgit; Mobilität älterer Menschen; in „Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung“; 49. Ergänzungs-Lieferung 11/2007; Herbert Wichmann Verlag, Heidelberg.

6.5 Ableitung von Konsequenzen für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV

Als Ergebnis der in den Kapiteln 6.2 bis 6.4 dargestellten Abschätzungen kann abgeleitet werden, dass sich aufgrund der Strukturdatenveränderungen im Kreis Mettmann, hier vorrangig aufgrund der Bevölkerungsrückgänge im Kontext mit der zunehmenden Wirksamkeit des „demografischen Faktors“ und dem Rückgang der Schülerzahlen, negative Entwicklungen im Bereich der ÖV-Nachfrage abzeichnen. Ohne gegensteuernde Maßnahmen wird von einem Rückgang von rund 3% ausgegangen.

Dieser Wert liegt schon heute über den vom Landesbetrieb Information und Technik NRW prognostizierten Einwohnerrückgängen von etwa 2% für das gesamte Kreisgebiet. Der Anteil der schulverkehrsrelevanten Altersgruppen sinkt hierbei sogar um etwa 13%. Vor diesem Hintergrund sollte die zukünftige Busnetzgestaltung im Kreis Mettmann, soweit möglich, rechtzeitig im Kontext mit eventuellen infrastrukturellen Veränderungen, wie Schließungen bzw. Zusammenlegungen von Schulen usw., erfolgen.

Die älteren Menschen nehmen heute intensiver am gesellschaftlichen Leben teil und leben nicht mehr so zurückgezogen wie noch vor wenigen Jahrzehnten. In Zukunft wird die Mobilität der Senioren (Anzahl der täglichen Wege) spürbar zunehmen, jedoch absehbar nicht auf das Niveau der mittleren Altersgruppen.

Die Verkehrsmittelwahl der Senioren wird sich mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht automatisch auf den ÖPNV fokussieren, sondern der Pkw wird in der Mobilität der älteren Generation wesentlich an Bedeutung gewinnen. Das Verkehrsverhalten der Senioren von morgen wird sich spürbar ändern. Der ÖPNV wird es zunehmend schwerer haben, Fahrgäste in den älteren Zielgruppen zu akquirieren, da die individuelle Motorisierung in dieser Altersgruppe zunimmt.

Zu berücksichtigen ist außerdem die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs, der insbesondere in den Städten Langenfeld (Rhld.), Monheim a. R. und Hilden bereits heute einen hohen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen hat. Mit Produkten wie dem E-Bike wird zukünftig die Bedeutung des Radverkehrs für die Senioren voraussichtlich weiter zunehmen, so dass die Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung künftig noch deutlich negativer ausfallen könnten.

Im Kontext mit den Entwicklungen der Rahmenbedingungen sind folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung zu erwarten¹¹⁰:

- der Einkaufs- und Freizeitverkehr gewinnt gegenüber dem Berufsverkehr an Bedeutung,
- die Zunahme der Einpersonenhaushalte führt zu mehr Versorgungswegen,

¹¹⁰ Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005.

- die „klassischen“ Verkehrsspitzen, insbesondere im Berufsverkehr, gehen zurück, während in den bisherigen Schwachverkehrszeiten die Nachfrage zunimmt.

Die Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirken zukünftig nicht unbedingt zugunsten des ÖPNV. Zwar werden die Verkehrsspitzen aufgrund der zunehmenden Flexibilisierung von Arbeit- und Öffnungszeiten entzerrt, so dass mittelfristig mit einer zunehmenden Nachfrage-Verlagerung aus den Hauptverkehrszeiten in die derzeitigen Nebenverkehrszeiten zu rechnen ist („Abflachen der Verkehrsspitzen“). Demgegenüber werden die Verkehrsströme, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, disperser, individuelle Wegketten werden immer „komplizierter“.

Um zukünftig den Marktanteil des ÖPNV weitgehend stabilisieren zu können, muss sich der ÖPNV an den sich wandelnden Verkehrsmarkt anpassen. Aufgrund der im Kreis Mettmann erkennbaren Trends bedeutet dies u. a. eine zunehmende Orientierung des ÖPNV-Angebotes auf den wachsenden Markt des Freizeitverkehrs. Angesichts der zunehmend älteren Bevölkerung ist in diesem Zusammenhang eine behindertengerechte Ausgestaltung bzw. die Gewährleistung einer weitgehend barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV ein wichtiges Thema für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

7 Entwicklungskonzept ÖPNV

7.1 Allgemeine Rahmenziele

Für den Kreis Mettmann besitzt der ÖPNV im Sinne der gesetzlichen Maßgaben eine hohe Bedeutung. Die Sicherstellung und Verbesserung der Standortqualität im Umfeld großer Oberzentren, sowie die Gewährleistung der Mobilitätsansprüche steht hierbei im besonderen Fokus. Der ÖPNV im Kreisgebiet soll dazu beitragen, den Gesamtverkehr effektiv, störungsarm, sozial- und umweltverträglich zu gestalten. Neben dem ÖPNV soll die Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsträgern („zu Fuß-Gehen“, „Fahrradfahren“ etc.) weiterentwickelt werden. Der ÖPNV soll unter Beachtung des Städtebaus geplant, organisiert und ausgestaltet werden, um im vgl. Sinne eine optimale ÖPNV-Leistungserstellung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten aller beteiligten Akteure gewährleisten zu können. Der NVP ist hierfür das entscheidende Steuerungsinstrument, da er die aus Sicht des Aufgabenträgers erforderlichen Maßnahmen festlegt. Die Stadtentwicklung vor Ort sollte aus Sicht des Kreises Mettmann in diesem Sinne gewährleisten, dass beispielsweise bei neuen Vorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird.

Die Struktur des ÖPNV-Angebotes im Kreis Mettmann stellt ein etabliertes, historisch gewachsenes Netz dar. Aufbauend auf diesen gewachsenen Strukturen, in Verbindung mit den aktuellen Entwicklungen und Tendenzen im Kreisgebiet soll durch eine akzentuierte und zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV dessen Anteil an der Verkehrsmittelwahl mindestens stabilisiert werden. Durch eine integrierte Gesamtverkehrsplanung müssen die Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) weiter verbessert und eine sinnvolle Aufgabenverteilung der Verkehrsmittel erreicht werden.

Zum Erreichen dieser Zielsetzungen ist, ausgehend vom heutigen ÖPNV-System, im Zusammenhang mit der weiteren Gewährleistung und anzustrebenden Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, eine zielgerichtete, effiziente Marktstrategie in der zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV-Systems erforderlich. Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung des Kreisgebietes beliebig gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche naturgemäß nur bedingt erfüllen. Der ÖPNV soll deshalb konsequent auf den Hauptkorridoren (Achsen) in seiner Attraktivität gepflegt - und möglichst verbessert - werden. Darüber hinaus sind die Fahrplanstabilität und die Produktivität der Verkehrserstellung unter Berücksichtigung ökonomischer Gesichtspunkte durch wirksame Beschleunigungsmaßnahmen gezielt zu verbessern.

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der ÖPNV-Infrastruktur ist der demografischen Entwicklung im Kreis Mettmann, die durch gravierende Veränderungen in der Altersstruktur gekennzeichnet ist, Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund werden die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen verstärkt berücksichtigt. Die gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen prägt insofern die langfristige Zielsetzung eines „barrierefreien ÖPNV“ im Kreis Mettmann.

7.2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV“ im Kreis Mettmann

7.2.1 Grundsätze

Belange der Barrierefreiheit

Die Anforderung hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen und -systemen ist auf die Regelungen im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)¹¹¹ vom 1. Mai 2002 zurückzuführen.¹¹² Gemäß § 8 Abs. 2 des BGG ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten.

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

§ 4 BGG definiert den Begriff „Barrierefreiheit“ wie folgt:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer sowie der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)¹¹³. Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

¹¹¹ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002.

¹¹² Vgl. Kapitel 1.1.5 „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG NRW)“.

¹¹³ Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden NVP:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Seite | 203

Der NVP übernimmt damit die zentrale Steuerungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“.

Die vgl. bundesgesetzlichen Bestimmungen des BGG wurden durch den Gesetzgeber in NRW durch das Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW) konkretisiert. Näheres hierzu ist Kapitel 1.1.5 zu entnehmen.

Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Zu beachten ist, dass die Barrierefreiheit im ÖPNV-System für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt wird, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe Abbildung 27).

In der nachfolgenden Tabelle sind zur Gestaltungsanforderungen der ÖPNV-Infrastruktur dargestellt:

Tabelle 57: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung ¹¹⁴	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe ¹¹⁵
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • niveaugleiche, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen • rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)

¹¹⁴ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

¹¹⁵ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster • niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten (< 90 cm) • horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen (Höhe 0,85 m) • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) • Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit • nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltungsmöglichkeiten • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (Höhen über 0,85 cm vermeiden) • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen¹¹⁶ • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen¹¹⁷)
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit geistiger Behinderung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache

¹¹⁶ Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteigsteig) benötigen.

¹¹⁷ Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

7.2.2 Leitziel und Leitsätze

Leitziel des Kreises Mettmann ist es, die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „barrierefreien ÖPNV“ im Kreisgebiet

- unter Berücksichtigung des bestehenden Ausbaustandards im Status Quo,
- langfristig (über den 01. Januar 2022 hinaus)
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess,
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten

zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund wird für den mittelfristigen Planungshorizont (gem. § 8 PBefG bis zum 01.01.2022) im NVP des Kreises Mettmann die Schaffung eines „**weitgehend barrierefreien ÖPNV**“ definiert. Grundlage bilden hierzu die in Kapitel 2.2.2 „Grundsätze der Ableitung von Qualitätsstandards entsprechend der „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr““ unter Punkt 3 aufgeführten Qualitätsstandards für Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation.

1. **Schaffung eines barrierefreien ÖPNV im Kreis Mettmann**

Der Kreis Mettmann verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den Städten bzw. Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „barrierefreien ÖPNV“ (Hinweis s.o.). Hiermit verbunden ist im Sinne o.g. Leitziels die Schaffung

- eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit
- für alle Benutzergruppen
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet
- unter Bereitstellung von barrierefreien Informationen im Verlauf der gesamten Wegekette.

Mit den Festlegungen des NVP unterstützt der Kreis Mettmann die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV, z. B. bei der Koordinierung von übergreifenden Maßnahmen zwischen den Beteiligten. Aus dieser Steuerungsfunktion als Aufgabenträger ergibt sich keine Finanzierungsverpflichtung.

2. **Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten und Informationsketten**

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (vgl. Abbildung 27) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten sind bei den Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen. Ggf. sind Abstimmungen mit den Beteiligten zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

Nachfolgende Abbildung zeigt die sog. „Mobilitätskette“ der ÖPNV-Nutzer auf:

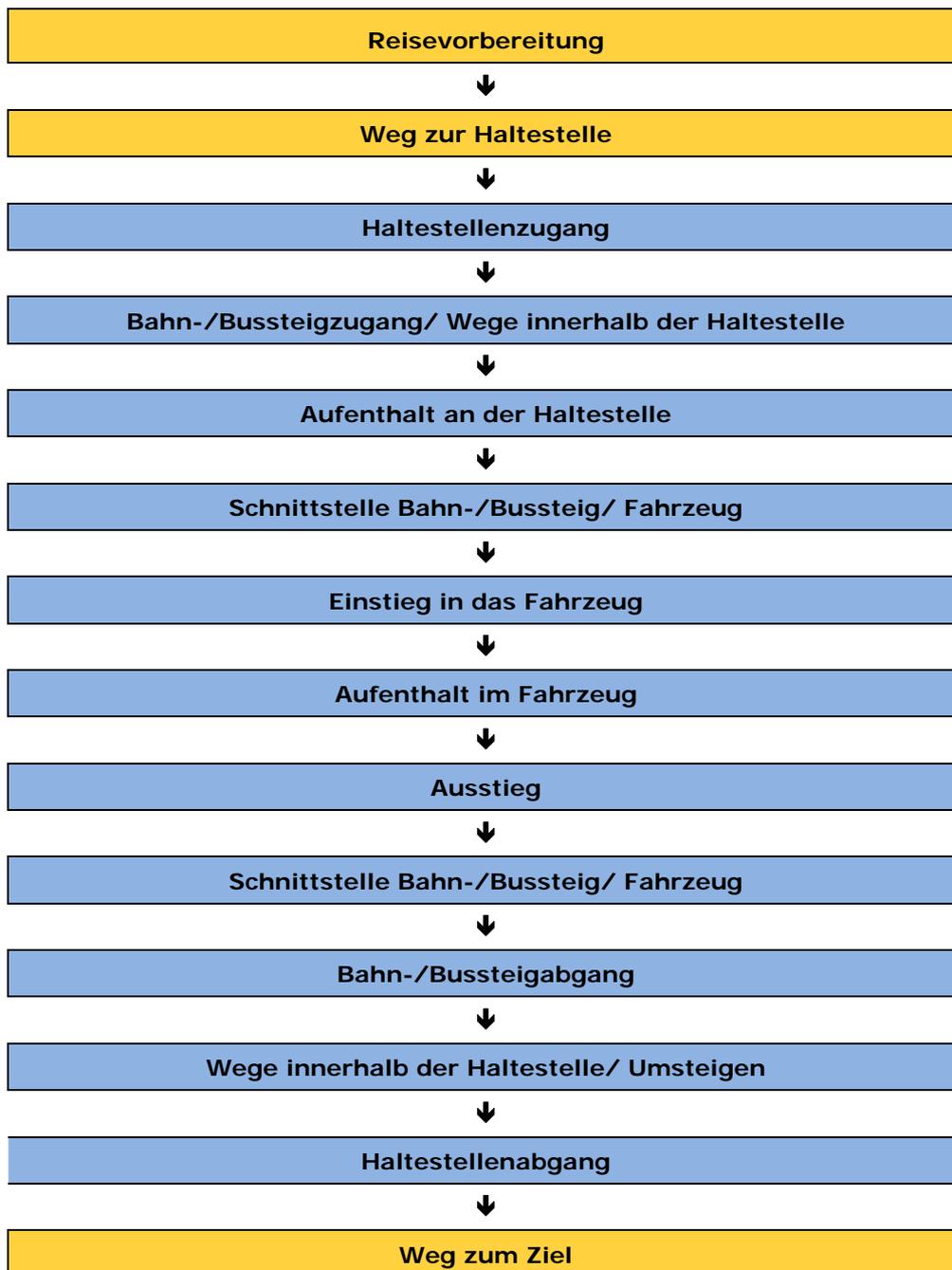


Abbildung 27: Mobilitätskette im ÖPNV bzw. SPNV¹¹⁸

¹¹⁸ eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

3. **Schaffung einer einheitlichen Nutzeroberfläche**

Der Kreis Mettmann verfolgt die Schaffung einer einheitlichen Nutzeroberfläche für die Nutzer mit Mobilitätseinschränkung. Dies betrifft z. B. die Einheitlichkeit der Fahrgastinformation oder bspw. eine möglichst hohe Einheitlichkeit der Bodenindikatoren an Haltestellen.

4. **Priorisierung nachfragestarker bzw. auf bedeutsamer Haltestellen**

Im Bereich des Infrastrukturausbaus empfiehlt der Kreis Mettmann den Städten bzw. den Straßenbulasträgern - auch vor dem Hintergrund der allgemein angespannten Haushaltssituationen vor Ort - den Schwerpunkt auf die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung und auf Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer (spezieller) Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen. Hierzu sollen z. B. Prioritätenlisten erstellt werden.

Der Kreis wird im Rahmen seiner Koordinierungsrolle darauf hin wirken, dass die Behindertenvertreter bei der Erstellung bzw. Umsetzung der Prioritätenlisten beteiligt werden.

5. **Durchgängige Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Fahrzeugen/ Verbesserungen im Bestand**

Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen¹¹⁹ bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese durchgängig barrierefrei für weitgehend alle Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen gestaltet werden. Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

6. **Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“**

In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und den Städten bzw. den Straßenbulasträgern sind gem. § 8 Abs. 3 PBefG Ausnahmen von der im PBefG geforderten, und bis zum 1. Januar 2022 zu erreichenden „vollständigen Barrierefreiheit“, künftig festzulegen und zu begründen.

Der Kreis Mettmann sieht mit den Vorgaben im Hinblick auf die Fahrzeuganforderungen und der Erstellung eines Haltestellen-Baukasten-Systems sowie mit der durchgeführten Abstimmung mit den Behindertenvertretern seine Aufgabe der Definition von Ausnahmen von der Vorgabe zur vollständigen Barrierefreiheit gemäß PBefG als ausreichend erfüllt an (vgl. Kapitel 2.2.2, Punkt 3.4 Ausnahme der Niederflurtechnik bei Bestandsfahrzeugen für Einsatz im Verstärkerverkehr; Kapitel 2.2.2, Punkt 3.5 Ausnahme der Barrierefreiheit für Bus-Haltestellen der Kategorie D mit sehr geringer Verkehrsbedeutung (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag)).

Entsprechend Kapitel 2.2.2, Punkt 3.8 informieren die kreisangehörigen Städte den Kreis Mettmann jährlich über den Stand des barrierefreien Haltestellenausbau, sowie weitere ÖPNV-relevante Infrastrukturmaßnahmen vor Ort.

¹¹⁹ Gemäß §12 Abs. 1 ÖPNVG NRW erhalten die Zweckverbände pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV.

Im Rahmen der weiteren Umsetzung / Realisierung der Barrierefreiheit im kreisangehörigen Raum wird zu gegebener Zeit eine Gesamtschau bzw. Bestandsaufnahme erforderlich werden. Ggf. dann erforderlich werdende Ausnahmetatbestände werden zwischen den Beteiligten zu gegebener Zeit vereinbart. Diese Festlegungen werden frühzeitig mit den Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten abgestimmt und vom Aufgabenträger als verbindliche Ergänzung des NVP beschlossen.

7.3 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV

7.3.1 Grundsätze

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

Darüber hinaus wird vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der novellierten Gesetzeslage der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen eine sehr hohe Bedeutung beigemessen.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Untersuchungsgebiet erfolgt auf Basis

- der Analyse der Raumstruktur und des aktuellen ÖPNV-Angebotes,
- der Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse,
- der Anregungen der Planungspartner (kreisangehörige Städte und Verkehrsunternehmen),
- der Zielvorgaben des Aufgabenträgers, wie sie im Leitbild formuliert sind und
- der Planungsvorgaben der Stadtentwicklung.

Im Rahmen der Weiterentwicklung sollen außerdem die folgenden zentralen Aspekte aus Fahrgastsicht Berücksichtigung finden:

- Beibehaltung des etablierten Grundnetzes mit punktuellen Anpassungen in der Linienführung und im Fahrtenangebot in ausgewählten Korridoren und Bereichen,
- gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte mit dem langfristig zu erreichenden Ziel eines „barrierefreien ÖPNV“,
- gezielte Stärkung der Beförderungsqualität im ÖPNV im Vergleich zur Pkw-Nutzung mit Schwerpunkt im Bereich von Maßnahmen der Fahrgastinformation sowie der Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung (vgl. Kapitel 2.2.2),
- Prüfung von Busbeschleunigungsmaßnahmen auf verspätungsanfälligen Abschnitten (Busspuren, LSA-Vorrangschaltungen) sowie Berücksichtigung der Belange des ÖPNV (bei Planungs- und Umsetzungskonflikten mit anderen Verkehrsarten sind die Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu berücksichtigen, z. B. Einrichtung von Tempo-30-Zonen),
- Verbesserung der Umsteigebedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, transparenter und leicht verständlicher

Fußwegeführung bei Verknüpfungspunkten, Dynamischer Fahrgastinformation etc.

Grundsätzlich ist die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Mettmann unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.

7.3.2 Strukturieren der Handlungsfelder

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 Prüfaufträge sind ergebnisoffen. Die Durchführung der Prüfaufträge soll innerhalb der Gültigkeit des 3. NVP erfolgen, so dass auch die Umsetzung – bei einer positiven Bewertung und Abstimmung – möglichst innerhalb dieses Gültigkeitszeitraums erfolgen kann. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass der Erledigungszeitraum eines Prüfauftrags durch verschiedene, häufig äußere Faktoren, wie Infrastrukturprojekte (z. B. ZOB Velbert), beeinflusst wird, die zum jetzigen Zeitpunkt oftmals keine Festlegung eines konkreten Erledigungszeitpunktes ermöglichen.

Ziel ist es, vor einer abschließenden Entscheidung zu einem Prüfauftrag ein weitgehend einvernehmliches Ergebnis mit allen Beteiligten zu erreichen. Dem Beschluss des Nahverkehrsplans folgt somit ausdrücklich kein Automatismus, bei dem Prüfaufträge ohne weitere Abstimmungen umgesetzt würden.

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.

7.3.3 Handlungsfeld I „Netz und Fahrplanangebot“

7.3.3.1 Regionale Planungsansätze

Kurz- bis mittelfristig umsetzbare Planungsansätze

Tabelle 58: Prüfauftrag: Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf und Taktverdichtung SB55

Seite | 213

Prüfauftrag: Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf und Taktverdichtung SB55
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Angebotes zwischen Ratingen Lintorf und Düsseldorf in der NVZ über die schnelle Autobahn-Achse
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Der SB55 übernimmt exklusiv die Bedienung der schnellen direkten Verbindung über die Autobahn A52 bis Düsseldorf Hbf., das Bedienungsangebot in der NVZ wird auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. • Die Linie 752 verkehrt im Gegenzug mit einheitlicher Linienführung entsprechend der Linie 754 ab der Haltestelle Ratingen Rehhecke über Ratingen West bis Düsseldorf Lichtenbroich und weiter bis zum Hauptbahnhof. • Option: prüfen der Verlängerung aller bzw. einzelner Fahrten des SB55 bis Breitscheid
<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). • Steigerung der Transparenz des Angebotes zwischen Lintorf und Düsseldorf durch klare Strukturierung des Linien- und Bedienungsangebotes. • Das Stärken der Achse zur Gewinnung zusätzlicher Nachfragepotenziale steht auch im Zusammenhang mit der angestrebten Realisierung der Ratinger Weststrecke. • Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg des SB55 in der NVZ zwischen Ratingen Lintorf und Düsseldorf angesprochen, voraussichtlich zum Teil aber auch durch Verlagerungseffekte (Lintorf Nord 751/ S6).

<ul style="list-style-type: none"> • Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch die Angebotsverbesserung: ca. + 25.000 Fahrgäste pro Jahr (ohne Linienverlängerung SB55 bis Breitscheid)¹²⁰ <p>Konsequenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 61.000 km/ Jahr (ohne Linienverlängerung SB55 bis Breitscheid)
<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 SB55 würde dann entsprechend dem heutigen Standard beibehalten. ▪ Steigerung der Transparenz des Angebotes zwischen Lintorf und Düsseldorf
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Stadt Düsseldorf begrüßt den Prüfauftrag zur Strukturierung und Verdichtung des Bedienungsangebotes zwischen Ratingen-Lintorf und Düsseldorf, eine Abstimmung hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung ist erforderlich. • Die Rheinbahn stimmt einer Angebotsverdichtung in der NVZ zu, darüber spricht sie sich für eine einheitliche Linienführung der Linie 752 und eine exklusive Linienführung über die A52 durch den SB55 aus.

Tabelle 59: Prüfauftrag: Integriertes Fahrplankonzept SB55/ 752/ 754

<p>Prüfauftrag: Integriertes Fahrplankonzept SB55/ 752/ 754</p>
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Derzeit wird die Relation Ratingen Lintorf – Düsseldorf durch Zusammenspiel der Linien SB55, 752 und 754 auf unterschiedlichen Linienwegen gewährleistet. Nicht nur für ortsfremde und ungeübte ÖPNV-Nutzer ist es schwer einen Gesamtüberblick über das Angebot zu bekommen, da im Fahrplan nicht auf einen Blick das gesamte Angebot erfasst werden kann.
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Fahrplandarstellung der Linien SB55, 752 und 754 in einer Fahrplantabelle zur Verdeutlichung der Angebotsüberlagerung zwischen (Mülheim -) Ratingen Lintorf und Düsseldorf Hbf.

¹²⁰ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

*Verkehrliche Wirksamkeit:*Vorteile:

- 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
 - Prüfauftrag zur Sicherung der Kundenbindung
- Das Stärken der Achse steht auch im Zusammenhang mit der angestrebten Realisierung der Rateringer Weststrecke.

Anmerkung:

- Der Prüfauftrag steht in engem Zusammenhang mit dem Prüfauftrag zur „Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf Hbf. und Taktverdichtung SB55“.
- Die Stadt Düsseldorf begrüßt den Prüfauftrag zur Steigerung der Transparenz des Angebots zwischen Ratingen-Lintorf und Düsseldorf.
- Eine Abstimmung hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung mit den Nachbar-Aufgabenträgern Stadt Düsseldorf und Stadt Mülheim an der Ruhr ist erforderlich.

Tabelle 60: Prüfauftrag: Optimieren der Anbindung Ratingen Innenstadt – Mülheim an der Ruhr Innenstadt

Prüfauftrag: Optimieren der Anbindung Ratingen Innenstadt – Mülheim an der Ruhr Innenstadt

Hintergrund:

- Die Stadt Mülheim plant die Änderung der Linienführung der Linie 753 in Mülheim; der Endpunkt wird zukünftig nicht mehr Heißen-Kirche sein, die Linie soll am Mülheimer Hauptbahnhof enden.

Prüfansatz:

- Strukturieren des Bedienungsangebotes der Linie 753 mit klarer Vertaktung im 60-Minuten-Takt

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Attraktivierung der Anbindung Ratingen Innenstadt – Mülheim Innenstadt ohne zusätzlichen Mehraufwand auf Ratinger Stadtgebiet durch Gewährleistung einer direkten und regelmäßig verkehrenden Verbindung
- vsl. Reisezeitvorteile im Vergleich zur heutigen Anbindung
- Prüfauftrag zur Sicherung der Kundenbindung und Stabilisierung der Fahrgastnachfrage; ggf. leichte Nachfrageresteigerungen möglich

Anmerkung:

- Die Stadt Mülheim plant die Ausdehnung der Bedienzeit an allen Betriebstagen bis 23 Uhr, auch am Wochenende soll ein stündliches Angebot realisiert werden. Sollte die Stadt Ratingen eine entsprechende Ausdehnung auch auf Ratinger Stadtgebiet mittragen, wird ein entsprechender Mehraufwand erforderlich.

Tabelle 61: Prüfauftrag: Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim an der Ruhr

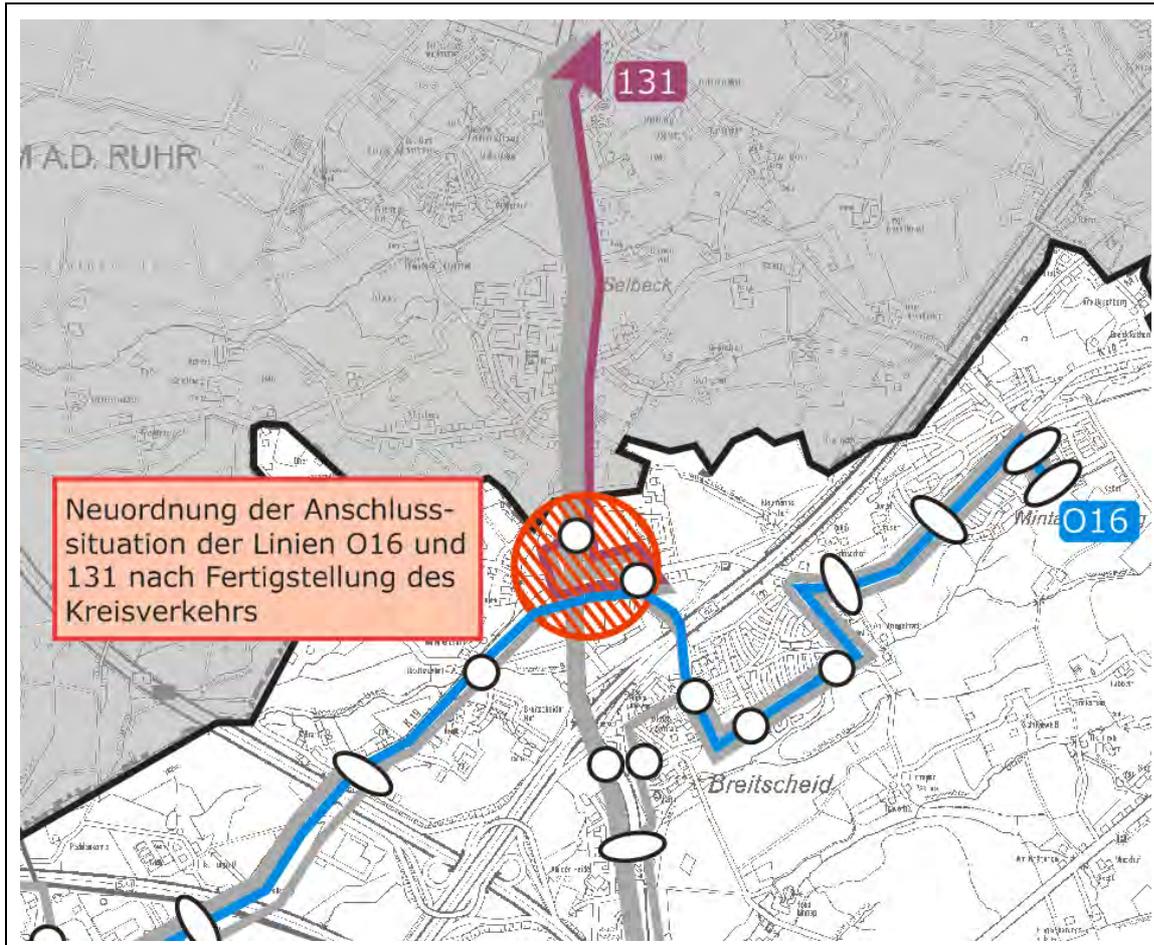
Prüfauftrag: Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim an der Ruhr

Hintergrund:

- Verbesserung der Umsteigesituation im Zuge der Baumaßnahme zum Kreisverkehr An der Hoffnung/ Kahlenbergsweg insbesondere im Schülerverkehr

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
- Option: Führung der Linie 753 über die Haltestelle Flurstraße zur Schaffung von zusätzlichen Verbindungen zwischen Ratingen-Breitscheid und Mülheim Innenstadt (in Abhängigkeit der Umsetzung der angedachten Linienänderung der Linie 753 in Mülheim an der Ruhr; vgl. Tabelle 60)



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Optimieren der Umsteigesituation durch Minimieren der Fahrbahnquerungen
- Verbesserung der Anbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim
- Verbesserung der Anbindung Ratingen-Breitscheid – Ratingen-Ost und Ratingen-Innenstadt
- Prüfauftrag zur Sicherung der Kundenbindung und Stabilisierung der Fahrgastnachfrage; ggf. leichte Nachfragesteigerungen möglich

Anmerkung:

- Der Anschluss zwischen den Linien O16 und 131 ist bei derzeitiger Fahrplanlage nur zwischen Ratingen-Breitscheid und Mülheim gewährleistet.
- Die Stadt Mülheim begrüßt den Prüfauftrag zur Verbesserung der Umsteigesituation an der Haltestellen Flurstraße.

Tabelle 62: Prüfauftrag: Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771

Prüfauftrag: Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung des Angebotes auf der nachfragestarken regionalen Achse Ratingen – Heiligenhaus (- Velbert) tagsüber
<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">• Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale in der NVZ insbesondere zwischen Ratingen und Heiligenhaus angesprochen. Das Generieren zusätzlicher Fahrgastpotenziale durch Stärkung der nachfragestarken Achse zwischen Ratingen und Velbert insgesamt ist wahrscheinlich, aufgrund der dichten Fahrtenfolge der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus wirkt die Taktverdichtung hier jedoch voraussichtlich nur marginal.• Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch die Angebotsverbesserung: ca. + 87.500 Fahrgäste pro Jahr (vornehmlich auf dem Abschnitt Ratingen - Heiligenhaus)¹²¹ <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Abschätzung des Mehraufwands durch die Taktverdichtung: Abschnitt Ratingen – Velbert: ca. 83.000 km/ Jahr
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• ggf. Taktverdichtung nur für den Abschnitt Ratingen – Heiligenhaus prüfen [Alternativer Ansatz: Abschnitt Ratingen – Heiligenhaus: ca. 53.000 km/ Jahr]• Der Prüfauftrag steht in direktem Zusammenhang zum Prüfauftrag in Tabelle 63: „Prüfauftrag zur zeitlichen Entflechtung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus“.

¹²¹ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Tabelle 63: 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 bzw. auf einer der beiden Linien im Zuge der Netzüberplanung zum ZOB Velbert („Aufbrechen der Innenstadtumfahrung“). • Der Prüfansatz steht in Zusammenhang mit einer geplanten direkten Anfahrbarkeit des ZOB Velbert.
<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. • Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale zwischen Heiligenhaus und Velbert durch Verdichten des Bedienungsangebotes bei zeitlicher Entflechtung (subjektives Empfinden) angesprochen. • Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch die Angebotsverbesserung: ca. + 170.000 Fahrgäste pro Jahr (subjektiv empfundene Taktverdichtung auf 10-Minuten-Takt); gegengerechnet werden müssen hier die Fahrgastverluste aufgrund der Verschlechterung der Anschlussbeziehungen!¹²² ▪ Eine deutliche Angebotsoptimierung, die weitgehend ohne finanziellen Mehraufwand umsetzbar wäre. <p><u>Nachteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Unter den derzeitigen Voraussetzungen bedingt eine zeitliche Entzerrung der beiden Linien 770 und 771 eine deutliche Verschlechterung der Anschlussbeziehungen in Ratingen, Fahrgastverluste im Bereich der Umsteiger auf die S-Bahn wären wahrscheinlich.

¹²² Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Ergänzung:

- Unabhängig von der zeitlichen Entzerrung der Linien 770 und 771 soll außerdem die Einrichtung von mindestens einem weiteren zusätzlichen Halt des SB19 in Heiligenhaus geprüft werden, um so die nachfragestarke Achse Velbert – Heiligenhaus weiter zu stärken.

Anmerkung:

- 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 im Zuge der geplanten direkten Anfahrbarkeit des ZOB Velbert in Erwägung gezogen werden können.
- Gewährleistung folgender Anschlussbeziehungen:
 - Linie 770: Anschluss S6 Ratingen-Hösel
 - Linie 771: Anschluss S6 Ratingen-Ost
 - Linie 771: Anschluss 748 Ratingen-Dorfstraße
- Die Stadt Heiligenhaus begrüßt den Planungsansatz, betont jedoch ebenfalls die Vordringlichkeit der Ausrichtung auf die S6 vor einer zeitlichen Entflechtung der Linien 770 und 771.
- Aus Sicht der Stadt Velbert ist eine zeitliche Entflechtung der Linien wünschenswert und soll im Zuge der Netzüberplanung in Velbert nach Möglichkeit berücksichtigt werden. Jedoch sollte auch weiterhin den Anschlussbeziehungen dieser Linien in Ratingen zur S-Bahn Vorrang eingeräumt werden.
- Aus Sicht der betroffenen Verkehrsunternehmen Rheinbahn und BVR liegt die primäre Aufgabe der beiden Linien 770 und 771 in der Gewährleistung der Anschlüsse in Ratingen. Aus diesem Grund haben beide Verkehrsunternehmen Bedenken gegen eine zeitliche Entzerrung der Linien.

Tabelle 64: Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes der Linie 747 an die Nachfrage
⇒ Generierung von Einsparungen

<p>Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes der 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 Mo.-Fr. außerhalb der HVZ bzw. außerhalb des Schülerverkehrs vom 30-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt. • Die Anpassung einzelner Fahrten wird als Kompensationsmaßnahme im Hinblick auf die angedachte Angebotsausweitung im Stadtverkehr Wülfrath im Zuge der RegioBahn-Verlängerung gesehen.
<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.) • Die Veränderung des Bedienungsangebotes führt zu Leistungseinsparungen, die ggf. an anderer Stelle zur Optimierung des Angebotes reinvestiert werden können. <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschätzung der Leistungsreduzierung durch Anpassen des Bedienungsangebotes in der NVZ (Ansatz: Auflassen der Bedienung von fünf Fahrten Mo.-Fr. je Richtung): ca. - 46.000 km/ Jahr • Die Reduzierung des Leistungsangebotes kann mit deutlichen Fahrgastverlusten einhergehen, aus diesem Grund sind für eine zielgerichtete Überprüfung des Angebotes fahrtenscharfe Fahrgastzahlen erforderlich. • Abschätzung der Veränderung der Fahrgastnachfrage durch die Angebotsveränderung: ca. - 30.000 Fahrgäste pro Jahr¹²³
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>perspektivisch:</i> Die Maßnahme steht auch in Zusammenhang mit der avisierten Realisierung der RegioBahn-Verlängerung (Zielhorizont: vsl. 2017). • Eine Abstimmung zwischen den Gemeinschaftspartnern Rheinbahn und BVR mit den Städten Velbert und Wülfrath ist erforderlich.

¹²³ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Tabelle 65:

Prüfauftrag: Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann

Prüfauftrag: Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann
<i>Hintergrund:</i> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung des Angebotes auf der regionalen Achse Hilden – Erkrath – Mettmann tagsüber und im Abendverkehr sowie Angebotsverbesserungen am Wochenende für die Anbindung des Neanderthal-Museums mit dem ÖPNV
<i>Prüfansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Linie 741: Verdichtung in der HVZ auf 20-Minuten-Takt und in der NVZ auf T20/40 zwischen Hilden Süd S und Mettmann Jubiläumsplatz, in der SVZ montags bis freitags auf 30-Minuten-Takt zwischen Erkrath-Hochdahl und Hilden Süd S• Linie 741: im Sommerhalbjahr Verdichtung an Samstagen und Sonntagen in den Nachmittagsstunden zwischen ca. 12 und 18 Uhr auf 30-Minuten-Takt zwischen Mettmann Jubiläumsplatz, Neanderthal-Museum, Erkrath und Hilden Süd S
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <u>Vorteile:</u> <ul style="list-style-type: none">• Verdichtung des Angebotes auf der regionalen Relation Hilden – Erkrath Hochdahl – Mettmann• Verbesserung der Erreichbarkeit der Kreisstadt und der Verbindung nach Hilden und Erkrath• Stärkung des Freizeitverkehrs mit der Anbindung des Neanderthal-Museums; saisonale Verdichtung des Angebotes zur besseren Erreichbarkeit des Neanderthals• Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg in der NVZ sowie im Abendverkehr zwischen Erkrath-Hochdahl und Hilden angesprochen.• Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 84.000 Fahrgäste pro Jahr¹²⁴ <u>Konsequenzen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 63.000 km/ Jahr

¹²⁴ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Anmerkung:

- Die Stadt Hilden begrüßt den Prüfauftrag.
- Die Stadt Erkrath sieht keine größeren Potenziale für eine verbesserte Anbindung der Kreisstadt Mettmann sowie des Neanderthal-Museums. Auch die abendliche Taktausdehnung wird aus Sicht der Stadt kritisch bewertet.
- Der Prüfansatz wird von der Stadt Mettmann mit Blick auf den Kosten/Nutzen-Faktor kritisch hinterfragt.
- Die Rheinbahn begrüßt die Verdichtung der Linie in der NVZ. Für den Abendverkehr soll geprüft werden, ob ein 30-Min.-Takt zwischen Mettmann und Hilden einzurichten wäre oder das Stundentakt-Angebot weiter ausgedehnt werden sollte. Das vorgeschlagene zusätzliche Fahrtenangebot am Wochenende nachmittags wird abgelehnt.

Tabelle 66: Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Erkrath – Hilden

Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Alt Erkrath – Hilden durch bessere Verknüpfung an der Haltestelle Erkrath-Neuenhausplatz

Hintergrund:

- Die Verbindung zwischen Alt-Erkrath und Hilden erfolgt über eine Umsteigeverbindung. Für die Verknüpfung der Linien O6 und 781 an der Haltestelle Neuenhausplatz stehen nur zwei Minuten zum Umstieg zur Verfügung.

Prüfansatz:

- Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen den Linien O6 und 781 für die Relation Alt Erkrath – Hilden am Neuenhausplatz.



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung der Umsteigebedingungen für Fahrgäste zwischen Hilden und Alt-Erkrath durch Verlängerung der Umsteigezeit
- Prüfauftrag zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage

Anmerkung:

- Prüfansatz wird von den Städten Erkrath, Hilden und Düsseldorf begrüßt.

Tabelle 67: Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Hilden - Düsseldorf

Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Hilden – Düsseldorf durch optimierte Verknüpfung an der Haltestelle Erkrath Neuenhausplatz (Linien 737 und 781)

Hintergrund:

- Heute enden die meisten Kurse der Linie 781 in Erkrath Neuenhausplatz, nur einzelne Kurse verkehren von/ bis D-Gerresheim Krankenhaus, so dass Fahrgäste aus Hilden Richtung Düsseldorf-Gerresheim häufig umsteigen müssen.
- Es bestehen nur kurze Umsteigezeiten von zwei bzw. drei Minuten zwischen den beiden Linien.

Prüfansatz:

- Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen der Linie 781 und 737 für die Relation Hilden – Düsseldorf am Neuenhausplatz.



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung der Umsteigebedingungen durch verlässlichere Umsteigezeiten
- Stärkung auf der Verbindung Hilden Nord – D-Gerresheim
- Prüfauftrag zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage

Anmerkung:

- Der Prüfauftrag wird von der Stadt Hilden begrüßt. Auch aus Sicht der Stadt Düsseldorf ist eine fahrplanmäßige Optimierung des Anschlusses zu befürworten.
- Zum Fahrplanwechsel 27.04.2014 wird das Fahrplanangebot der Linie 735 montags bis freitags in der NVZ auf einen 20-Minuten-Takt, samstags im Tagesverkehr zwischen Erkrath, Neuenhausplatz und D-Vennhauser Allee auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Tabelle 68: Prüfauftrag: Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Erkrath Hochdahl und Haan Krankenhaus

Prüfauftrag: Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Erkrath Hochdahl und Haan Krankenhaus
<i>Hintergrund:</i> <ul style="list-style-type: none">• Die Stadt Erkrath sieht ein Bedürfnis der Erkrather Bevölkerung das Krankenhaus in Haan mit dem ÖPNV zu erreichen
<i>Prüfansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Erkrath Hochdahl und dem Krankenhaus in Haan• Prüfung der Möglichkeiten unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Gesichtspunkten
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <u>Vorteile:</u> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der Erreichbarkeit des Haaner Krankenhauses• Stärkung der Verbindung Erkrath Hochdahl – Haan Ost• Prüfauftrag zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage <u>Konsequenzen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Eine Abschätzung des Mehraufwandes ist nicht möglich, da zum Zeitpunkt der Fertigstellung des NVP noch keine abgestimmten Prüfansätze vorliegen.

Tabelle 69: Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung von Haan an einen S-Bahn-Haltepunkt

Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung von Haan an einen S-Bahn-Haltepunkt
<i>Hintergrund:</i> <ul style="list-style-type: none">• Haan-Mitte hat keinen direkten S-Bahn-Anschluss
<i>Prüfansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der Anbindung von Haan-Mitte an einen S-Bahn-Haltepunkt• Untersuchung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <u>Vorteile:</u> <ul style="list-style-type: none">• Direkte Anbindung der Haaner Bevölkerung an die S-Bahn

- Prüfauftrag zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage

Konsequenzen:

- Eine Abschätzung des Mehraufwandes ist nicht möglich, da zum Zeitpunkt der Fertigstellung des NVP noch keine abgestimmten Prüfansätze vorliegen.

Tabelle 70: Nachrichtlicher Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung im Freizeitverkehr zwischen Hilden und Solingen

Nachrichtlicher Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung im Freizeitverkehr 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 (Studentakt zwischen 12 und 18 Uhr an Samstagen und Sonntagen) • im Freizeitverkehr zusätzliches Angebot in den Bereich Engelsberger Hof/ Heidebad (Solingen) am Wochenende im Sommerhalbjahr prüfen • Prüfung der Befahrbarkeit auf Solinger Stadtgebiet
<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"> • Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot (kompletter Linienweg): ca. 5.000 km/ Jahr (Mehraufwand für Stadt Solingen) • Bei Verlängerung der Linie 741 ist der Bau einer zusätzlichen Haltestelle auf der Südseite der Straße in Fahrtrichtung Solingen erforderlich.
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Prüfauftrag ist mit der Rheinbahn abgestimmt, es bestehen keine Bedenken.

Tabelle 71:

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

Maßnahme (nachrichtlich):

Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath

Maßnahme:

- Anschlussoptimierung durch zeitliches Versetzen der Abfahrtszeiten der Linie 601 (Umsetzung ist im März 2013 erfolgt)

Infrastruktur:

- Einrichten von DFI an den Bushaltestellen (nicht umgesetzt; wird als Maßnahme weiterverfolgt, siehe Tabelle 141)

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Optimierung der Anschlusssituation zwischen der Linie 601 und der S9 an der S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath in und aus Richtung Essen
- Verbesserung der Umsteigesituation für Fahrgäste zwischen Wülfrath und Essen

Tabelle 72: Prüfauftrag: Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark

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

Hintergrund:

- Verbesserung der Verbindungen von Haan nach Hilden und Düsseldorf über den Verknüpfungspunkt Solingen-Vogelpark S

Seite | 229

Prüfansatz:

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



Anmerkung:

- Veränderung des Fahrplans geht zu Lasten der Anschlussbeziehung im Stadtgebiet Haan (Verknüpfung der Ortsbuslinie O1 zur S-Bahn in Haan und Gruitzen)
- Die Rheinbahn weist darauf hin, dass eine Verbesserung der Verknüpfung nur durch eine Veränderung des derzeitigen Konzeptes auf den Linien 792 und O1 möglich ist.

Tabelle 73: Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes im Nachtverkehr zwischen Velbert und Heiligenhaus

<p>Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes im Nachtverkehr zwischen Velbert und Heiligenhaus</p>
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Seit der Einstellung des NE9 und der Einstellung der Andienung von Velbert durch den NE10 zu Beginn des Jahres 2012 verkehrt in Velbert lediglich der NE8 (Gemeinschaftskonzession EVAG und Rheinbahn), der Velbert Mitte am Wochenende und vor Feiertagen an Essen anbindet. Im Rahmen des NVP soll eine Ausdehnung des Nachtverkehrs geprüft werden.
<p><i>Prüfansatz:</i></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)
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Anspruch:</i> Realisierung ohne Fahrzeugmehrbedarf / Nutzung des bestehenden Umlaufrestes <ul style="list-style-type: none"> ◦ Anpassen der Fahrzeitprofile nachts ◦ geänderte Linienführung in der Erschließung der Innenstadt von Velbert im Vergleich zum Tagesverkehr
<p>770: Verlängern bis Velbert-Innenstadt mit geänderter Linienführung im Nachtverkehr</p> <p>770 771 SB19</p> <p>Richtung Heiligenhaus</p> <p>OV1, OV4, OV5</p>

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- 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)
- Insgesamt Verbesserung der Anbindung von Velbert im nächtlichen Freizeitverkehr.
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale im Nachtverkehr zwischen Velbert, Heiligenhaus und Ratingen Hösel S (Umsteigern von der S-Bahn) angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung:
ca. + 2.500 Fahrgäste pro Jahr¹²⁵

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot:
ca. 3.000 km/ Jahr

Anmerkung:

- Die Rheinbahn geht davon aus, dass ein zusätzlicher Kurs für die Verlängerung bis Velbert erforderlich ist und regt in diesem Zusammenhang an zu prüfen, wie weit die Buslinie innerhalb von Velbert geführt werden kann, um unproduktive Zeiten auf Velberter Stadtgebiet zu vermeiden.

¹²⁵ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Tabelle 74: Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes auf der Linie 742 in den Abendstunden zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S

Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebotes auf der Linie 742 in den Abendstunden zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S
<i>Hintergrund:</i> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der Verbindung zwischen Mettmann und Wuppertal bzw. Richtung Solingen – Köln über den Verknüpfungspunkt Haan-Gruiten S im Abendverkehr am Wochenende
<i>Prüfansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Verlängern des Bedienungszeitraums der Linie 742 am Wochenende und vor Feiertagen: Einrichten zusätzlicher Fahrten im 60-Minuten-Takt bis etwa 00:00 Uhr freitags und samstags (und vor Wochenfeiertagen) zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S; ggf. bedarfsgesteuert (TaxiBus)• Prüfung der Verknüpfung mit der Linie O1
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <u>Vorteile:</u> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für den Abend- und Freizeitverkehr (S8 Richtung Wuppertal – Hagen bzw. RB 48 Köln – Solingen und Wuppertal); es können jedoch nicht zu beiden SPNV-Linien bzw. jeweils in beide Richtungen Umsteigeverbindungen mit kurzen Wartezeiten eingerichtet werden• Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale im Abendverkehr zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S (Umsteiger von der S-Bahn bzw. der Regionalbahn) angesprochen• Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 4.000 Fahrgäste pro Jahr¹²⁶ <u>Konsequenzen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 8.000 km/ Jahr
<i>Anmerkung:</i> <ul style="list-style-type: none">• Aus Sicht der Stadt Haan ist der Prüfauftrag wünschenswert, jedoch mit finanziellen Auswirkungen verbunden.

¹²⁶ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Tabelle 75: Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an den Flughafenbahnhof („Ratinger Linienkonzept“; nachrichtliche Aufnahme in den NVP des Kreises ME)

<p>Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an den Flughafenbahnhof („Ratinger Linienkonzept“; nachrichtliche Aufnahme in den NVP des Kreises ME)</p>
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • „Ratinger Linienkonzept“; nachrichtliche Übernahme in den NVP des Kreises Mettmann
<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 • Umsetzung der Stufe 2 des Linienkonzeptes (auf Ratinger Gebiet) zum Fahrplanwechsel im April 2014 erfolgt. • Alle übrigen Maßnahmen sind weiterhin abhängig von der Inbetriebnahme der Schienenstrecke zwischen D-Rath (S) und der geplanten Straßenbahn-Haltestelle im Bereich Theodorstraße/ Am Hülserhof durch die Straßenbahnlinie 701.

Tabelle 76: Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an Duisburg („Ratinger Linienkonzept“; nachrichtliche Aufnahme in den NVP)

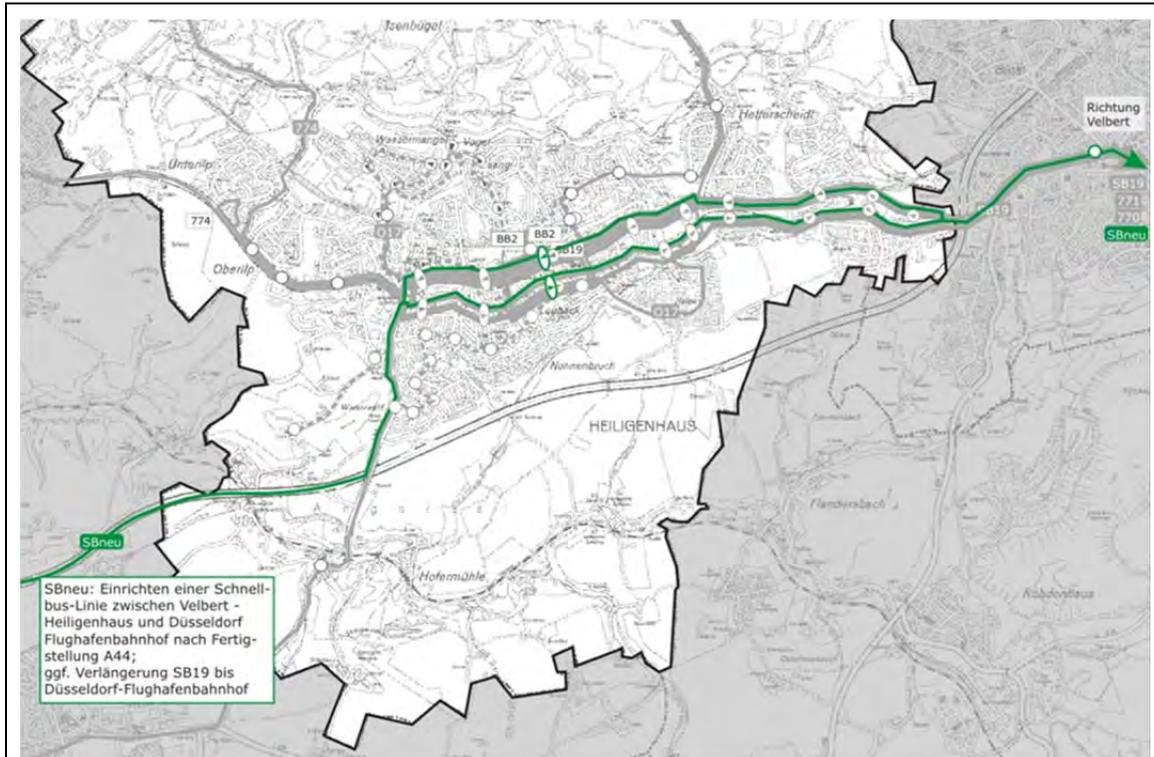
<p>Maßnahme: Verbesserung der Anbindung an Duisburg („Ratinger Linienkonzept“; nachrichtliche Aufnahme in den NVP des Kreises ME)</p>
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Anbindung an Duisburg konnte im Zuge der ersten Umsetzungsschritte zur optimierten Anbindung des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

7.3.3.2 Langfristige Prüfaufträge bzw. Planungsprojekte

Tabelle 77:

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

Prüfauftrag: SchnellBus-Verbindung Velbert – Heiligenhaus – D-Flughafenbahnhof über A44
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Mit dem Lückenschluss der A44 zwischen Velbert und der A3 verkürzen sich die Reisezeiten zwischen den Städten Velbert/ Heiligenhaus und Düsseldorf beträchtlich. Bereits heute zeigt sich, dass mit dem derzeitigen ÖPNV-Angebot keine attraktiven Verbindungen zwischen den Städten und den wichtigsten Zielen in Düsseldorf bestehen. Mit Eröffnung der Autobahn würde sich das Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV zukünftig noch weiter verschlechtern.
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Einrichten einer Schnellbus-Linie nach Fertigstellung der A44 zwischen Velbert, Heiligenhaus und Düsseldorf, Flughafenbahnhof im 60-Minuten-Takt von Montag bis Sonntag; ggf. Verlängern des SB19 ab Heiligenhaus bis Düsseldorf Flughafenbahnhof• geprüft werden soll zudem ein zusätzlicher Halt des SB an der Haltestelle Velbert-Dalbecksbaum und eine mögliche Verknüpfung der Linie 747 mit dem SB zur Optimierung der Anbindung von Wülfrath an den Flughafenbahnhof
<p><i>Linienführung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• 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.-Flughafenbahnhof• Bedienung im 60-Minuten-Takt• Prüfen: S-Bahn-Querverbindung mit Beginn der SchnellBus-Linie am S-Bahnhof Velbert-Langenberg (<i>entfällt bei Verlängerung des SB19</i>)
<p><i>Bedienungsangebot:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Ganzheitlicher Ansatz:<ul style="list-style-type: none">◦ Montag bis Freitag zwischen 05:00 und 24:00 Uhr: 60-Minuten-Takt◦ Samstag zwischen 06:00 und 24:00 Uhr: 60-Minuten-Takt◦ Sonntag zwischen 08:30 und 24:00 Uhr: 60-Minuten-Takt



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Aufbau eines leistungs- und konkurrenzfähigen ÖPNV-Angebotes zwischen den Städten Velbert/Heiligenhaus und Düsseldorf in Form einer SchnellBus-Linie.
- 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.
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg zwischen Velbert, Heiligenhaus und Düsseldorf angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch das neue Angebot:
ca. + 600.000 Fahrgäste pro Jahr¹²⁷

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot:
SB neu: ca. 395.000 km/ Jahr
(Mo-Fr.: ca. 280.000 km/ Jahr; Sa: ca. 55.000 km/ Jahr; So/Fei: ca. 59.000 km/ Jahr)¹²⁷

¹²⁷ Leistungsermittlung und Fahrgastabschätzung in Anlehnung an die Ergebnisse der Konzeptstudie „Schnellbusverbindung Velbert/Heiligenhaus nach Düsseldorf über die Bundesautobahn A44“; Stand 2007.

- Als Kompensationsmaßnahme wirkt die Herausnahme des Abschnitts SB19 zwischen Velbert und Heiligenhaus mit ca. 25.000 km/ Jahr
- Die Mehrleistung der SchnellBus-Linie kann mit den Kompensationsmöglichkeiten bei den bestehenden Busleistungen nur sehr bedingt kompensiert werden, da der SchnellBus in erster Linie eine schnelle, verbindende Funktion und somit wenig Halte im Zwischenortsverkehr hat. Vor diesem Hintergrund ist das Angebot auf den derzeit zwischen Velbert und Heiligenhaus verkehrenden Linien 770 und 771 zunächst beizubehalten.

Ergänzung:

- Unabhängig von der Einrichtung der SchnellBus-Linie bis Düsseldorf soll außerdem die Einrichtung von mindestens einem weiteren zusätzlichen Halt des SB19/ SBneu in Heiligenhaus geprüft werden, um so die nachfragestarke Achse Velbert – Heiligenhaus weiter zu stärken.

Anmerkung:

- zur Abschätzung der Potenziale kann ggf. ein Vorlaufbetrieb vorgeschaltet werden:
früh einzelne Fahrten in Richtung Düsseldorf, spät einzelne Fahrten in Richtung Velbert (z. B. Verlängerung des SB19).
- Die Prüfung der SchnellBus-Linie zwischen Velbert und Düsseldorf ist auch Bestandteil des Düsseldorfer NVP 2010-2015 und ist in diesem Zusammenhang mit der Stadt Düsseldorf weiter zu konkretisieren und abzustimmen.

Tabelle 78: Planungsprojekt: Einstellen SB68 im Zuge des Streckenausbaus der S28

<p>Planungsprojekt: Einstellen des SB68 im Zuge des Streckenausbaus der S28</p>
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ende 2013 wurde die Finanzierungszusage des Landes NRW für die Verlängerung der Regiobahn S28 bis Wuppertal erteilt, mit den Baumaßnahmen wurde bereits begonnen. • Zielhorizont: vsl. 2017
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • perspektivisch: Einstellen des SB68 nach Realisierung der Verlängerung der Regiobahn zwischen Mettmann Stadtwald und Wuppertal
 <p>Ausbau der Regiobahn bis Wuppertal Zielhorizont: Ende 2017 perspektivisch: Einstellen SB 68</p> <p>Richtung W-Vohwinkel, Wuppertal Hbf.</p> <p>Linienweg (eingestellt)</p>
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der S28 • Leistungseinsparung <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschätzung der Leistungsreduzierung durch das veränderte Angebot: ca. – 34.000 km/ Jahr (auf Mettmanner Stadtgebiet; Berechnung durch Rheinbahn)
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • ggf. Verdichten des Angebotes auf der Linie 745 mit einzelnen Fahrten in der HVZ

Tabelle 79:

Planungsprojekt: Umgang mit einer möglichen Taktumstellung im S-Bahn-System

Planungsprojekt:

Umgang mit einer möglichen Taktumstellung im S-Bahn-System

Hintergrund:

- Der VRR hat bereits in den Jahren 2006/2007 im Rahmen der Kürzungen der Regionalisierungsmittel Optimierungsmöglichkeiten im SPNV untersucht. Unter anderem war auch die Prüfung der Taktumstellung im S-Bahn-System vom heutigen 20-Minuten-Takt auf einen 15-/ 30-Minuten-Takt Bestandteil der damaligen Untersuchung. Im VRR-Nahverkehrsplan 2012 wird im Zuge der „Neuaufstellung für den Bereich „Koordination ÖPNV“ und jährlicher Sachstandsbericht für den Bereich „SPNV“ die Thematik erneut aufgegriffen mit einem Hinweis darauf, dass *„aktuell eine mögliche Taktumstellung des heutigen 20'-Taktes auf einen 15'/30'-Takt im S-Bahn-System untersucht“* wird. Als Anlass der Untersuchung wird *„zum einen ein bedarfsgerechteres Angebot sowie zum anderen eine gegebenenfalls höhere Kompatibilität zu den übrigen Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien“* benannt.¹²⁸
- In einem ersten Schritt wurde ein erstes Betriebskonzept für das S-Bahn-System entwickelt. Unter Berücksichtigung infrastruktureller und finanzieller Rahmenbedingungen wurde ein nachfrageorientierter 15-/30-Minuten-Takt entwickelt, der auf vielen S-Bahn-Relationen in der HVZ einen 15-Minuten-Takt aufweist der in der NVZ auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt wird. Weitere Analysen zur Wirtschaftlichkeit, eine Fahrgastsimulation sowie weitere Detailplanungen sind in Arbeit.
- Der VRR sieht eine frühzeitige Beteiligung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vor: *„Da sich aus einer möglichen Taktumstellung auch Auswirkungen auf den ÖSPV ergeben, werden die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in die Diskussion eingebunden und zeitnah informiert“*¹²⁹

Planungsansatz:

- Mit einer Taktumstellung im S-Bahn-System des VRR ist grundsätzlich nicht vor dem Jahr 2019 zu rechnen.¹³⁰ Da jedoch auch der straßengebundene ÖPNV maßgeblich von einer solchen Taktumstellung betroffen wäre, sind bereits im Vorfeld, insbesondere zur Vermeidung von Anschlussbrüchen an den Schnittstellen zwischen ÖPNV und SPNV, umfangreiche Konzeptänderungen im straßengebundenen ÖPNV erforderlich.

¹²⁸ Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR: VRR-Nahverkehrsplan 2012; Stand 2013.

¹²⁹ Ebenda.

¹³⁰ Hinweis VRR.

- Da eine vollumfängliche Umstellung des gesamten Busnetzes auf das geänderte Taktschema voraussichtlich mit erheblichen Mehrleistungen einhergeht, erscheint es unter Nutzen-/ Kosten-Aspekten zielführender, den Ansatz einer differenzierten Neugestaltung des Netzes zu verfolgen.
- So gibt es heute diverse Linien im 20-Minuten-Takt, insbesondere im Ortsverkehr, die ihre Aufgabe fast ausschließlich im städtischen Binnenverkehr, also in der Erschließung der Stadtteile und deren Anbindung an die jeweiligen Stadtzentren, haben und nur sehr bedingt der Anschlussbildung dienen. Eine vollumfängliche Umsetzung eines reinen 15-Minuten-Taktes führt hier zu erheblichen Mehrleistungen, während der 30-Minuten-Takt im Hinblick auf das Fahrgastaufkommen häufig nicht ausreicht. Hier sollte im Einzelfall entschieden werden, ob der in den meisten Städten bewährte 20-Minuten-Takt im Innerortsverkehr beibehalten werden soll/ kann.
- Viele Linien im Kreis Mettmann haben allerdings ihre hauptsächliche Verkehrsaufgabe in der Zu- und Abbringerfunktion mit dem SPNV, so dass hier der hauptsächliche Handlungsbedarf zu sehen ist. Im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage in den meisten Städten sind umfangreiche Nachfrageuntersuchungen erforderlich, um qualitative Festsetzungen hinsichtlich einer Umstellung auf 15- bzw. 30-Minuten-Abschnitte treffen zu können.

Anmerkung:

- Die Vorbereitung einer solchen Maßnahme erfordert umfangreiche Abstimmungen mit den Kreisen, kreisfreien Städten und den kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR.

7.3.3.3 Lokale Planungsansätze

7.3.3.3.1 Stadt Erkrath

Tabelle 80: Prüfauftrag: Verdichtung des Bedienungsangebotes und geänderte Führung der Linie O5 in Hochdahl

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

Hintergrund:

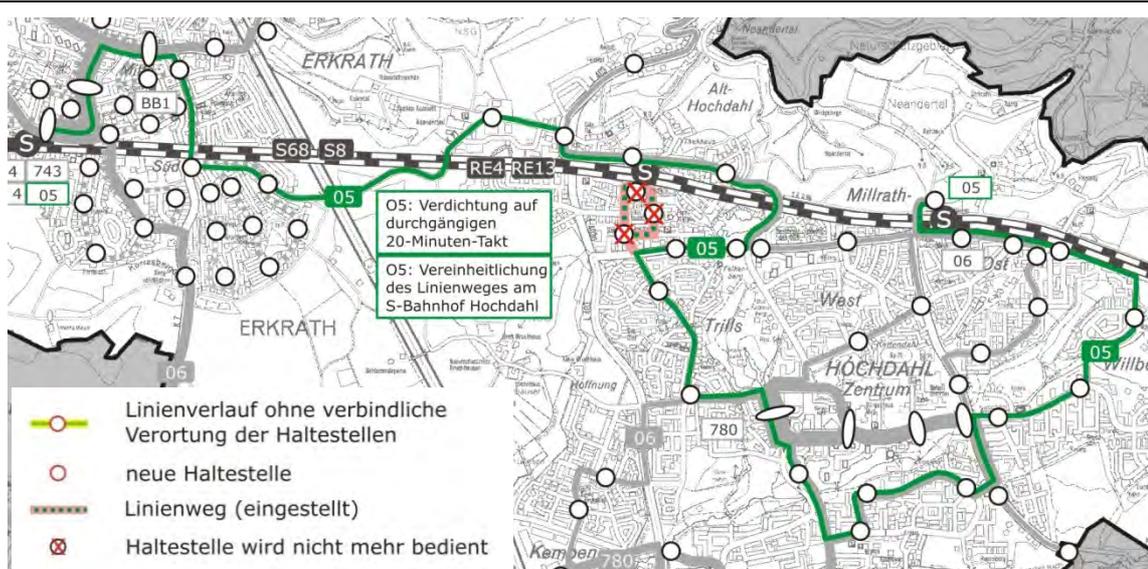
- Vereinheitlichung der Linienführung und des Bedienungsangebotes auf der Linie O5, der Bedienung des S-Bahn-Haltespunktes Hochdahl auf der Nordseite sowie Stärkung des innerörtlichen ÖPNV-Angebotes

Prüfansatz:

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

Bedienungsangebot:

- Verdichtung Mo.-Fr. auf einen durchgängigen 20-Minuten-Takt in der HVZ und NVZ
- Verdichtung Sa. und So. auf einen durchgängigen 30-Minuten-Takt in der NVZ
- Verlängerung der Betriebszeit am Abend nach 22:00 Uhr bis ca. 24:00 Uhr im 60-Minuten-Takt (ggf. durch TaxiBus)



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Einheitlicher Linienweg im Stadtgebiet zwischen Hochdahler Markt und Alt-Erkrath und der Anbindung der S-Bahn-Station Hochdahl
- Bedienung der Haltestellen Hüttenstraße und Feuerwache entfällt
- Verdichtung des Angebotes zwischen Alt-Erkrath und Hochdahl sowie zu den S-Bahn-Stationen im Tagesverkehr sowie im Abend- und Freizeitverkehr
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg in der NVZ sowie im Abendverkehr angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung:
ca. + 42.000 Fahrgäste pro Jahr¹³¹

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot:
ca. 48.000 km/ Jahr

Anmerkung:

- Die Stadt Erkrath kann der vorgeschlagenen Änderung der Linienführung (Bedienung nur noch über die Nordseite) erst nach Herstellung einer behindertengerechten Verbindung zur Nordseite zustimmen. Nach derzeitigem Sachstand soll im Jahr 2014 der Bau der Rampe erfolgen. Der Prüfauftrag der Taktverdichtung wird begrüßt.
- Die Rheinbahn und der BVR haben keine Bedenken gegen die genannte Verdichtung.

¹³¹ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Tabelle 81: Prüfauftrag: Ausdehnung des Bedienungszeitraums und verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen in Erkrath

Prüfauftrag: Ausdehnung des Bedienungszeitraums im Abendverkehr und verstärkter Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen auf den Linien O5 und O6 in Erkrath
<i>Hintergrund:</i> <ul style="list-style-type: none">• Das Anforderungsprofil zum NVP formuliert für die SVZ einen Bedienungszeitraum bis ca. 24:00 Uhr. Im Abendverkehr bestehen daher Bedienungslücken.
<i>Planungsansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Prüfung des Einsatzes von bedarfsgesteuerten Bedienungsformen in Zeiten und Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage auf den Linien O5 und O6
<i>Bedienungsangebot:</i> <ul style="list-style-type: none">• Verlängerung der Betriebszeit der Linien O5 und O6 am Abend nach 22:00 Uhr bis ca. 24:00 Uhr im 60-Minuten-Takt (ggf. durch TaxiBus)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <u>Vorteile:</u> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung des Angebotes in den Abendstunden im Ortsverkehr sowie der Anschlüsse von den S-Bahnen aus Richtung Düsseldorf und Wuppertal• Gestaltung des Verkehrsangebots entsprechend der vorhandenen Nachfrage• Prüfauftrag zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage,; ggf. ist ein leichter Nachfragezuwachs möglich <u>Konsequenzen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 21.000 km/ Jahr (nur Linie O6, für die Linie O5 erfolgt die Abschätzung im vorhergehenden Prüfauftrag)
<i>Anmerkung:</i> <ul style="list-style-type: none">• Die Stadt Erkrath und die Rheinbahn haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen.

Tabelle 82: Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung in Unterfeldhaus
(Bereich Gewerbegebiet und G.-Hauptmann-Straße)

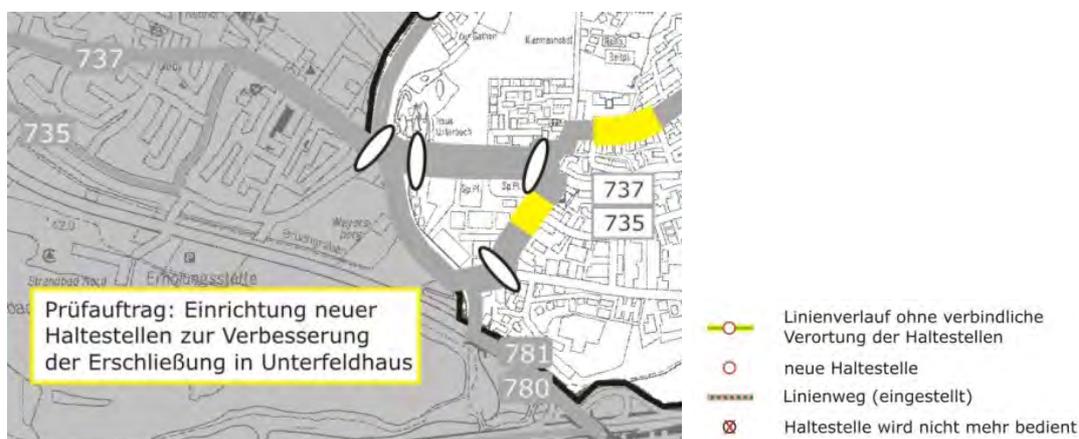
Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung in Erkrath-Unterfeldhaus (Bereich Gewerbegebiet und G.-Hauptmann-Straße)

Hintergrund:

- Im Bereich Heinrich-Hertz-Straße und Max-Planck-Straße im Gewerbegebiet Unterfeldhaus bestehen Erschließungsdefizite. Die Bedienung durch die Linie 737 wurde erprobt, jedoch mangels Nachfrage wieder eingestellt.
- Linien O6 und 780 aus Erkrath bzw. Hochdahl bedienen den Stadtteil Unterfeldhaus zentral über die Gerhart-Hauptmann-Straße, eine Linienwegänderung ist für diese Verkehre nicht sinnvoll.

Infrastruktur:

- 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) für eine bessere Anbindung der dortigen Wohnbereiche
- Bestehende Anschlüsse dürfen dadurch nicht beeinträchtigt werden



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserte Erreichbarkeit des Gewerbegebietes an der Heinrich-Hertz-Straße sowie der Wohnbereiche an der Gerhart-Hauptmann-Straße
- Prüfauftrag zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage

Anmerkung:

- Gegen die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen bestehen von Seiten der Stadt Erkrath keine grundsätzlichen Bedenken. Bedingt durch die örtlichen Verhältnisse sind die anzustrebenden Haltestellenstandards (z. B. Wartehalle) jedoch wahrscheinlich nicht realisierbar. Eine probeweise Einrichtung der Haltestellen würde bevorzugt.
- Aus Sicht der Rheinbahn ist neben der baulichen Prüfung zu untersuchen, inwieweit die Erweiterung der Fahrzeit Auswirkungen auf den Fahrplan und die bestehenden Anschlussverbindungen hat.

Tabelle 83: Prüfauftrag: Überprüfung der Nachfrage und ggf. Überplanung der Linie 734

Prüfauftrag: Überprüfung der Nachfrage und ggf. Überplanung der Linie 734

Hintergrund:

- Lediglich die direkten Fahrmöglichkeiten 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 O6 mit deutlich dichterem Angebot eine attraktive Anbindung an die S-Bahn ermöglicht. Die Relationen Richtung D-Gerresheim und weiter werden durch die S-Bahn-Linien S8/ S68 abgedeckt
- Die Stadtverwaltung Erkrath erwägt Antrag auf Betriebseinstellung

Prüfansatz:

- Die Prüfung erfolgt in einem gestuften Verfahren:
 - Prüfung der Fahrgastbeziehungen durch Befragung der Fahrgäste nach ihren Quelle-Ziel-Relationen, inwieweit es vertretbare Alternativen mit Umstieg auf die S-Bahn gibt.
 - Abstimmung mit Stadt Düsseldorf zum erforderlichen Fahrtenangebot auf der Linie 734
 - Entscheidung zum Fortbestand der Linie auf dem Gebiet des Kreises Mettmann

Anmerkung:

- Von der Stadt Erkrath wird die Einstellung der Linie auf dem Erkrather Stadtgebiet gewünscht, sofern sich bei der Bearbeitung des Prüfauftrages nicht herausstellen sollte, dass eine relevante Fahrgastnachfrage besteht, die nicht über andere Verbindungen abgedeckt werden kann.
- Die Stadt Düsseldorf kann einer Einstellung der Linie auf Düsseldorfer Stadtgebiet nicht zustimmen, da dies zu Erschließungsdefiziten führt. Daher sollen zunächst die Fahrgastzahlen und Quelle-Ziel-Beziehungen erhoben werden.
- Die Rheinbahn kann der Einstellung der Linie nicht zustimmen, da aufgrund der Fahrgastzahlen eine Steigerung der Nachfrage zu verzeichnen ist. Eine weitere Zählung ist vorgesehen. Mit der Einstellung entfallen direkte Verbindungen für Erkrather Beschäftigte, die im Bereich Höher Weg in Düsseldorf arbeiten.

7.3.3.3.2 Stadt Haan

Tabelle 84: Maßnahme: Tausch der Linienendpunkte SB50 und 786 in Haan

<p>Maßnahme: Tausch der Linienendpunkte der Linien SB50 und 786 in Haan</p>
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tausch der Linienendpunkte der Linien 786 und SB50: Linie 786 fährt künftig zur Endhaltestelle B.-v.-Arnim-Straße, Linie SB50 zum Nachbarsberg
<p>Legend:</p> <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"> • Bedienung des Siedlungsbereichs Nachbarsberg mit der Schnellbuslinie von und nach Düsseldorf lässt eine höhere Fahrgastnachfrage erwarten • Bedienung des Siedlungsbereichs B.-v.-Arnim-Straße (mit Bildungsstätte der BG Bau) mit Bedienungsangebot der Linie 786 entspricht der erwarteten Fahrgastnachfrage • Mit Führung der Linie 786 in diesen Bereich kann die Bedienung des Krankenhauses nicht mit der Linie 786 erfolgen (Prüfauftrag für die Stadt Erkrath); hier verbleibt die Bedienung durch die Linie 742. • Maßnahme zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Weitgehend leistungsneutrale Änderung des Bedienungsangebotes
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus Sicht der Stadt Haan ist diese Maßnahme sinnvoll. Sie ist bereits im Nahverkehrsplan 2004 enthalten. • Die Rheinbahn stimmt dieser Maßnahme zu.

Tabelle 85: Prüfauftrag: Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost

Prüfauftrag: Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost mit der Verlängerung der Linie SB50 über die Endhaltestelle Nachbarsberg hinaus

Hintergrund:

- Im Bereich des Gewerbegebietes Haan-Ost bestehen größere Erschließungslücken.

Prüfansatz:

- SB50: Führung zum Nachbarsberg und weiter über Kampheider Straße ins Gewerbegebiet Haan-Ost.
- Die Linie soll von der Landstraße kommend in die Rheinische Straße einbiegen und dem gesamten Straßenverlauf über die Haltestelle Bergische Straße bis zur Haltestelle Rheinische Straße folgen, hier soll sie links in die Landstraße einbiegen und anschließend zurück über die Kampheider Straße fahren.
- Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Bereich Kampheider Feld, Landstr./Kampheider Str., Rheinische Straße.



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung des Angebotes im Bereich Gewerbegebiet Haan Ost sowie entlang des Wohnbereichs an der oberen Landstraße und am Kampheider Feld
- Anbindung des Gewerbegebietes Haan Ost mit einer direkten Verbindung über die Autobahn nach Düsseldorf

- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale im Bereich des Gewerbegebiets Haan Ost insbesondere in der HVZ angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung:
ca. + 25.000 Fahrgäste pro Jahr¹³²

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: Hierzu liegen Ergebnisse einer ersten Machbarkeits- und Kostenprüfung der Rheinbahn vor. Die buskilometrische Mehrleistung bei Verlängerung der Fahrten in der HVZ (6:30 bis 9:00 Uhr und 17:00 bis 20:00 Uhr) betragen ca. 21.000 km/ Jahr. Eine Verlängerung aller Fahrten wäre mit einer Mehrleistung in Höhe von ca. 34.000 km/ Jahr verbunden.

Anmerkung:

- Die Rheinbahn befürwortet diesen Prüfauftrag mit einer Verlängerung der Linie SB50 in der HVZ.

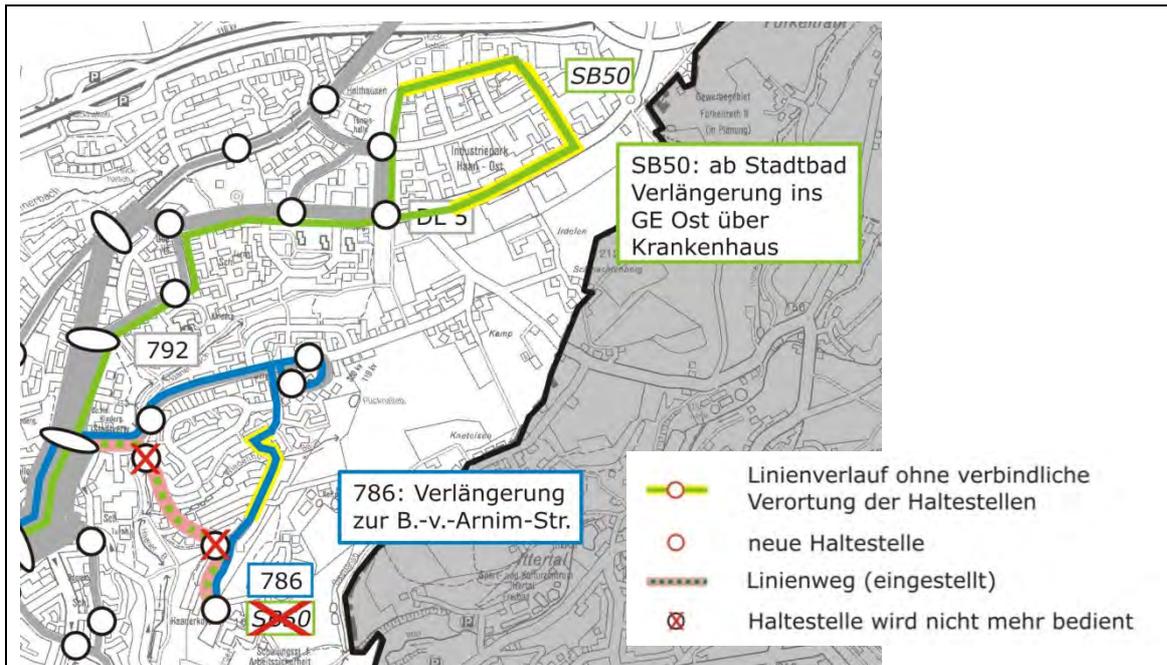
Alternativer Ansatz:

Geänderte Streckenführung der Linie SB50 über Krankenhaus und Landstraße zum Gewerbegebiet Haan Ost

Alternativer Prüfansatz:

- SB50: Führung ab Haan R.-Koch-Straße über Krankenhaus ins Gewerbegebiet Ost über Landstraße und Rheinische Straße; Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Bereich Landstr./Kampheider Str., Rheinische Straße.
- Linie 786: Führung über Nachbarsberg – An der Bellekuhl – B.-v.-Arnim-Straße und zurück

¹³² Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung der Anbindung des Krankenhauses und des Gewerbegebietes Haan Ost sowie des Siedlungsbereichs an der oberen Landstraße, direkte Fahrmöglichkeiten nach Düsseldorf
- Verbesserung des Angebotes im Bereich Gewerbegebiet Haan Ost sowie entlang des Wohnbereichs an der oberen Landstraße und am Kampheider Feld
- Anbindung des Gewerbegebietes Haan Ost mit einer direkten Verbindung über die Autobahn nach Düsseldorf
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale im Gewerbegebiet Haan Ost insbesondere in der HVZ angesprochen.

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot:
ca. 63.000 km/ Jahr

Anmerkung:

- Die Stadt Haan möchte den alternativen Prüfansatz zunächst weiterverfolgen.

Tabelle 86: Prüfauftrag: Verdichtung des Bedienungsangebotes auf der Linie SB50

Prüfauftrag: Verdichtung des Bedienungsangebotes auf der Linie SB50 in der NVZ
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Verdichtung des Fahrtenangebotes der Linie SB50 in der NVZ montags bis freitags auf 30-Minuten-Takt zwischen Düsseldorf Rheinterrasse und Haan Gewerbegebiet Ost
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Dichteres Fahrtenangebot in der NVZ (Einkaufsverkehr, Pendler) von/nach Düsseldorf• Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg in der NVZ angesprochen. <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 121.000 km/ Jahr
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Eine Verdichtung des Angebotes auf dem SB50 in der NVZ erfordert eine Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf. Aus Sicht der Stadt Düsseldorf ist eine Verdichtung grundsätzlich vorstellbar. Im Vorfeld sollen Fahrgastzahlen und Mehrleistungen ermittelt werden.

Tabelle 87:

Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden in Haan

Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden in Haan
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Das Anforderungsprofil zum NVP formuliert für die SVZ einen Bedienungszeitraum bis ca. 24:00 Uhr. Im Abendverkehr bestehen daher Bedienungslücken.
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Prüfung der Fahrgastpotenziale für eine Ausweitung der Bedienungsangebote bis ca. 23:00 Uhr auf einen 30-Minuten-Takt montags bis freitags auf den Linien SB50 (Düsseldorf Rheinterrasse – Haan Nachbarsberg), O1 (Hülsberger Busch – Gruitzen Sinterstraße) und 786 (Hochdahl Schulzentrum - B.-v.-Arnim-Straße)

- Verbesserung der Anbindung von Alt-Gruiten durch Verknüpfung der Linie O1 mit Linie 742 (siehe Regionaler Planungsansatz zur Einrichtung eines Abendverkehrs zwischen Mettmann und Gruiten S)
- Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung alternativer/ bedarfsgesteuerter Bedienungsformen

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung des ÖPNV-Angebot in den Abendstunden für Fahrgäste im Berufs- und Freizeitverkehr (Heimkehrer aus den benachbarten Zentren nach Abendveranstaltungen etc.)
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 12.500 Fahrgäste pro Jahr¹³³

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 83.000 km/ Jahr (Ermittlung hier ohne Linie 742)

Anmerkung:

- Aus Sicht der Stadt Haan ist dieser Prüfauftrag wünschenswert, jedoch mit finanziellen Auswirkungen verbunden.
- Eine Verdichtung des Angebotes auf dem SB50 in der SVZ erfordert eine Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf. Aus Sicht der Stadt Düsseldorf wird hier aktuell kein Bedarf gesehen. Es wird angeregt, für den Spätabendverkehr eine Konzeption zu erstellen, die den Schwerpunkt auf Anschlusssicherung setzt.
- Aus Sicht der Rheinbahn ist eine Verdichtung der Linie SB50 in den Abendstunden aufgrund der hohen Nachfrage aus Düsseldorf wünschenswert. Die vorgesehenen Ausweitungen im Abendverkehr sind im Detail zu prüfen.

¹³³ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

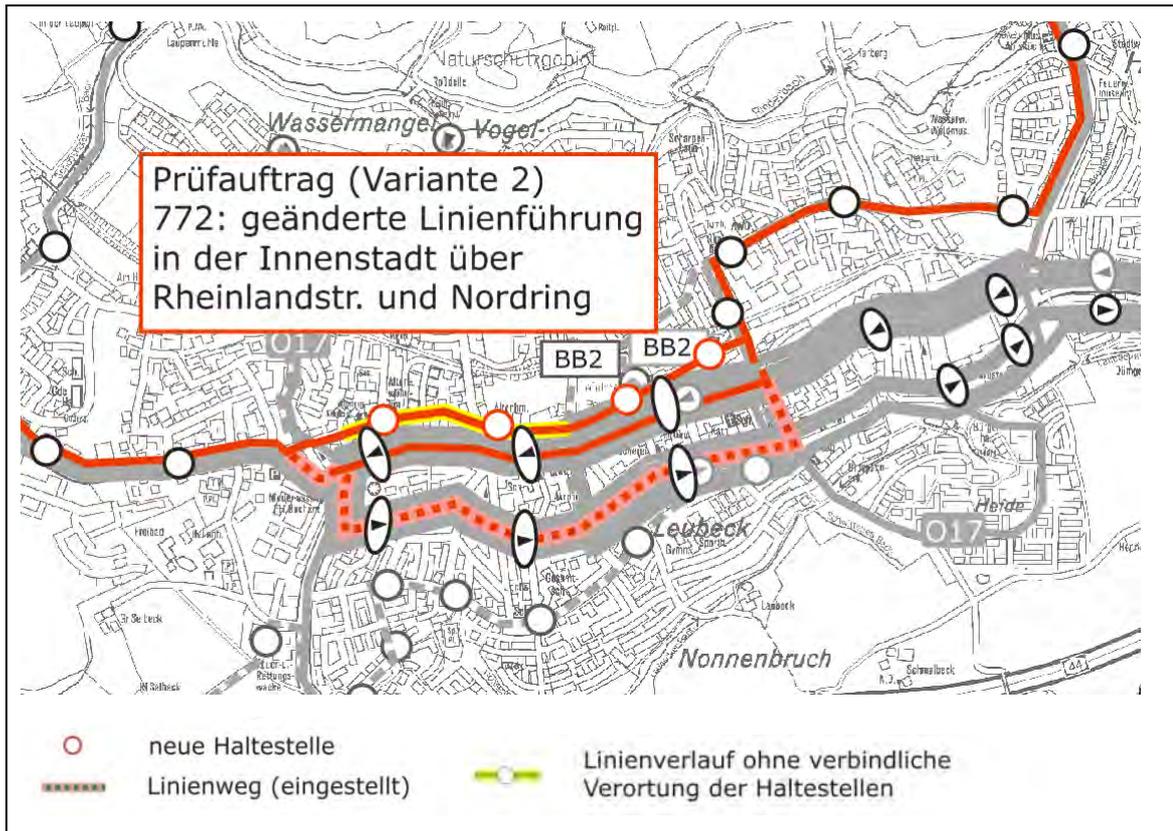
Tabelle 88: Prüfauftrag: Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasenhaus (Entwicklungsgebiet)

Prüfauftrag: Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasenhaus (Entwicklungsgebiet)	
<i>Hintergrund:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Im Bereich des Wohngebietes bestehen Erschließungsdefizite.
<i>Prüfansatz:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Verlegung Haltestelle Hasenhaus oder Einrichtung einer neuen Haltestelle Dinkelweg (an der Einmündung Fußgängerweg Parkstraße/ Dinkelweg) Hinweis: Der Fußgängerweg ist in Teilbereichen eine Fläche im privaten Gemeinschaftseigentum.
	
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i>	
<u>Vorteile:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Anbindung des Wohngebietes Hasenhaus Prüfauftrag zur Sicherung der Kundenbindung; ggf. ist ein leichter Fahrgastzuwachs möglich
<i>Anmerkung:</i>	<ul style="list-style-type: none"> Aus Sicht der Stadt Haan werden im Wohngebiet weitere Nachfragepotenziale entstehen, da das Gebiet noch in der Auf siedlungsphase ist. Eine öffentliche Widmung der Fußwegeverbindung wird nur schwerlich herbeizuführen sein, eine Durchgängigkeit ist für die Allgemeinheit daher nicht gegeben. Es sollen Alternativen der Anbindung geprüft werden. Verkehrlich und wirtschaftlich vertretbare alternative Erschließungsmöglichkeiten des Wohngebietes bestehen aufgrund der verkehrlichen Situation mit den bestehenden Linienverkehren nicht. Für die Einrichtung einer neuen Linie liegen keine ausreichenden Potenziale vor.

7.3.3.3.3 Stadt Heiligenhaus

Tabelle 89: Prüfauftrag: Überplanung Linie 772

Prüfauftrag: Überplanung Linie 772
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Linienführung der Linie 772 soll im Bereich der Innenstadt an die neue Straßenführung angepasst werden.
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> geänderte Innenstadtführung Linie 772
<p><i>Linienführung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> geänderte Führung in der Innenstadt: aus Richtung Unterilp kommend verkehrt die Linie entweder direkt über die Rheinlandstraße – Westfalenstraße – Bahnhofstraße und Nordring oder alternativ über Höseler Platz – Südring – Mittelstraße – Westfalenstraße – Bahnhofstraße und Nordring, wobei bei beiden Varianten die neue zentrale Haltestelle „Basildonplatz“ angefahren wird
<p><i>Infrastrukturmaßnahmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Einrichtung von zwei Haltestellen in der Westfalenstraße ist bereits erfolgt. Je nach Umsetzungsvariante werden bis zu zwei zusätzliche Haltestellen in der Rheinlandstraße eingerichtet.
 <p>Prüfauftrag (Variante 1) 772: geänderte Linienführung in der Innenstadt über Südring, Mittelstraße, Westfalenstraße und Nordring</p> <p>○ neue Haltestelle - - - - - Linienweg (eingestellt)</p>



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Stärken der nördlichen Innenstadt (u. a. Entwicklung neuer Einzelhandel im Bereich Kettwiger Straße/ Westfalenstraße)
- weitgehend leistungsneutraler Prüfauftrag zur Sicherung der Kundenbindung; ggf. ist ein leichter Fahrgastzuwachs möglich.

Konsequenzen:

- Je nach Umsetzungsvariante werden die Haltestellen im Bereich Südring von der Linie 772 nicht mehr angefahren.

Alternativer Prüfansatz

Hintergrund:

- Die Politik der Stadt Heiligenhaus hat angeregt, im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Möglichkeiten zur Anbindung des Stadtteils Isenbügel zu prüfen.

Prüfansatz:

- neue Linienführung Linie 772 und Verdichten des Bedienungsangebotes

Linienführung:

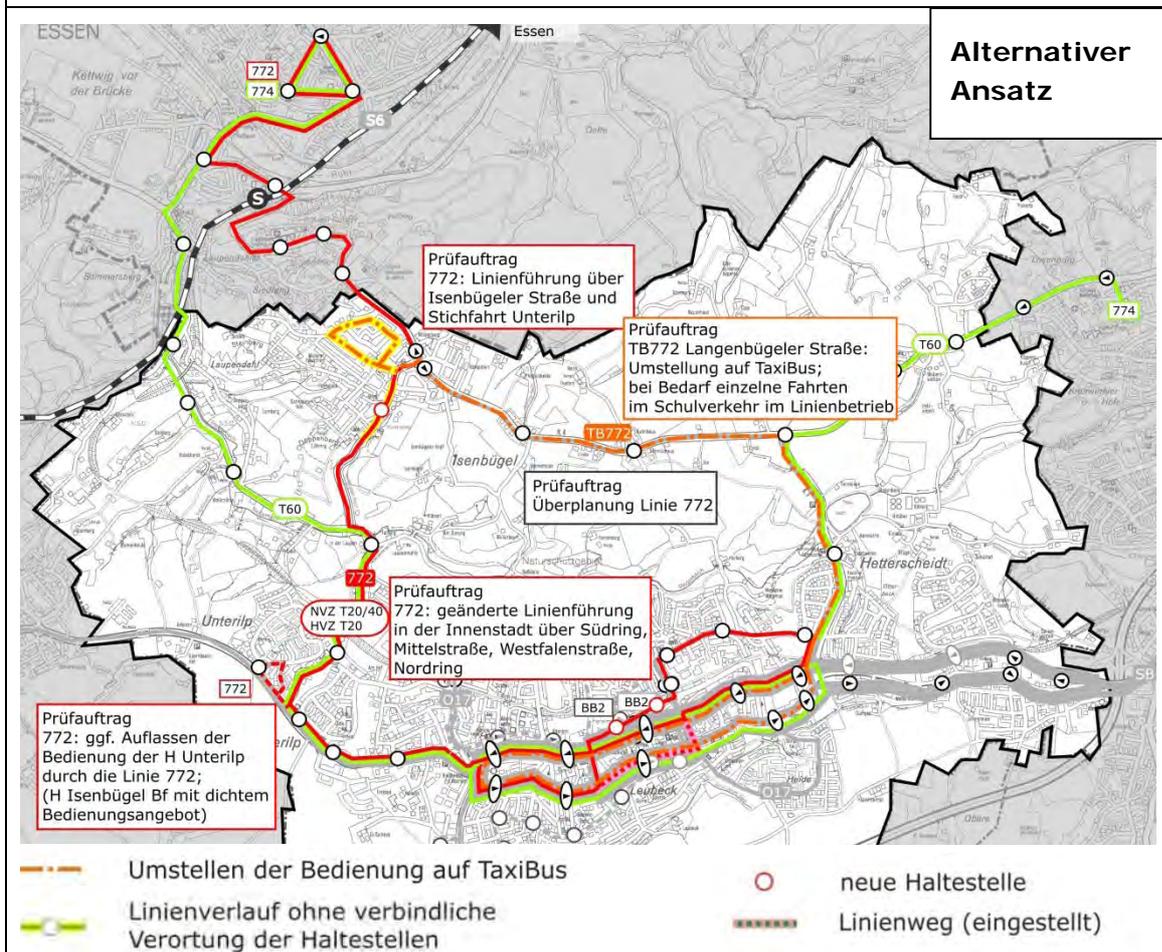
- Linie 772 (HVZ 20-Minuten-Takt/ NVZ 20-/40-Minuten-Takt; alternativ ganztags 20-/40-Minuten-Takt):

ab Kettwig Markt über Langenbügeler Straße – Isenbügeler Straße, mit Einrichtung einer Haltestelle in der Isenbügeler Straße, bis Haltestelle Talburg, ab hier bis H An der Wildenburg über Höseler Straße wie Linie 774 im Bestand, weiter mit geänderter Innenstadtführung bis Birkenweg; 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

- geänderte Führung in der Innenstadt:
 - aus Richtung Unterilp kommend verkehrt die Linie entweder direkt über die Rheinlandstraße – Westfalenstraße – Bahnhofstraße und Nordring oder alternativ über Höseler Platz – Südring – Mittelstraße – Westfalenstraße – Bahnhofstraße und Nordring, wobei bei beiden Varianten die neue zentrale Haltestelle „Basildonplatz“ angefahren wird
- Umstellung der Bedienung in 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.
- je nach Umsetzungsvariante ggf. Einrichten von bis zu zwei zusätzlichen Haltestellen in der Rheinlandstraße



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung der (Rand-) Erschließung des Stadtteils Isenbügel
- Verbesserung der Anbindung der einwohnerstarken Bereiche in Unterilp (nördlich und südlich der Haltestelle Isenbügel Bf.) durch Verdichten des Bedienungsangebotes zwischen Heiligenhaus Stadtmitte und Unterilp (20- bzw. 20-/40-Minuten-Takt im Bereich Ruhrstraße)
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg der neuen Linie 772 angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsanpassung:
ca. + 18.000 Fahrgäste pro Jahr

Konsequenzen:

- Abschätzung der Mehraufwands durch Linienweganpassung:
ca. 105.000 km/ Jahr
(Ansatz:
 - geänderte Linienführung Linie 772 inkl. geänderte Innenstadtführung,
 - Verdichtetes Bedienungsangebot Linie 772 HVZ 20-Minuten-Takt, NVZ 20-/40-Minuten-Takt;
 - TaxiBus im 60-Minuten-Takt mit Abrufquote tagsüber 15% (Mo.-Fr.), abends bis 30% (Sa./So./Fei.)
- die Haltestelle Unterilp wird von der Linie 772 nicht mehr bedient; Bedienung ist durch Linie 770 weiterhin gewährleistet
- Anpassen des Bedienungsangebotes entlang der Langenbügeler Straße auf Schulverkehr und TaxiBus (Nachfrage an den derzeit exklusiv von der Linie 772 bedienten Haltestellen Am Löh und Am Kuhnhaus insgesamt ca. 15 Einsteiger täglich Mo.-Fr.)
- Anpassen der Verkehrsleistungen an den Bedarf

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 Heiligenhauser Straße (und teilw. Ringstraße) an den S-Bahn-Halt Kettwig Stausee (→ Einschätzung des Bedarfs))
- Ggf. Einrichten zusätzliche Fahrten mit Ausrichtung auf den Bedarf des Klinikums Niederberg; zur Einschätzung des Bedarfs sind hier genauere Nachfrageuntersuchung (z. B. Schichtzeiten, Wohnorte der Mitarbeiter, Mitarbeiterbefragung) erforderlich.

Hinweis:

- Zum Fahrplanwechsel 28.05.2006 ist die Herausnahme der Linienführung über die Isenbügeler Straße politisch beschlossen worden. In diesem Zuge wurde auch das Busnetz in Heiligenhaus neu konzipiert. Aufgrund der Entwicklungen der letzten Jahre sind die Überlegungen der Stadt Heiligenhaus mittlerweile dahin gehend, eine Verbesserung der Erschließung des Wohngebietes Isenbügel zu prüfen.

Tabelle 90: Maßnahme: Direkte Anbindung Heljensbad im ÖPNV

Maßnahme: Direkte Anbindung Heljensbad im ÖPNV*Hintergrund:*

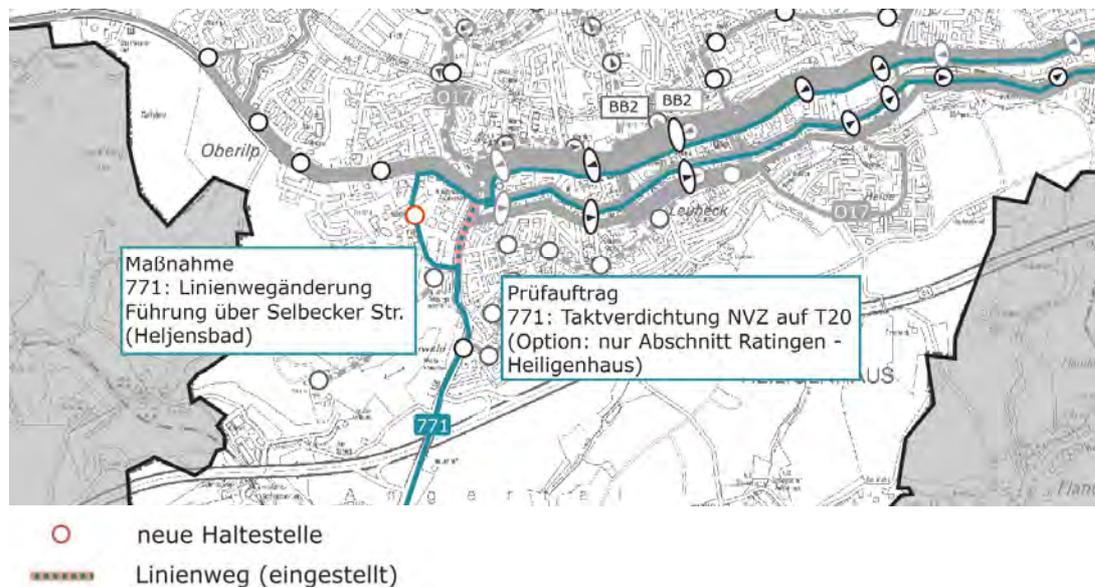
- Das Heljensbad in Heiligenhaus ist derzeit ohne direkte Anbindung im ÖPNV.

Prüfansatz:

- Änderung der Linienführung der Linie 771 von Ratingen-Homberg kommend über Selbecker Straße – Höselers Straße – Höselers Platz – Südring bzw. in Gegenrichtung über Hauptstraße – Höselers Straße – Selbecker Straße – Ratinger Straße in Richtung Homberg.

Infrastrukturmaßnahmen:

- Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Selbecker Straße



<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Attraktivierung des städtischen Freizeitangebotes durch direkte Anbindung des Heljensbades• Prüfauftrag zur Imagesteigerung und Sicherung der Kundenbindung; ggf. leichter Fahrgastzuwachs möglich <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Abschätzung der Mehraufwands durch Linienweganpassung: ca. 17.000 km/ Jahr
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Die Rheinbahn weist darauf hin, dass durch Anbindung des Heljensbades mit der Linie 771 (Gelenkbus-Einsatz) sichergestellt ist, dass auch bei großem Verkehrsaufkommen im Bereich des Hallenfreibades das Fahraufkommen abgedeckt wird.

Tabelle 91: Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes Ortsbus-Linie O17 an die Nachfrage ⇒ Generierung von Einsparungen

<p>Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes der Ortsbus-Linie O17 an die Nachfrage ⇒ Generierung von Einsparungen</p>
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• die Ortsbus-Linie O17 bedient nur wenige Haltestellen exklusiv• die generierte Nachfrage von etwa 1.000 Fahrgästen pro Werktag resultiert zum Teil aus „Mitnahme-Effekten“ durch Führung der Linie durch die Innenstadt (Parallelverkehr zu anderen Linien)• derzeit hohe Standzeiten auf der O17
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Geprüft werden soll die Anpassung des Bedienungsangebotes auf der Ortsbuslinie O17 von einem 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Anpassen des Bedienungsangebotes an die Nachfrage• Erhöhung der Produktivität der Linie<ul style="list-style-type: none">◦ Wegfall unproduktiver Standzeiten

- Einsparen eines Fahrzeugumlaufs
- Die Veränderung des Bedienungsangebotes führt zu Leistungseinsparungen, die ggf. an anderer Stelle zur Optimierung des Angebotes reinvestiert werden können.
- Abschätzung der Leistungsreduzierung durch Anpassen des Bedienungsangebotes: ca. – 29.000 km/ Jahr

Konsequenzen:

- Derzeit hat die O17 alle 20 Minuten Anschluss an die Linie 770 und im weiteren Verlauf an die S-Bahn-Linie S6. Dieser Anschluss wäre bei Umstellung auf einen 30-Minuten-Takt nur noch einmal in der Stunde gewährleistet.
- Die Reduzierung des Leistungsangebotes ist voraussichtlich mit deutlichen Fahrgastverlusten auf der Linie O17 verbunden, wobei sich ein Teil der Fahrgäste im Innenstadtbereich auf andere Linien verlagern wird.
- Abschätzung der Veränderung der Fahrgastnachfrage durch die Angebotsanpassung: ca. – 27.000 Fahrgäste pro Jahr¹³⁴

Anmerkung:

- Für eine zielgerechte Überprüfung des Angebotes sind fahrtenscharfe Fahrgastzahlen erforderlich.

Tabelle 92:

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

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

Hintergrund:

- Der Betriebszeitraum der den Stadtteil Isenbügel anbindenden Linie 772 endet bereits vergleichsweise früh (Mo.-Fr. gegen 20:30 Uhr, Sa. gegen 18:00 Uhr), eine Anbindung im Spätverkehr findet somit nicht statt.

Planungsansatz:

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

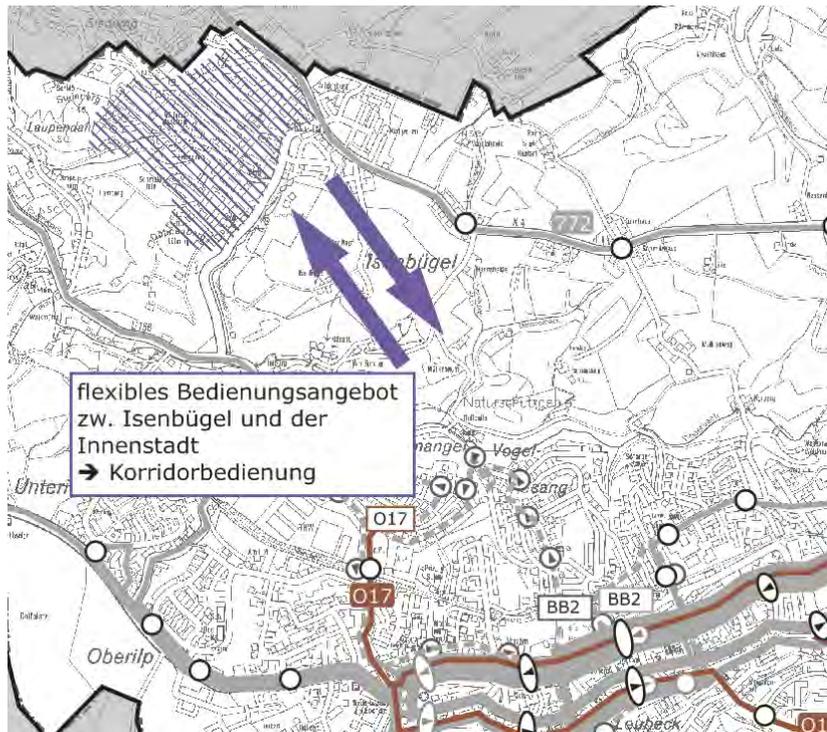
¹³⁴ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

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
- Die im Vergleich zum Standardbus in der Regel kleinere Fahrzeuggröße ermöglicht die innere Erschließung von Isenbügel, was gerade im Spätverkehr im Hinblick auf den Sicherheitsaspekte zu empfehlen ist.
- Mit diesem Prüfauftrag werden Fahrgastpotenziale in der Relation Heiligenhaus Innenstadt – Isenbügel angesprochen: ca. 200 Fahrgäste / Jahr

Konsequenzen:

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

Anmerkung:

- Für die angedachte Form der Bedienung und Erschließung erscheint das Anruf-Sammel-Taxi als geeignetes Instrument.

- Zur Abschätzung der Potenziale spricht sich die Stadt Heiligenhaus zunächst für die probeweise Einführung von zusätzlichen Umläufen der Linie 772 im Abschnitt In der Rose bis Heiligenhaus aus.

Tabelle 93: Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Hetterscheidt Nord

Prüfauftrag:

Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Hetterscheidt-Nord

Hintergrund:

- Das Gewerbegebiet Hetterscheidt Nord ist ohne innere ÖPNV-Erschließung. Aufgrund der Straßenführung im Gewerbegebiet ergeben sich somit zum Teil lange Fußwege zwischen Bus-Haltestelle und Ziel.
- Der SB19 fährt derzeit ohne Halt zwischen Velbert Am Berg und Heiligenhaus Rathaus bzw. in Gegenrichtung zwischen Heiligenhaus In der Blume/ Stadtmitte und Velbert Am Berg, so dass auch eine schnelle Anbindung des Gewerbegebietes derzeit nicht gegeben ist.

Prüfansatz:

- Einrichten eines zusätzlichen Halts des SB19 im Zufahrtsbereich zum Gewerbegebiet Hetterscheidt-Nord.

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Anbindung des Gewerbegebietes mit einer schnellen Verbindung aus Richtung Velbert und Heiligenhaus Innenstadt.
- Prüfauftrag zur Kundenbindung und Stabilisierung der Fahrgastnachfrage.

Anmerkung:

- In der heutigen Fahrplanlage ist ein zusätzlicher SB-Halt zwischen Velbert und Heiligenhaus schwer realisierbar, da der SB19 derzeit keine Standzeiten in Heiligenhaus hat. Mit dem im Zuge der Neuerrichtung des ZOB in Velbert geplanten Aufbrechen der Innenstadtdumfahrung ergeben sich jedoch voraussichtlich Fahrzeitgewinne, die die Prüfung eines zusätzlichen Halts in Heiligenhaus ermöglichen.
- Die Linien 770 und 771 bedienen den Stadtteil zentral aus Richtung Velbert kommend über die Pinner Straße, aus Richtung Innenstadt kommend über die Velberter Straße. Eine Linienwegänderung ist für diese Verkehre nicht sinnvoll.

7.3.3.3.4 Stadt Hilden

Tabelle 94: Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung im Bereich Weststadt, Gewerbegebiet südlich der Weststraße

<p>Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung im Bereich Weststadt, Gewerbegebiet südlich der Weststraße</p>
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich des Gewerbegebietes bestehen Erschließungsdefizite.
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung der Haltestellen Lackfabrik und Verzinkerei in die Nähe des Kreuzungsbereiches mit Liebigstraße und Weststraße

<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedienung des Bereiches im 20-Minuten-Takt über Haltestellen, die einen kürzeren Fußweg in das Gewerbegebiet ermöglichen • Prüfauftrag zur Kundenbindung; ggf. ist ein leichter Fahrgastzuwachs möglich.
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Hilden: Aus Sicht der Stadt Hilden muss vor der Verlegung der Haltestellen untersucht werden, inwieweit an den neuen Standorten ausreichend Platz besteht (z. B. für den barrierefreien Ausbau oder Wartehallen). Ferner sind entsprechende Abstimmungen mit dem Baulastträger durchzuführen. Außerdem würde die Verlegung der Haltestellen auch einen Neubau von zwei Fußgängersignalanlagen mit sich ziehen; hier muss geprüft werden, ob auf die bereits vorhandenen Anlagen dann verzichtet werden kann.

Tabelle 95:

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

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

Seite | 263

Hintergrund:

- Im Bereich des Gewerbegebietes bestehen Erschließungsdefizite.

Planungsansatz:

- Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die Linie 792 an der Ohligser Straße/ Kalstert
- Eine direkte Erschließung durch den ÖPNV ist aufgrund der fehlenden Befahrbarkeit der Straßen mit Bussen nicht möglich.

*Verkehrliche Wirksamkeit:*Vorteile:

- Bedienung des Bereiches im 20-Minuten-Takt
- Verkürzung der Fußwege aus den bisher unzureichend erschlossenen Bereichen
- Prüfauftrag zur Kundenbindung; ggf. ist ein leichter Fahrgastzuwachs möglich.

Anmerkung:

- Die in Tabelle 94 ausgeführten Anmerkungen der Stadt gelten hier sinngemäß auch. Aufgrund des Straßencharakters auf der freien Strecke sind besondere Abstimmungen mit dem Baulastträger und aller Wahrscheinlichkeit auch bauliche Maßnahmen vorzusehen.
- Aus Sicht der Rheinbahn bestehen gegen die Einrichtung der Haltestelle keine Bedenken. Es ist zu überprüfen, inwieweit die Fahrzeitverlängerung Auswirkungen auf die Anschlussbeziehungen der Linie 792 hat.

Tabelle 96: Prüfauftrag: Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr

Prüfauftrag: Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Hilden
<i>Hintergrund:</i> <ul style="list-style-type: none">• Das Anforderungsprofil zum NVP formuliert für die SVZ einen Bedienungszeitraum bis ca. 24:00 Uhr. Im Abendverkehr bestehen daher Bedienungslücken.
<i>Planungsansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Linie 741: Montags bis freitags Verdichtung auf 30-Minuten-Takt in der SVZ bis ca. 23:00 Uhr (bis Hilden Süd)• Ausdehnung des Bedienungszeitraumes der Linie 783 auf einen 30-Minuten-Takt in der SVZ bis ca. 23:00 Uhr montags bis freitags zwischen Hilden Dorotheenheim und Hilden Gabelung• Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Bereichen, in denen der Linienverkehr bereits frühzeitig endet, durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (TaxiBus)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <u>Vorteile:</u> <ul style="list-style-type: none">• Stärkung des Angebotes für den Freizeitverkehr in Hilden sowie von/ nach Erkrath-Hochdahl und mit Anschluss von und nach Düsseldorf und Solingen• Stärkung des Angebotes im Berufsverkehr im Gewerbegebiet Hilden-West für Unternehmen mit Schichtbetrieb• Abschätzung der Nachfragepotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 7.500 Fahrgäste pro Jahr¹³⁵ <u>Konsequenzen:</u> <ul style="list-style-type: none">• Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 16.000 km/ Jahr (ohne Linie 741, siehe Prüfauftrag Regionale Planungsansätze)
<i>Anmerkung:</i> <ul style="list-style-type: none">• Bei Verdichtung der Linie 741 ist eine Abstimmung mit den Städten Erkrath und Mettmann erforderlich.• Die Rheinbahn hat keine Bedenken gegen eine Ausweitung des Bedienungszeitraums auf der Linie 783 an allen Tagen bis ca. 22:00 Uhr.

¹³⁵ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

7.3.3.3.5 Stadt Langenfeld (Rhld.)

Tabelle 97: Prüfauftrag: Verlängerung von einzelnen schulverkehrsrelevanten Fahrten der Linie zur Gesamtschule

<p>Prüfauftrag: Verlängerung von einzelnen schulverkehrsrelevanten Fahrten der Linie 777 zur Gesamtschule</p>	Seite 265
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus dem östlichen und südöstlichen Teil Langenfelds bestehen Nachfragen nach direkten Fahrtmöglichkeiten zur Gesamtschule. 	
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung von einzelnen schulverkehrsrelevanten Fahrten der Linie 777 im Bereich Göttsche bis zur Gesamtschule (insgesamt sechs Fahrten) 	
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Anbindung der Gesamtschule aus dem östlichen und südöstlichen Bereich von Langenfeld (Rhld.) <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 2.000 km/ Jahr 	

Anmerkung:

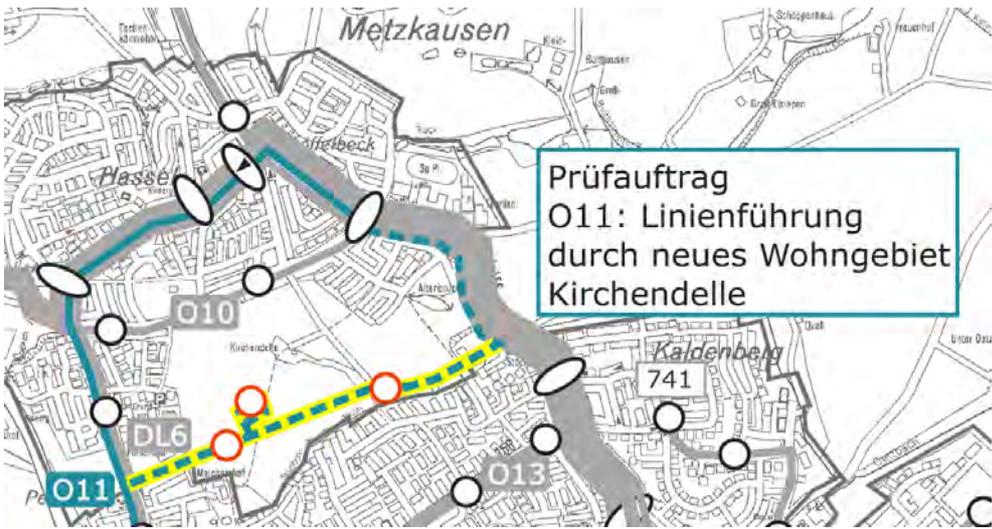
- Aus Sicht der Rheinbahn und der Stadt Langenfeld ist eine Durchbindung einzelner Fahrten im bestehenden Fahrplan der Linien 777 und 790 derzeit nicht möglich.
- Zu prüfen ist, welche Auswirkungen die Verlängerung von geänderten Fahrten der Linie 777 bis zur Gesamtschule auf die Anschlussbeziehungen am S-Bahnhof Langenfeld (Rhld.) haben. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Gesamtschule unterschiedliche Anfangs- und Endzeiten hat, die schwerlich in einer Fahrplan- und Dienstplangestaltung unterzubringen sind, insbesondere bei der Linie 777.

Vorgeschlagene Maßnahmen, die nicht weiterverfolgt werden:

- Behebung von Erschließungsdefiziten südlich Immigrather Platz: Eine Bedienung im Linienverkehr mit Bussen ist in diesem Siedlungsbereich nicht möglich, der Einsatz eines TaxiBusses wird von der Rheinbahn nicht favorisiert.
- Verbesserung der Erschließung in Reusrath: Eine Befahrbarkeit für Busse ist hier nicht gegeben.
- Verbesserung der Erschließung in Wiescheid: Aufgrund der Siedlungsstruktur und des geschätzten Mobilitätsverhaltens vor Ort liegen nur sehr geringe Nachfragepotentiale in diesem Siedlungsbereich vor.
- Verbesserung der Erschließung im Bereich Blumenstraße: Eine Befahrbarkeit für Busse ist hier nicht gegeben.

7.3.3.3.6 Stadt Mettmann

Tabelle 98: Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Kirchendelle

Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Kirchendelle
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Entwicklung eines neuen Wohngebietes im Grenzbereich Metzkausen/ Berliner Straße/Kaldenberg, Bereich Kirchendelle (geplant sind ca. 400 WE).
<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 <ul style="list-style-type: none"> Vorzugsvariante: Schaffen einer Wendemöglichkeit auf der neuen Erschließungsstraße zur Bedienung der Hasseler Straße in Richtung und Gegenrichtung Alternative: Schleifenführung über die heutige Endhaltestelle Hasselbeckstraße hinaus und Führung über die neue Erschließungsstraße („Endschleife“)
<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> <p>— Linie mit Überplanung (Linienführung bzw. Bedienungsangebot)</p> <p>- - - optionale Linienwegführung</p> <p>- - - Linienverlauf ohne verbindliche Verortung der Haltestellen</p>

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- stündliche Anbindung des neuen Wohngebietes an die Innenstadt und an den S-Bahn-Halt ME-Zentrum
- Mit diesem Prüfauftrag werden neue Fahrgastpotenziale in nennenswerter Größenordnung durch Erschließung des neuen Wohngebietes angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch Schaffung eines neuen Angebots: ca. + 12.000 Fahrgäste pro Jahr¹³⁶

Konsequenzen:

- Abschätzung der Aufwandsänderung durch das zusätzliche Angebot:
 - Vorzugsvariante „Wende“: Mehraufwand ca. 22.000 km/ Jahr
 - Variante „Endschleife“: weitgehend leistungsneutral, leichte Aufwandsminderung ca. – 2.000 km/ Jahr
- Auflassen 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 99: Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung und Bedienung des Gewerbegebietes ME-West und des Wohngebietes östlich der Marie-Curie-Straße

Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung und Bedienung des Gewerbegebietes ME-West und des Wohngebietes östlich der Marie-Curie-Straße

Hintergrund:

- Die Stadt Mettmann plant die Ausweitung des Gewerbegebietes ME-West/ Südring, welches derzeit nur sehr bedingt durch den ÖPNV angebunden ist (Erschließung derzeit durch einzelne Fahrten der Linie 745).

Prüfansatz:

- Im Zuge der angedachten Entwicklungen im Gewerbegebiet soll die Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie 745 bis ins Gewerbegebiet, zunächst zeitlich befristet, mit einem stündlichen Angebot geprüft werden (Mo.-Fr.).

¹³⁶ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

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
- Mit diesem Prüfauftrag zur Schaffung eines regelmäßigen Bedienungsangebotes werden in Anhängigkeit der zu erwartenden Betriebe im Gewerbegebiet zusätzliche Fahrgastpotenziale angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: ca. + 5.000 Fahrgäste pro Jahr (in Abhängigkeit der zukünftigen Entwicklungen)¹³⁷

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 27.000 km/ Jahr

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.

¹³⁷ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

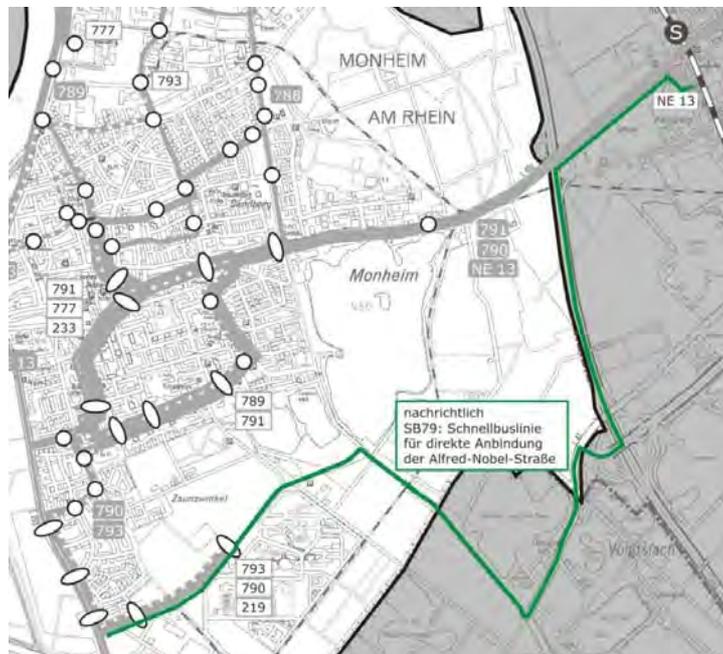
7.3.3.3.7 Stadt Monheim am Rhein

Tabelle 100: Maßnahme (nachrichtlich): Verbesserte Anbindung des Gewerbestandortes an der Alfred-Nobel-Straße an die S-Bahn

Maßnahme (nachrichtlich): Verbesserte Anbindung des Gewerbestandortes an der Alfred-Nobel-Straße an die S-Bahn

Planungsansatz:

- Einrichtung einer neuen Linie SB 79 zwischen Langenfeld S und der Alfred-Nobel-Straße über BAB (bereits im Januar 2013 erfolgt)
- Bedienungsangebot im 20-Min.-Takt zwischen ca. 6:00 und 9:00 Uhr und 16:00 bis 19:00 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 101: Prüfauftrag: Behebung des Erschließungsdefizites Alt Monheim a. R.

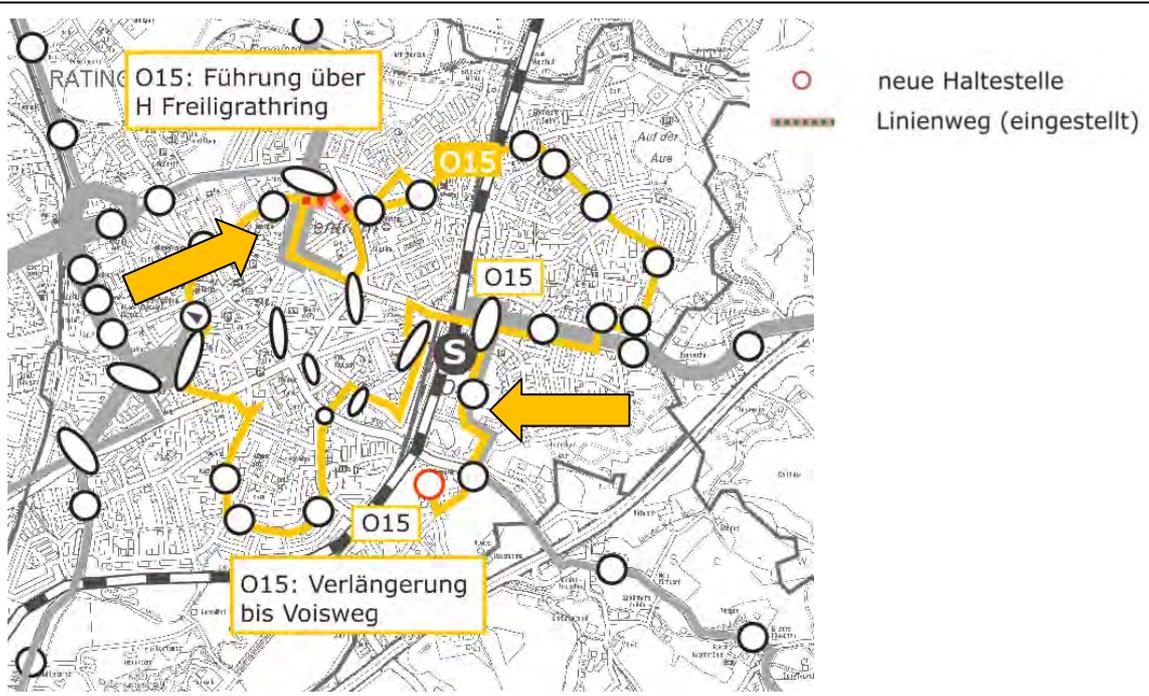
Prüfauftrag: Behebung des Erschließungsdefizites Alt Monheim a. R.
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich der Altstadt bestehen Erschließungsdefizite.
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine regelmäßige Bedienung im Linienverkehr mit Bussen in diesem Siedlungsbereich möglich • Bedienung allenfalls mit Pkw-oder 9-Sitzer-Fahrzeugen sinnvoll, Bedienung als TaxiBus-Fahrt prüfen • Einbeziehung des Tourismuskonzeptes und des Revitalisierungskonzeptes Altstadt
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Anbindung des Siedlungsbereichs

Vorgeschlagene Maßnahmen, die nicht weiterverfolgt werden:

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

7.3.3.3.8 Stadt Ratingen

Tabelle 102: Prüfauftrag: Überplanung der Ortsbus-Linie O15

<p>Prüfauftrag: Überplanung der Ortsbus-Linie O15</p>
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Ringlinie O15 erschließt die Kernstadt von Ratingen, tangiert die nördliche Innenstadt jedoch nur peripher. Das Esprit-Outlet-Center, als prägender Einzelhandelsstandort mit überregionaler Bedeutung, hat seinen Standort an den Voisweg verlegt und ist derzeit nicht direkt an den ÖPNV angebunden. Zwar erschließt die Linie 749 etwa stündlich den Bereich Balcke-Dürr-Allee/ Mettmanner Straße, eine direkte Erschließung des Outlet-Centers erfolgt jedoch nicht.
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 Freiligrathring, Oberstraße, St. Marien Hospital, ab hier weiter wie im Bestand bis Ratingen Ost, ab hier Verlängerung über die Balcke-Dürr-Allee bis zum Voisweg. Flankieren des Prüfauftrags mit Beschleunigungsmaßnahmen im Bereich der Innenstadt, insbesondere im störanfälligen Kreuzungsbereich Bahnstraße/ Hochstraße/ Mülheimer Straße/ Angerstraße (siehe Anmerkung Rheinbahn)


*Verkehrliche Wirksamkeit:*Vorteile:

- Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt aus den nördlich der Homberger Straße gelegenen Bereichen Am Pflingstberg, Bruchstraße, Rosenstraße
- Erschließung des Bereiches Balcke-Dürr-Allee im städtischen 20-Minuten-Takt
- Schaffen einer attraktiven ÖPNV-Anbindung des neuen Esprit-Standortes am Voisweg (auch überregional mit Anbindung an die S-Bahn)
→ Standortfaktor ÖPNV-Anbindung
- Schaffen von betrieblichen Endpunkten
- Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale auf dem gesamten Linienweg angesprochen; insbesondere durch die direktere Anbindung der Innenstadt dient der Prüfauftrag überdies auch der Kundenbindung.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung:
ca. + 42.000 Fahrgäste pro Jahr¹³⁸

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das geänderte Angebot:
ca. 65.000 km/ Jahr

Anmerkung:

- Prüfen der Umlaufplanung durch das Verkehrsunternehmen
- Die Rheinbahn bestätigt die Sinnhaftigkeit des Planungsansatzes, gibt aber zu bedenken, dass auf der Bahnstraße bereits heute drei Buslinien verkehren, die bedingt durch den IV verspätungsanfällig sind (vgl. Hinweis auf flankierende Busbeschleunigungsmaßnahmen s. o.).
- Die Rheinbahn gibt außerdem zu bedenken, dass der Abschnitt über die Balcke-Dürr-Allee bereits durch die Linie 749 stündlich bedient wird, so dass mit Umsetzung des Prüfauftrags hier zwei Linien, die beide Anschlussbeziehungen an die S6 zu berücksichtigen haben [einmal stündlich] annähernd gleichzeitig ab Ratingen-Ost (S) losfahren. Auch hinsichtlich der örtlichen Lage des geplanten Endpunktes meldet die Rheinbahn Bedenken an (Hinweis auf fehlende Toiletten).
- Prüfen betrieblicher Faktoren (z. B. Fahrer-Toiletten an den Linienendpunkten)

Weitere konzeptionelle Ansätze für die Stadt Ratingen bzw. im Zwischenortsverkehr Ratingen – Düsseldorf wurden im Rahmen des „Ratinger Linienkonzeptes“ bereits mit allen Beteiligten abgestimmt und wurden zum Teil bereits umgesetzt. Die 2. Stufe des Linienkonzeptes wurde (auf Ratinger Stadtgebiet) zum Fahrplanwechsel im April 2014 umgesetzt.

¹³⁸ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

7.3.3.3.9 Stadt Velbert

Tabelle 103: Prüfauftrag: Konzeptionelle Netzüberplanung im Zuge der Neuerrichtung eines ZOB in Velbert

Prüfauftrag: Konzeptionelle Netzüberplanung im Zuge der Neuerrichtung eines ZOB in Velbert
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Die Stadt Velbert plant die Einrichtung eines ZOB in Velbert-Mitte. Fertigstellung ist vsl. im Herbst 2015. In diesem Zusammenhang plant die VGV eine grundlegende Überprüfung des ÖPNV-Netzes in Velbert, die u. a. die Planungsansätze des NVP mit berücksichtigen soll.• Aus den aktuell vorliegenden Informationen hinsichtlich der konkreten baulichen Ausgestaltung des ZOB sowie der geplanten zukünftigen Innenstadtführung, können die im Rahmen des NVP erarbeiteten Planungsansätze in weiten Teilen lediglich als Denkanstöße dienen und sind vorbehaltlich der konzeptionellen Detailplanungen der VGV.
<p><i>Mögliche Planungsansätze:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Beibehalten der gewachsenen Grundstruktur des ÖPNV-Netzes in Velbert mit SchnellBus-Linien und regionalen Buslinien zur Verbindung der Stadt Velbert an die Nachbar-Städte bzw. der Stadtteile von Velbert untereinander und ergänzenden Ortsbuslinien zur Erschließung und Verbindung der einzelnen Bezirke.• Punktuell Anpassen und Optimieren des Linien- und Bedienungsangebotes durch gezieltes Ausnutzen der neuen Möglichkeiten im Zuge der Inbetriebnahme des ZOB in der Innenstadt von Velbert Mitte, insbesondere das Aufbrechen der Innenstadtführung.• Strukturieren der Ortsbuslinien und Steigerung der Transparenz des ÖPNV-Netzes in Velbert, z. B. durch<ul style="list-style-type: none">◦ Neuordnen von Linienästen und Bilden von klaren Durchmesserlinien◦ weniger Linien und klarer Linienstruktur◦ möglichst eindeutige Linienzuordnung zu Teilbereichen/ Wohngebieten durch Vermeiden von Linienüberlagerungen (vgl. heutiges Angebot: z. B. Relation Am Lindenkamp – Innenstadt mit den Linien OV4 und OV5 auf zwei grundsätzlich unterschiedlichen Linienwegen)• Nutzen des ZOB als klaren Linienendpunkt für die regionalen Linien mit der Konsequenz, dass nicht mehr alle Ziele in der Innenstadt angefahren werden, insbesondere die östlichen Bereiche der Innenstadt werden nicht mehr von den Regionalbussen bedient.

Anmerkung:

- Die Realisierung einer umfangreichen Netzüberplanung bedarf einer umfassenden Abstimmung mit allen Beteiligten (insbesondere Stadt Velbert sowie die betroffenen VU).

Die im Folgenden aufgeführten Prüfaufträge beinhalten Planungsansätze und Denkanstöße, die bei der konkreten Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes in Velbert Berücksichtigung finden sollen.

Tabelle 104: Prüfauftrag: Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg

Prüfauftrag: Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg

Hintergrund:

- 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:
 - 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).

Prüfansatz:

- Überplanen der Ortsbus-Linien OV6 und OV7 zur Verbesserung der Verbindung zwischen Velbert – Mitte und Langenberg
 - OV6: Taktverdichtung auf 30-Minuten-Takt Mo.-Fr. in HVZ und NVZ (bzw. 20-/40-Min.-Takt im Hinblick auf die Anschlussgewährleistung an die S9)
 - OV7: Straffen des Linienwegs im Bereich des GE Röbbbeck mit direkter Linienführung über die Siemensstraße sowie im Bereich Langenberg mit direkter Linienführung zwischen den Haltestellen Krankenhausstraße und Hauptstraße



¹³⁹ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch Überplanung des Angebotes:
ca. 14.000 km/ Jahr
(*Mehrleistung:*
ca. + 43.000 km/Jahr durch Angebotsverdichtung OV6 Mo.-Fr. im Abschnitt Velbert-Langenberg – Velbert-Mitte;
Aufwandsreduzierung:
ca. – 29.000 km/Jahr durch Linienweganpassung OV7 im Bereich GE Röbbbeck und Auflassen der Umwegfahrt über Plückersmühle)
- Auflassen der Bedienung der Haltestellen Plückersmühle (ca. 15 Einsteiger täglich im Jahr 2006) und Bunsenstraße (ca. 5 Einsteiger täglich im Jahr 2006)

Anmerkung:

- Überlegung: ggf. Einkürzen der Linie OV8 bis Nierenhof Busbahnhof und Verlängerung der Linie OV6 im 30-Minuten-Takt bzw. 20-/40-Minuten-Takt (bei Wechsel der Andienung des Linienastes von OV8 auf OV6 wird ein zusätzlicher Mehraufwand durch die angedachte Taktverdichtung auf der Linie OV6 erforderlich)

Tabelle 105: *nachrichtlich und Prüfauftrag: Direkte Anbindung des Sportzentrums Velbert****nachrichtlich und Prüfauftrag:*****Direkte Anbindung des Sportzentrums Velbert*****Hintergrund:***

- Das im Jahr 2012 neu eröffnete Sportzentrum östlich der Innenstadt von Velbert wird derzeit durch Verlängerung der regionalen Linie 771 ab Velbert Postamt über Friedrich-Ebert-Straße, Langenberger Straße und Metallstraße erschlossen (*umgesetzt Ende 2012*). Lediglich ein kleiner Teil der Velberter Bevölkerung profitiert somit von dieser Anbindung.

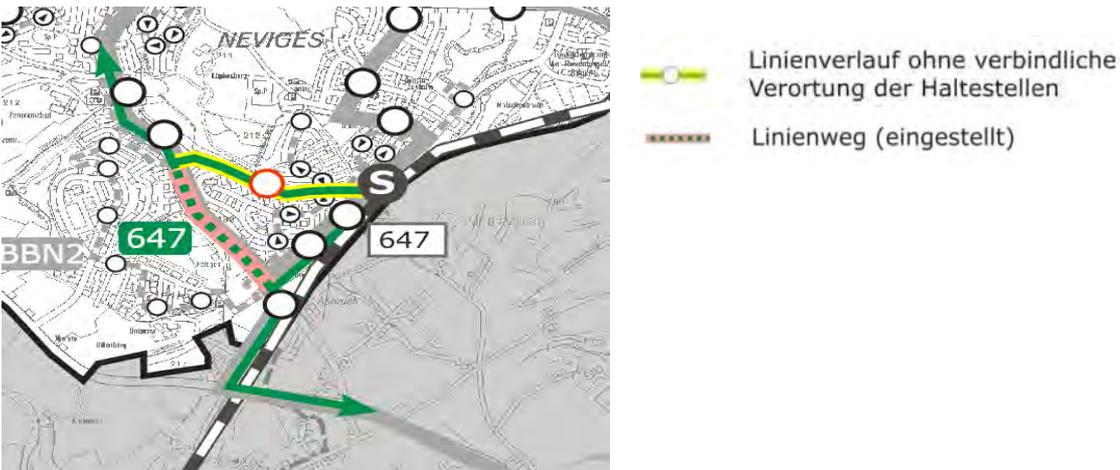
Prüfansatz:

- mittelfristig (nach Realisierung ZOB): Prüfen der Anbindung des Sportzentrums im Ortsbus-Verkehr, um so weitere Teile von Velbert an das Sportzentrum anzubinden (z. B. mit der OV7 (und ggf. der OV8), um so auch Langenberg direkt anzubinden).

Verkehrliche Wirksamkeit:**Vorteile:**

- Stärkung des Freizeitverkehrs und Steigerung der Attraktivität des Sportzentrums durch direkte Anbindung im ÖPNV
- Prüfauftrag zur Imagesteigerung und Kundenbindung.

Tabelle 106: Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Elsbecker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Halts V.-Rosenhügel

Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung der Elsbecker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Halts V.-Rosenhügel	
<i>Hintergrund:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Derzeit wird der durch eine dichte Bebauung gekennzeichnete Bereich „Elsbecker Straße“ nicht direkt vom ÖPNV bedient. Die den Stadtteil Neviges bedienenden Linien 627, 647 und 649 tangieren den Bereich lediglich peripher.
<i>Prüfansatz:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verlegung der Linie 647 über die Straßen Am Rosenhügel und Elsbecker Straße und Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Elsbecker Straße
<i>Infrastrukturmaßnahmen:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Elsbecker Straße.
	
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i>	
<u>Vorteile:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erschließungswirkung für das dicht besiedelte Gebiet • zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Haltespunktes Velbert-Rosenhügel • Mit diesem Prüfauftrag werden zusätzliche Fahrgastpotenziale insbesondere im Bereich Elsbecker Straße angesprochen. • Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsveränderung: ca. + 14.000 Fahrgäste pro Jahr¹⁴⁰

¹⁴⁰ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Konsequenzen:

- leichte Fahrzeitverlängerung der regionalen Linie durch lokale Erschließungsaufgaben
- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot:
ca. 19.000 km/ Jahr

Alternativer Ansatz:

- Verlegen der Linie 627 über die Elsbeeker Straße (unter Berücksichtigung des Prüfauftrags in Tabelle 108 zur Überprüfung des Bedienungsangebotes zwischen Velbert-Nevigis und Wuppertal).

*Tabelle 107:**Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im „Planetenviertel“***Prüfauftrag: Erschließung des neuen Wohngebietes im „Planetenviertel“***Hintergrund:*

- Die Stadt Velbert plant derzeit die Ausweitung des Wohngebietes im „Planetenviertel“. Das Wohngebiet verfügt über keine innere Erschließung durch den ÖPNV; die Erschließung erfolgt derzeit über die Heiligenhauser Straße.

Prüfansatz:

- Erschließung des neuen bzw. erweiterten Wohngebietes im Bereich Marsstraße im Planetenviertel

Überlegung:

- Verlegen einer Ortsbuslinie mit Endhaltestelle in das Wohngebiet
- alternativ: Änderung der Linienführung der Linie 747 mit Führung durch das Wohngebiet

Infrastrukturmaßnahme:

- Einrichten neuer Haltestellen im Bereich des neuen Wohngebietes

*Verkehrliche Wirksamkeit:***Vorteile:**

- direkte Anbindung des neuen Wohngebietes an die Innenstadt

Anmerkung:

- Realisierung der Maßnahme in Abhängigkeit der konkreten Ausgestaltung der Rahmenplanung sowie der Besiedelung (zeitlicher Horizont)

- Aufgrund der eingeschränkten Befahrbarkeit des Bereiches mit Bussen bestehen aus Sicht der VGV Bedenken gegenüber der inneren Erschließung des Wohngebietes. Die VGV favorisiert weiterhin die Anbindung über die Heiligenhauser Straße.

Tabelle 108:

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 Siebeneicker Straße geführt werden:
 - Reduzierung des km-Aufwands durch Straffen der Linienführung der Linie 627 bei direkter Führung ab Höfeldstraße bis Neviges Markt/Bahnhof über Siebeneicker Straße um ca. 32.000 km/ Jahr
 - Konsequenz: Abbinden der östlichen Nevigeser Bereiche vom Panoramabad und der Hardenbergschule (*die zukünftige Bedeutung der Schule ist derzeit noch unklar*)
 - Abschätzung der Veränderung der Fahrgastnachfrage durch die Angebotsanpassung: ca. – 14.000 Fahrgäste pro Jahr¹⁴¹
- Alternativ soll die Andienung des Wohngebietes „Auf den Pöthen“ über die Straßen „Auf den Pöthen“ „Hügelstraße“ und „Lohmühle“ durch die Linie 627 mit überprüft werden.

¹⁴¹ Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

Tabelle 109:

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 | 281

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 Betroffenen 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
- Einsparung von km-Leistungen für die Stadt Velbert (Einsparung ca. 160.000 km/ Jahr)
- keine Einsparungen für die Stadt Wülfrath, aber Verlust einer Direktanbindung an Velbert!

<p><i>Gutachterliche Einschätzung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erfahrungsgemäß besteht eine hohe Empfindlichkeit hinsichtlich des Umsteigens zwischen Bus-Linien außerhalb von Zentren auf Hauptrelationen. Aus diesem Grund 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! • Dennoch sind Kapazitätsengpässe auf der Linie 649 durch Umsteiger von der Linie 746 wahrscheinlich. • Erforderlich ist die Ausgestaltung einer adäquaten Umsteigehaltestelle mit entsprechender Infrastruktur (z. B. DFI)! • Die Linie 746 ist 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).
<p><i>Alternativer Ansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Umstellen der Linien 746 und 649 auf 20-/40-Minuten-Takt ▪ <i>aber:</i> Die Nachfrage auf der Linie 649 rechtfertigt den derzeitigen 20-Minuten-Takt, eine Ausdünnung führt voraussichtlich zu Kapazitätsengpässen in der HVZ.

Tabelle 110: Prüfauftrag: Einrichten einer SchnellBus-Linie zur Verbindung der Stadtbezirke Velbert-Mitte, Neviges und Langenberg

<p>Prüfauftrag: Einrichten einer SchnellBus-Linie zur Verbindung der Stadtbezirke Velbert-Mitte, Neviges und Langenberg</p>
<p><i>Hintergrund:</i></p> <p>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 prü-fen.</p>
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten einer SchnellBus-Linie im 60-Minuten-Takt mit direkter Linienführung zwischen den Zentren der Stadtbezirke und wenigen Halten in den zentralen Be-reichen

Linienführung:

- Parallele Führung der SchnellBus-Linie entlang der Achsen der heutigen Linie OV6, 647 und 649 mit wenigen Halten in den zentralen Bereichen

Bedienungsangebot:

- Ansatz (in Anlehnung an das heutige SchnellBus-Angebot und die Verkehrsaufgaben der neuen SchnellBus-Linie):
 - Montag bis Freitag zwischen 05:00 und 20:00 Uhr: 60-Minuten-Takt
 - Samstag zwischen 06:00 und 18:00 Uhr: 60-Minuten-Takt

*Verkehrliche Wirksamkeit:*Vorteile:

- Leichte Reisezeitgewinne im Vergleich zum heutigen Angebot durch Auflösen der Bedienung verschiedener Haltestellen. Aufgrund der vergleichsweise kurzen Distanzen der einzelnen Linienabschnitte wird der Reisezeitgewinn allerdings im unteren Minutenbereich liegen und somit für den Fahrgast kaum spürbar sein.
- 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:

- 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.)
 - SB66: Velbert-Mitte – Neviges (60-Minuten-Takt Mo.-Fr.)
 - 647: Neviges – Langenberg (20-/40-Minuten-Takt Mo.-Fr.)
- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 100.000 km/ Jahr
 - Die Mehrleistung der SchnellBus-Linie kann mit den Kompensationsmöglichkeiten bei den bestehenden Busleistungen nur sehr bedingt kompensiert werden, da der SchnellBus in erster Linie eine schnelle, verbindende Funktion hat und nur nachrangig erschließende Aufgaben wahrnimmt.

Anmerkung:

- Der angedachte SchnellBus wäre insbesondere für diejenigen Nutzer interessant, die für Erledigungen, die im eigenen Stadtteilzentrum nicht möglich sind, in das benachbarte Stadtteilzentrum fahren.

- Bei Weiterverfolgen des Prüfauftrags wird eine genaue Abschätzung des Kosten-Nutzen-Effektes empfohlen, hierzu sind differenzierte Nachfrageuntersuchungen außerhalb des NVP erforderlich.

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 104)
- 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 111: Prüfauftrag: Wiederaufnahme des Nachtverkehrs zwischen Velbert-Mitte und Velbert-Neviges

Prüfauftrag: Wiederaufnahme des Nachtverkehrs zwischen Velbert-Mitte und Velbert-Neviges

Hintergrund:

- Seit der Einstellung des NE9 und der Einstellung der Andienung von Velbert durch den NE10 zu Beginn des Jahres 2012 verkehrt in Velbert lediglich der NE8 (Gemeinschaftskonzession EVAG und Rheinbahn), der Velbert Mitte am Wochenende und vor Feiertagen an Essen anbindet. Im Rahmen des NVP soll eine Ausdehnung des Nachtverkehrs geprüft werden.
- Tönisheide ist als einziger größerer Velberter Wohnplatz (> 5.000 EW) ohne ÖPNV-Anbindung im Nachtverkehr. Aufgrund der Größe des Stadtbereichs werden hier nennenswerte Potenziale für eine, ggf. probeweise, Einführung eines Angebotes gesehen.

Prüfansatz:

- Wiederaufnahme des Nachtverkehrs auf der Achse Velbert-Mitte bis Neviges Markt mit Anschluss an die S-Bahn

denkbare Alternativen:

Alternative 1:

- bedarfsgesteuerte Bedienung mit TaxiBus zwischen Velbert-Mitte und Velbert-Neviges; in diesem Zusammenhang wäre die Möglichkeit der Anschlussbildung an die Linien 770 bzw. NE8 (Velbert Mitte) und an die S9 (Neviges Markt) im Nachtverkehr zu prüfen

Alternative 2:

- Verlängerung der Linie 770 bis Velbert-Neviges im Nachtverkehr; in diesem Zusammenhang wäre die Möglichkeit der Anschlussbildung an die S9 im Nachtverkehr zu prüfen

Alternative 3:

- Ausdehnen des Betriebszeitraums der Linie 649 zur Bedienung des Abschnitts Velbert-Mitte – Velbert-Neviges im Nachtverkehr, ggf. Verlängerung des Linienwegs bis Velbert-Neviges S und Netzschluss über die S-Bahn bis Wuppertal.

Bedienungsangebot:

- 60-Minuten-Takt abends am Wochenende und vor Feiertagen
(Planungsansatz: je 4 Fahrten in den Nächten vor Samstag und Sonn-/Feiertag)

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Verbesserung des Abend- und Freizeitverkehrs sowohl innerhalb von Velbert als auch in der nachbar- und überörtlichen Erreichbarkeit
- Mit diesem Prüfauftrag werden neue Fahrgastpotenziale zwischen Velbert Mitte, Tönisheide und Neviges im Abendverkehr angesprochen.
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale durch die Angebotsverbesserung: in Abhängigkeit der Umsetzungsvariante zwischen ca. 1.000 und 5.000 Fahrgäste pro Jahr¹⁴²

Konsequenzen:

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot (in Abhängigkeit der Randbedingungen der Umsetzung):
bis zu ca. 7.000 km/ Jahr
- Bei Umsetzung der Alternativen 2 oder 3 wird außerdem ein deutlicher Mehraufwand für den Einsatz jeweils eines zusätzlichen Fahrzeugs erforderlich.

Anmerkung:

- Voraussetzung zur Umsetzung von Variante 1 mit TaxiBus: leistungsfähiges Taxi-Unternehmen

¹⁴² Hinweis: grobe Abschätzung der Fahrgastentwicklung unter Berücksichtigung der unter Kapitel 7.4.4 aufgezeigten Rahmenbedingungen.

7.3.3.3.10 Stadt Wülfrath

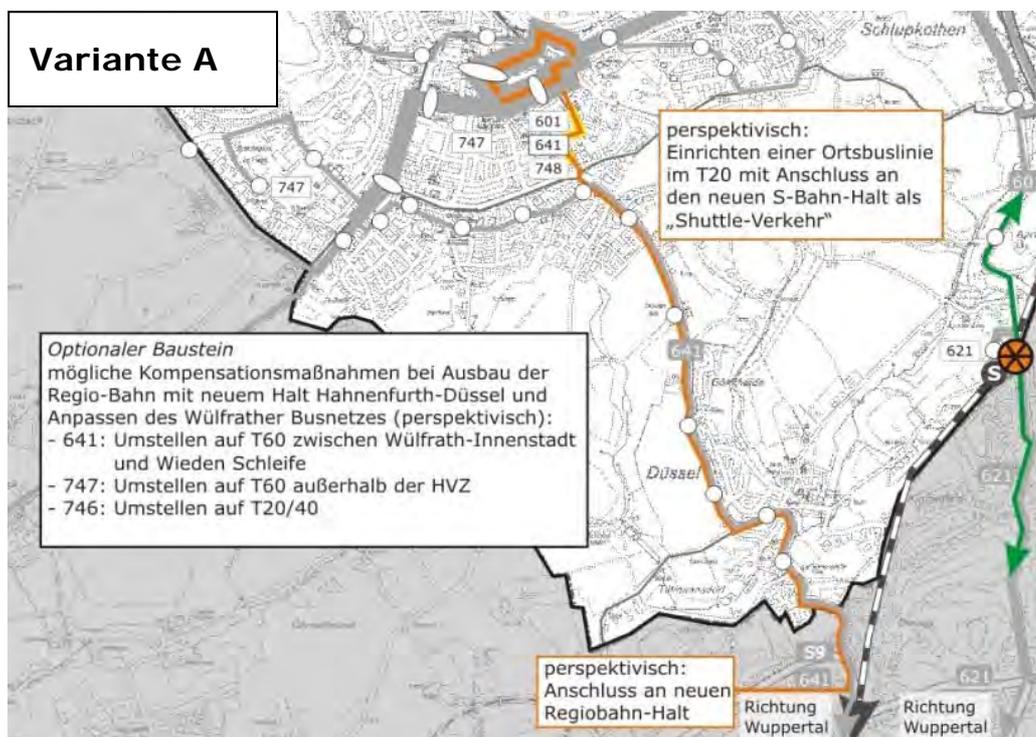
Tabelle 112: Planungsprojekt: Überplanung des Ortsverkehrs Wülfrath

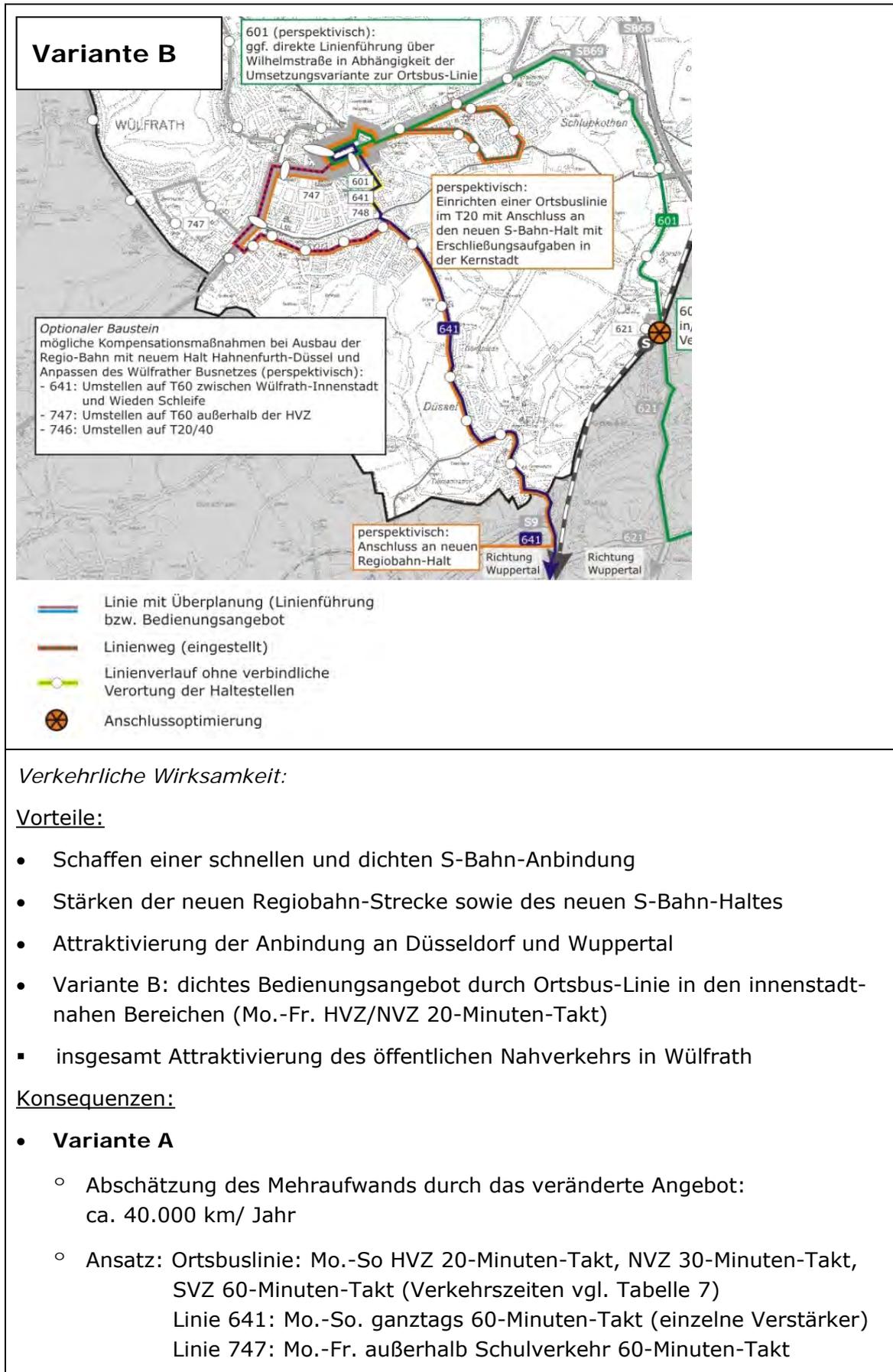
Planungsprojekt: Überplanung des Ortsverkehrs Wülfrath

Planungsansatz:

Überplanung des Ortsverkehrs bei Realisierung der Verlängerung der Regiobahn S28 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)





- **Variante B**

- Abschätzung des Mehraufwands durch das veränderte Angebot:
ca. 85.000 km/ Jahr
- Ansatz: Ortsbuslinie: Mo.-So HVZ 20-Minuten-Takt, NVZ 30-Minuten-Takt, SVZ 60-Minuten-Takt (Verkehrszeiten vgl. Tabelle 7)
Linie 641: Mo.-So. ganztags 60-Minuten-Takt (einzelne Verstärker), verkürzter Linienweg
Linie 601: verkürzter Linienweg
Linie 747: Mo.-Fr. außerhalb Schulverkehr 60-Minuten-Takt

Anmerkung:

- Voraussetzungen für eine weitgehend leistungsneutrale Umsetzung: Einsparen von Leistungen an anderer Stelle, z. B.
 - Umstellen Linie 641 zwischen Wülfrath Innenstadt und Wieden Schleife auf 60-Minuten-Takt (s. o.)
 - Umstellen Linie 747 60-Minuten-Takt (s. o.)
 - Umstellen Linie 746 20-/40-Minuten-Takt (s. o.)
- Die Realisierung einer umfangreichen Netzüberplanung, die u. a. auch Auswirkungen auf die Nachbarstädte haben kann, bedarf einer umfassenden Abstimmung mit allen Beteiligten (insbesondere Stadt Wülfrath, Stadt Velbert, Stadt Mettmann sowie den betroffenen VU).
- Bei den Planungen (insbesondere bei Umsetzung der Variante A) ist die Gewährleistung einer ausreichenden Erreichbarkeit des städtischen Gymnasiums in der Kastanienallee zu berücksichtigen.

7.3.3.4 Allgemein

Tabelle 113: Prüfauftrag: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten

<p>Prüfauftrag: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf TaxiBus) ⇒ Generierung von Einsparungen</p>

Seite | 289

Planungsansatz:

- 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

Verkehrliche Wirksamkeit:

- kontinuierliche Überprüfung der Nachfrage auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten; ggf. Einstellung einzelner Kurse in zeitlichen Randlagen bzw. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen.
- Ausschöpfung von Einsparpotenzialen auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten
- Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle (Leistungsumschichtung) unter Berücksichtigung der betrieblichen Auswirkungen der Verkehrsunternehmen.

7.3.4 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.

7.3.4.1 Stadt Erkrath

Tabelle 114: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation mit insgesamt elf Anzeigern an folgenden Standorten (Inbetriebnahme im September 2013 geplant):<ul style="list-style-type: none">◦ Bushaltestelle Erkrath S◦ Bushaltestelle Millrath S◦ Bushaltestelle Hochdahl S◦ Bushaltestelle Neuenhausplatz◦ Bushaltestelle Hochdahler Markt
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation• Verbesserung der Verknüpfungssituation

Tabelle 115: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Barrierefreier Ausbau von Haltestellen: Der Ausbau bestehender Haltestellen erfolgt im Rahmen ohnehin anstehender Straßenumbauten. Ein spezielles Haltestellenausbauprogramm ist derzeit nicht vorgesehen. Angestrebt wird, die Vorgaben des PBefG einzuhalten.

Tabelle 116: Maßnahme: Verbesserung der Haltestellenausstattung

Maßnahme: Verbesserung der Haltestellenausstattung
<i>Planungsansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Fortlaufende Umsetzung des Wartehallenprogramms, das nun nahezu abgeschlossen ist (79 von 80 Wartehallen wurden aufgestellt)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der Haltestellenausstattung

Tabelle 117: Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen

Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen
<i>Planungsansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Für das Erkrather Stadtgebiet wurde vor kurzem mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes begonnen. In diesem Rahmen werden auch die Notwendigkeit bzw. die Möglichkeiten zum Neubau bzw. zur Erweiterung von Fahrradabstellanlagen geprüft.

7.3.4.2 Stadt Haan

Tabelle 118: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

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

Seite | 292

Tabelle 119: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Barrierefreier Zugang zum S-Bahnhof Gruiten• Barrierefreier Zugang zum Bahnhof Haan (bereits umgesetzt)• Barrierefreier Ausbau von Haltestellen in Planung
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <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◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Aus Sicht der Stadt Haan liegt die Qualität einer Maßnahme hier noch nicht vor. Es wird unter Finanzierungsvorbehalt zugestimmt.

7.3.4.3 Stadt Heiligenhaus

Tabelle 120: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
<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

Tabelle 121: *nachrichtliche* Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation

<i>nachrichtliche</i> Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereits im Jahr 2012 wurden an den zentralen Verknüpfungshaltestellen <ul style="list-style-type: none"> ◦ Rathaus und ◦ In der Blume/Stadtmitte ◦ Höseler Platz/ Unterstadt <p>Dynamische Fahrgastinformationen eingerichtet</p>
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen in Heiligenhaus • Deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen da auch eine Lausprecheransage möglich ist • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation

Tabelle 122: 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.• Bereits im Jahr 2012 wurden die Erneuerung und Ergänzung von 22 Glaswartehallen im Stadtgebiet umgesetzt.• <i>Der Förderantrag für die Haltestellen Rathaus und In der Rose läuft, die Wartehallen an den übrigen Haltestellen sollen über Werbemittel finanziert werden.</i>

7.3.4.4 Stadt Hilden

Tabelle 123: 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 Hilden-Süd (S) ◦ 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
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen der möglichen Umsetzung eines „Integrierten Handlungskonzeptes für die Innenstadt Hilden“ ergeben sich Änderungen für die Haltestellen Fritz-Gressard-Platz und Gabelung.

Tabelle 124: 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 S und 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
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Haltestellenausstattung und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

7.3.4.5 Stadt Langenfeld (Rhld.)

Tabelle 125: 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">◦ Haltestelle „Stadtgalerie“◦ Haltestelle „Rathaus“◦ Haltestelle „Stadtmitte“
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation• Verbesserung der Verknüpfungssituation
<i>Anmerkung:</i> <ul style="list-style-type: none">• Umsetzung an Langenfeld (Rhld.) S zwischenzeitlich erfolgt

Tabelle 126: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
<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)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <ul style="list-style-type: none">• Verbesserung der Haltestellenausstattung

- verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
- Optimierung der Umsteigesituation
- Anforderungen des BGG und des PBefG werden erfüllt

Tabelle 127: Maßnahme: Ausbau von Bike+Ride-Stationen

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

7.3.4.6 Stadt Mettmann

Tabelle 128: Maßnahme und Prüfauftrag: Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Optimierung der Verknüpfungssituation

Maßnahme und Prüfauftrag: Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Optimierung der Verknüpfungssituation
<i>Hintergrund:</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Im Zuge des im Juni 2013 begonnenen Baus der Seibelquerspange entfällt der heutige Buswendeplatz an der Schwarzbachstraße.
<i>Planungsansatz:</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Geplant ist die Schaffung einer neuen dauerhaften Wendemöglichkeit für Linienbusse im Bereich der Seibelstraße auf dem Seibelparkplatz. • In diesem Zuge sollte das Zusammenlegen der beiden Innenstadthaltestellen Mettmann Zentrum und Jubiläumsplatz zu einer zentralen Umsteigehaltestelle mit entsprechendem Ausbaustandard geprüft werden.
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i>
<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 Innenstadthaltestelle Mettmann Zentrum

Anmerkung:

- Durch die Ansiedlung des neuen Einkaufszentrums Königshofgalerie und KÖ-Karree, 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.
- Aufgrund der Bauarbeiten zum Bau der Seibelquerspange werden die betroffenen Linien zeitlich befristet für die Dauer der Bauarbeiten bis zur Endhaltestelle Schellenberg verlängert.

Tabelle 129: 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 und◦ 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 128).

7.3.4.7 Stadt Monheim am Rhein

Tabelle 130: *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

Tabelle 131: *Maßnahme: Ausbau von Haltestellen*

Maßnahme: Ausbau von Haltestellen
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen 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

7.3.4.8 Stadt Ratingen

Tabelle 132: 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)◦ Taxisstände• 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).• Das Konzept für den Umbau des ZOB Ratingen-Mitte ist mittlerweile abgeschlossen.

Tabelle 133: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
<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 im NVP des Kreises Mettmann</p>
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des ÖPNV in Ratingen 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 134: 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 am Bahnhof • Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Optimierung der Verknüpfungssituation ◦ 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> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV 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"> • Der Förderantrag soll zeitnah im Jahr 2013 beim VRR eingereicht werden.

Tabelle 135: Maßnahme und Prüfauftrag: Einrichten von Bike+Ride-Anlagen

Maßnahme und Prüfauftrag: Einrichten von Bike+Ride-Anlagen
<p><i>Maßnahme:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten von einer Bike+Ride-Anlage an der Straßenbahn-Haltestelle Felderhof (Linie 712) • Prüfen der Einrichtung einer Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Bachstraße (Linie 759)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Anbindung des Wohngebietes östlich Grüner See an den ÖPNV

Tabelle 136: Prüfauftrag: Barrierefreie Gestaltung Ratingen Ost

Prüfauftrag: Barrierefreie Gestaltung Ratingen Ost
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen am S-Bahnhof Ratingen Ost<ul style="list-style-type: none">◦ 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)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Maßnahmen zur Attraktivierung eines der nachfragestärksten S-Bahnhöfe im Kreis Mettmann<ul style="list-style-type: none">◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen◦ Optimierung der Umsteigesituation◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG

7.3.4.9 Stadt Velbert

Tabelle 137: Maßnahme: Neuerrichtung ZOB Velbert

Maßnahme: Neuerrichtung ZOB Velbert
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Neuerrichtung 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 Fertigstellung des ZOB für September 2015 geplant. In diesem Zusammenhang wird das ÖPNV-Netz in Velbert einer grundlegenden Überprüfung unterzogen, die die Planungsansätze des NVP mit berücksichtigt.• Die Rheinbahn verweist auf die Notwendigkeit von Abstimmungsgesprächen zwischen den Verkehrsunternehmen und der Stadt Velbert im Vorfeld der Netzüberplanung.

Tabelle 138: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

<p>Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen <i>(nachrichtliche Aufnahme in den NVP)</i></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 139: Maßnahme: Einrichten von Park+Ride-Anlagen

<p>Maßnahme: Einrichten von Park+Ride-Anlagen</p>
<p><i>Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten / Ausdehnen der Park+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

7.3.4.10 Stadt Wülfrath

Tabelle 140: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (nachrichtliche Aufnahme in den NVP)
<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 Wülfrath 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 141: Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau dynamischer Fahrgastinformation
<i>Planungsansatz:</i> <ul style="list-style-type: none">• Einrichten von DFI an den zentralen Verknüpfungshaltstellen<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 Verknüpfungshaltstellen in Wülfrath• Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation

7.3.4.11 Allgemein

Tabelle 142: Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV
<p><i>Erläuterung:</i></p> <p>Viele Bushaltestellen 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 novellierte PBefG mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 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 lediglich in Ausnahmefällen sowie aufgrund 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 im NVP des Kreises Mettmann
<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 ▪ entsprechend der Verfügbarkeit von Fördermitteln werden die Haltestellen dann gemäß der Prioritätenliste von den jeweiligen Straßenbaulastträgern sukzessive umgebaut
<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 sowie des PBefG unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Städte
<p><i>Hinweis:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Möglichkeiten der Realisierung sind unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Situation vom Straßenbaulastträger vor Ort zu prüfen (Hinweis: für Busbuchten ist gem. RAST eine Ausbaulänge von 88m vorzusehen)

Tabelle 143:

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

Maßnahme:

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

- Ausbau des Angebots der Bike+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+Ride-Nutzenden ist insbesondere zu ermitteln, inwieweit eine verstärkte Vermarktung lokaler Busangebote oder Bike+Ride-Angebote eine Alternative zur kosten- und flächenintensiven Schaffung neuer Park+Ride-Stellplätze sein können.

Seite | 309

Tabelle 144: Prüfauftrag: Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr

Prüfauftrag: Prüfen und Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr auf verspätungsanfälligen Abschnitten

Prüfansatz:

- Mit dem Prüfauftrag zur Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr soll ein Repertoire an möglichen Maßnahmen zum Abbau von Verlustzeiten im ÖPNV aufgezeigt werden.
- Eine erfolgreiche Bus-Beschleunigung berücksichtigt in der Regel einen ganzheitlichen Ansatz. So ist es sinnvoll, möglichst gesamte Linien bzw. zusammenhängende Linienabschnitte zu betrachten und weniger einzelne Knotenpunkte. Bei der regulären Erneuerung überalterter Lichtsignalanlagen sollten diese gleich mit Komponenten für die Beschleunigung ausgerüstet werden.

Handlungsempfehlung:

- Für die Beschleunigung des ÖPNV steht ein breites, bewährtes Spektrum an Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündeln bereit. Externe Maßnahmen betreffen den Fahrweg und damit überwiegend auch Einflüsse anderer Verkehrsteilnehmer, während die internen Maßnahmen ausschließlich von den jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen umzusetzen sind. Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zielen auf den Abbau der internen und externen Störquellen und somit auf die Beschleunigung des ÖPNV ab.

Maßnahmenspektrum zum Abbau von Störquellen (Beschleunigungsmaßnahmen):

Maßnahmen zum Abbau interner Störquellen

- Haltestelle:
 - dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen mit mehreren Linien und an Doppelhaltestellen)
 - Fahrscheinautomat an stark frequentierten Bus-Haltestellen
- Fahrzeug:
 - bestmögliche Beschleunigung und Manövrierfähigkeit
 - optimale Motorisierung hinsichtlich topografischer Gegebenheiten
 - ausreichend breite Türen
 - optimale Türanzahl
 - dynamische Fahrgastinformation
- Linienführung:
 - Linienführung auf geeigneten Straßen (Fahrbahnbreite, Straßenzustand, Gewährleistung eines stetigen Fahrens)
 - Minimierung von Abbiegevorgängen in der Linienführung
 - Durchfahrt durch gesperrte Bereiche (z. B. „Linienverkehr frei“)

Maßnahmen zum Abbau externer Störquellen

- Strecke:
 - Bussonderfahrstreifen (Busspur), beim Übergang in einen Abschnitt mit einspuriger MIV-Richtungsfahrbahn in Verbindung mit Busschleuse (ggf. Führung in Mittellage)
 - temporär freigegebener Bussonderfahrstreifen (Busspur)
 - Vorrangschaltung an Fußgänger-LSA
 - Berücksichtigung bestehender Buslinienführungen bei Überlegung zur Einrichtung von T30-Zonen
 - ausreichende Fahrbahnbreite (Ordnung des Parkens durch Abmarkieren der Parkstände, Halte- und Parkverbote)
 - Pförtnerrampen zum Abbau von Stausituationen
 - Linksabbiegeverbote (Vermeidung von Behinderungen durch Linksabbieger, z. B. in engen Straßenräumen)
 - busverträgliche Gestaltung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen
 - Verhinderung des Falschparkens im Nahbereich von Engstellen, Mittelinseln usw.

- Kombination von Haltestellen (geringe Geschwindigkeit des Busses) mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen (insbesondere Engstellen, Aufpflasterungen)
- Fußgängerüberwege mit Mittelinseln
- Führung in Gegenrichtung in Einbahnstraßen (geeignete straßenräumliche Gegebenheiten)
- Verbesserung des Fahrbahnbelages
- Haltestelle:
 - niederflurgerechte Haltestelle (z. B. Kasseler Sonderbord)
 - Kaphaltestelle (ggf. in Verbindung mit Fußgängerschutzinsel in Mittellage zwischen den Richtungshaltestellen)
 - optimaler Haltestellenabstand
 - ausreichend dimensionierte Flächen für Fahrgastwechsel
 - Doppelhaltestellen bei dichter Fahrzeugfolge¹⁴³
 - „BUS“-und „Zickzack“-Markierung im Haltestellenbereich
 - Absicherung der Anfahrbarkeit an Busbuchten (Halteverbote und Markierungen); ggf. Ausbildung im Sägezahnprinzip
 - Absicherung eines störungsfreien Wiedereinordnens in den fließenden Verkehr (z. B. Buskap, Busbucht mit Busschleuse)
 - Herstellen der Fahrbahnfläche in besonderer, mechanisch beanspruchbarer Materialausführung („Betonplatte“), halbstarrer Belag
- Knotenpunkt:
 - Vorrangschaltung an LSA (Bevorrechtigung im Signalprogramm, so dass die Busse möglichst ohne Verlustzeiten den Knotenpunkt passieren)
 - Busschleusen (signalgesicherter Spurwechsel)
 - Verhinderung von Rückstaus im MIV-Querverkehr in Knotenpunkten (Beschilderung, Markierungen, Überwachung)
 - Abfangsignalisierung („Dunkel-Rot-Ampel“ oder Fußgängerschutzanlage) an unsignalisiertem Knoten zur Absicherung des Linksausbiegens von Nebenstraße auf Vorfahrtsstraße bzw. des Linksabbiegens von Vorfahrtsstraße in Nebenstraße
 - Kreisverkehrsplätze in ausreichender Dimensionierung und ohne geschwindigkeitsdämpfende Einbauten an den Zufahrten (Hinweis: Kreisverkehrsplatz ist ggü. LSA mit Vorrangschaltung aus Sicht des ÖPNV zweitbeste Lösung)

¹⁴³ In Abhängigkeit von unternehmensspezifischen Regelungen.

- Schaffung zusätzlicher Abbiegespuren für MIV zum Freimachen der Fahrtrichtung des Busses
- Ausnahmen von Fahrtrichtungsgeboten auf Sortier- und Abbiegespuren im Zusammenhang mit LSA-Steuerung (Bus kann weniger belastete Fahrstreifen benutzen)
- Vorfahrt an (störintensiven) Knotenpunkten in Tempo-30-Zonen (Rechtsvor-Links nur im Ausnahmefall)
- Änderung der Vorfahrtsregelung zugunsten der Fahrtrichtung des Busses

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Sicherung der heutigen Wirtschaftlichkeit (Verhindern eines Mehrbedarfs im Fahrzeugeinsatz infolge sukzessiv wachsender Fahrzeiten)
- Reduzierung der Umlaufzeiten im ÖPNV-Betrieb, so dass sich bei den Fahrzeug- und Personalressourcen ggf. neue Spielräume ergeben und die an einer Stelle eingesparten Ressourcen an einer anderen Stelle zur nachfragegerechten Verdichtung des ÖPNV-Angebotes eingesetzt werden können,
- Verbesserung der Stetigkeit im Fahrverlauf,
- Erhöhung des Fahrkomforts (Abbau der Brems- und Anfahrvorgänge),
- höhere Kundenzufriedenheit, insbesondere durch
 - Reduzierung der Reisezeit
 - eine wahrnehmbar höhere Pünktlichkeit und Einhaltung der Fahrpläne
 - Verbesserung der Anschlusssicherung
- höhere Produktivität, da erforderliche (unproduktive) Reservezeiten zum Auffangen von Verspätungen minimiert werden können.

Anmerkung:

- 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. Die lokale Kompatibilität ist in enger Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen und den einzelnen Straßenbau- lastträgern herzustellen.

7.3.5 Handlungsfeld III „Fahrgastinformation und Marketing“

7.3.5.1 Allgemein

Tabelle 145: 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. • Die Rahmenbedingungen der Finanzierung sind mit den Beteiligten im Vorfeld abzustimmen.

Tabelle 146: Prüfauftrag: Umwandlung von Buslinien in Ortsbuslinien

<p>Prüfauftrag: Umwandlung von Buslinien in Ortsbuslinien</p>
<p><i>Hintergrund:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Linien im Kreis Mettmann ähneln in ihren Verkehrsaufgaben stark den im Kreis etablierten „Ortsbuslinien“, d. h. ihre Verkehrsaufgaben sind auf <i>eine</i> Stadt begrenzt und sie weisen ein regelmäßiges Bedienungsangebot auf. Lediglich in ihrer Bezeichnung unterscheiden sie sich von diesen mit einem „O“ bzw. „OV“ gekennzeichneten Ortsbuslinien, so dass sie für ungeübte ÖPNV-Nutzer bzw. für Ortsfremde nur schwer als solche erkennbar sind.
<p><i>Prüfansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei umfassenden Linienüberplanungen ist die Umprofilierung von Buslinien, deren Verkehrsaufgabe auf <i>eine</i> Stadt begrenzt ist und die ein regelmäßiges Bedienungsangebot aufweisen, zu Ortsbuslinien zu prüfen.
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme mit marketingwirksamen Aspekten • konsequentes Weiterführen des Ortsbus-Konzeptes

Tabelle 147: Maßnahme: Lokale Fahrgastinformation

<p>Maßnahme: Lokale Fahrgastinformation</p>
<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>Ergänzender Prüfauftrag:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbringen von Haltestellenplänen an unübersichtlichen und aufkommensstarken Verknüpfungshaltestellen zur verbesserten Orientierung für umsteigende Fahrgäste.
<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
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Rahmenbedingungen der Finanzierung sind mit den Beteiligten im Vorfeld abzustimmen.

Tabelle 148: 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 (z. B. Buschulen, 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. Um ggf. auftretende Probleme bei der Mitnahme ganzer Schulklassen im Linienverkehr zu vermeiden (z. B. Kapazitätsengpässe), wird eine Abstimmung mit/ Anmeldung bei dem zuständigen Verkehrsunternehmen rechtzeitig vor Fahrtantritt empfohlen. • 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)
<p><i>Anmerkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus Sicht der Verkehrsunternehmen ist bei größeren Gruppen rechtzeitig vor Fahrtantritt eine Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen erforderlich • Die Rahmenbedingungen der Finanzierung sind mit den Beteiligten im Vorfeld abzustimmen.

Tabelle 149: 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 • Leihfahrräder, 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.

7.3.6 Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service“

7.3.6.1 Allgemein

Tabelle 150: Mögliche Prüfaufträge im Themenbereich Sicherheit und Service

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 (wird bereits heute auf vielen Linien realisiert) • Halt zwischen den Haltestellen (abends, Ortsverkehr) flächenhaft auf allen Linien (wird bereits heute auf den meisten Linien ab 20:00 Uhr bzw. 21:00 Uhr realisiert) • 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.

7.4 Umsetzung und Wirkung des Maßnahmenkonzepts

7.4.1 Grundinhalte des Maßnahmenkonzeptes im Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot“

Die Maßnahmen und Prüfaufträge des Nahverkehrsplanes haben das Ziel, das ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann sowohl unter Nachfrageaspekten als auch unter stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten weiter zu entwickeln und zu optimieren.

Seite | 317

Durch die verschiedenen Maßnahmen und Prüfaufträge, die insbesondere Ansätze für ein verbessertes Angebot, attraktive Direktverbindungen sowie dichtere Takte auf den Hauptverkehrsachsen beinhalten, soll die Marktsituation des ÖPNV gezielt verbessert werden. Dies betrifft insbesondere

- die Stärkung nachfragestarker Korridore mit der Gewinnung weiterer Fahrgastpotenziale,
- die Schaffung neuer Direktverbindungen,
- die Erschließung neuer bzw. die verbesserte Anbindung bestehender Stadtentwicklungsflächen,
- die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes abends bzw. am Wochenende für Fahrgäste im Freizeitverkehr sowie
- die Stärkung der innerstädtischen Verkehre auch auf kurzen Wegen.

Die Maßnahmen und Prüfaufträge zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes zielen schwerpunktmäßig darauf ab, die Fahrgastnachfrage auf verschiedenen Relationen insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu steigern und die von Seiten der Städte angedachten Stadtentwicklungsvorhaben zu flankieren. Ein bedeutender Teilaspekt ist hierbei die Stärkung der Nahversorgung in den Städten durch ein entsprechendes attraktives Angebot in den Stadtverkehren im ÖPNV.

Durch die dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge wird angestrebt, nicht nur für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, sondern auch für andere Nutzergruppen – insbesondere im Freizeit- und Besorgungsverkehr – ein attraktives Angebot vorzuhalten.

Während die Maßnahmen einen kurzfristigen Umsetzungshorizont vorsehen, beinhalten die Prüfaufträge 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.

7.4.2 Leistungsänderungen durch Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot“

Für die Umsetzung der im Rahmen des Entwicklungskonzeptes für das Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot“ vorgesehenen Maßnahmen zur Angebotsverbesserung ist ein moderater Mehraufwand von rund **55.000 Nutzkilometern** pro Jahr erforderlich¹⁴⁴. Dieser setzt sich zusammen aus der vorgesehene Anbindung des Heljensbades in Heiligenhaus mit der Linie 771 (ca. 17.000 Nutzkilometer/ Jahr), sowie aus der Umsetzung der zweiten Stufe des „Ratinger Linienkonzeptes“. Diese befindet sich bereits in der Umsetzungsplanung. Durch die Umsetzung der ersten Stufe des Linienkonzeptes ergab sich für die Stadt Ratingen eine buskilometrische Mehrleistung rund 36.000km/ Jahr, die Umsetzung der zweiten Stufe bedarf eines Mehraufwands in ähnlicher Größenordnung.

Im Rahmen der Konkretisierung der Prüfaufträge werden u. a. auch detaillierte Leistungsermittlungen von den Verkehrsunternehmen durchgeführt.

7.4.3 Konsequenzen bei Realisierung der Prüfaufträge

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes wird eine Vielzahl von Prüfaufträgen definiert, deren Realisierung abhängig ist von den Ergebnissen diverser weitergehender Untersuchungen. Durch Umsetzung dieser Prüfaufträge entsteht ein zusätzlicher Mehraufwand. Eine sehr grobe Abschätzung unter Zugrundelegung einer pauschalen Umsetzungsvariante je Prüfauftrag ergibt insgesamt einen Mehraufwand in Höhe von etwa **501.000 Nutzkilometern** pro Jahr¹⁴⁵.

Mehraufwand erzeugen hierbei im Wesentlichen die Prüfaufträge¹⁴⁶ :

- Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf und Taktverdichtung SB55 (NVZ); ca. 61.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771; ca. 83.000 Nutzkilometer/ Jahr (gesamte Linie)
- Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann (Linie 741); ca. 63.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Verdichtung des Bedienungsangebotes und geänderte Führung der Linie O5 in Hochdahl; ca. 48.000 Nutzkilometer/ Jahr

¹⁴⁴ Abschätzung des Mehraufwands unter Berücksichtigung der in den Maßnahmen und Prüfaufträgen dargestellten Planungsansätze.

¹⁴⁵ Ohne Berücksichtigung der bei verschiedenen Prüfaufträgen eingebrachten Alternativen bzw. der Prüfansätze, deren Realisierung derzeit sehr unwahrscheinlich erscheint.

¹⁴⁶ Dargestellt sind alle Prüfaufträge mit einer Leistungssteigerung von mehr als 15.000 Nutzkilometer/ Jahr.

- Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost mit der Verlängerung der Linie SB50 über die Endhaltestelle Nachbarsberg hinaus;
ca. 34.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Mettmann Kirchendelle (Linie O11); ca. 22.000 Nutzkilometer/ Jahr (Vorzugsvariante „Wende“)
- Verbesserung der Erschließung und Bedienung des Gewerbegebiets Mettmann-West und des Wohngebietes östl. der Marie-Curie-Straße (Linie 745);
ca. 27.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Überplanung der Ortsbus-Linie O15 in Ratingen; ca. 65.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Verbesserung der Erschließung der Elsbeeker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Halts V.-Rosenhügel (Linie 647); ca. 19.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden in Haan (Linien SB50, O1 und 786); ca. 83.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Ausdehnen des Bedienungszeitraums in Erkrath (Linien O5 und O6);
ca. 21.000 Nutzkilometer/ Jahr (nur Linie O6; Linie O5 siehe vorheriger Prüfauftrag)
- Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Hilden (Linie 783);
ca. 16.000 Nutzkilometer/ Jahr

Leistungseinsparungen in nennenswerter Größenordnung können bei Realisierung der folgenden Prüfaufträge generiert werden:

- Anpassen des Bedienungsangebotes der Linie 747 in Velbert/Wülfrath an die Nachfrage;
ca. – 46.000 Nutzkilometer/ Jahr
- Anpassen des Bedienungsangebotes der Ortsbuslinie O17 in Heiligenhaus an die Nachfrage;
ca. – 29.000 Nutzkilometer/ Jahr

Nicht in die Ermittlung der Leistungsveränderung fließen die bei verschiedenen Prüfaufträgen eingebrachten Alternativansätze bzw. die Auswirkungen derjenigen Prüfansätze, deren Realisierung unter wirtschaftlichen oder verkehrlichen Aspekten derzeit sehr unwahrscheinlich erscheint:

- Verdichtung des Bedienungsangebotes auf der Linie SB50 in der NVZ
- Überprüfen des Linienangebotes zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal (Linien 627, 647 und 649)
- Anpassen des Bedienungsangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte (Linien 746 und 649)
- Einrichten einer SB-Linie zur Verbindung der Stadtbezirke Velbert-Mitte, Neviges und Langenberg

Aufgrund der Vielzahl an Unwägbarkeiten fließen darüber hinaus auch die langfristig angelegten Prüfaufträge und Planungsprojekte (SB über A44 und RegioBahn-Anbindung 2017) nicht in die Ermittlung der Leistungsveränderung ein.

7.4.4 Verkehrliche Wirkung

Anmerkung:

Eine Ermittlung der Nachfrageänderungen, die durch die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes entstehen, ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich. Zahlreiche Prüfaufträge sind noch nicht mit einem konkreten und mit allen Planungspartnern abgestimmten Bedienungskonzept hinterlegt (teilweise sind zudem auch noch mehrere alternative Ansätze enthalten).

Für die Abschätzung der Fahrgastveränderungen werden daher bei den einzelnen Maßnahmen und Prüfaufträgen (bei verschiedenen Maßnahmen werden die Auswirkungen auf mehrere Linien gemeinsam betrachtet) die Veränderungen des ÖPNV-Angebotes mittels Analogieschluss und Plausibilitätsvergleichen bewertet.

Abschätzung der Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption

Für die Abschätzung der Fahrgastnachfrage wird die Wirkung der Umsetzung der in den einzelnen Handlungsfeldern benannten Maßnahmen und Prüfaufträge berücksichtigt. Da die konkrete Ausgestaltung der Prüfaufträge noch weitere Abstimmungen und Prüfungen bedarf, wurden hier ebenso wie für die überschlägige Ermittlung der Leistungsveränderungen pauschale Angebots- bzw. Bedienungskonzepte herangezogen. Je nach weiterer Ausgestaltung und Prüfungsergebnissen sind diese Grobabschätzungen der verkehrlichen Wirkungen anzupassen.

Verbesserungen im ÖPNV-Angebot führen zu einer Steigerung der Fahrgastnachfrage und damit auch der Einnahmen. Wesentliche Nachfragesteigerungen werden durch die Angebotsverbesserungen nachfolgender Maßnahmen und Prüfaufträge erwartet:

- Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf und Taktverdichtung SB55
- Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771 Ratingen – Heiligenhaus (– Velbert)¹⁴⁷
- Verdichtung der regionalen Verbindung auf der Linie 741 zwischen Mettmann, Erkrath und Hilden
- Verdichtung des ÖPNV-Angebotes im Ortsverkehr in Erkrath auf der Linie O5

¹⁴⁷ Da eine zeitliche Entflechtung der Linien 770 und 771 aufgrund der bestehenden Anschlussbeziehungen in der heutigen Situation sehr unwahrscheinlich ist, werden die bei einer Realisierung erwarteten zusätzlichen Fahrgastpotenziale in der Gesamtaufstellung nicht eingerechnet.

- Neue Anbindung des Gewerbegebietes Haan Ost mit der Linie SB50 und damit auch direkte Anbindung dieses Bereichs von Düsseldorf
- Erschließung des neuen Mettmanner Wohngebietes im Bereich Kirchendelle
- Überplanung der Ortsbus-Linie O15 in Ratingen
- Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg

Weitere Angebotsverbesserungen betreffen die Ausweitung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden und am Wochenende (z. B. in Erkrath, Haan, Hilden und Velbert). Durch einzelne Prüfaufträge werden aber auch Angebote reduziert und an die vorhandenen Fahrgastpotenziale angepasst.

Vor dem Hintergrund der prognostizierten Mobilitätsentwicklung werden darüber hinaus einige Prüfaufträge angeregt, die den Fokus auf die Kundenbindung und Stabilisierung des Fahrgastaufkommens legen (z. B. Anschlussoptimierungen, kleinräumige Optimierung der Erschließungssituation).

Auch hier ist wieder zu berücksichtigen, dass die Alternativansätze sowie diejenigen Prüfansätze, deren Realisierung unter wirtschaftlichen oder verkehrlichen Aspekten derzeit sehr unwahrscheinlich erscheint, nicht in die Abschätzung der Fahrgastnachfrage mit einfließen (s. o.).

Zu berücksichtigen ist grundsätzlich, dass Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch Angebotsverbesserungen erst nach einer ausreichenden Erprobungsphase und umfangreichen Informations- und Marketingmaßnahmen zu erwarten sind.

In der Gesamtschau werden bei Realisierung der Maßnahmen und Prüfaufträge des vorliegenden NVP

Fahrgaststeigerungen von rund 359.000 Fahrgästen pro Jahr

im straßengebundenen ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann abgeschätzt.¹⁴⁸

Somit ermöglicht es der vorliegende NVP des Kreises Mettmann, den aufgrund der demografischen Entwicklungen prognostizierten Rückgang in der ÖV-Nachfrage im Kreisgebiet um 0,7%-Punkte von -3,2% auf -2,5% bis zum Jahr 2018 zu reduzieren (vgl. Kapitel 6 „Prognose der Verkehrsentwicklung“ / Tabelle 54).

Darüber hinaus gilt es zu berücksichtigen, dass insbesondere die beiden markanten Maßnahmen „SB-Konzept zur A44“ und „RegioBahn-Anbindung 2017“ weitere Fahrgastpotentiale in erheblichem Umfang generieren werden.

Allein das SB-Konzept zur A44 wird nach derzeitigen Prognosen eine weitere erhebliche Verbesserung zu Gunsten der ÖV-Nachfrageprognose 2018 im Kreisgebiet bewirken können.

¹⁴⁸ Zur Abschätzung der Fahrgastveränderungen wurden häufig, insbesondere bei Angebotsverdichtungen bzw. -ausdünnungen, die von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten Zähldaten zugrunde gelegt.

7.5 Anregungen an den VRR

Das Angebot des SPNV bildet eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis Mettmann. Der SPNV übernimmt wichtige Verbindungsfunktionen zu den benachbarten Oberzentren sowie zu weiteren Zentren und Zielen im und außerhalb des Kreisgebietes. Darüber hinaus bildet er in Verknüpfung mit dem Busverkehr die Grundlage für die Erreichbarkeit weiterer Bereiche des Kreisgebietes.

Gemäß § 5 ÖPNVG NRW liegt die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr für den Kreis Mettmann sowie für die benachbarten Kreise und kreisfreien Städte beim Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR).

Aufgrund der Bedeutung des SPNV für das Kreisgebiet sollen im Rahmen des 3. NVP für den Kreis Mettmann dennoch die aus Sicht des Kreises wesentlichen Problempunkte kurz aufgezeigt und Denkanstöße zur Optimierung des SPNV-Angebotes gegeben werden:

- S6: störanfällige Verbindungen nach Düsseldorf und Essen; gravierende Mängel durch überaltertes Wagenmaterial (Einsatz moderner Triebwagen des Typs ET 422 vsl. ab Dezember 2014)
- S8/S68: häufige Verspätungen
- S6/S68: häufige Verspätungen bzw. Ausfälle in der Verbindung Düsseldorf – Langenfeld (Rhld.)
- S28: Fahrplanunregelmäßigkeiten abends von Düsseldorf in Richtung Erkrath zwischen 19:00 und 21:00 Uhr
- relationsabhängig Defizite in der VRR-Tarifgestaltung
- barrierefreie Umgestaltung des SPNV-Haltepunktes Ratingen-Hösel
- Festhalten an der Realisierung der Ratinger Weststrecke
- frühzeitige Beteiligung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei geplanter Umsetzung der Taktumstellung im S-Bahn-System (vgl. Planungsprojekt in Tabelle 79)

8 Finanzierung des ÖPNV im Kreis Mettmann

8.1 VRR-Finanzierungsstruktur

Der Kreis Mettmann ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR). Als solches hat der Kreis zusammen mit den anderen Verbandsmitgliedern der im September 2006 gegründeten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR), die Aufgaben der Finanzierung und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen übertragen. Mit der Übertragung gewährleistet der VRR eine EU-konforme Abwicklung der ÖPNV-bezogenen Finanzierungsaufgaben.

Die Höhe der Finanzierungsbeträge der durch Kreistagsbeschlüsse, den gültigen Nahverkehrsplan oder auf sonstige Weise durch die Aufgabenträger definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird im Verbundetat festgesetzt. Sie wird jährlich nach Antrag der Verkehrsunternehmen vom VRR festgelegt. Der tatsächliche Ausgleich ist i. d. R. begrenzt auf die nachgewiesenen Kosten zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, er darf den vom VRR ermittelten Finanzierungsbedarf nicht überschreiten. Näheres regelt die Finanzierungsrichtlinie des VRR¹⁴⁹.

Zur Finanzierung dieser gemeinwirtschaftlichen ÖPNV-Leistungen hat der VRR ein Finanzierungssystem entwickelt, das aus vier Bausteinen besteht¹⁵⁰:

- Finanzierungsbaustein 1: Infrastrukturvorhaltung

„Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch die Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen. Eine detaillierte Beschreibung der Infrastrukturvorhaltekosten enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie.“

- Finanzierungsbaustein 2: Verbund- und/ oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben

„Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund und/oder Aufgabenträger-Vorgaben nicht hätte, sowie alle Mehrkosten bedingt durch die Erfüllung von Vorgaben der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV, des VRR und der Verbundvertragswerke.“

- Finanzierungsbaustein 3: Verbund- und/ oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

„Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsver-

¹⁴⁹ Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Stand Dezember 2011).

¹⁵⁰ Ebenda.

kehrsunternehmens ohne diese Vorgabe hinaus entstehen, z. B. Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw., einschließlich der Mehrkosten für die Vorhaltung.“

- Finanzierungsbaustein 4: Verbund- und/ oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich

„Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund veranlasst sind und/oder durch Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers für den ÖSPV im Betriebsbereich entstehen, und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben.“

Zur Finanzierung dieser gemeinwirtschaftlichen Leistungen erhebt der VRR auf Grundlage des Verbundetats, der u. a. die Wirtschaftsplanungen der einzelnen Verkehrsunternehmen berücksichtigt, eine Verbandsumlage von ihren Mitgliedern.

Aufgabenträger für den SPNV ist der VRR. Ergänzend zu den Zuwendungen des Landes NRW und den Einnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen erhebt der VRR eine SPNV-Umlage von den Mitgliedern zur Finanzierung des SPNV-Leistungsangebotes. Die Höhe der anteiligen Umlage für den SPNV wird nach einem speziellen Verteilungsschlüssel in Abhängigkeit der Anzahl der Haltestellenabfahrten festgelegt.

Im Rahmen des Finanzierungsmodells des VRR hat der Kreis Mettmann die das Kreisgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen betraut (siehe Kapitel 8.2). Grundlage der Betrauungen sind die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die durch die o. g. Bausteine 1 – 4 im Sinne der Finanzierungsrichtlinie des VRR definiert sind.

8.2 Vereinbarungen des Kreises Mettmann mit den Verkehrsunternehmen (Betrabung)

Der Kreis Mettmann hat die das Gebiet des Kreises aufgrund von Liniengenehmigungen bedienenden Verkehrsunternehmen Busverkehr Rheinland GmbH, WSW mobil GmbH, Essener Verkehrs AG, Bahnen der Stadt Monheim GmbH, Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH, Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH, Verkehrsgesellschaft Hilden mbH, Stadtwerke Solingen GmbH, Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH, Rheinbahn AG und Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH bis längstens zum 03.12.2019 mit folgenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Sicherstellung des Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) [im vorliegenden NVP „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“ benannt] betraut:¹⁵¹

- 1) Vorhaltung von Verkehrsinfrastruktur
- 2) Erbringung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrleistungen
- 3) Vorhaltung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Fahrzeugqualitätsstandards
- 4a) Erbringung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten
- 4b) Sozialpolitische Verpflichtungen

Für die kreisbedienenden Verkehrsunternehmen Rheinbahn AG, WSW mobil GmbH, Essener Verkehrs AG, Bahnen der Stadt Monheim GmbH, Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH, Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH, Verkehrsgesellschaft Hilden mbH, Stadtwerke Solingen GmbH und Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH ergeben sich die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus den ergänzenden Betrauungsbeschlüssen der jeweiligen Anteilseignerkommune/n und weiteren Dokumentationen.

Für die Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH als kreiseigenes Verkehrsunternehmen ergeben sich die weiteren konkretisierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus den Anlagen zu den jeweils gültigen Finanzierungsbescheiden des VRR.

Die Verpflichtungen für die Busverkehr Rheinland GmbH ergeben sich, soweit sie das Kreisgebiet betreffen, aus den Anlagen zu den jeweils gültigen Finanzierungsbescheiden des VRR.

Der Kreis Mettmann behält sich vor, die Betrauung an sich verändernde rechtliche Rahmenbedingungen anzupassen, die sich aufgrund vorgenannter, nationaler Rechtsänderungen oder länderspezifischer Neuordnungen ergeben.

Zur Finanzierung der Verkehrsleistungen wird auf der Basis des Verbundetats des VRR vom Kreis Mettmann eine Teilkreisumlage VRR gem. § 56 Abs. 6 Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW) erhoben.

¹⁵¹ Beschluss Kreistag des Kreises Mettmann vom 08.10.2009 (Vorlage Nr. 20/019/2009).

Die Teilkreisumlage setzt sich gem. § 16a ff. der Satzung des ZV VRR aus folgenden Bestandteilen zusammen:

- VRR-Umlage gem. Verbundetat
- BVR-Umlage
- SPNV-Umlage
- Eigenaufwand für den ZV VRR
- Eigenaufwand für die VRR AöR
- Ausgleich nach Ergebnisrechnung (Vorvorjahr)

Die Umlagenberechnung berücksichtigt ebenfalls den finanziellen Vorteil durch die KVGM mbH.

8.3 Festlegung der Verkehrsbedienung

Im NVP werden für das Kreisgebiet umfassende Maßnahmen und Planungsansätze (Prüfaufträge und Projekte) zur Verbesserung des ÖPNV-Systems entwickelt, die in erster Linie eine Stabilisierung des Modal Split verfolgen.

In der nachfolgenden Tabelle wird das Mengengerüst aufgezeigt, welches die Zielvorstellungen des Aufgabenträgers Kreis Mettmann hinsichtlich des ÖPNV-Bedienungsangebotes für die kommenden Jahre widerspiegelt. Während die konkreten Maßnahmen mit einem definierten Bedienungsangebot dargestellt sind, werden die Prüfaufträge und Planungsprojekte aufbauend auf dem heutigen Angebot (Fahrplanstand 2013) mit ihrem konzeptionellen Ansatz hinterlegt.

Tabelle 151: Linienübersicht (Mengengerüst Entwicklungskonzept)

Linie	Rahmenbetriebszeit ¹⁵²			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ) ¹⁵³	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>SB19 (SchnellBus) – Essen Hbf - Velbert Mitte - Heiligenhaus Rathaus und zurück</i>									
SB19	5:00 - 21:00	6:00 - 16:00	-	T30 T30 T30 (/T60)	T30 T30	-	BVR Rheinbahn 24.09.2020	T30 zwischen E-Hbf. und Velbert- Willy- Brandt-Platz, Weiter- fahrt jeder zweiten Fahrt ab (H) Willy-Brandt- Platz als SB66 nach Wuppertal Hbf.	<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der Anbindung des Gewer- begebietes Hetterscheid Nord, Einrichten eines zu- sätzlichen SB-Halts <u>Planungsprojekte:</u> Option: Verlängerung des SB19 bis Düsseldorf Flug- hafenbahnhof mit Führung über die A44 (zeitliche Ori- entierung an der Fertigstel- lung der Autobahn) (vgl. Planungsprojekt zur Ein- richtung einer SchnellBus- Verbindung zwischen Vel- bert, Heiligenhaus und D.- Flughafen, s. u.)

¹⁵² Die Rahmenbetriebszeit beinhaltet den Zeitraum der Bedienung mit Bezug zum Kreisgebiet (bei kreisgrenzenüberschreitenden Linien).

¹⁵³ T20= 20-Minuten-Takt; T30= 30-Minuten-Takt; T60= 60-Minuten-Takt; T20/40= 20-/40-Minuten-Takt; T30/60= 30-/60-Minuten-Takt

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>SB50 (SchnellBus) – D-Rheinterrasse - Heinrich-Heine-Allee - D-Uni-Kliniken - Haan, Markt - Haan, Nachbarsberg</i> ¹⁵⁴									
SB50	6:00 - 0:00	7:00 – 1:00	8:00 – 0:00	T20 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 29.05.2015	Betrieb endet in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 1:00 Uhr.	Maßnahme: Tausch der Linienendpunkte der Linien SB50 und 786 <u>Prüfauftrag:</u> Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost mit der Verlängerung der Linie SB50 über die Endhaltestelle Nachbars- berg hinaus <u>Alternativer Prüfansatz:</u> Streckenführung über Krankenhaus zum Gewer- begebiet Haan Ost; <u>Prüfauftrag:</u> Verdichtung des Bedienungsangebotes in der NVZ <u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden

¹⁵⁴ Veränderungen durch Maßnahmen gegenüber dem Bestand sind **fett** dargestellt.

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>SB55 (SchnellBus) – Ratingen-Siemensstraße - Düsseldorf Hbf und zurück</i>									
SB55	5:00 – 23:30	8:00 – 17:00	-	~T20/40 T60 T60	T60 T60	-	Rheinbahn 30.10.2019	Ab Ratingen-Rehhecke durch Koordinierung mit Linie 752 Mo.-Fr. in der HVZ verdichtet auf ~T20; Sa. zusätzliches Fahrtenangebot zwischen Düsseldorf Hbf. und Ratingen Lintorf	<u>Prüfauftrag</u> : Verbesserung des Bedienungsangebotes durch Taktverdichtung SB55 in der NVZ und Steigerung der Transparenz durch Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf Option: Verlängerung SB55 bis Breitscheid <u>Prüfauftrag</u> : Integriertes Fahrplankonzept SB55/ 752/ 754
<i>SB66 (SchnellBus) – Velbert Willy-Brandt-Platz – Tönisheide - Wuppertal Hbf</i>									
SB66	5:00 – 20:30	5:00 – 20:30	-	T60 T60 T60	T60 T60	-	BVR 27.11.2014		
<i>SB68 (SchnellBus) – ME-Jubiläumsplatz - ME-Stadtwald S - Wuppertal - Wieden - Wuppertal Hbf und zurück</i>									
SB68	5:30 – 19:00	9:00 – 17:00	-	T60 T60 T60	T60 T60	-	Rheinbahn WSW 15.06.2018		<u>Planungsprojekt</u> : Einstellen SB68 im Zuge des Streckenausbaus der S28 (Zielhorizont: vsl. 2017)
<i>SB69 (SchnellBus) – Wuppertal Hbf S - Grenze Jagdhaus - Wülfrath-Oberdüssel - Wülfrath und zurück</i>									
SB69	6:30 – 21:00	7:00 – 21:00	12:00 – 21:00	T60 T60 T60	T60 T60	T60	WSW 29.05.2018		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>SB79 (SchnellBus) – Langenfeld S – Creative Campus</i>									
SB79	6:00 – 9:30; 16:00 – 19:30	-	-	T20	-	-	BSM 03.12.2019		
<i>T1 (TaxiBus) – Velbert Bernsmühle - Moltkeplatz und zurück</i>									
T1	5:30 – 20:00	7:30 – 20:00	9:30 – 20:00	T60 T60 T60	T120 T120	T120	VG 01.08.2018	Linie wird als TaxiBus gefahren; telefonische Bestellung bis spätes- tens 30 Min. vor Fahrt- beginn erforderlich	
<i>131 (Bus) – Ratingen-Flurstraße - MH-Selbeck - Stadtmitte - Mülheim Hbf DB S U und zurück</i>									
131	4:30 – 23:00	7:00 – 23:00	8:30 – 23:00	T30 T30 T60(/T30)	T30 T60(/T30)	T60	MVG 31.10.2014		<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim
<i>169 (Bus) – Essen-Margarethenhöhe - Bredeney - Werden - Heidhausen - Velbert und zurück</i>									
169	4:30 – 23:30	7:00 – 23:30	7:30 – 23:30	T20 T20 T30	T30 T30	T30	EVAG Rheinbahn 31.05.2015		
<i>T176 (TaxiBus) – Essen Kupferdreh - Hattingen Niederbonsfeld - Velbert Nierenhof und zurück</i>									
T176	5:30 – 22:00	7:30 – 22:00	9:30 – 22:00	T60 T60 T60	T120 T120	T120	VG EVAG VER 31.10.2018	Linie wird als TaxiBus gefahren; telefonische Bestellung bis spätes- tens 30 Min. vor Fahrt- beginn erforderlich	
<i>231 (Bus) – Lev.-Mathildenhof - Quettinger Str. - Lev.-Opladen, - Langenfeld S - Langenfeld, Turnerstraße und zurück</i>									
231	4:30 – 0:30	5:00 – 0:30	7:00 – 0:30	T20 T20 T60	T30 T60	T60	KWS 28.02.2015		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>232 (Bus) – Langenfeld, Rathaus - Mehbruch - Reusrath - Lev.-Opladen, Busbahnhof</i>									
232	7:00 – 14:00	-	-	3 / 2 Fahrten	-	-	KWS 28.02.2018	Mo. – Fr. nur Schulzeit 2 Fahrten von Lever- kusen nach Langen- feld 3 Fahrten von Langen- feld nach Leverkusen	
<i>233 (Bus) – Chempark S - Leverkusen - Monheim, Busbahnhof</i>									
233	4:30 – 0:00	4:30 – 23:30	7:30 – 23:30	T20 T20 T30	T30 T30	T30	KWS BSM 26.05.2019		
<i>AST237 (AnrufSammelTaxi) – Langenfeld, Niederstraße-Am Galgendriesch/S - Langenfeld, Markt und zurück</i>									
AST 237	7:00 – 22:30	7:30 – 16:30	-	T60 T60 T60	T60 T60	-	KWS 28.02.2018	Linie wird als AST ge- fahren; telefonische Bestellung bis mind. 30 Min. vor Fahrtbeginn erforderlich	
<i>254 (Bus) – Leichlingen Busbahnhof - Leichlingen Bf - Langenfeld S</i>									
254	6:00 – 15:00	-	-	4 Fahrten [2 Fahrten]	-	-	Hüttebräucker 31.01.2017	keine Bedeutung für Kreis Mettmann; [] abweichendes Fahr- tenangebot im Kreis Mettmann	
<i>257 (Bus) – Leichlingen Busbahnhof - Leichlingen Bf – Langenfeld Gladbacher Straße</i>									
257	6:30 – 20:30	7:30 – 14:00	-	T120 T120 -	T120 T120	-	KWS 10.06.2020		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>331 (Bus) – Hattingen - Winzermark - Velbert-Nierenhof</i>									
331	6:30 – 20:00	8:00 – 18:30	-	11 Fahrten- paare	8/9 Fahrten	-	VER 31.07.2020	etwa stündliches Ange- bot	
<i>601 (Bus) – W-Elberfeld - Wieden - Wülfrath-Aprath S - Wülfrath und zurück</i>									
601	4:30 – 0:30	5:30 – 0:30	6:30 – 0:30	T60 T60 T60	T60 T60	T60	WSW 27.05.2016		<u>Maßnahme (nachrichtlich):</u> Verbesserung der Verbin- dung Wülfrath – Essen durch Anschluss- optimierung Wülfrath Aprath (S) (zum FPW im März 2013 erfolgt)
<i>621 (Bus) – Dasnöckel - W-Vohwinkel - Wülfrath-Aprath S und zurück</i>									
621	5:30 – 18:30	[-]	[-]	T60 (lastrich- tungsbezogen) T60 (lastrich- tungsbezogen) -	-	-	WSW 27.05.2016	Linie fährt lastrichtungs- bezogen im T60 vormit- tags in Richtung Wup- pertal-Vohwinkel, nachmittags in Gegen- richtung; Linie endet am Wochen- ende aus Richtung Wuppertal in Wieden; Wülfrath wird nicht mehr angefahren	
<i>627 (Bus) – W-Barmen - Dönberg - Velbert-Neviges und zurück</i>									
627	5:00 – 22:30	5:30 – 21:00	6:30 – 21:00	T60 T60 T60	T60 T60	T60	WSW VGV 27.05.2018		<u>Prüfauftrag:</u> Überprüfen des Linienangebotes zwischen Velbert-Neviges und Wup- pertal; ggf. Straffen der Linienführung Linie 627 in Neviges

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>634 (Bus) – W-Barmen - Hatzfeld - Sprockhövel-Gennebreck - Hattingen-Elfringhausen - Velbert-Nierenhof</i>									
634	7:00 – 20:30	8:00 – 20:00	9:30 – 19:30	T120 T120 -	T120 -	T120	WSW 31.03.2018		
<i>637 (Bus) – W-Barmen - Dönberg - Velbert-Langenberg - Velbert-Nierenhof und zurück</i>									
637	5:30 – 20:30	6:00 – 20:00	7:00 – 20:00	T60 T60 T60	T60 T60	T60	WSW VGV 27.05.2018		
<i>641 (Bus) – Haan-Gruiten - W-Vohwinkel - Wülfrath-Düssel - Wülfrath und zurück</i>									
641	5:00 – 0:30	5:30 – 0:30	9:00 – 0:30	T30 T30 T60	~T30 /T60 T60	T60 (/T120)	BVR WSW 27.05.2016	Fahrtenangebot Haan-Gruiten Mo.-Fr. 6:00 – 19:00 T60, Sa. einzelne Fahrten, So./Fei. T120	<u>Prüfauftrag:</u> Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasenhaus_durch Haltestellenverlegung bzw. -neueinrichtung
<i>647 (Bus) – W-Elberfeld - Velbert-Neviges - Velbert-Langenberg - Velbert-Nierenhof Busbahnhof - Hattingen Mitte und zurück</i>									
647	5:00 – 0:30	5:30 – 0:30	8:00 – 0:30	T20 bzw. T20/40 T20 bzw. T20/40 T60	T30 T60	T30 T60	WSW VGV VER 31.10.2018	im Abschnitt W-Hbf - Velbert-Neviges-Markt Bf. T20; das Angebot im Abschnitt W-Hbf - Velbert-Neviges endet gegen 20 Uhr	<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der Erschließung der Elsbeeker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Halts V.-Rosenhügel durch geänderte Linienführung
<i>649 (Bus) – W-Elberfeld - Velbert-Neviges - Velbert-Tönisheide - Velbert Mitte und zurück</i>									
649	4:30 – 1:00	5:00 – 1:00	6:30 – 1:00	T20 T20 T30	T30 T30	T30	WSW VGV 28.05.2018	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Velbert und Anbindung an Wuppertal	<u>Prüfauftrag:</u> Anpassen des Bedienungsangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>692 (Bus) – Solingen, Graf-Wilhelm-Platz - Wald - Haan, Markt</i>									
692	5:00 – 22:30	8:30 – 22:30	9:30 – 22:30	T30 T30 T60	T30 T60	T60	SWS 27.05.2016	lokale Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in Solingen und Anbin- dung an Haan	
<i>712 (Straßenbahn) – Ratingen Mitte - D-Oberrath - D-Wehrhahn S - Heinrich-Heine-Allee U- D-Volmerswerth, Hellriegelstraße</i>									
712	4:00 – 1:00	4:30 – 3:00	5:00 – 1:00	T10 T10 T20	T15 T20	T15/T20/T 30	Rheinbahn 31.12.2025	Mo.-Fr. ab 6:00 T10, zuvor einzelne Fahrten; Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 3:00 Uhr	
<i>734 (Bus) – Erkrath S - D-Morper Straße - D-Lierenfeld Btf und zurück</i>									
734	6:00 – 20:30	8:00 – 17:00	13:00 – 21:00	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 28.05.2020	Di.-Sa. nachts eine wei- tere Fahrt innerhalb Düsseldorf	<u>Prüfauftrag</u> : Überprüfung der Nachfrage und ggf. Überplanung der Linie
<i>735 (Bus) – D-Südpark - Universität - Wersten - D-Eller Süd S - D-Eller S - D-Unterbach - Erkrath-Unterfeldhaus, Neuenhausplatz und zurück</i>									
735	5:30 – 0:00	6:00 – 0:00	7:30 – 0:00	T20 T20 T60 (/T30)	T30 T60 (/T30)	T60	Rheinbahn 28.05.2020		<u>Maßnahme (nachrichtlich)</u> : Taktverdichtung Mo.-Fr. in der NVZ auf T20, Sa. ab- schnittsweise auf T30 (zum FPW am 27.04.2014 erfolgt) <u>Prüfung</u> Einrichtung einer neuen Haltestelle in nördli- cher Richtung im Nier- mannsweg (Bereich Hein- rich-Hertz-Straße)

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>737 (Bus) – Düsseldorf Hbf - Flöngern Nord - D-Gerresheim S - D-Unterbach, Am Zault - Erkrath-Unterfeldhaus, Neuenhausplatz und zurück</i>									
737	5:00 – 0:30	5:00 – 0:30	7:30 – 0:30	T20 T20 T60 [T30]	T30 T60 [T30]	T30/ T60 [T30]	Rheinbahn 09.06.2017	[] abweichendes Fahr- tenangebot im Kreis Mettmann	<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der Verbindung Hilden – Düsseldorf <u>Prüfung</u> Einrichtung einer neuen Haltestelle in nördli- cher Richtung im Nier- mannsweg (Bereich Hein- rich-Hertz-Straße)
<i>738 (Bus) – Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann-Zentrum S - D-Gerresheim - Kettwiger Straße U - Düsseldorf Hbf und zurück</i>									
738	5:00 – 1:00	6:00 – 2:00	5:30 – 1:00	T20 [T20] T20 [T60] T60	T60 [T30/(T60)] T60	T60	Rheinbahn 27.05.2016	[] abweichendes Fahr- tenangebot im Kreis Mettmann; Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 2:00 Uhr	
<i>741 (Bus) – (ME-Kaldenberg -) ME-Jubiläumsplatz - Erkrath-Hochdahl S - Hilden, Gabelung - Hilden Süd S - Hilden, Südfriedhof und zurück</i>									
741	4:30 – 0:00	5:00 – 0:00	7:30 – 22:30	T20 T20 (/T30/T60) T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 31.03.2017	zwischen Erkrath- Hochdahl und Hilden- Süd Mo.-Fr. in NVZ T20(/T30)	<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der regiona- len Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann durch Verdichten des Bedie- nungsangebotes <u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung des Angebo- tes im Abendverkehr in Hilden <u>nachrichtlicher Prüfauftrag:</u> Verbesserte Anbindung im Freizeitverkehr zwischen Hilden und Solingen

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>742 (Bus) – Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann-Stadtwald S - Haan-Gruiten S - Haan, Markt - Haan-Thienhausen und zurück</i>									
742	4:30 – 21:00	6:00 – 20:00	12:00 – 20:00	T20 T60 einzelne Fahr- ten	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 30.06.2017		<u>Prüfauftrag:</u> Ausdehnen des Bedienungsangebotes in den Abendstunden zwi- schen Mettmann und Haan- Gruiten S <u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden <u>Prüfauftrag:</u> Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasen- haus durch Haltestellenver- legung bzw. - neueinrichtung
<i>743 (Bus) – Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann-Zentrum S - ME-Neanderthal - Erkrath, Stadthalle - Erkrath S und zurück</i>									
743	5:00 - 0:00	7:00 – 1:00	8:00 – 23:30	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 28.05.2018	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 1:00 Uhr Sa./So./Fei.: früh eine Fahrt ab Erkrath gegen 4:30 Uhr	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>745 (Bus) – Mettmann, Jubiläumsplatz - Mettmann-Zentrum S - ME-Stadtwald S - W-Wieden - W-Vohwinkel Schwebbahn und zurück</i>									
745	5:00 – 23:30	5:30 – 23:30	8:30 – 22:30	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 31.03.2017	einzelne Verdichter Linie 745; Koordinierung der Linie 745 und SB68 im Li- nienabschnitt ME- Jubiläumsplatz - W- Wieden Schleife zu T20 bzw. T20/40 (Mo.-Fr.) bzw. T30 (Sa.); einzelne Fahrten zur Anbindung der FHDW	<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der Erschließung und Be- dienung des GE ME-West und des Wohngebietes östl. der Marie-Curie-Straße durch Verlängern der Linie 745
<i>746 (Bus) – Velbert, Schwanenstraße - Wülfrath - ME-Jubiläumsplatz - ME-Stadtwald S und zurück</i>									
746	4:00 – 0:30	5:30 – 2:00	6:30 – 0:30	T20 T20 T30	T30 T30	T30	Rheinbahn KVGM 31.03.2016	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 2:00 Uhr	<u>Prüfauftrag:</u> Anpassen des Bedienungsangebotes zw- ischen Tönisheide und Vel- bert Mitte
<i>747 (Bus) – Velbert Putschenholz - Velbert, Christuskirche - Wülfrath-Flandersbach - Wülfrath -Stadtmitte (Wülfrath - Sporthalle) und zurück</i>									
747	5:00 – 0:00	6:30 – 0:00	8:30 – 0:00	T30 T30 T30	T60 T60	T60 (/T120)	Rheinbahn BVR 30.06.2015	Mo.-Fr. T60 zw. Wülfrath Stadtmitte und Sporthalle, Sa./So./Fei. kein Angebot auf dem entsprechenden Ab- schnitt	<u>Prüfauftrag:</u> Überprüfung der Nachfrage und ggf. Anpassen des Bedienungs- angebotes
<i>748 (Bus) – Wülfrath, Stadtmitte - Ratingen-Homberg - ME-Siedlung Kaldenberg - ME-Jubiläumsplatz und zurück</i>									
748	5:00 – 20:00	7:30 – 19:30	9:30 – 19:30	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 30.06.2015	zusätzlich Fahrt in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 23:30 Uhr ab Mettmann	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>749 (Bus) – D-Kaiserswerth, Klemensplatz U - Ratingen Ost S - ME-Metzkausen - ME-Jubiläumsplatz - Mettmann-Stadtwald S und zurück</i>									
749	5:00 – 0:00	7:30 – 1:00	8:30 – 0:00	T20/ T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 31.07.2019	Im Abschnitt D-Klemensplatz bis Ratingen-Formerstraße Mo.-Fr. Verdichter in der HVZ auf T20; Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag gegen 1:00 Uhr; regelmäßige Bedienung in Ri. Düsseldorf endet gegen 20 Uhr, Mo.-Fr. zusätzlich eine Fahrt im Spätverkehr zw. ME-Jubiläumsplatz und Stadtwald, Sa./So./Fei. jeweils 3 Fahrten im Spätverkehr auf dem Abschnitt	
<i>751 (Bus) – Ratingen-Hösel S - Ratingen-Lintorf - D-Angermund S - D-Kaiserswerth und zurück</i>									
751	5:30 – 0:30	6:00 – 0:30	7:30 – 0:30	T20 T20 T30	T30 T30	T60	Rheinbahn 28.02.2015		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>752 (Bus) – Mülheim Hbf - MH-Selbeck - Ratingen-Lintorf - Düsseldorf Hbf und zurück</i>									
752	5:30 – 21:00	6:00 – 21:00	8:30 – 21:00	T60 T60 T60	T60 (T120) T60	T120	Rheinbahn MVG 31.12.2014	Der Abschnitt Ratingen- Am Rosenkothen - D- Neu Lichtenbroich wird Mo.-Fr. zw. ca. 5:30 - 9:00 Uhr und ca. 16:30 - 19:00 Uhr nicht durch die Linie 752 bedient. Aber Koordinierung der Linien 754 und 752 im Linienabschnitt Ratingen- Rehhecke - Düsseldorf Hbf. zu T20 bzw. T30 (Mo.-Sa.) bzw. T30/T60 (So./Fei.)	<u>Prüfauftrag:</u> Integriertes Fahrplankonzept SB55/ 752/ 754
<i>753 (Bus) – Mülheim-Heißen, Kirche U - MH-Selbeck - Ratingen-Breitscheid - Ratingen Mitte und zurück</i>									
753	5:30 – 19:30	6:00 – 20:00	9:00 – 20:00	T60 T60 -	T120 T120	T120	Rheinbahn MVG 15.10.2018	Mo.-Fr.: Verdichter am Vormittag	<u>Prüfauftrag:</u> Optimieren der Anbindung Ratingen Innen- stadt – Mülheim a. d. R. Innenstadt durch Struktur- rieren des Bedienungsan- gebotes der Linie 753 mit klarer Vertaktung (in Ab- hängigkeit der Änderung der Linienführung in Mül- heim) <u>Option:</u> Führung der Linie 753 über die Haltestelle Flurstraße zur Schaffung weiterer Verbindungen zwischen Ratingen- Breitscheid – Mülheim

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>754 (Bus) – Ratingen-Lintorf-Siemensstraße - Ratingen West - Düsseldorf Hbf und zurück</i>									
754	5:00 – 1:00	5:00 – 2:00	5:00 – 1:00	T20 T60 ~T60	T20/40/T30 /T60 T30/T60	T30/T60	Rheinbahn 30.10.2019	Koordinierung der Linien 754 und 752 im Linien- abschnitt Ratingen- Rehhecke - Düsseldorf Hbf. zu T30 (Mo.-Fr. NVZ), T20 bzw. T30 (Sa.) bzw. abschnittswei- se T30 (So./Fei.); Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag, von Sonn- tag auf Montag und nach Feiertagen gegen 2:00 Uhr; einzelne Taktsprünge	<u>Prüfauftrag:</u> Integriertes Fahrplankonzept SB55/ 752/ 754
<i>756 (Bus) – Ratingen-Tiefenbroich, Friedhof, Alter Kirchweg - Ratingen West - D-Theodor-Heuss-Brücke U und zurück</i>									
756	5:00 – 11:00 (19:30)	-	-	T20 - -	-	-	Rheinbahn 30.10.2019	zusätzlich vormittags und am Spätnachmittag bis ca. 19:23 Uhr ver- einzelte Fahrten von Ratingen Tiefenbroich, Friedhof nach Ratingen Alter Kirchweg; Linie 756/758 bedient je nach Lastrichtung mor- gens im Uhrzeigersinn als 756 die Gewerbebe- triebe im Bereich Tie- fenbroich und verkehrt am Nachmittag gegen den Uhrzeigersinn als Linie 758	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>757 (Bus) – Düsseldorf Rath S - Ratingen West - Tiefenbroich - Ratingen Ost S und zurück</i>									
757	4:30 – 0:00	4:30 – 0:00	6:30 – 23:00	T20 T20/40 (/T20) T60	T30 T60	T30/T60	Rheinbahn KVG 31.05.2020	Im Abschnitt Ratingen- Ost bis Alter Kirchweg: nur Di.-Sa. und nicht nach Feiertagen bis gegen 0:30 Uhr	<u>Maßnahme (nachrichtlich)</u> : Umsetzung Stufe II des Ratinger Linienkonzeptes: Mo.-Fr.: im T60 werden Fahrten ab Ratingen, Die- selstraße über den Linien- weg der derzeitigen Li- nie 775 nach D-Rath ge- führt; die Fahrten von D-Rath bis Ratingen, JVA werden als Linie 757 durchgeführt; Linie 775 wird eingestellt (zum FPW am 27.04.2014 erfolgt)
<i>758 (Bus) – Ratingen-Tiefenbroich, Friedhof - Tiefenbroich, Industriegebiet/Alter Kirchweg - Ratingen West - D-Theodor-Heuss-Brücke U und zurück</i>									
758	15:00 – 19:30	-	-	- T20/T30 -	-	-	Rheinbahn 30.10.2019	Betriebsbeginn freitags schon gegen 13:30 Uhr; Linie 756/758 bedient je nach Lastrichtung mor- gens im Uhrzeigersinn als 756 die Gewerbebe- triebe im Bereich Tie- fenbroich und verkehrt am Nachmittag gegen den Uhrzeigersinn als Linie 758	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>759 (Bus) – Ratingen Ost S - Ratingen Mitte - Ratingen West - D-Flughafen Bf und zurück</i>									
759	4:30 - 1:30	5:00 – 1:30	5:00 – 1:30	(T5)/T10 T10 T30	T15 T30	T30 + Verdichter	Rheinbahn 27.05.2016	Mo.-Fr.: 760 entfallen Sa.: (halb-) stündlich eine Fahrt ab Diesel- straße als 760; So.: ab mittags 3 Fahr- ten pro Stunde (eine Fahrt ab Dieselstraße weiter als 760)	<u>Maßnahme (nachrichtlich):</u> Umsetzung Stufe II des Ratinger Linienkonzeptes: Mo.-Fr.: Einführen eines reinen T10 zw. 10:00 und 14:30 Uhr, die bisherigen Linienwechsler von und zur Linie 760 entfallen (zum FPW am 27.04.2014 erfolgt)
<i>760 (Bus) – Ratingen Ost S – Angerbad - Ratingen West - D-Unterrath S - Flughafen - Stockum - Lohhausen - Kaiserswerth - D-Wittlaer-Bockum und zurück</i>									
760	5:00 – 22:00	6:00 – 20:30	11:00 – 19:00	T20 T60 vereinzelt	(T30/) T60 T60	T60	Rheinbahn 28.09.2015	Bedienung am WE endet Gothaer Straße, weiter als Linie 759 bis Ratin- gen Ost	<u>Maßnahme (nachrichtlich):</u> Umsetzung Stufe II des Ratinger Linienkonzeptes: Linienwegverlängerung ab Dieselstraße weiter über Linienweg der Linie 775 bis Ratingen Ost; Linie 775 wird eingestellt (zum FPW am 27.04.2014 erfolgt)
<i>761 (Ortsbus) – Ratingen-Homberg Süd - Ratingen Ost S - Ratingen Mitte und zurück</i>									
761	5:00 – 18:30	16:00 – 23:00	10:00 – 19:00	T60+ T60 vereinzelt	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 30.09.2018	Mo.-Fr. unregelmäßiges Angebot; So./Fei. ohne zusätzli- chen Schlenker in Ra- tingen-Homberg; Linie mit Ausrichtung auf den Schülerverkehr, verkehrt im Abstand zur Linie 771 in Richtung Ratingen	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>770 (Bus) – Velbert, Christuskirche - Heiligenhaus - Ratingen Hösel S und zurück</i>									
770	4:30 – 1:00	0:00- 24:00	0:00 – 1:00	T20 T20 T60 (/T30)	T30 T60	T30/T60	Rheinbahn BVR 30.09.2018	in den Nächten auf Samstage und Sonn- /Feiertage durchgängi- ges Angebot im Nacht- verkehr zwischen Heili- genhaus und Ratingen	<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung des Bedienungsangebotes durch zeitliche Entzerrung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heili- genhaus <u>Prüfauftrag:</u> Ausdehnen des Bedienungsangebotes der Linie 770 im Nachtverkehr zwischen Velbert und Heili- genhaus
<i>771 (Bus) – Velbert Christuskirche - Heiligenhaus - Ratingen Ost S - Ratingen Mitte und zurück</i>									
771	4:30 – 1:30	5:00 – 1:30	5:30 – 1:30	T20/T30 T30 T60	T30 (/T60) T60	T60	Rheinbahn BVR 30.09.2018	Verlängerung der Linie 771 in Velbert zum Fahrplan 2013 zur direk- ten Anbindung des neu- en Sportzentrums	Maßnahme: geänderte Linienführung in Heili- genhaus zur direkten Anbindung des Heljens- bads <u>Prüfauftrag:</u> Verdichtung des Bedienungsangebotes; ggf. nur im Abschnitt Ra- tingen – Heiligenhaus <u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung des Bedienungsangebotes durch zeitliche Entzerrung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heili- genhaus

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>772 (Bus) – E-Kettwiger Markt - E-Kettwig Stausee S - Heiligenhaus-Isenbügel - Abtsküche - Heiligenhaus-Mitte - Heiligenhaus - Unterilp und zurück</i>									
772	5:00 – 21:00	7:30 – 18:00	13:00 – 20:00	T20/40 (/~T60) T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 30.06.2017	Sa.: Taktlücke am spä- ten Vormittag	<u>Prüfauftrag</u> : geänderte Linienführung in der Innen- stadt <u>Alternativer Prüfansatz</u> : Überplanung Linie 772 zur Anbindung des Stadtteils Isenbügel mit geänderter Linienführung und verdich- tetem Angebot; Teilabschnitt mit Umstel- lung auf TaxiBus
<i>773 (Ortsbus) – Ratingen Hösel S - Eggerscheidt - Ratingen Ost S - Ratingen Mitte und zurück</i>									
773	5:00 – 22:30	7:00 – 22:30	10:00 – 22:30	T20 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 30.06.2018	Sa./So./Fei.: Eine zu- sätzliche Fahrt gegen 5:00 Uhr in Richtung Ratingen Mitte	
<i>774 (Bus) – E-Kettwiger Markt - Heiligenhaus, Walkmühle - Heiligenhaus-Mitte - Velbert, Klinikum Niederberg und zurück</i>									
774	5:30 – 19:00	6:30 – 19:00	12:00 – 20:00	T60 T60 -	T60 T60	T60	Rheinbahn 30.06.2017	Sa./So./Fei.: Bedienung in zwei Linienabschnit- ten (Velbert-Klinikum Niederberg - Heiligen- haus-Innenstadt und H.- Innenstadt - Essen- Kettwiger Markt)	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>777 (Bus) – Langenfeld-Richrath, Göttsche - Langenfeld-Immigrath - Langenfeld-Berghausen S - Monheim-Baumberg - BSM-Betriebshof - Monheim Busbahnhof und zurück</i>									
777	5:00 – 21:30	7:30 – 20:30	8:30 – 20:30	T20 T60 -	T60 -	T60	Rheinbahn BSM 31.05.2020	Mo.-Fr. HVZ: Abschnitt Langenfeld Göttsche bis Stadtgalerie wird im T20/40 bedient; So.: keine Bedienung im Abschnitt L. Göttsche bis Schneiderstraße	<u>Prüfauftrag:</u> Verlängerung von einzelnen schulverkehrsrelevanten Fahrten zur Gesamtschule
<i>780 (Bus) – D-Heinrich-Heine-Allee - Erkrath-Unterfeldhaus - Hochd. Schulzentrum - Erkrath, Hochdahler Markt und zurück</i>									
780	5:00 – 1:00	5:00 – 1:00	7:00 – 1:00	T20 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 31.12.2018	Freitagabends Verdich- ter zwischen Erkrath Max-Planck-Straße und Erkrath Hochdahler Markt	<u>Prüfung</u> Einrichtung einer neuen Haltestelle in nördli- cher Richtung im Nier- mannsweg (Bereich Hein- rich-Hertz-Straße) <u>Prüfung</u> Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Gerhart-Hauptmann-Straße zwischen Feldhausweg und Kampsweg
<i>781 (Bus) – D-Gerresheim, Krankenhaus - D-Gerresheim S - Erkrath-Unterfeldhaus - Hilden</i>									
781	4:30 – 1:00	5:30 - 1:00	7:00 – 1:00	T20 T20 T60	T15/ T30 T60	T30/ T60	Rheinbahn 29.05.2015	einzelne Fahrten mor- gens, mittags und am Nachmittag bis Gerres- heim Krankenhaus zur Anbindung an das Kran- kenhaus und für den Schülerverkehr; am WE Bedienung aus- schließlich im Kreis Mettmann	<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der Verbindung Alt Erkrath – Hilden <u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der Verbindung Hilden – Düsseldorf <u>Prüfung</u> Einrichtung einer neuen Haltestelle in nördli- cher Richtung im Nier- mannsweg (Bereich Hein- rich-Hertz-Straße)

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>782 (Bus) – D-Heinrich-Heine-Allee U - Hilden Nord - Hilden Mitte - Hilden Süd S - Solingen Hbf S und zurück</i>									
782	4:30 – 1:00	5:30 – 1:30	6:00 – 00:30	T20 T20 T30/ T60	T30 T30/T60	T30/ T60	Rheinbahn 31.05.2016	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 1:30 Uhr	
<i>783 (Bus) – Hilden, Dorotheenheim - Hilden Mitte - Hilden, Trozthilden - Solingen Hbf S und zurück</i>									
783	5:30 – 20:30	4:30 – 18:00	9:30 – 17:30	T20 T30 -	T30 -	T60	Rheinbahn 31.03.2018	So.: T60 zwischen Hil- den Dorotheenheim und Hilden Am Rathaus, ab hier weiter bis Trozthil- den bzw. Gabelung; der Abschnitt Gabelung – Solingen Hbf. wird sonn- tags durch die Linie 782 im 30-Min.-Takt ange- boten	<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung des Angebo- tes im Abendverkehr in Hilden
<i>784 (Bus) – D-Urdenbach, Südallee - D-Benrath S - Hilden S - Hilden Mitte - Haan Bf - W-Vohwinkel Bf und zurück</i>									
784	4:30 – 1:30	4:30 – 2:30	6:30 – 1:00	T20 T20 T60	T30 T30	T30	Rheinbahn 31.12.2016	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 2:30 Uhr	<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der Erschlie- ßung im Bereich Weststadt, Gewerbegebiet südlich der Weststraße durch Verle- gung von Haltestellen
<i>785 (Bus) – D-Heinrich-Heine-Allee - D-Reisholz S - Hilden Mitte - Hilden Süd S - Langenfeld-Richrath - Langenfeld S und zurück</i>									
785	4:00 – 1:30	5:00 . 3:00	5:30 – 1:30	T10/T20 T20 T30	T20 T30	T30	Rheinbahn 31.10.2019	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 3:00 Uhr	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>786 (Bus) – Haan, Bettina-von-Arnim-Straße - Haan, Markt - Haan Bf - Erkrath-Hochdahl, Schulzentrum und zurück</i>									
786	5:30 – 23:30	6:30 – 23:30	9:30 – 19:30	T20 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 03.12.2019		<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden
<i>787 (Ortsbus) – Langenfeld-Berghausen - Hardt - Langenfeld, Industriegebiet Ost und zurück</i>									
787	4:30 – 23:00	6:00 – 8:00	9:00 – 22:00	T20 T60 T30	3/1 Fahrten	3/2 Fahr- ten	Rheinbahn KVGM 31.12.2015	Mo.- Fr.: T30 ab 19:00 zur Anbindung Brief- zentrum nur in Richtung Berghausen S; in Ge- genrichtung 3 Einzel- fahrten; am Wochenen- de Fahrten zur Anbin- dung Briefzentrum	
<i>788 (Bus) – D-Benrath Paulsmühle - D-Benrath S U - D-Urdenbach - Monheim-Baumberg - Monheim Busbahnhof und zurück</i>									
788	4:30 – 22:00	5:30 – 1:30	11:00 – 19:30	T20 T30 -	T30 -	T30	Rheinbahn BSM 26.01.2019	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 1:30 Uhr; Mo.- Sa.: SVZ nur ein- zelne Fahrten	
<i>789 (Bus) – D-Holthausen, Am Falder - D-Benrath S U - D-Garath S - (Eichsfelder Straße) D-Hellerhof S - Monheim-Baumberg - Monheim, mona mare und zurück</i>									
789	4:30 – 1:00	4:30 – 1:00	4:30 – 1:00	T20 T20 T30	T30 T30	T30	Rheinbahn BSM 26.01.2019		
<i>790 (Bus) – Langenfeld-Richrath, Götsche - Richrath, Krankenhaus - Langenfeld S - Monheim, Landwirtschaftszentrum und zurück</i>									
790	5:00 – 22:00	6:00 – 22:00	8:00 – 22:00	T20 T20/ T30/ T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn BSM 03.12.2019		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>791 (Bus) – Solingen Hbf S - Langenfeld, Schneiderstraße - Langenfeld S - Monheim, mona mare und zurück</i>									
791	4:30 – 1:00	5:00 – 1:00	6:00 – 1:00	T20 T20 T30 (/T60)	T30 T30 (/T60)	T60 [T30]	Rheinbahn BSM 31.12.2015		
<i>792 (Bus) – Haan, Robert-Koch-Straße - Haan, Markt - Haan Bf - Solingen-Vogelpark S - Solingen Hbf S und zurück</i>									
792	5:00 – 22:00	5:00 – 20:00	10:00 – 20:00	T20 T20 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn 27.05.2016		<u>Prüfauftrag:</u> Optimierung der Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station So- lingen-Vogelpark (792 / S1) <u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der Erschlie- ßung im Bereich Gewerbe- gebiet Hilden Ost
<i>793 (Ortsbus) – Monheim, Bayer-Landwirtschaftszentrum - Monheim, Busbahnhof - Monheim, BSM-Betriebshof</i>									
793	7:30 – 14:00	-	-	3/4 Fahrten	-	-	BSM 31.12.2019	Mo.– Fr. nur Schulzeit	
<i>795 (Ortsbus) – Monheim, Hochschule – Monheim, Baumberg – D-Hellerhof S – Berghausen S – Bowlingcenter – Monheim, Hochschule (seit November 2012)</i>									
795	6:00 – 9:00 15:30 – 19:00	-	-	T20 - -	-	-	BSM 31.10.2020	lastrichtungsbezogen, morgens ab Berghausen S, nachmittags nach Berghausen S	
<i>O1 (Ortsbus) – Haan-Gruiten, Sinterstraße - Haan-Gruiten S - Haan, Markt - Haan Bf - Haan, Hülsberger Busch und zurück</i>									
O1	5:30 – 0:00	6:00 – 2:00	9:00 – 0:00	T20 T30 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 29.05.2015	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 2:00 Uhr	<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>O3 (Ortsbus) – Hilden-Nord, Verwaltungsinstitut - Nordfriedhof - Hilden S - Fritz-Gressard-Platz - Humboldtstraße - Hilden, Erika-Siedlung und zurück</i>									
O3	5:00 – 23:00	7:00 – 1:00	8:00 – 23:00	T20 T20 T30/ T60	T30 T30	T30	Rheinbahn VGH 29.05.2015	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 1:00 Uhr; alternierende Bedienung im Bereich Hilden Nord	
<i>O5 (Ortsbus) – Erkrath S - Erkrath-Hochdahl S - Trills - Hochdahler Markt - Sandheide - Willbeck - Erkrath-Millrath S und zurück</i>									
O5	4:30 – 23:00	6:30 – 23:00	8:30 – 23:00	T20 T20/ T60 T30	T30(/ T60) T60	T30/T60	BVR Rheinbahn 14.06.2019	In der NVZ stündliche Bedienung im Abschnitt Erkrath S – Schlickumer Weg	<u>Prüfauftrag:</u> Verdichtung des Bedienungsangebotes und geänderte Führung in Hochdahl <u>Prüfauftrag:</u> Ausdehnung des Bedienungszeitraums im Abendverkehr und ver- stärkter Einsatz bedarfsge- steuerter Bedienungsfor- men
<i>O6 (Ortsbus) – Erkrath, Haus Brück - Erkrath S - Unterfeldhaus - Kempen - Hochdahler Markt - Erkrath Millrath und zurück</i>									
O6	5:00 – 23:00	6:00 – 0:30	8:00 – 23:00	T20 T20/ T60 T30/ T60	T30/ T60 T30/T60	T30/T60	Rheinbahn BVR 10.10.2016	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Sams- tag auf Sonntag gegen 0:30 Uhr	<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der Verbindung Alt Erkrath – Hilden <u>Prüfauftrag:</u> Ausdehnung des Bedienungszeitraums im Abendverkehr und ver- stärkter Einsatz bedarfsge- steuerter Bedienungsfor- men <u>Prüfung:</u> Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Gerhart-Hauptmann-Straße zwischen Feldhausweg und Kampsweg

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>O10 (Ortsbus) – ME-Metzkausen, Kantstraße - Siedlung Kaldenberg - Mettmann-Zentrum S - Mettmann Süd - Mettmann-Stadtwald S und zurück</i>									
O10	5:30 – 22:00	8:00 – 22:00	9:00 – 22:00	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016		
<i>O11 (Ortsbus) – ME-Metzkausen, Hasselbeckstr. - Metzkausen - ME-Zentrum S (-Mettmann-Stadtwald S) - Mettmann, Friedhof Lindenheide und zurück</i>									
O11	5:30 – 22:30	7:00 – 23:30	8:00 – 22:30	T60 T60 T60	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016		<u>Prüfauftrag:</u> Erschließung des neuen Wohngebietes im Bereich Kirchendelle durch Verlängerung der Linie O11
<i>O12 (Ortsbus) – ME-Metzkausen, Ratinger Straße - Siedlung Kaldenberg - Posener Straße - Ruhrstraße - Champagne - ME-Neanderthal S und zurück</i>									
O12	5:00 – 20:30	8:00 – 20:30	10:30 – 18:30	T20 T60 T60	T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016	Linie hat Anschluss zur/von S28 am S- Bahnhof Neanderthal	
<i>O13 (Ortsbus) – Mettmann-Stadtwald S - Mettmann, Rathaus - Karpendeller Weg - Danziger Straße - Mettmann, Jubiläumsplatz und zurück</i>									
O13	5:00 – 0:30	6:00 – 0:30	6:00 – 0:30	T20 T20 T60	T30 T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016		
<i>O14 (Ortsbus/ TaxiBus) – Ratingen-Breitscheid, Am Kessel - Mintarder Weg - An der Pönt - Kruppenweg - Ratingen-Hösel S und zurück</i>									
O14	5:30 – 20:00	8:00 – 16:30	-	T20 T60 -	T60	-	Rheinbahn KVGM 25.09.2015	Linie wird als TaxiBus gefahren; telefonische Bestellung etwa 30 Min. vor Fahrtbeginn erforder- lich	
<i>O15 (Ortsbus) – Ratingen Ost S - Auf der Aue - Ratingen Mitte - Ratingen Süd - Ratingen Ost S und zurück</i>									
O15	5:00 – 1:00	5:30 – 1:00	8:30 – 1:00	T20 T20 T60	T30 T60	T30/T60	Rheinbahn KVGM 30.06.2019		<u>Prüfauftrag:</u> Überplanung der Ortsbus-Linie O15

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>O16 (Ortsbus) – Ratingen-Breitscheid, Am Kessel - Lintorf - Ratingen Mitte - Ratingen Ost S und zurück</i>									
O16	5:00 – 0:30	5:00 – 0:30	7:00 – 0:00	T20 T30 T30	T30 T30	T30	Rheinbahn KVGM 07.01.2019		<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim
<i>O17 (Ortsbus) – Heiligenhaus-Wassermangel - Heiligenhaus-Heide - Ehemannshof - Heiligenhaus, Rathaus - Heiligenhaus-Wassermangel</i>									
O17	5:00 – 22:00	6:30 – 22:00	9:30 – 20:00	T20 T20 T60	T30 T60	T60	Rheinbahn KVGM 27.05.2016		<u>Prüfauftrag:</u> Überprüfung der Nachfrage und ggf. Anpassen des Bedienungs- angebotes
<i>O19 (Ortsbus/ TaxiBus) – Ratingen; Flieger Krankenhaus - Lintorf, Rathaus – Ratingen-Lintorf, Mörikestraße und zurück</i>									
O19	6:00 – 20:30	6:00 – 20:30	6:00 – 20:30	T30 T30	T60 T60	T60	Rheinbahn KVGM 08.01.2021	Linie wird als TaxiBus gefahren; telefonische Bestellung etwa 30 Min. vor Fahrtbeginn erforder- lich	
<i>OV1 (Ortsbus) – Velbert Willy-Brand-Platz - Velbert Birther Kreisel und zurück</i>									
OV1	5:00 – 21:30	6:00 – 21:30	9:00 – 21:30	T20 T20 T60	T30 T60(/T30)	T30/ 60	BVR (Betrei- ber) VGV (Konz.- Inhaber) 31.12.2019		
<i>OV2 (Ortsbus) – Velbert Nordfriedhof - Velbert Am Nordpark und zurück</i>									
OV2	5:30 – 20:00	6:00 – 19:30	9:00 – 19:30	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 26.09.2016		
<i>OV3 (Ortsbus) – Velbert Hasenpfad - Velbert Nordfriedhof und zurück</i>									
OV3	5:00 – 0:30	6:00 – 0:30	8:30 – 0:30	T20/40 T20/40 T60	T60 T60	T60	BVR 29.09.2017		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>OV4 (Ortsbus) – Velbert Am Grünwald - Velbert Am Nordpark und zurück</i>									
OV4	5:30 – 0:00	6:30 – 0:00	8:30 – 0:00	T20/40 T20/40 T60	T60 T60	T60	BVR (Betrei- ber) VGV (Konz.- Inhaber) 31.05.2016		
<i>OV5 (Ortsbus) – Velbert Am Grünwald - Velbert Hasenpfad und zurück</i>									
OV5	5:00 – 20:00	6:00 – 19:30	9:00 – 19:30	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 26.09.2016		
<i>OV6 (Ortsbus) – Velbert Klinikum Niederberg - Velbert Langenberg Bf und zurück</i>									
OV6	5:00 – 20:00	6:00 – 20:00	9:00 – 20:00	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 29.09.2017	Verdichter im Schulver- kehr	<u>Prüfauftrag:</u> Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg; Ver- dichten des Bedienungsan- gebotes OV6
<i>OV7 (Ortsbus) – Velbert Postamt - Velbert-Langenberg Bf und zurück</i>									
OV7	5:00 – 23:30	5:30 – 23:30	9:00 – 23:30	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 25.09.2016		<u>Prüfauftrag:</u> Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg; geän- derte Führung OV7 im GE Röbbeck und in Langenberg <u>Prüfauftrag:</u> Prüfen der Anbindung des Sportzent- rums im Ortsbusverkehr

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>OV8 (Ortsbus) – Velbert Postamt - Velbert-Langenberg Bf und zurück</i>									
OV8	5:00 – 0:00	6:00 – 0:00	9:00 – 0:00	T60 T60 T60	T60 T60	T60	BVR 25.09.2016	Verdichter im Schulver- kehr; ab ca. 19 Uhr bis Be- triebsende wird nur der Abschnitt Velbert Post- amt - Nierenhof Bus- bahnhof bedient	<u>Prüfauftrag:</u> Prüfen der Anbindung des Sportzent- rums im Ortsbusverkehr
<i>BBN1 (Bürgerbus Neviges/Tönisheide) – Dom-Parkplatz - Wimmersberg - Tönisheide Mitte - Dom-Parkplatz</i>									
BBN1	9:00 – 16:00	10:00 – 12:00	-	4 Fahrten	2 Fahrten	-	WSW 28.02.2017	donnerstags zusätzlich 2 Fahrten	
<i>BBN2 (Bürgerbus Neviges/Tönisheide) – Dom-Parkplatz - Hügelstraße - Einkaufszentrum - Dom-Parkplatz</i>									
BBN2	8:30 – 16:30	9:30 – 11:00	-	6 Fahrten	2 Fahrten	-	WSW 28.02.2017	donnerstags zusätzlich 3 Fahrten	
<i>BBN3 (Bürgerbus Neviges/Tönisheide) – Dom-Parkplatz - Ev. Altenheim - Im Holz - Dom-Parkplatz</i>									
BBN3	9:00 – 17:00	10:00 – 11:30	-	5 Fahrten	2 Fahrten	-	WSW 28.02.2017	donnerstags zusätzlich 3 Fahrten	
<i>BBN4 (Bürgerbus Neviges/Tönisheide) – Dom-Parkplatz -Pastoratsberg - Dom-Parkplatz</i>									
BBN4	12:00 – 12:30	-	-	1 Fahrten	-	-	WSW 28.02.2017	donnerstags zusätzlich 1 Fahrt	
<i>BBL1 (Bürgerbus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Klippe Seniorenheim - Laakmannsbusch - Langenberg Bf</i>									
BBL1	9:00 – 18:30	10:00 – 12:30	-	T60/120	2 Fahrten	-	WSW 25.10.2020		
<i>BBL2 (Bürgerbus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Oberer Eickeshagen - Hohlstraße Friedhof - Langenberg Bf</i>									
BBL2	8:30 – 19:00	9:30 – 13:00	-	T30/60	T60	-	WSW 25.10.2020		

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Sa	So u. F	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>BBL3 (Bürgerbus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Elisabeth-Stift - Hopscheider Weg - Langenberg Bf</i>									
BBL3	9:00 – 19:00	9:00 – 13:30	-	T60/T120	T120	-	WSW 25.10.2020	bis ca. 11 Uhr T60, an- schließend T120	
<i>BBL4 (Bürgerbus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Am Lomberg - Kleffmannsweg - Langenberg Bf</i>									
BBL4	10:30 – 13:00	-	-	2 Fahrten	-	-	WSW 25.10.2020		
<i>BBL5 (Bürgerbus Velbert-Langenberg) – Langenberg Bf - Brinker Höhe - Wiemerstraße - Langenberg Bf</i>									
BBL5	9:30 – 18:00	-	-	6 Fahrten	-	-	WSW 25.10.2020	2 Fahrten) am Vormit- tag, 3 Fahrten (T60) am Nachmittag	
<i>BB1 (Bürgerbus Erkrath) – Erkrath, Bouleplatz - Erkrath S - Rathaus - Erkrath Nord S - Bouleplatz</i>									
BB1	8:30 – 18:30	9:30 – 13:30	-	2xT60 2xT60 -	2xT60 -	-	Rheinbahn 29.08.2018	stündliche Bedienung des gesamten Linienab- schnitts, stündliche Bedienung des Ab- schnitts Erkrath, Boule- platz – Markthalle und direkt zurück zum Bouleplatz	
<i>BB2 (Bürgerbus Heiligenhaus) – Heiligenh., Basildonplatz – Friedhofsallee – Wassermangel – Heiligenh., Basildonplatz</i>									
BB2	9:00 – 18:00	8:30 – 13:00	-	T60 T60 -	T60 -	-	Rheinbahn 04.11.2020	Angebotslücke zwischen 12 und 14 Uhr, zusätzli- che Fahrt mittwochs gegen 8:30 Uhr	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Fr/Sa	Sa/So u. vor Fei	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>T7 (Nachtbus/ TaxiBus) – Mülheim, Kiefernweg – Ratingen, Flurstraße und zurück</i>									
T7	0:00 – 1:00	0:00 – 7:00	0:00 – 8:00	2/2 Fahrten	T60	T60	MVG 12.06.2020	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag gegen 7:00 Uhr, von Samstag auf Sonntag gegen 8:00 Uhr und in allen anderen Nächten gegen 1:00 Uhr	
<i>NE8 (Nachtbus/ NachtExpress) – Essen Hbf - Bredeney - Essen Werden - Velbert und zurück</i>									
NE8	23:30 – 2:00	23:30 – 7:00	23:30 – 8:00	4/2 Fahrten	T60/T30	T60 (/T30)	Rheinbahn EVAG 29.05.2015	Betriebsende in der Nacht von Freitag auf Samstag gegen 7:00 Uhr, von Samstag auf Sonntag gegen 8:00 Uhr und in allen anderen Nächten gegen 2:00 Uhr	
<i>NE13 (Nachtbus/ NachtExpress) – Monheim (Baumberg) - Monheim - Langenfeld S und zurück</i>									
NE13		20:00 – 3:30	20:00 – 3:30	-	T30	T30	BSM 11.12.2016	Linie verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feier- tagen	
<i>N20 (Nachtbus/ NachtExpress) – Leverkusen-Opladen Bf - Langenfeld S - Leverkusen Opladen Bf und zurück</i>									
N20		0:30 – 3:30	0:30 – 3:30	-	T60	T60	KWS 10.12.2019	Linie verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feier- tagen	

Linie	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt/ Anzahl Fahrten je Richtung)			VU (Konz.- laufzeit)	Anmerkung	
	Mo-Fr	Fr/Sa	Sa/So u. vor Fei	Mo-Fr (HVZ, NVZ, SVZ)	Sa (NVZ, SVZ)	So (SVZ)		Erläuterung	Planungsprojekte/ Prüf- aufträge
<i>DL1 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Ratingen Ost - West - Tiefenbroich - Lintorf - Breitscheid - Ratingen- Hösel und zurück</i>									
DL1	-	0:00 – 5:00	0:00 – 5:00	-	3 Fahrten- paare	3 Fahrten- paare	Rheinbahn KVGM 05.04.2016	Linie verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feier- tagen	
<i>DL3 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Solingen-Ohligs, Bahnstraße - Solingen Hbf S - Langenfeld, Schneiderstraße - Richrath, Kirche - Langenfeld, Rathaus - Langenfeld-Reusrath, Locher Weg</i>									
DL3		0:00 - 3:00	-		2 Fahrten	-	Rheinbahn 29.09.2014	Linie verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag, in den Schul- ferien auch von Mitt- woch auf Donnerstag	
<i>DL4 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Erkrath S - Unterfeldhaus - Erkrath-Kempen - Hilden Nord - Hilden Süd S und zurück</i>									
DL4	-	1:00 – 4:30	1:00 – 4:30	-	T60	T60	Rheinbahn 23.09.2016	Linie verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feier- tagen	
<i>DL5 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Hilden Süd S - Hilden, Gabelung - Haan Bf - Haan, Markt - Haan, Rheinische Straße und zurück</i>									
DL5	-	1:00 – 2:30	1:00 – 2:30	-	T60	T60	Rheinbahn 09.06.2017	Linie verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feier- tagen	
<i>DL6 (Nachtbus/ DiscoLinie) – Mettmann-Stadtwald S - Mettmann, Rathaus - Mettmann West - Metzhausen - Mettmann, Jubiläumsplatz und zurück</i>									
DL6	-	0:30 – 3:30	0:30 – 3:30	-	4 / 2 Fahr- ten	4 / 2 Fahr- ten	Rheinbahn 03.12.2019	Linie verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feier- tagen	

<i>Weitere Prüfaufträge mit Auswirkungen auf das Leistungsvolumen</i>
<u>Prüfauftrag:</u> Ausdehnung des Angebotes in den Abendstunden zwischen Heiligenhaus, Innenstadt und Heiligenhaus, Isenbügel
<u>Prüfauftrag:</u> Konzeptionelle Netzüberplanung im Zuge der Neuerrichtung eines ZOB in Velbert
<u>Prüfauftrag:</u> Einrichten einer SchnellBus-Linie zur Verbindung der Stadtbezirke Velbert-Mitte, Neviges und Langenberg bzw. Verdichten des Bedienungsangebotes der OV6 Mo.-Fr. in HVZ und NVZ auf einen 30-Minuten-Takt (bzw. 20-/40-Min.-Takt)
<u>Prüfauftrag:</u> Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Erkrath Hochdahl und Haan Krankenhaus
<u>Prüfauftrag:</u> Verbesserung der Anbindung von Haan an einen S-Bahn-Haltepunkt
<u>Prüfauftrag:</u> Wiederaufnahme des Nachtverkehrs zwischen Velbert-Mitte und Velbert-Neviges
<u>Prüfauftrag (mittel-/ langfristig):</u> SBneu – Einrichten einer SchnellBus-Verbindung Velbert – Heiligenhaus – Düsseldorf Flughafenbahnhof über die A44 (zeitliche Orientierung an der Fertigstellung der Autobahn); ggf. durch Verlängern des SB19; zusätzlich zu prüfen: zusätzlicher Halt des SB an der Haltestelle Velbert-Dalbecksbaum und Möglichkeiten der Verknüpfung der Linie 747 mit dem SB
<u>Planungsprojekt:</u> Überplanung des Ortsverkehrs Wülfrath im Zuge der Realisierung der Verlängerung der S28
<u>Planungsprojekt:</u> Umgang mit einer möglichen Taktumstellung im S-Bahn-System (Auswirkungen)

