

Kreis Mettmann

3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann 2014

**Anlagenband IV -
Synopsis der Stellungnahmen im Rahmen des
Beteiligungsverfahrens
„3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann 2014“**



**Mathias
Schmechtig**
NahverkehrsConsult

Kreis Mettmann

3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann 2014

Anlagenband IV -

**Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des
Beteiligungsverfahrens**

„3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann 2014“

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 – 988349 65

Fax: 0561 – 988349 68

Mail: info@mathias-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

Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens „3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann“

1. Kreisangehörige Städte
2. Verkehrsunternehmen
3. Nachbaraufgabenträger
4. Träger öffentlicher Belange / Sonstige

Hinweise

1. Mit dem Ziel einer besseren Lesbarkeit wurden die eingegangenen Stellungnahmen punktuell um konkrete Bezüge (z. B. Seitenzahlen) ergänzt.
2. Redaktionelle Hinweise werden im Rahmen der Synopse nicht dargestellt, aber in den NVP eingearbeitet.
3. Die in der Spalte „Begründung“ erfolgten Anmerkungen dienen ausschließlich der Erläuterung / Klarstellung.
4. Die in **Fettdruck** ausgewiesenen Verwaltungsvorschläge stellen die beabsichtigten Veränderungen / Anpassungen im NVP dar.

Das mit der Erstellung des 3. Nahverkehrsplans für den Kreis Mettmann beauftragte Planungsbüro hat im Auftrag des Kreises das Beteiligungsverfahren durchgeführt. Die eingehenden Stellungnahmen wurden gesammelt, im Rahmen einer Synopse aufgenommen und strukturiert. Darüber hinaus wurden Vorschläge zur weiteren Behandlung der Stellungnahmen formuliert und mit dem Kreis Mettmann abgestimmt. Die abschließende Beurteilung und Entscheidungsfindung liegt beim Kreis Mettmann.

1. Kreisangehörige Städte

1.1	18.11.2013	Stadt Erkrath	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.1.1 zu 3.5 Haltestellen: An den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung sollen Ticketautomaten und Fahrradabstellmöglichkeiten zur Standardausstattung gehören.			- Die Einrichtung von Bike-and-Ride-Anlagen ist in Kapitel 2.2.2 unter Punkt 3.5 (Seite 68, Tabelle 17) mit dem Hinweis „im Einzelfall; abhängig von B&R-Potenzial“ sowie in Kapitel 7.3.4.11 (Seite 313, Tabelle 142) als Maßnahme formuliert. - Die Verkehrsunternehmen verfolgen unterschiedliche Strategien im Hinblick auf die Einrichtung bzw. Beibehaltung von Fahrscheinautomaten. Vor diesem Hintergrund ist im NVP die Einordnung als „anzustrebende Ausstattung“ definiert.
1.1.2: zu 7.3.3.3 lokale Planungsansätze (7.3.3.3.1 Stadt Erkrath); Seite 241: Die Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Gerhart-Hauptmann-Straße, zw. Feldhausweg und Kampsweg, soll nicht weiter verfolgt werden. Der Ausschuss befürchtet, dass durch einen zusätzlichen Halt die Fahrtzeit und Anschlussrelationen der Linien O6 und 780 negativ beeinträchtigt werden.			- Die vom Kreis Mettmann in enger Abstimmung mit allen am Prozess Beteiligten definierten Mindeststandards ergeben für den Bereich des Gewerbegebietes in Unterfeldhaus ein Erschließungsdefizit. - Es handelt sich um einen ergebnisoffenen Prüfauftrag, der die Auswirkungen der Einrichtung der neuen Haltestelle hinsichtlich des Nutzens und der betrieblichen Auswirkungen prüfen soll. Der Prüfauftrag wird dahingehend ergänzt, dass die bestehenden Anschlussbeziehungen nicht beeinträchtigt werden dürfen.
1.1.3: Seite 243: Der Ausschuss hat sich einstimmig dafür ausgesprochen, dass der Prüfansatz zur Linie 786 (Schaffung einer Verbindung zwischen Erkrath-Hochdahl und Haan, Krankenhaus) weiter verfolgt werden soll. Der Ausschuss sieht ein Bedürfnis der Erkrather Bevölkerung nach dieser Verbindung.			- Aufgrund der Änderungen, die durch die Maßnahme für die Linien 786 und SB50 in Haan vorgesehen sind, ist eine Führung der Linie 786 über das Krankenhaus Haan nicht möglich. - Es wird daher ein Prüfauftrag im NVP aufgenommen, der die Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Erkrath Hochdahl und Haan Krankenhaus unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Gesichtspunkten untersuchen soll (vgl. Punkt 1.2.14 der Synopse).

1.2	18.12.2013	Stadt Haan	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.2.1: [...] Für Haan kann zunächst festgestellt werden, dass der vorhandene ÖPNV weitgehend den gesetzten Standards entspricht. Die Herleitung der Vorschläge zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots in Haan ist in der Regel nachvollziehbar.			Kenntnisnahme
A) Maßnahmen und Prüfaufträge			
1.2.2: 1) Prüfauftrag: Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark (Ifd. Nr. 70, Seite 227): Eine Verbindung von Haan an die S1 mit gesicherten Anschlussrelationen ist wünschenswert. Die Stadt Haan ist weiterhin für ein Realisierungskonzept - mit Einschätzung des finanziellen Aufwandes und nachvollziehbarer Darstellung der Fahrgastpotenziale - offen.			Im Rahmen des Prüfauftrages werden die Fahrgastpotenziale sowie die finanziellen Konsequenzen ermittelt.
1.2.3: 1) Prüfauftrag: Verknüpfungssituation an der S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark (Ifd. Nr. 70, Seite 227): Wie bereits angeregt, ist bei der Verbundlinie O1 / 792 zu überlegen, ob die Linienbezeichnung O1 (mit der Umnummerierung unterwegs) beibehalten werden soll. Der Bus sollte im Übergangsbereich „zumindest“ eine Doppelnummer anzeigen, z. B. 792 / O1.			Die Anregung wird an das Verkehrsunternehmen weitergegeben und wird außerhalb des NVP mit den Beteiligten thematisiert.
1.2.4: 2) Prüfauftrag: Ausdehnen des Bedienungsangebots auf der Linie 742 in den Abendstunden zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S (Ifd. Nr. 72, Seite 230): Der Prüfansatz beinhaltet die Einrichtung zusätzlicher Fahrten im 60-Minuten-Takt bis etwa 00.00 Uhr freitags und samstags sowie vor Wochenfeiertagen. Der Mehraufwand für das zusätzliche Angebot, bei dem ein Fahrgastpotenzial von + 4.000 Fahrgästen / Jahr geschätzt wird, wird im Entwurf des Nahverkehrsplans mit ca. 8.000 km / Jahr angegeben. In der Sitzung des AK ÖPNV am 12.11.2013 wurde ergänzend mitgeteilt, dass dieser zu rd. 40% auf die Stadt Haan entfalle. Somit ergibt sich hier ein Mehraufwand von 3.200 km / Jahr. Dem Prüfauftrag wird mit der Bitte, eine Verknüpfung zur Buslinie O1 sicherzustellen, zugestimmt.			Der Prüfauftrag wird um folgenden Punkt ergänzt: Prüfung der Verknüpfung mit der Linie O1
1.2.5: 3) Maßnahme: Tausch der Linienendpunkte SB50 und 786 in Haan (Ifd. Nr. 82, Seite 244): Der weitgehend kostenneutralen Maßnahme wird aufgrund der im Entwurf des Nahverkehrsplans genannten Vorteile zugestimmt. Es wird darum gebeten, den Tausch der Linienendpunkte der Linien 786 und SB50, der bereits im gültigen Nahverkehrsplan enthalten ist, so schnell wie möglich, spätestens zum Sommer 2014 umzusetzen. Seitens der Stadt Haan ist beabsichtigt, einen Antrag auf vorzeitige Maßnahmenumsetzung zu stellen.			<i>nachrichtlich: Die Realisierung ist zum Fahrplanwechsel April 2014 geplant. In diesem Zuge ist auch die Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost vorgesehen.</i> <i>Hinweis zur Tabelle 83, Seite 245 Prüfauftrag zur Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost: Die Stadt Haan hat zwischenzeitlich mitgeteilt, dass die bisher im Prüfauftrag enthaltene Linienführung über Rheinische Straße, Bergische Straße, Hunsrückstraße, Rheinische Straße aufgrund mangelnder Befahrbarkeit mit Bussen nicht mög-</i>

	lich ist. Die Linienführung im Bereich des Gewerbegebietes wird wie folgt geändert (Prüfung durch Rheinbahn bereits erfolgt): Die Linie biegt von der Landstraße kommend in die Rheinische Straße ein und folgt dem gesamten Straßenverlauf über die Haltestelle Bergische Straße bis zur Haltestelle Rheinische Straße, biegt hier links in die Landstraße, anschließend direkt rechts in die Kampheider Straße und weiter wie im Prüfauftrag dargestellt. • Der NVP wird angepasst.
• 1.2.6: 4) Prüfauftrag: Erschließung des Gewerbegebiets Haan-Ost (Ifd. Nr. 83, Seite 245): Dem Prüfauftrag / alternativen Ansatz wird vor dem Hintergrund der bestehenden größeren Erschließungslücken im Gewerbegebiet Haan-Ost und der im Entwurf des Nahverkehrsplans genannten Vorteile grundsätzlich zugestimmt. Es wird darum gebeten, die Annahme des Fahrgastpotenzials von ca. + 25.000 Fahrgästen pro Jahr nachvollziehbar zu erläutern.	• Es handelt sich um eine grobe Abschätzung der generierbaren Nachfrage (vgl. auch Erläuterung in Kapitel 7.4.4, Seite 324). Es wird davon ausgegangen, dass die Nachfragesteigerung durch die Anbindung des Gewerbegebietes überwiegend im Berufsverkehr in der HVZ und nachrangig von den ebenfalls zusätzlich erschlossenen Wohnbereichen erreicht wird. • vgl. Punkt 1.2.5 der Synopse
• 1.2.7: 4) Prüfauftrag: Erschließung des Gewerbegebiets Haan-Ost (Ifd. Nr. 83, Seite 246): Die Verdichtung des Fahrtenangebotes der Linie SB50 in der NVZ montags bis freitags auf einen 30-Minuten-Takt zwischen Düsseldorf Rheinterrasse und Haan Gewerbegebiet Ost ist im bisherigen Beteiligungsverfahren seitens der Stadt Haan nicht angeregt worden. Es wird darum gebeten, diesen Ansatz als eigenständigen Prüfauftrag zu behandeln.	• Die Verdichtung des SB50 in der NVZ auf einen 30-Minuten-Takt wird aus dem „alternativen Ansatz“ herausgenommen und als separater Prüfauftrag formuliert.
• 1.2.8: 5) Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebots in den Abendstunden in Haan (Ifd. Nr. 84, Seite 248): Der Prüfauftrag ist vor dem Hintergrund der bestehenden Bedienungslücken im Abendverkehr wünschenswert. Die mit dem Prüfauftrag anvisierte Maßnahme wird mit dem angegebenen Fahrgastpotenzial von + 12.500 Fahrgästen / Jahr als wirkungsvolle Maßnahme angesehen, um angebotsorientiert der für Haan prognostizierten negativen Entwicklung des Modal-Splits entgegenzuwirken. Es sind dazu auch Alternativen (Taxi-bus- / Rufbussystem) in einem zusätzlichen Prüfauftrag zu prüfen.	• Der Prüfauftrag wird um den Planungsansatz zur Prüfung der Einrichtung von alternativen/ bedarfsgesteuerten Bedienungsformen ergänzt.
• 1.2.9: 6) Prüfauftrag: Anbindung Technologiepark Haan / NRW (Entwicklungsgebiet) (Ifd. Nr. 85, Seite 249): Der in der Abbildung gelb hinterlegte Bereich zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf dem bestehenden Linienweg der 742 liegt zwischen den Haltestellen „Millrather Straße“ und „Lindenweg“, welche nur rd. 300 m auseinander liegen. Ein Zu- / Ausstieg an dieser Stelle würde nach dem aktuellen Erschließungs- / und Fußwegekonzept für den Technologiepark Haan, 2. Bauabschnitt zu keinen wesentlichen Vorteilen führen. Fast alle Lagen im 2. Bauabschnitt wären durch einen Ausstieg an den vorhandenen Haltestellen „Millrather Straße“ und „Lindenweg“ gleich schnell oder schneller zu erreichen.	• Alternativen zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle, die zu einer besseren Erschließung des 2. Bauabschnitts führen könnten, sind auf dem bestehenden Linienweg aufgrund der Straßeninfrastruktur nicht möglich. Eine Führung der Linie 742 durch das Gewerbegebiet wird aus verkehrlichen Gründen für die durchfahrenden Fahrgäste nicht empfohlen. • Der Prüfauftrag wird somit nicht weiterverfolgt.

Mit der Einrichtung einer Haltestelle in dem vorgesehenen Bereich wären keine nennenswerten Verbesserungen der Erschließung verbunden.	
1.2.10: 7) Prüfauftrag: Anbindung Wohngebiet Gruiten Hasenhaus (Entwicklungsgebiet) (Ild. Nr. 86, Seite 250): Da aufgrund der verkehrlichen Situation mit den bestehenden Linienverkehren keine verkehrlich und wirtschaftlich vertretbaren alternativen Erschließungsmöglichkeiten des Wohngebiets Hasenhaus bestehen und für die Einrichtung einer neuen Linie keine ausreichenden Potenziale vorliegen, wird dem Prüfauftrag zugestimmt.	Kenntnisnahme
1.2.11: 8) Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Hilden Ost (Kalstert) (Ild. Nr. 94, Seite 264): Gegen die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die Linie 792 an der Ohligser Straße / Kalstert (Grenzbereich Hilden / Solingen) und damit verbundener geringer Fahrtzeitverlängerung bestehen keine Bedenken, wenn dies ohne nachteilige Auswirkungen auf die Anschlussbeziehungen von Haan an die S1 realisierbar ist.	Kenntnisnahme
1.2.12: 9) Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation (Ild. Nr. 117, Seite 296): Die Maßnahme ist grundsätzlich wünschenswert. Der von den Städten zu tragende Eigenanteil ist jedoch trotz Verbesserung der Fördersituation weiterhin hoch. Es wird unter Finanzierungsvorbehalt zugestimmt.	Kenntnisnahme
1.2.13: 10) Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (Ild. Nr. 118, Seite 296): Aufgrund der zunehmenden Bedeutung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV und seiner Anlagen, u. a. bedingt durch die zunehmende Alterung der Gesellschaft und der steigenden Anzahl hochbetagter Menschen auch in Haan bleibt dies ein wichtiges Ziel. Wie bereits im Entwurf des Nahverkehrsplans angemerkt, liegt jedoch aus Sicht der Stadt Haan die Qualität einer Maßnahme noch nicht vor. Es ist zunächst eine Prioritätsreihenfolge festzulegen. Deswegen ist der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen zunächst als Prüfauftrag zu formulieren. Unberührt davon bleibt der Wille der Stadt Haan, dass der Gruitener Bahnhof barrierefrei ausgebaut wird.	- Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ist im NVP als Prüfauftrag enthalten. Dabei steht im Vordergrund der Prüfung die Festsetzung einer Prioritätenreihenfolge (vgl. Maßnahme zur Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV, Tabelle 141, Seite 312). - Darüber hinaus sieht sich der Kreis Mettmann als Koordinierungsstelle zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen bzw. der jeweiligen Straßenbaulastträger. Der Kreis koordiniert und steuert somit die entsprechenden Realisierungsprozesse.
B) Entfallende Prüfaufträge	
1.2.14: 1) Führung Linie 786 nach Erkrath (Anbindung Krankenhaus Haan an Erkrath, Anbindung Haan an S-Bahn in Erkrath): Die Verlängerung der Linie 786 bis zu einem S-Bahn-Haltepunkt in Erkrath ist aus Haaner Sicht wünschenswert, falls attraktive und verlässliche Anschlussrelationen geschaffen werden können. Hierdurch würden insbesondere die Stadtbereiche Unterhaan -Nord und -West besser an die S8/ S68 angeschlossen. An dem Prüfansatz sollte daher festgehalten werden. In Bezug auf die Bitte der Stadt Erkrath, im Gegenzug zu prüfen, ob eine Anbindung der Linie 786 an das Haaner Kranken-	Es wird ein Prüfauftrag aufgenommen, der eine Verbesserung der Anbindung von Haan an einen S-Bahn-Haltepunkt vorsieht und die verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen untersucht (vgl. Punkt 1.1.3 der Synopse).

haus möglich ist, da dies eine erhebliche Verbesserung für Erkranker Patienten und deren Angehörige bedeuten würde, gibt es folgenden Sachstand: Im vom Bau-, Verkehrs-, Vergabe-, und Feuerschutzausschuss einberufenen Arbeitskreis ÖPNV der Stadt Haan gibt es Überlegungen, das örtliche Liniennetz mittel- bis langfristig u. a. mit Anbindung der Linie 786 an das Haaner Krankenhaus und Anbindung des Gewerbegebiets Haan Ost nach Gruiten S zu überplanen.	
1.2.15: 2) Überplanung SB50 und 786 in Haan West: Die Streichung des Prüfauftrags war von der Stadt Haan im informellen Beteiligungsverfahren freigestellt worden, insofern bestehen keine Bedenken. Jedoch ist weiterhin wünschenswert, dass die elektronische Fahrplanauskunft dahingehend optimiert wird, dass die Umsteigebeziehung über die Haltestelle „Böttinger Straße“ zum Haaner Bahnhof berücksichtigt wird.	- Kenntnisnahme - Der Wunsch wird an den VRR übermittelt.
1.2.16: 3) Behebung des „Erschließungsdefizits Haan Mitte“: Behebung des Erschließungsdefizites Haan Mitte, Bereich Beethovenstraße / Breidenhofer Straße / Am Mühlenbusch: Aufgrund der Lage des Gebiets am Rand des 300 m Einzugsbereiches von Haltestellen der Linien 692 und 742 wird hier ein geringer Handlungsbedarf gesehen. Bei der Einschätzung der Handlungsbedarfe für die Gebiete mit Erschließungsdefiziten (Entwurf, Seite 129) sollte dies auch so dargestellt werden. (Ein geringer Handlungsbedarf wird auch für das hier aufgeführte Gebiet an der Ohligser Straße gesehen). Vor dem Hintergrund der eingeschränkten Befahrbarkeit des Bereiches durch Busse, der großen Bedenken der Rheinbahn, diesen Bereich aufgrund einer hier ehemals nachfragebedingt wieder eingestellten Buslinie anzubinden, bestehen gegen die Streichung des Prüfauftrags keine Bedenken.	Der Handlungsbedarf wird in „gering“ angepasst.
C) Sonstiges	
1.2.17: Unter dem Pkt. 7.5 „Anregung an den VRR“ (Seite 326) sollte eine deutliche Preisreduzierung angeregt werden.	Eine Anregung zur VRR-Tarifgestaltung ist bereits in Kapitel 7.5 enthalten. Weitergehende Aussagen zum Tarif sind nicht Gegenstand des 3. NVP des Kreises Mettmann, da die Tarifgestaltung in der Zuständigkeit der VRR AöR liegt.
1.2.18: Zudem wird weiterhin angeregt, die Prüfaufträge mit einem Erledigungszeitpunkt zu versehen.	- 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. Im NVP wird Kapitel 7.3.2 mit dieser Erläuterung konkretisiert.

1.2.19: Die Bewertung / Umsetzung der Ergebnisse der Prüfaufträge obliegt der politischen Willensbildung.	Kenntnisnahme
---	---

1.3	19.12.2014	Stadt Heiligenhaus	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.3.1 Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt nimmt den vorgelegten Entwurf zur Kenntnis. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage dieses Entwurfes gemeinsam mit der Kreisverwaltung Mettmann ein neues Liniennetz zu entwerfen, wobei der Umsetzungszeitpunkt und die prognostizierte zukünftige VRR-Umlage möglichst konkret auszuarbeiten sind.			- Kenntnisnahme <i>Hinweis: Auf Nachfrage des Kreises hat die Stadt Heiligenhaus mitgeteilt, dass unter dem Begriff „neues Liniennetz“ nicht ein vollständig neues Liniennetz sondern die Abarbeitung der im Entwicklungskonzept erarbeiteten Vorschläge gemeint ist.</i>
1.3.2 Im Übrigen werden die Ausführungen der Firma Mathias Schmechtig vom 19.12.2013 zu den einzelnen Fragen und Problempunkten inhaltlich voll geteilt. Zu den übrigen noch offenen Punkten (Prüfaufträgen) können zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine abschließenden Wertungen vorgenommen werden.			- Kenntnisnahme - Außerdem wird in Abstimmung mit der Stadt Heiligenhaus der Prüfauftrag zur zeitlichen Entflechtung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus (Tabelle 63, Seite 219) in der Anmerkung um folgenden Zusatz ergänzt: <i>„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.“</i> - Der Prüfauftrag zur Überplanung der Linie 772 (Tabelle 87, Seite 252) wird wie folgt geändert: <i>„Aus Richtung Unterilp kommend verkehrt die Linie entweder direkt über die Rheinlandstraße – Westfalenstraße – Bahnhofstraße und Nordring oder alternativ über Höselers Platz – Südring – Mittelstraße – Westfalenstraße – Bahnhofstraße und Nordring, wobei bei beiden Varianten die neue zentrale Haltestelle „Basildonplatz“ angefahren wird.“</i>

1.4	12.12.2013	Stadt Hilden	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.4.1: [...] Hiermit hat sich der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden in seiner Sitzung am 11.12.2013 beschäftigt und die folgenden Aspekte einstimmig beschlossen.			-
1.4.2: [...] Der Kreis Mettmann ist bei den meisten Buslinien im Kreis auch der Aufgabenträger für den ÖPNV. Viele Buslinien sind Stadtgrenzen überschreitend, sowohl innerhalb des Kreisgebietes als auch nach außen. In der Vergangenheit hat sich herausgestellt, dass die Interessenlagen der betroffenen Städte durchaus unterschiedlich sind. Diese unterschiedlichen Interessenlagen führen u. U. dazu, dass im NVP vorgesehen Maßnahmen und Prüfaufträge nicht umgesetzt werden können. Aus Sicht der Stadt Hilden muss der Kreis Mettmann als Aufgabenträger eine aktive Rolle übernehmen, etwa als Initiator und als Mediator, um die Umsetzung seines NVP auch tatsächlich anzustreben. Ein Rückzug auf die Position eines "Zuschauers" ohne die Absicht, auch wirklich Inhalte des NVP's umzusetzen, reicht nicht aus. Hierzu hat Ihr [...] Schreiben in Teilen bereits zu einer Klärung beigetragen.			- Der Kreis Mettmann bekannte sich in der Vergangenheit – und bekennt sich ausdrücklich auch zukünftig – in seiner Aufgabenträgerfunktion zu seiner aktiven Rolle als steuernder Koordinator bei der Konkretisierung insbesondere derjenigen Prüfaufträge, bei denen unterschiedliche Interessenslagen gegenüberstehen. Nichts anderes ist weiterhin beabsichtigt und auch bereits kommuniziert. - Die Realisierung interessenübergreifender Lösungsansätze erfordert jedoch die Bereitschaft und Mitwirkung aller Verfahrensbeteiligten.
1.4.3: Noch deutlicher wird die Notwendigkeit einer aktiven Rolle des Kreises Mettmann durch die im NVP formulierten Prüfaufträge. Es ist im NVP nicht bestimmt, wer Initiator der jeweiligen Prüfaufträge ist, wer die Prüfungen eigentlich vornimmt, wie die zeitliche Rahmensetzung aussieht, wie mit den Ergebnissen der Prüfaufträge umgegangen wird. Es wird nicht darauf hingewiesen, dass die Prüfaufträge ergebnisoffen sein sollen. Auch die mit Prüfaufträgen evtl. verbundenen Kosten und deren Übernahme werden nicht deutlich im NVP angesprochen. Schließlich stellt sich die Frage, auf welcher Ebene über mögliche Ergebnisse eines Prüfauftrages und seiner Umsetzungen entschieden wird. Ein NVP, dessen Prüfaufträge letztlich alle beliebig sind, weil die Durchführung und der Umgang mit den Ergebnissen nicht geklärt sind, kommt seiner eigentlichen Zweckbestimmung nicht nach.			- Mit der Aufnahme von Prüfaufträgen in den NVP ist der Kreis Mettmann deren Initiator. 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. - vgl. Punkt 1.2.18 der Synopse - Nur die in Kapitel 7.3 dargestellten Handlungsfelder haben Anspruch auf ihre zweckbestimmende Behandlung im weiteren Verfahren.
1.4.4: [...] 1. Es handelt sich zwar um den Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann, jedoch ist die Lage des Kreises durch seine Nachbarschaft zu den umgebenden Großstädten geprägt. Für die Fahrgäste zumindest aus der Stadt Hilden sind daher als ÖPNV-Verknüpfungspunkte auch der Hauptbahnhof Solingen (SG-Ohligs) und der Bahnhof Düsseldorf-Benrath von größerer Bedeutung, da hier der Umstieg auf den überregionalen Schienenverkehr möglich ist. Auf diese Verknüpfungen sollte im NVP hingewiesen werden.			Die Verknüpfungspunkte Solingen Hbf. und Düsseldorf Benrath werden in Kapitel 4.3.4 ergänzt.

1.4.5: 2. Es gibt im Kreis eine Reihe von Bürgerbus-Projekten. Diese stellen eine oft gut nachgefragte Ergänzung des konventionellen Bus-Linien-Angebotes in den jeweiligen Kommunen dar. Es werden zudem "Zubringer-Funktionen" zu den anderen ÖPNV-Verkehrsmitteln übernommen. Es wird daher angeregt, zum einen die verschiedenen Bürgerbus-Projekte mit in den Nahverkehrsplan des Kreises aufzunehmen, zum andern ein eigenes Kapitel den im Kreis denkbaren "alternativen Bedienungsformen" und den dabei zu beachtenden Rahmenbedingungen zu widmen. Es gibt überall im Kreis – so auch in Hilden – nicht so gut an das vorhandene Busliniennetz angebundene Quartiere. Es wäre äußerst hilfreich für die weitere Diskussion vor Ort, hier ein auf Kreisebene akzeptiertes und systematisiertes Instrumentarium im NVP zu finden.	- Die Bürgerbus-Linien im Kreis sind sowohl in der Analyse (u. a. Kapitel 4.3.1 und 4.3.2, Seite 96 ff., Analysekarten) als auch im Entwicklungskonzept (u. a. Kapitel 8.3 Festlegung der Verkehrsbedienungs, Seite 358) dargestellt und berücksichtigt. - Die Rahmenbedingungen für die Umstellung auf alternative Bedienungsformen werden u. a. bei den Qualitätsstandards in Kapitel 2.2.2 erläutert. Eine Übersicht über die Produkte und weitere Angebotsformen ist in Kapitel 4.3.1 (ab Seite 96) zu finden.
1.4.6: 3. Der im NVP formulierte Prüfauftrag "Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden" (S. 261) ist vom Grundsatz her zwar nachvollziehbar, allerdings können die eindeutigen Nachteile für die Hildener Bevölkerung nicht akzeptiert werden. Die Verbindung mit dem daraus resultierenden, notwendigerweise verdichteten Angebot auf der Linie 741 sowie die Verknüpfungen in Erkrath (Neuenhausplatz) sind in ihrer planerischen Bedeutung nicht ausreichend dargestellt. (Anmerkung: gerade hier wird deutlich, wie wichtig die eingangs gemachten Klarstellungen zur Funktion und Umsetzung von Prüfaufträgen sind.) Dieser Prüfauftrag soll in seiner jetzigen Form gestrichen werden. Die aktuelle Linienführung sowohl der Linie 781 wie auch der Linie O3 soll wieder in den Netzplan aufgenommen werden. Eine Prüfung, ob ein verbesserter Anschluss an die Haltestelle "Erkrath, Neuenhausplatz" durch andere Maßnahmen (z. B. geringfügige Änderungen der Abfahrtszeiten, Verbesserung der Pünktlichkeit) erreicht werden kann, ohne dass Verknüpfungen zu anderen Linien in Hilden verloren gehen, kann erfolgen.	Der Prüfauftrag wird mit der Zielsetzung weiterverfolgt, die Anschlusssituation am Neuenhausplatz zu verbessern (vgl. Punkt 2.9.33 der Synopse).
1.4.7: 4. Im NVP sind – im Zusammenhang mit der Prognose der Verkehrsentwicklung – auch die Entwicklungen im Schulbereich berücksichtigt worden (S. 190). Dies bezieht sich auch auf kleinräumige Entwicklungen innerhalb der Städte. Für Hilden möchte ich darauf hinweisen, dass auf S. 84 in Tab. 27 im Bereich "Holtterhöfchen" zum einen das Städt. Helmholtz-Gymnasium (HGH) nicht erwähnt wurde in den Schülerzahlen jedoch berücksichtigt wurde, zum anderen die Städt. Wilhelm-Fabry-Realschule inzwischen auch zu einer Sekundarschule (Gesamtschule bis Kl. 10) umgewandelt wurde. Für das Evang. Schulzentrum an der Gerresheimer Straße (Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium und Wilhelmine-Friedner-Realschule) ist angekündigt, dort seitens des Schulträgers- bei Beibehaltung des Gymnasiums-eine Gesamtschule inkl. Sekundar-Stufe II einzurichten. Die Auswirkungen auf den Öffentlichen Nahverkehr sind noch nicht abzusehen, sollten jedoch beobachtet werden.	Der NVP wird angepasst. - Die entsprechenden Angaben im NVP-Entwurf wurden im Vorfeld bei den kreisangehörigen Städten abgefragt.
1.4.8: 5. Die Ausweitung des Angebotes in abendlichen Schwachverkehrszeiten, etwa auf den Linien 782 und 783 wird grundsätzlich begrüßt. Vor einer Entscheidung müssten jedoch die damit verbundenen Auswirkungen gerade in finanzieller Hinsicht seitens des Aufgabenträgers deutlich gemacht werden. Die Abstimmung der Ausweitung, Einschränkung oder Verlagerung des Fahrtenangebotes muss zudem mit den ebenfalls betroffenen Städten Düsseldorf (782) und Solingen (782 u 783)	- Bei der Ausweitung des Angebotes im Abendverkehr handelt es sich um einen Prüfauftrag. Bei Prüfaufträgen sind weitere detaillierte Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen (vgl. auch Erläuterungen in Kapitel 7.3.2, Seite 211). - Bei Entscheidungen, die Änderungen des Angebotes auf Linien, die mehrere Aufga-

erfolgen. Eine alleinige Entscheidung des Aufgabenträgers ist nicht vorgesehen und wurde durch die Stadt Hilden auch nicht akzeptiert.	beträger bzw. Städte betreffen, sind grundsätzlich immer alle Beteiligten einzubeziehen. Dies gehört zu den gesetzlichen Grundvoraussetzungen.
1.4.9: 6. Ähnlich ist die geplante Taktverdichtung insbesondere in den Mittagszeiten auf der Linie 741 zu bewerten. Hier ist sogar die Kooperation von drei Städten erforderlich (neben Hilden sind Erkrath und Mettmann betroffen). Im Zweifelsfall sind Teillösungen anzustreben.	Bei Entscheidungen, die Änderungen des Angebotes auf Linien, die mehrere Aufgabenträger bzw. Städte betreffen, sind entsprechend dem Gesetzauftrag grundsätzlich immer alle Beteiligten einzubeziehen.
1.4.10: 7. Der im NVP formulierte Prüfauftrag "Verbesserung der Erschließung im Bereich Weststadt" (S. 263) wird aus Sicht der Stadt Hilden kritisch gesehen, da Aufwand und Ertrag in keinem positiven Verhältnis zu einander zu stehen scheinen. Jedenfalls fehlt eine stichhaltige Begründung.	Der Prüfauftrag wird damit begründet, dass die Erschließung des derzeit außerhalb der Erschließungsradien liegenden Gewerbegebiets verbessert wird. Eine Alternative zur Verlegung der Haltestellen wird aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen nicht gesehen.
1.4.11: 8. Für das Handlungsfeld III "Fahrgastinformation und Marketing" wird angeregt, dass sowohl die Dynamischen Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen wie auch die Displays in den Fahrzeugen auch dafür genutzt werden sollen, über Störungen im Streckenverlauf zu informieren. Wenn möglich, sollen durch das Fahrpersonal Informationen an die Fahrgäste weitergegeben werden und Umsteigeverbindungen berücksichtigt werden.	Die Anregung ist erstrebenswert. U. a. die technische Ausgestaltung ist im Detail mit den Verkehrsunternehmen im Zuge der weiteren Ausgestaltung der Qualitätskriterien zu verhandeln.
1.4.12: Schließlich möchte ich darauf hinweisen, dass aus Sicht der Stadt Hilden Vorgänger-Stellungnahmen (im informellen Verfahren) aufrecht erhalten werden, soweit ihre Inhalte nicht schon im Entwurf des NVP berücksichtigt wurden.	Die Stellungnahme der Stadt Hilden vom 05.03.2013 wurde bereits berücksichtigt.

1.5	04.12.2013	Stadt Langenfeld	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.5.1: Der Bau- und Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 28.11.2013 dem Entwurf des 3. Nahverkehrsplanes des Kreises Mettmann zugestimmt.			Die in der Vorlage der Stadt Langenfeld (Drucksache Nummer 15/1111) aufgeführten redaktionellen Anmerkungen werden in den NVP übernommen.

1.6	18.12.2013	Stadt Mettmann	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.6.1 [...] In der Beratung wurde aber deutlich, dass der Ausschuss aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Mettmann keinen Raum für Angebotsausweitungen im ÖPNV sieht. Der Rat der Stadt Mettmann hat in seiner Sitzung am 17.12.2013 nunmehr den Entwurf des Nahverkehrsplans ohne Anregungen oder Änderungswünsche beschlossen.			Kenntnisnahme

1.7	18.12.2013	Stadt Monheim am Rhein
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.7.1: Der Rat der Stadt Monheim am Rhein hat in seiner Sitzung am 18.12.2013 dem Entwurf des 3. Nahverkehrsplans für den Kreis Mettmann mit der Maßgabe zugestimmt, den Kreis Mettmann zu veranlassen, den Entwurf des 3. Nahverkehrsplans dahingehend zu ändern, dass die Anbindung der Altstadt an den ÖPNV unter Einbeziehung des Tourismuskonzeptes und des Revitalisierungskonzeptes Altstadt geprüft wird (Tabelle 100, Seite 273).		Der Prüfansatz (Seite 273) wird um den Punkt „Einbeziehung des Tourismuskonzeptes und des Revitalisierungskonzeptes Altstadt“ ergänzt.

1.8	16.12.2013	Stadt Ratingen
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.8.1: Im Rahmen der bisherigen Beteiligung der Stadt Ratingen wurde die Erstellung einer kreisweiten Datengrundlage über Fahrgastzahlen angeregt, die z. B. die Kategorisierung von Haltestellen ermöglicht. Alternativ könnte auch eine flächendeckende kartographische Darstellung mit Zuordnung der Haltestellen in die Kategorien A-D vorgenommen werden. Dieser Vorschlag sollte bitte nochmals geprüft werden.		- Die Verkehrsunternehmen streben an, in regelmäßigen Abständen Fahrgasterhebungen für die von ihnen betriebenen Linien durchzuführen. Auf Nachfrage stellen die Unternehmen den Städten diese in der Regel zur Verfügung. - Die Anregung wird weiterverfolgt.
1.8.2: Dem eigentlichen Entwurf zum 3. Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann wird grundsätzlich zugestimmt. Jedoch wird darum gebeten, folgende Maßnahmen als Prüfaufträge im Handlungsfeld Netz und Fahrplanangebot aufzunehmen:		Kenntnisnahme
1.8.3: 1. Die Anschlussbeziehungen der Buslinie O15 sollten im Rahmen der Überplanung dieser Linie (s. Kapitel 7.3.3.3.8, Seite 274 ff.) dahingehend überprüft werden, ob neben der Hauptfahrbeziehung nach Düsseldorf auch der Anschluss in und aus Richtung Essen verbessert werden kann.		- Die Züge der S6 aus Richtung Essen bzw. Düsseldorf kommen zeitversetzt am Bahnhof Ratingen Ost an, so dass mit der Linie O15 nicht alle Anschlüsse optimal erreicht werden können. - Der NVP ist in seinem planerischen Verständnis ein Rahmenplan. Die detaillierte Fahr- und Anschlussplanung erfolgt im Rahmen des Prüfauftrages.
1.8.4: 2. Die Linie 773 sollte dahingehend überprüft werden, ob zu bestimmten Zeiten aufgrund von hoher Auslastung eine Taktverdichtung und evtl. das Einsetzen von flexiblen Busgrößen notwendig ist.		Für eine entsprechende Einschätzung sind zum einen aktuelle, fahrtenscharfe Fahrgastzahlen erforderlich. Darüber hinaus sind entsprechende betriebliche Rahmenbedingungen der Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen (z. B. Umlaufplanungen). Informationen hierzu liegen derzeit nicht vor, so dass im Rahmen des NVP keine weiterführenden Aussagen zu diesem Punkt getroffen werden können. Die Möglichkeiten hinsichtlich einer Taktverdichtung bzw. des flexiblen Einsatzes von Fahrzeuggrößen sollten aus diesem

	Grund mit dem zuständigen Verkehrsunternehmen geklärt werden (vgl. Punkt 2.9.4 der Synopse).
1.8.5: 3. Der Prüfauftrag Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf / Düsseldorf und Taktverdichtung SB55 (Kapitel 7.3.3.1, Seite 212) sollte dahingehend ergänzt werden, dass eine Systematisierung bzw. Zusammenfassung des Angebotes auch am Wochenende erfolgt, so dass eine regelmäßige schnelle Verbindung aus Richtung Lintorf in die Düsseldorfer Innenstadt an allen Tagen der Woche besteht. Hierin ist auch eine Verlängerung der Linie bis nach Breitscheid Nord einzubeziehen.	- Der SB55 fährt samstags ab/bis Lintorf Kirche, sonntags verkehrt die Linie nicht. Der Bedarf für ein zusätzliches Angebot am Wochenende auf der Achse Ratingen-Lintorf – Düsseldorf wird aus Sicht des Aufgabenträgers derzeit nicht gesehen. Auch sollten mit Blick auf eine größtmögliche Erschließungswirkung die bestehenden Fahrtrelationen, also sowohl die schnelle Verbindung über die Autobahn, als auch die Verbindung durch das Ratinger Stadtgebiet beibehalten werden. Eine Änderung des heutigen Angebotes am Wochenende ist somit derzeit nicht angedacht. Eine Verbesserung der Transparenz des Angebotes auf der Achse Ratingen-Lintorf - Düsseldorf wird durch die Schaffung eines Integrierten Fahrplankonzeptes SB55/ 752/ 754 zur Verdeutlichung der Angebotsüberlagerung erreicht (vgl. 3. NVP; Tabelle 59, Seite 213). - Eine Verlängerung aller bzw. einzelner Fahrten des SB55 bis Breitscheid wird im Prüfauftrag ergänzt.
1.8.6: 4. Ein zusätzlicher Prüfauftrag sollte die grundsätzliche Optimierung des Busnetzes im Bereich Lintorf unter besonderer Berücksichtigung der Linie O19 beinhalten. Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Bereich Jahnstraße, An der Renn, Hülsenbergweg und am Haus Salem. Hierzu sollte eine örtliche Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Bezirksausschusses Ratingen Lintorf/Breitscheid gebildet werden mit dem Ziel eine verbesserte Transparenz des Angebotes zu erhalten.	- Das Liniennetz im Bereich Lintorf wurde in Abstimmung mit der Stadt Ratingen und dem Verkehrsunternehmen zum Fahrplanwechsel 2012/2013 in Teilbereichen überarbeitet. - Die vom Kreis Mettmann in enger Abstimmung mit allen am Prozess Beteiligten definierten Mindeststandards für die Erschließungsqualität werden in Ratingen-Lintorf, auch im Bereich Hülsenbergweg, eingehalten. Sollte die Stadt Ratingen darüber hinaus Optimierungsbedarf im Bereich Lintorf sehen, so kann sie die in ihrer Verantwortung liegenden Ortsbuslinien, vorzugsweise unter Einbeziehung des Verkehrsunternehmens, weiter ausgestalten. Es ist aus Sicht des Kreises derzeit nicht vorgesehen, die Linienführung der regionalen Linien, die im Bereich Lintorf verkehren und deren Verkehrsaufgaben eher verbindenden Charakter haben, entsprechend zu ändern. - Der Kreis Mettmann ist vor einer Angebotsänderung entsprechend zu beteiligen.
1.8.7: 5. Die Verbesserung der Anbindung an den Wochenenden (Nächte Freitag / Samstag, Samstag / Sonntag) und vor Wochenfeiertagen zwischen der Landeshauptstadt Düsseldorf und Ratingen sollte in einem gesonderten Prüfauftrag untersucht werden. Hierbei sind folgende Varianten zu Grunde zu legen: Oa. 60-Minuten-Takt auf der Linie 712 in den Nachtstunden	Jede der aufgeführten Alternativen verursacht einen deutlichen Mehraufwand. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass bereits heute schon eine gute und schnelle Anbindung zwischen Ratingen und der Düsseldorfer Innenstadt über die durchgängig verkehrende S6 (in Ratingen mit Anschluss an die DL1) besteht, sollte zunächst vor Ort der tatsächliche Bedarf

Ob. Verlängerung der vorhandenen Nachtbuslinie NE 3, die derzeit in D.-Rath endet und/oder der Nachtbuslinie NE1, die derzeit in D.-Lichtenbroich endet, bis auf Stadtgebiet Ratingen. Wegen der Anbindung möglichst vieler Stadtteile in Ratingen sind die vorhandenen Linien DL1 und 754 in diese Überlegungen mit einzubeziehen. Oc. Taktverdichtung der vorhandenen Linie DL1 zum 60-Minuten-Takt durchgehend die ganze Nacht, so dass Anschluss an alle Fahrten der S-Bahn besteht.	ermittelt werden. Bei der Bewertung der Varianten ist außerdem zu berücksichtigen, dass der Straßenbahn- bzw. Stadtbahnbetrieb wesentlich höhere Kosten erzeugt als ein Busbetrieb.
1.8.8: 6. Mit der Stadt Mülheim an der Ruhr sind weiterhin Verhandlungen zu führen über den Erhalt der durchgehenden Verbindungen zum Mülheimer Hauptbahnhof und zur U-Bahn U18 in Richtung Essen (Umsteigen in Heißen oder alternativer Haltepunkt), die heute durch die Linie 752 und 753 hergestellt sind.	- Der ÖPNV-Ausschuss des Kreises Mettmann hat am 10.06.2013 den Beschluss gefasst, sich gemeinsam mit der Stadt Ratingen gegenüber der Stadt Mülheim an der Ruhr für den Erhalt einer Direktverbindung einzusetzen. Ein entsprechendes Abstimmungsgespräch fand am 11.12.2013 unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen statt. Im Ergebnis hat man sich darauf geeinigt, die Linie 752 mit geänderter Linienführung in Mülheim weiterverkehren zu lassen. Die geänderte Linienführung der Linie 752 sowie auch der Linie 753, die zukünftig bis Mülheim Hbf. verkehrt, sind durch Beschluss des Rates der Stadt Mülheim vom 18.12.2013 bestätigt. Dieser neuen Situation wird im NVP des Kreises Mettmann wie folgt Rechnung getragen: - Der Prüfauftrag in Tabelle 60, Seite 214 „Durchbinden der Linien 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zu einer Linie“ wird ersatzlos gestrichen. - Der Prüfauftrag in Tabelle 61, Seite 216 „Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim a. d. R.“ wird an die neue Situation angepasst und dahingehend überarbeitet, dass der Fokus auf die Optimierung der neuen Direktanbindung Ratingen Innenstadt – Mülheim Innenstadt (Linie 753) gelegt wird. Damit wird dem einstimmigen Beschluss des ÖPNV-Ausschusses vom 10.06.2013 Rechnung getragen.
1.8.9: 7. Es wird gebeten zu prüfen, ob auf der Linie 748 zwischen Mettmann und Homberg auch täglich nach 18 Uhr ein 60-Minuten-Takt angeboten werden kann, gegebenenfalls als Taxi-Bus-Linie.	Eine Änderung des Bedienungsangebotes der Linie 748 zwischen Ratingen-Homberg und Mettmann bedarf der Abstimmung der Verfahrensbeteiligten, welche im weiteren Prüfverfahren sichergestellt wird.
1.8.10: In die Zukunft blickend erhofft sich die Stadt Ratingen nach Verabschiedung des Nahverkehrsplanes in den folgenden Jahren eine gemeinsame Weiterbearbeitung und Umsetzung der zahlreichen, die Stadt betreffenden Projekte. Laut Vorlage Nr. 20/022/2013 des Kreises Mettmann sind die finanziellen Auswirkungen derzeit noch nicht zu übersehen. Daher findet zum Entwurf des Nahverkehrsplans zunächst eine Vorberatung statt. Diese Stellungnahme gilt daher vorbehaltlich der finanziellen Auswirkungen, einschließlich zu denen der oben genannten Ziffern 1. – 7.	Der Kreis Mettmann bekennt sich in seiner Aufgabenträgerfunktion zu seiner Rolle als steuernder Koordinator bei der Konkretisierung insbesondere derjenigen Prüfaufträge, bei denen unterschiedliche Interessenslagen gegenüber stehen. Ziel ist es, vor einer abschließenden Entscheidung zu einem Prüfauftrag ein weitgehend einvernehmliches Ergebnis zu erreichen. Dem Beschluss des Nahverkehrsplans folgt somit ausdrücklich kein Automatismus, bei dem Prüfaufträge ohne weitere Abstimmungen umgesetzt würden.

1.9	12.12.2013	Stadt Velbert	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.9.1: 1. Linien 771 / 770, Seite 218 – 220 Harmonisierung des Fahrplanangebotes der Linie 771 (Tabelle 62) Bezogen auf das Velberter Stadtgebiet wird eine Taktverdichtung auf der Linie 771 als nicht notwendig / nachfragegerecht bewertet, da die Achse Heiligenhaus – Velbert durch die Überlagerung der Linien SB19, 770 und 771 bereits heute eine nachfragegerechte Bedienung besitzt. Daher sollte in Bezug auf das Stadtgebiet Velbert das Augenmerk auf die zeitliche Entflechtung der Regionalbuslinien 770 und 771 gelegt werden (siehe b)).			Der Ansatz, die Angebotsverdichtung auf den Abschnitt Ratingen - Heiligenhaus zu beschränken, ist bereits Bestandteil des Prüfauftrags und soll in diesem Zuge mit untersucht werden.
1.9.2: 1. Linien 771 / 770, Seite 218 – 220 b) Zeitliche Entflechtung der Linien 770 und 771 zwischen Velbert und Heiligenhaus Eine zeitliche Entflechtung der Linien ist wünschenswert und soll entsprechend dem seitens des Gutachters angeführten Prüfan-satz im Zuge der Netzüberplanung von Velbert nach Möglichkeit berücksichtigt werden. Aber auch mit Inbetriebnahme des ZOB und Realisierung eines neuen Liniennetzes sollte den Anschlussbeziehungen dieser Linien in Ratingen zur S-Bahn Vorrang vor einer wünschenswerten zeitlichen Entflechtung eingeräumt werden.			Der dargestellte Prüfauftrag sieht bereits eine derartige Einschränkung vor. Folgende Ergänzung wird zur weiteren Erläuterung aufgenommen: <i>„Aus Sicht der Stadt Velbert ist eine zeitliche Entflechtung der Linien wünschenswert und soll im Zuge der Netzüberplanung nach Möglichkeit berücksichtigt werden. Jedoch sollte auch weiterhin den Anschlussbeziehungen dieser Linien in Ratingen zur S-Bahn Vorrang eingeräumt werden.“</i>
1.9.3: 1. Linien 771 / 770, Seite 218 – 220 Darüber hinaus soll geprüft werden, ob eine nachfragegerechte Bedienung der Achse Velbert-Mitte – Heiligenhaus auch durch einen fortlaufenden 20-Minuten-Takt mit Gelenkbussen sichergestellt werden kann			Eine Änderung des Bedienungsangebotes entlang der Achse Velbert-Mitte – Heiligenhaus bedarf der Abstimmung der Verfahrensbeteiligten, welche im weiteren Prüfverfahren sichergestellt wird.
1.9.4: 2. Linie 747, Seite 221 Anpassung des Bedienungsangebotes der Linie 747 an die Nachfrage Nach Auffassung der Stadt Velbert ist das derzeitige Angebot auf der Linie 747, bezogen auf das Stadtgebiet Velbert nachfragegerecht. Daher kann der Prüfauftrag entfallen.			Der Prüfauftrag bleibt bestehen, da eine stadtgrenzenüberschreitende Linie betroffen ist.
1.9.5: 3. Linie 770, Seite 228 – 229 Ausdehnen des Bedienungsangebotes im Nachtverkehr zwischen Velbert und Heiligenhaus Der Prüfauftrag sollte aufrechterhalten werden. Die Entscheidung über eine eventuelle Umsetzung der Maßnahme sollte nach Abschätzung des Mehraufwandes durch die bedienenden Verkehrsunternehmen erfolgen. Bei der eventuellen Verlängerung der Linie als NE sollte jedoch zwingend der ZOB Velbert als End- bzw. Starthaltestelle angedient werden.			Die konkrete Ausgestaltung des Prüfauftrags erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Prüfung. In diesem Zuge erfolgt eine Abstimmung mit allen Beteiligten.

1.9.6: 4. SB-Linie neu, Seite 232 – 234 Velbert – Düsseldorf –Flughafenbahnhof / Messe über A44 Bei Einführung dieser SB-Linie sollte der SB19 am neuen ZOB starten / enden. Die Andienung des Abschnitts Velbert-Mitte – Heiligenhaus der SB19 sollte der neuen SB-Linie mit dem weiteren Linienweg nach Düsseldorf überlassen werden.	Die Herausnahme des SB19 im Abschnitt zwischen Velbert und Heiligenhaus ist Bestandteil des Prüfauftrags und soll im Gesamtkontext mitgeprüft und im Ergebnis mit allen Beteiligten abgestimmt werden. Eine Doppelbedienung des Abschnitts durch den SB19 und den neuen SB wird ausgeschlossen.
1.9.7: 5. Konzeptionelle Netzüberplanung im Zuge der Neuerrichtung eines ZOB in Velbert, Seite 277 – 278 Die VGV mbH wird den politischen Fachausschüssen im I. Quartal 2014 einen überarbeiteten und auf den ZOB angepassten Linienplan als Diskussionsgrundlage präsentieren. Die Festlegungen dieses NVP sind bei der Überplanung des Liniennetzes seitens der VGV zu beachten. Gleiches gilt bezüglich der zukünftigen Vertaktungen und Bedienungszeiträume. Die seitens der Gutachter hier angeführten Planungsansätze sind Basis der bereits begonnenen Planungen der VGV.	Kenntnisnahme
1.9.8: Seite 277 unten: Die angeführte Relation „Heidekamp – Innenstadt“ muss durch Relation „Am Lindenkamp – Innenstadt“ ersetzt werden.	Der NVP wird angepasst.
1.9.9: 6. Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg, Seite 278 – 280 Entsprechend des Kreistagsbeschlusses des Kreises Mettmann vom 16. März 1998 liegt die planerische Hoheit zur Ausgestaltung der Ortsverkehre bei der Stadt Velbert. Daher besitzen die hier angeführten Prüfansätze des Gutachters reinen Vorschlagscharakter. Die Überplanung der Verbindung der beiden Stadtbezirke wird als notwendig erachtet, und seitens VGV im Rahmen der oben erwähnten Überplanung des Liniennetzes berücksichtigt.	Die konkrete Ausgestaltung des Prüfauftrags erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Prüfung. In diesem Zuge erfolgt eine Abstimmung mit allen Beteiligten.
1.9.10: 6. Überplanung der Verbindung Velbert Mitte – Langenberg, Seite 278 – 280 Der Vorschlag zur Taktverdichtung auf der OV6 wird als sinnvoll angesehen, die Abschätzung der Mehrleistungen durch den Gutachter für diese Maßnahme von ca. 14.000 km/Jahr bedürfen einer Überprüfung.	Die im NVP dargestellte Abschätzung des Mehraufwands berücksichtigt überschlägig sowohl die Mehrleistungen aufgrund der im Prüfauftrag formulierten Taktverdichtung der OV6 als auch die Aufwandsreduzierung aufgrund der Linienwegeinkürzung der OV7. Im NVP wird die folgende Erläuterung ergänzt: „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)“

1.9.11: 7. Direkte Anbindung des Sportzentrums Velbert, Seite 280 Die Andienung des Sportzentrums durch den OV-Verkehr anstelle der heutigen Andienung durch die 771 wird befürwortet und durch die VGV bei der Überplanung des Liniennetzes berücksichtigt.	Die Thematik wird im Rahmen des nachfolgenden Bearbeitungsverfahrens behandelt.
1.9.12: 8. Verbesserung der Erschließung der Elsbecker Straße und zusätzliche Anbindung des S-Bahn-Halts Velbert-Rosenhügel, Seite 281 - 282 Dieser Prüfauftrag soll durch die konzessionsinnehabenden Verkehrsunternehmen weiter verfolgt werden.	Die Thematik wird im Rahmen des nachfolgenden Bearbeitungsverfahrens behandelt.
1.9.13: 9. Erschließung des neuen Wohngebietes „Planetenviertel“, Seite 282 - 283 Dieser Prüfauftrag kann entfallen.	- Die Anwendung der vom Kreis Mettmann in enger Abstimmung mit allen am Prozess Beteiligten definierten Mindeststandards für die Erschließungsqualität ergeben für den Bereich des neuen Wohngebietes „Planetenviertel“ ein Erschließungsdefizit. - Der – ergebnisoffene – Prüfauftrag wird weiterverfolgt; ein Hinweis auf die eingeschränkte Befahrbarkeit ist im Prüfauftrag enthalten.
1.9.14: 10. Überprüfen des Linienangebotes zwischen Velbert-Neviges und Wuppertal, Seite 283 An der heutigen Ausgestaltung des Linienverkehrs in Neviges sollte, eventuell unter Berücksichtigung der Andienung der Elsbecker Straße, festgehalten werden. Überprüft werden soll zusätzlich die Möglichkeit der Andienung des Wohngebietes „Auf den Pöthen“ über die Straßen „Auf den Pöthen“ „Hügelstraße“ und „Lohmühle“ durch die Linie 627.	Der – ergebnisoffene – Prüfauftrag wird mit der folgenden Ergänzung weiterverfolgt: <i>„Die Andienung des Wohngebietes „Auf den Pöthen“ über die Straßen „Auf den Pöthen“, „Hügelstraße“ und „Lohmühle“ durch die Linie 627 soll mit überprüft werden.“</i>
1.9.15: 11. Anpassen des Linienangebotes zwischen Tönisheide und Velbert Mitte, Seite 284 - 285 Aufgrund der bestehenden Nachfragen auf den Linien 649 und 746 sollte das parallel verkehrende Angebot zwischen Tönisheide und Velbert Mitte bestehen bleiben. Die gutachterliche Einschätzung wird diesbezüglich geteilt.	Kenntnisnahme
1.9.16: 12. Einrichtung einer SB-Linie zur Verbindung der drei Stadtbezirke Velberts, Seite 285 –287 Dem alternativen Ansatz des Gutachters sollte gefolgt werden, da dem Vorteil von leichten Reisezeitgewinnen im unteren Minutenbereich zu viele und gewichtige negative Konsequenzen gegenüberstehen. Die Verbindung zwischen Langenberg und Velbert Mitte sollte durch Taktverdichtung und -ausweitung gestärkt werden. Der Linienweg der OV6 stellt zwischen diesen Bezirken die strecken- und zeitmäßig kürzeste Verbindung dar.	Die Anmerkungen sind vom Prüfauftrag abgedeckt.
1.9.17: 13. Anbindung Tönisheide im Nachtverkehr, Seite 287 – 289 Die „Reaktivierung“ des Nachtverkehrs, reduziert auf den Teilabschnitt der Achse Velbert Mitte – Tönisheide wird nicht gewünscht. Überprüft werden soll stattdessen, die Wiederaufnahme des Nachtverkehrs auf der Achse Velbert-Mitte bis Neviges	Der Prüfauftrag wird dahingehend überarbeitet, dass die Einrichtung eines Nachtverkehrs zwischen Velbert Mitte und Neviges Markt mit Anschluss an die S-Bahn in den Fokus gerückt wird.

Markt mit Anschluss an die S-Bahn, um so die potentielle Nutzergruppe (Nachtpendler zwischen Neviges und Mitte) und die damit verbundene Fahrgastnachfrage zu erhöhen.	
1.9.18: 14. Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf TaxiBus) / Generierung von Einsparungen, Seite 293 Die Erfahrungen der VGV mit der Umstellung von nachfrageschwachen Linien(abschnitten) auf eine TaxiBus-Bedienung sind bisher durchweg positiv. Im Rahmen der Liniennetzüberplanung durch VGV sollte daher diese Möglichkeit weiter alternativ betrachtet werden.	Die Möglichkeit ist im Prüfauftrag enthalten.

1.10	18.12.2013	Stadt Wülfrath
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
1.10.1: Die Stadt Wülfrath nimmt die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises Mettmann mit Stand vom September 2013 zustimmend zur Kenntnis.		Kenntnisnahme

2. Verkehrsunternehmen

2.1	22.10.2013	Verkehrsbetrieb Hüttebräuker GmbH
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.1.1: [...] dass auf Seite 93 unser Unternehmen und damit unsere Linie 254 von Leichlingen nach Langenfeld S-Bahn nicht direkt aufgenommen wurde. Als Teil des ÖPNV-Bestandes ist sie auch nur unvollständig dargestellt. Lediglich auf Seite 102 findet sich eine funktionelle Aufnahme.		Die Linie 254 ist sowohl bei der Bestandsanalyse nachrichtlich dargestellt (siehe Kapitel 4.1.2, Seite 92 und Anlage 2) als auch im Entwicklungskonzept (siehe Kapitel 8.3 ab Seite 330). Die Darstellung entspricht der Verkehrsbedeutung der Linie.
2.1.2: Im analytischen Teil des Planentwurfes wird nicht erkennbar, ob die Pendlerströme in den benachbarten Rheinisch-Bergischen Kreis einer Analyse unterzogen wurden. Dies ist unseres Erachtens ein Mangel, dem bis zur Beschlussversion abgeholfen werden müsste.		In der Analyse wurden alle Pendlerströme untersucht. Dargestellt wurden die Pendlerrelationen mit einer (für eine ÖPNV-Verbindung relevanten) Untergrenze von 1.000 Pendlerbewegungen (vgl. auch Erläuterungen in Kapitel 3.3, Seite 79 ff.). Darüber hinaus wurden die ÖPNV-Verflechtungen sowohl innerhalb des Kreises als auch in die benachbarten Städte ausgewertet (vgl. Kapitel 4.4.3, Seite 107 sowie Karte 2).
2.1.3: Darüber hinaus besteht eine Abstimmungsnotwendigkeit mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis und gegebenenfalls mit der kreisangehörigen Stadt Leichlingen. Im Entwurf wird nicht erkennbar, ob in dieser Hinsicht bereits Abstimmungen erfolgt sind. Wir regen an, dies gegebenenfalls nachzuholen.		Der Rheinisch-Bergische-Kreis wurde selbstverständlich als Nachbaraufgabenträger am Verfahren beteiligt.

Seite | 17

2.2	05.12.2013	Mülheimer VerkehrsGesellschaft (MVG)
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.2.1 Seite 212; Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf: Die Einführung einer einheitlichen Führung der Linie 752 in diesem Bereich wird, auch zum besseren Verständnis für den Fahrgast, seitens der Mülheimer VerkehrsGesellschaft begrüßt. Fahrzeitverschiebungen auf dem Gebiet der Stadt Mülheim an der Ruhr sind mit der MVG sowie dem Aufgabenträger Stadt Mülheim an der Ruhr abzustimmen.		Kenntnisnahme
2.2.2 Seite 213; Integriertes Fahrplankonzept SB55 / 752: Die Veröffentlichung der genannten Linien in einer Fahrplanta- belle im Taschenfahrplan der Rheinbahn wird seitens der Mülheimer VerkehrsGesellschaft unkritisch gesehen. Veränderungen bei der Linie 752 sind wegen der Neuauflistung des Nahverkehrsplans Mülheim an der Ruhr mit dem Aufgabenträger Stadt Mülheim an der Ruhr abzustimmen.		- Kenntnisnahme Der Sperrvermerk wird gestrichen (vgl. Punkt 1.8.8 der Synopse).

2.2.3 Seite 214; Durchbinden der Linien 131 und 752 an der (H) Flurstraße zu einer Linie: Die Durchbindung der Linien 131 und 752 zu einer gemeinsamen Linie zwischen Düsseldorf und Mülheim ist mit dem Aufgabenträger Stadt Mülheim an der Ruhr abzustimmen. Dabei ist die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans Mülheim zu beachten. Aus Sicht der Mülheimer VerkehrsGesellschaft wird die vorgeschlagene Durchbindung abgelehnt, da sich u. a. mit 80 Haltestellen je Richtung eine sehr lange und durch den Linienweg stark verspätungsanfällige Linie ergibt. Die Umlaufzeit beträgt nach ersten Prüfungen mindestens 4 Stunden ohne Wendezeiten. Des Weiteren ergibt sich für die Mülheimer VerkehrsGesellschaft ein erhöhter Schulungsaufwand, da unser Personal nicht auf der Linie 752 ausgebildet ist. Auf der Linie 131 ist der Einsatz von Gelenkbussen erforderlich, über die der Subunternehmer, der aktuell mit der Mülheimer Leistung auf der Linie 752 betraut ist, nicht verfügt.	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 1.8.8 der Synopse
2.2.4 Seite 216; Prüfauftrag Verbesserung der Umsteige Verbindung Ratingen-Breitscheid – Mülheim: Die Verbesserung der Anschlusssituation an der Haltestelle Flurstr. zwischen den dort verkehrenden Buslinien durch den Bau eines Kreisverkehrs und Schaffung von Haltestellenbereichen, die einen optimalen und besonders im Schülerverkehr sicheren Umstieg ermöglichen, wird seitens der Mülheimer VerkehrsGesellschaft wie bereits in der ersten Stellungnahme mitgeteilt begrüßt.	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 1.8.8 der Synopse

2.3	10.12.2013	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER)
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.3.1: [...] Das Vorhaben, die KOM-Linie 331 im Bestand weiter fortzuführen, wird von uns grundsätzlich begrüßt. Somit kann die kreisgrenzenüberschreitende Verbindung zwischen Hattingen Mitte und Velbert Nierenhof an den Verkehrstagen Montag - Samstag aufrechterhalten werden. Wegen der relativ geringen Nachfragedaten halten wir ein Angebot an Sonn- und Feiertagen zurzeit für nicht erforderlich. Eine Abweichung der Verkehrszeiten aus den definierten Betriebszeitfenstern (vgl. Kapitel 2.1.5.1, Seite 29, Verkehrszeiten) ist für das Leistungsangebot auf der Linie 331 vertretbar.		Kenntnisnahme
2.3.2: Im Jahr 2014 beginnen die Vorarbeiten zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Ennepe-Ruhr-Kreis. Auch hier wird das Leistungsangebot auf den Prüfstand kommen. Geplante Veränderungen auf der Linie 331 sind uns zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannt. Sollten Anpassungen notwendig werden, sind die Veränderungen zwischen den beteiligten Aufgabenträgern sowie mit uns als Verkehrsunternehmen abzustimmen.		Der Kreis Mettmann wird den Ennepe-Ruhr-Kreis um zeitnahe Beteiligung bitten, sollten sich Änderungen im Linien- bzw. Fahrplanangebot der Linie 331 abzeichnen.

2.3.3: Den Themenblock des Qualitätsmanagements halten wir für einen wichtigen Baustein für den gesamten ÖPNV. Die VER hat in den letzten Jahren erste Schritte zum Aufbau eines Qualitätssystems entwickelt. So wurde beispielsweise das Beschwerdemanagement reformiert. Gleichzeitig beteiligte sich das Unternehmen erstmals am ÖPNV-Kundenbarometer. Ein weiterer Meilenstein wird die für Ende 2015/Anfang 2016 geplante Einführung eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems sein.	Kenntnisnahme
2.3.4: Der Aufbau eines Qualitätsmanagements ist auch in unserem Haus mittelfristig angelegt. Wir unterstützen deshalb Ihren Vorschlag, ein entsprechendes System stufenweise aufzubauen. Grund hierfür ist, dass etliche Daten zurzeit von uns nur mit einem erheblichen Aufwand ermittelt und geliefert werden könnten. Hierzu zählen u. a. Daten zur Erstellung einer Verfügbarkeits- bzw. Pünktlichkeitsstatistik (3.1.1, Seite 42, Verfügbarkeit und 3.1.2, Seite 43, Pünktlichkeit). Eine genaue Auswertung ist hier erst mit Inbetriebnahme eines RBL-Systems möglich (s. o.).	Kenntnisnahme
2.3.5: Die VER wird ihren Fuhrpark im Jahr 2014 weiter modernisieren (Kapitel 2.2.2, Punkt 3.4, Seite 54 ff., Fahrzeuge). So werden 29 Fahrzeuge auf dem neuesten technischen Stand Altfahrzeuge ersetzen. Durch diese große Investitionsmaßnahme wird die VER Busflotte im nächsten Jahr deutlich verjüngt. Die Ausstattung der Fahrzeuge orientiert sich dabei an den Anforderungen für Neufahrzeuge, die im Nahverkehrsplan für den Ennepe-Ruhr-Kreis festgelegt sind. Die vom Kreis Mettmann als verbindliche Standards geforderte Notruffunktion sowie das System zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen sind bei der Anschaffung der VER-Neufahrzeuge allerdings nicht vorgesehen. Beim Thema Sicherheit wird die Kommunikation zur Betriebssteuerung (Leitstelle) durch eine permanente Besetzung des Leitstands sichergestellt. Durch die erweiterte Installation einer Videoüberwachungsanlage (bisher ist nur 1 Fahrzeug ausgestattet) wird dem Aspekt der Sicherheit zusätzlich Rechnung getragen.	Der NVP sieht vor, dass im Einzelfall (z. B. aufgrund geringer Verkehrsanteile im Kreis Mettmann) Abweichungen von den Standards mit dem Aufgabenträger vereinbart werden können (vgl. Kapitel 2.2.2, Punkt 3.4, Seite 54, Fahrzeuge unter „Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann“). Eine weitergehende Präzisierung wird eine Folgearbeit im Rahmen des NVP sein.
2.3.6: Ein System zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen ist im Zusammenhang mit der Anschaffung des VER-Betriebsleitsystems in der ersten Stufe nicht enthalten. Zurzeit könnten die Ampelanlagen im Ennepe-Ruhr-Kreis über ein solches System flächendeckend nicht angesteuert werden. Für die VER-Fahrzeuge wären somit hauptsächlich nur Beeinflussungen von Signalanlagen in den angrenzenden Oberzentren möglich. Aus wirtschaftlichen Gründen wird deshalb die Ausrüstung der Neufahrzeuge mit einem geeigneten System im Moment nicht weiter verfolgt. Der VER-Fuhrpark wird hauptsächlich im Ennepe-Ruhr-Kreis eingesetzt (96%). Im Kreis Mettmann kommen im Spitzenverkehr auf der Linie 331 2 Fahrzeuge (1 Regelfahrzeug + 1 Einsatzwagen) zum Einsatz. Alle Busse müssen flexibel einsetzbar sein. Eine spezielle Fahrzeugdisposition für den Kreis Mettmann ist nicht möglich. Aufgrund des geringen Leistungsvolumens sowie der Verkehrsdichte wird die Beeinflussung der Signalanlage im Ortsteil Nierenhof durch die Busse der Linie 331 von uns für nicht erforderlich angesehen.	Der NVP sieht vor, dass im Einzelfall (z. B. aufgrund geringer Verkehrsanteile im Kreis Mettmann) Abweichungen von den Standards mit dem Aufgabenträger vereinbart werden können (vgl. Kapitel 2.2.2, Punkt 3.4, Seite 54, Fahrzeuge unter „Präzisierende und ergänzende Qualitätsstandards des Kreises Mettmann“). Eine weitergehende Präzisierung wird eine Folgearbeit im Rahmen des NVP sein.
2.3.7: Informationen über Störungen und Betriebsunterbrechungen im Liniennetz (Kapitel 2.2.2, Punkte 3.6.1 und 3.6.2, Seite 69/70) sind ein wesentlicher Bestandteil des Qualitätsmanagements. Bei der VER hat das Thema, aufgrund der topographisch be-	Im Leitbild (Kapitel 2.2.2, Punkte 3.6.1 und 3.6.2, ab Seite 69) wird definiert, dass die Fahrgäste über Störungen und Betriebsunterbrechungen über die <u>vorhandenen</u> Kommunikationsmöglichkeiten

dingten Einschränkungen im Winterbetrieb, einen neuen Stellenwert bekommen. Die Fahrgäste werden hier über das Internet bzw. den lokalen Radiosender über die aktuellen Verkehrslagen in Kenntnis gesetzt. Das gilt auch für das Verkehrsangebot auf der Linie 331 im Kreis Mettmann. Wir geben aber zu Bedenken, dass nicht jede ländlich gelegene Haltestelle von Servicekräften betreut werden kann. Das scheitert schon allein an der Personalsituation.	unverzüglich zu informieren sind. Es müssen also nicht an jeder Haltestelle <u>alle</u> Möglichkeiten der Fahrgastinformation sichergestellt werden.
2.3.8: Das von Ihnen geforderte Berichtswesen (Kapitel 2.2.2, Punkt 3.8, Seite 73) muss nach unserer Meinung stufenweise aufgebaut werden und mit der Zeit wachsen. Aufgrund teilweiser zurzeit noch nicht vorhandener Daten, muss zunächst mit anderen Hilfsmitteln gearbeitet werden. Der Aufwand hierfür sollte allerdings so gering wie möglich gehalten werden. Eine Abstimmung diesbezüglich zwischen allen Beteiligten halten wir für sinnvoll.	Der Kreis Mettmann forciert mittelfristig den stufenweisen Aufbau eines Berichtswesens. Im Leitbild (Kapitel 2.2.2, Punkt 3.8, ab Seite 73) werden hierzu bereits einzelne Themenschwerpunkte formuliert. Eine Präzisierung hinsichtlich der konkreten Form der Berichterstattung wird eine Folgearbeit im Rahmen des NVP sein.

2.4	13.12.2013	Essener Verkehrs AG (EVAG)
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.4.1: Seite 142: In Velbert verkehrt die Nacht-Express-Linie NE8 der Rheinbahn und der EVAG (...). Da es sich bei der Linie NE8 um eine Gemeinschaftslinie handelt, sollte dies auch im Text Erwähnung finden.		Der Hinweis wird aufgenommen.
2.4.2: Seite 334: T 176 / Verkehrsunternehmen VGV, EVAG, VER Es handelt sich beim TaxiBus 176 um eine Dreifach-Konzession mit der VER.		Der Hinweis wird aufgenommen.

2.5	16.12.2013	WSW mobil GmbH (WSW)
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.5.1: [...] So können wir den NVP-Gesamtentwurf zur Beschlussfassung empfehlen und sichern Ihnen unsere konstruktive Mitarbeit in den anschließenden Prüf- und Umsetzungsaufträgen zu.		Kenntnisnahme

2.6	16.12.2013	Kraftverkehr Wupper-Sieg AG (KWS, wupsi)
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.6.1: Auf S. 458 ist der Text unter Anmerkungen fälschlicherweise der Linie 233 statt der Linie 237 zugeordnet (s. u). [...]		Der Hinweis wird aufgenommen.

Seite | 21

2.7	16.12.2013	Busverkehr Rheinland GmbH (BVR)
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.7.1: [...] Der BVR begrüßt die konsequente Vertaktung der Linie O5 auf einen 20-Minuten-Takt (S. 238).		Kenntnisnahme
2.7.2: Wir weisen darauf hin, dass die zugrunde liegenden Fahrgastzahlen der Linie 747 (S. 221) nicht aktuell von unseren Kursen vorliegen. Demzufolge ist eine Erhebung vor weiteren Planungen bzw. Reduzierungen zwingend geboten.		Die Auswertung entsprechend aussagekräftiger Nachfragedaten im Hinblick auf eine zielgerichtete Überprüfung des Angebotes wird für erforderlich gehalten (vgl. hierzu die Aussagen unter Punkt „Konsequenzen“ in Tabelle 64, Seite 221 im NVP).
2.7.3: Zusätzliche Haltestellen auf der SB19 sind derzeit leider nicht möglich. Derzeit fahren wir auf der SB19 nach Heiligenhaus mit 2 Kursen, diese sind mit Lenk- und Ruhezeiten vollkommen ausgereizt. Erschwerend sind zusätzliche Tempo 30 Zonen in Heiligenhaus in der letzten Zeit hinzugekommen. In Heiligenhaus (Hetterscheidt), Velbert (Stadtwerke und Dalbecksbaum) und Essen (Stadtwaldplatz) gibt es den Wunsch von weiteren Haltestellen. Bei einer gedachten Verlängerung bis Düsseldorf Flughafen nach Fertigstellung der A44, sind eventuell weitere Haltestellen möglich.		Die Einschätzung des BVR hinsichtlich der heutigen Situation auf der SB19 (vgl. hierzu die Aussagen unter Punkt „Anmerkungen“ in Tabelle 91, Seite 260 im NVP) wird geteilt. Vor dem Hintergrund der anstehenden Liniennetzüberplanung in Velbert im Zuge der Neuerrichtung des ZOB ergeben sich jedoch voraussichtlich Fahrzeitgewinne, die die Prüfung eines zusätzlichen Halts auf der SB19 ermöglichen.

2.8	17.12.2013	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH (VGv)
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.8.1: Seitens der VGv mbH wird keine separate Stellungnahme eingereicht. <i>[Anm.: Es gilt die Stellungnahme der Stadt Velbert gleichermaßen auch für die VGv]</i>		Kenntnisnahme

2.9	06.01.2014	Rheinbahn AG	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
2.9.1: 2.1 Grundsätze; Seite 19: Im vorletzten Spiegelstrich auf der Seite wird gefordert, das ÖPNV-Angebot stärker an den konkreten Fahrgastanforderungen auszurichten. Uns ist nicht bekannt, dass bislang konkrete Fahrgastanforderungen zum Kreis Mettmann erhoben wurden. Es stellt sich daher die Frage, wie diese Fahrgastanforderungen definiert sind.			Die konkreten Fahrgastanforderungen sind in Kapitel 2 definiert.
2.9.2: 2.1 Grundsätze; Seite 20: Es ist nach wie vor nicht erkennbar, wieso die Verkehrsunternehmen die Einhaltung der Standards zu prüfen und darzulegen haben (3. Absatz), wenn entsprechende Veränderungswünsche von den jeweiligen Kommunen im Kreis ausgehen. Die Forderung, die Nichteinhaltung bzw. Unterschreitung von Standards bzw. gesonderter Festlegung NVP an den Aufgabenträger Kreis Mettmann zu melden, ist ausdrücklich nur beispielhaft auf Angebotsveränderungen bezogen. Dem zufolge müssten sämtliche Unterschreitungen von Standards gemeldet werden. Wir verweisen daraufhin, dass dies u. U. zu erhöhtem Personalaufwand bei den Verkehrsunternehmen führen kann. Die Kosten hierfür fallen nach unserer Auffassung dem Aufgabenträger zu.			Im NVP wird der Abschnitt <i>„Bei Veränderungen im Bedienungsangebot (z. B. Fahrplanoptimierungen) haben die Verkehrsunternehmen die Einhaltung der Standards zu prüfen und darzulegen.“</i> geändert in: <i>„Bei Veränderungen haben die Verkehrsbeteiligten die Einhaltung der Standards zu prüfen.“</i>
2.9.3: 2.1.5.1 Verkehrszeiten; Seite 29: Zu der in Tabelle 4 aufgeführten Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster möchten wir nochmals- wie bereits in den Vorgesprächen- darauf hinweisen, dass wir große Bedenken gegen die Einführung der Normalverkehrszeit (NVZ) II in der Zeit von 18.00 - 20.00 Uhr haben. Wie von uns ausführlich dargelegt und auch anhand der Fahrplandaten zu erkennen, endet die Hauptverkehrszeit in der Zeit zwischen 18.00 und 19.30 Uhr. Von daher bedarf es keiner Einführung einer Normalverkehrszeit II. Dies ist betriebswirtschaftlich nicht vertretbar.			- Auch die Nachbar-Aufgabenträger, u. a. die Stadt Düsseldorf, haben eine NVZ am Nachmittag; es soll hiermit das Verkehrsgeschehen abgebildet werden, eine Anpassung des Bedienungsangebotes ist nicht zwangsläufig erforderlich. Im NVP wird der folgende Hinweis ergänzt: <i>„Zwischen der HVZ II und SVZ II ist ein direkter Übergang der Bedienungshäufigkeiten möglich.“</i>
2.9.4: 3.1.5 Leistung: Platzangebot; Seite 46 u. 47: Hier wird festgehalten, dass bei Angebotsanpassungen "auch für kurze Betriebszeiträume" die Anpassung im Fahrzeugeinsatz vorgenommen werden müssen. Dies bezieht sich auch für den Hinweis "für einzelne Fahrt" bzw. "für bestimmte Zeiträume, die eine Umstellung auf eine bedarfsgerechte Bedienung erforderlich machen". Mit dieser Formulierung sind wir nicht einverstanden. Unter der Prämisse einer wirtschaftlichen Betriebsführung halten wir diese Vorgehensweise für nicht akzeptabel. Es muss den kommunalen Verkehrsunternehmen freigestellt sein, den Fahrzeugeinsatz unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu optimieren.			Die im NVP gewählte Formulierung ermöglicht es den Verkehrsunternehmen, ihren Fahrzeugeinsatz unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu optimieren.
2.9.5: 3.5 Haltestellen, Haltestellenausstattung; Seite 62: [...] Unter Punkt 1.1.5 Behindertengleichstellungsgesetz Nord-			Der Kreis Mettmann sieht sich als Koordinierungsstelle zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV. Die Umsetzung liegt in der

rheinWestfalen wird im 6. Absatz der § 8, Absatz 3 PBefG zitiert. Danach hat der NVP die Belange, den in 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. Es handelt sich somit im PBefG nicht um "Aussagen zur Barrierefreiheit", sondern um Vorgaben. Nach unserer Auffassung muss der Nahverkehrsplan zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen benennen.	Verantwortung der Verkehrsunternehmen bzw. der jeweiligen Straßenbaulastträger. Der Kreis koordiniert und steuert somit die entsprechenden Realisierungsprozesse als Folgearbeit im Rahmen des NVP. • In Kapitel 7.2 wird der folgende Hinweis ergänzt: „Der NVP 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)).“ • In seiner Funktion als Koordinator empfiehlt der Kreis Mettmann den kreisangehörigen Städten die Erstellung von Prioritätenlisten zum Haltestellenausbau (vgl. Maßnahme zur Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV, Tabelle 141, Seite 312 ff.).
• 2.9.6: 3.5 Haltestellen, Haltestellenausstattung; Seite 62/63 Die Sinnhaftigkeit, warum eine VRR-weite gültige Haltestellenrichtlinie durch eine Sonderregelung im Kreis Mettmann ausgehebelt werden soll, erschließt sich uns nach wie vor nicht. Wer soll die Einstufung in die Kategorie A (Fußnote 18) mit tausend Umsteigern mit Zahlen untermauern?	• Gemäß der VRR-Haltestellen-Richtlinie dient diese lediglich zur Orientierung bei der Festlegung von Pflicht- und Zusatzausstattungen von Haltestellen. Der NVP hebt diese Richtlinie nicht aus sondern ergänzt diese unter anderem in Anlehnung an bestehende Haltestellenkonzepte kreisangehöriger Städte (Ratingen, Hilden).
• 2.9.7: 3.5 Haltestellen, Haltestellenausstattung; Seite 66 Die in der Spalte D genannte situationsbedingte anzustrebende Ausstattung steht im Widerspruch zu der oben bereits genannten Frist 01.01.2022 für eine vollständige Barrierefreiheit.	• Das novellierte PBefG sieht außerdem vor, dass hinsichtlich der Frist im Nahverkehrsplan Ausnahmen benannt und begründet werden können. Mit den im Leitbild (Kapitel 2.2.2, ab Seite 37) definierten Vorgaben im Hinblick auf die Fahrzeuganforderungen und der Erstellung eines Haltestellen-Baukasten-Systems sieht der Kreis Mettmann seine Aufgabe der Definition von Ausnahmen von der Vorgabe zur vollständigen Barrierefreiheit gemäß PBefG als ausreichend erfüllt an (vgl. Punkt 3.4 Ausnahme der Niederflurtechnik bei Bestandsfahrzeugen für Einsatz im Verstärkerverkehr; Punkt 3.5 Ausnahme der Barrierefreiheit für Bus-Haltestellen der Kategorie D mit sehr geringer Verkehrsbedeutung (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag)). • Langfristig, bei zukünftigen Fortschreibungen soll sukzessive auch der barrierefreie Ausbau von Haltestellen der Kategorie D mit berücksichtigt werden.

2.9.8: 3.5 Haltestellen, Haltestellenausstattung; Seite 67 Die unter der Fußnote 37 genannten Bordsteinhöhen erfüllen wohl kaum die Erfordernisse der Barrierefreiheit.	Im Leitbild (Kapitel 2.2.2, ab Seite 37) ist im Sinne der Barrierefreiheit als Ausstattungsmerkmal der Buskapstein mit einer Bordhöhe von 18 cm als Regelanwendung aufgeführt (vgl. Punkt 3.5, Tabelle 17, Seite 67). Lediglich in begründeten Ausnahmefällen (vgl. Fußnote 37) sind geringere Bordsteinhöhen (mind. 14 cm) zugelassen.
2.9.9: 3.8 Berichtswesen; Seite 73 ff.: Die Informationspflicht zu besonderen Vorkommnissen halten wir - wie auch in den Gesprächen von uns dargelegt - nach wie vor für überzogen und stimmen dieser so nicht zu. Auch unter dem Gesichtspunkt, dass der Verfahrensablauf nicht aufgeführt ist.	In Kapitel 2.2.2 unter Punkt 3.8 (Seite 73) ist die Aussage enthalten, dass die konkrete Form der Berichterstattung im Detail mit allen Beteiligten als Folgearbeit im Rahmen des NVP abgestimmt wird.
2.9.10: 4.4.3.2 ÖV-Verflechtung innerhalb des Kreises; Seite 109: In Tabelle 37 wird die Modellsplitverteilung im Kreis Mettmann nach Städten aufgeführt. In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Heiligenhaus am 26.11.2013 wurde aus dem Kreise der Politik die Frage gestellt, wieso der Modellsplitanteil mit 7,7% in Heiligenhaus so niedrig sei und auf welcher Grundlage die Ergebnisse beruhen. Eigentlich müsste er u. a. durch den Schülerverkehr höher liegen. Es wurde vom Gutachter darauf verwiesen, dass auch hier Fahrgastzählungen herangezogen worden sind. Bedauerlicherweise wurde nicht erwähnt, dass, bezogen auf die Stadt Heiligenhaus, auf den Gemeinschaftslinien Rheinbahn/BVR nur Fahrgastzahlen der Rheinbahn zugrunde gelegt wurden. Wir empfehlen in der Textfassung auf diese Problematik noch konkreter einzugehen, insbesondere im Rahmen der Modellsplitverteilung.	Zwar sind keine aktuellen Fahrgastzahlen des BVR 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 (Anteil BVR-Kurse Linie 770 ca. 41%, Anteil BVR-Kurse Linie 771 ca. 12%).¹ Ebenso wurde auch bei anderen Linien mit Gemeinschaftskonzessionen Rheinbahn / BVR vorgegangen (z. B. Linie 747 Wülfrath – Velbert, hier wurde die Herangehensweise mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt). Für den SchnellBus SB19 liegen ebenfalls keine Zählzeiten des BVR vor. Das heißt im Umkehrschluss jedoch nicht, dass die Linienbelastung im Modell nie berücksichtigt wurde, denn die vorhandenen Verkehrsströme werden durch das IGVP-Modell in der Gesamtheit abgebildet. Somit konnte zwar das Modell nicht vollständig anhand aktueller Zählzeiten ge-eicht werden, die Nachfrage wird jedoch durch im Modell erzeugte Belastungen mit einer ausreichenden Genauigkeit abgebildet.
2.9.11: 4.6.1.1 Maßnahmen "Netz und Angebot"; Seite 122: Wir möchten nochmals darauf hinweisen, dass im Stadtgebiet Heiligenhaus nicht die OrtsBuslinie O18 verkehrt, sondern die OrtsBuslinie O17.	Kapitel 4.6.1 beinhaltet die Zielerfüllung der Umsetzung des NVP 2004. Die dargestellten Maßnahmen sind dem NVP 2004 entnommen und entsprechend ihrer Umsetzung bewertet. Die im 2. NVP noch unter „O18“ geführte Maßnahme wurde mit der Linie 772 teilweise umgesetzt.
2.9.12: 5.5 ÖPNV-Infrastruktur; Fazit Seite 172: Beim Fazit zum Kapitel Barrierefreiheit ist darauf hinzuweisen, dass Haltestellen am Fahrbahnrand mit erheblich geringerem	Im NVP wird in Kapitel 7.3.4.11 in Tabelle 141 (Seite 312) der folgende Hinweis aufgenommen: <i>„Die Möglichkeiten der Realisierung sind</i>

¹ Vgl. Herangehensweise Erhebung MIV; Erhebung definierter Stundengruppen und Hochrechnung der Tagesbelastung.

Aufwand barrierefrei herzustellen sind als Busbuchten. Für Busbuchten ist eine Ausbaulänge von 88 Metern erforderlich gem. RAST.	<i>unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Situation vom Straßenbaulastträger vor Ort zu prüfen (Hinweis: für Busbuchten ist gem. RAST eine Ausbaulänge von 88m vorzusehen)."</i>
2.9.13: 5.5 ÖPNV-Infrastruktur: In dem Kapitel fehlt insgesamt eine Aussage zur Streckeninfrastruktur. Es gibt keinerlei Hinweise auf Busspuren und ihre Bedeutung sowie auf ein einheitliches LZA-Anforderungssystem, was die ÖPNV-Qualität im gesamten Kreis erheblich verbessern würde. Dies wirkt sich insbesondere auf den Faktor Reisezeit aus, der im Vergleich IV und ÖV bewertet wird und der sich durch Maßnahmen an Lichtzeichenanlagen deutlich verbessern ließe.	- In Kapitel 5.3.1 (ab Seite 149) wird der folgende Zusatz aufgenommen: <i>„Insgesamt stellt sich der Öffentliche Verkehr im Kreisgebiet im Hinblick auf die Reisezeit 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. Tabelle 143, Seite 313 ff.). Insbesondere die konkrete Ausgestaltung von Maßnahmen zum Abbau von externen Störquellen (Fahrweg) fällt jedoch i. d. R. in die Zuständigkeit der jeweiligen Straßenbaulastträger.“</i> - Um die Bedeutung einer kreisweit möglichst einheitlichen bzw. kompatiblen Lösung zur LSA-Beeinflussung weiter in den Fokus zu rücken wird der Prüfauftrag zur Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr (Tabelle 143, Seiten 313 ff.) um die folgende Anmerkung ergänzt: <i>„Die lokale Kompatibilität ist in enger Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen und den einzelnen Straßenbaulastträgern herzustellen.“</i> - Kapitel 5.3.3 (Seite 152) wird ergänzt: <i>„Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden verschiedene Möglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNV aufgezeigt (vgl. Kapitel 7.3.4.11, Tabelle 143, Seite 313 ff.).“</i> Im Anlagenband II wird ein Bezug zum Kapitel 5.3.1 mit den wesentlichen Ergebnissen ergänzt.
2.9.14: 5.8 (ab Seite 178) Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV im Kreis Mettmann Grundsätzlich vermissen wir bei den Schwächen des ÖPNV Hinweise auf den fehlenden Vorrang des ÖPNV im Kreis Mettmann. So z. B. fehlende Vorrangschaltung, Busspuren. Es wird ja auch bei den Schwächen des ÖPNV auf fehlenden barrierefreien Ausbau von Haltestellen hingewiesen.	Anmerkungen bezüglich des barrierefreien Ausbaus beziehen sich auf konkrete Haltestellensituationen. Auf die grundsätzliche Problematik wird in den Kapiteln 5.3.2 und 5.3.3 (Seite 150 ff.) hingewiesen, im Rahmen des Entwicklungskonzeptes wird die Thematik erneut aufgegriffen und es werden Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt (vgl. Kapitel 7.3.4.11, Seite 313 ff.).

2.9.15: 5.8 (ab Seite 178) Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV im Kreis Mettmann Andererseits kann man bei Stärken des ÖPNV z. B. für Langenfeld das Vorhandensein einer Busspur aufnehmen.	Der Hinweis wird in Kapitel 5.8 aufgenommen.
2.9.16: 7.3.3.1 Regionale Planungsansätze; Seite 213, Tabelle 59: Für die Relation Ratingen-Lintorf – Düsseldorf sind wir der Ansicht, dass lediglich die SB55 über die A52 direkt nach Düsseldorf fahren soll. Die Linie 752 soll mit der Linie 754 ausschließlich über Ratingen West nach Düsseldorf geführt werden. Eine Mitbenutzung der A52 soll nicht stattfinden	Entspricht dem im Prüfauftrag hinterlegten Ansatz.
2.9.17: 7.3.3.1 Regionale Planungsansätze; Seite 217, Tabelle 61: Hier gibt es keinen neuen Sachstand. Die OrtsBuslinie O16 ist aufgrund der Anschlussbeziehung auf Ratinger Stadtgebiet nicht in der Lage, den Anschluss zur Linie 131 zu bringen. Hier ist es erforderlich, dass die MVG den Fahrplan der Linie 131 entsprechend anpasst.	Die Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten erfolgt im Rahmen des Prüfauftrags in enger Abstimmung mit den Beteiligten.
2.9.18: 7.3.3.1 Regionale Planungsansätze; Seite 218-220, Tabellen 62 und 63: Die Problematik bei beiden Linien ist die erforderliche Anschlussbeziehung der Linie 771 in Ratingen-Ost (S) an die S6 und in Ratingen-Homburg, Dorfstraße von/zur 748 sowie der Linie 770 in Ratingen-Hösel (S) an die S6. Eine Verschiebung der Fahrplanlagen ist aufgrund der Anschlussbeziehungen nicht möglich. Somit ist die zeitliche Entflechtung zwischen den Linien 770 und 771 im Abschnitt Heiligenhaus – Velbert nicht möglich. Dies ist bei einer Verdichtung der Linie 771 montags – freitags in der NVZ auf einen 20-Minuten-Takt zu berücksichtigen.	Beide die Linie 771 betreffenden Prüfaufträge beinhalten bereits entsprechende Einschränkungen, die im Zuge der Durchführung des Prüfauftrags mit zu berücksichtigen sind (vgl. Tabellen 62 und 63, Seite 218 ff.).
2.9.19: 7.3.3.1 Regionale Planungsansätze; Seite 221, Tabelle 64: Hier ist eine Abstimmung zwischen den Gemeinschaftspartnern Rheinbahn und BVR mit den Städten Velbert und Wülfrath erforderlich. Dieses gesamte Paket der Anpassung des Bedienungsangebotes der Linie 747 mit der Linie 746 und den weiteren Maßnahmen auf Velberter Gebiet ist im Zusammenhang mit dem Neubau des ZOB zu sehen.	Der Prüfauftrag sieht eine entsprechende Abstimmung vor (vgl. Tabelle 64, Seite 221).
2.9.20: 7.3.3.1 Regionale Planungsansätze; Seite 222, Tabelle 65: Verdichtung auf der Linie 741 Der Verdichtung des Taktes zwischen Mettmann - Erkrath - Hilden in der NVZ wird von uns zugestimmt. Aufgrund von vielen Bürgeranfragen ist zu prüfen, ob es sinnvoll ist, abends einen 30-Minuten Takt zwischen Mettmann - Erkrath - Hilden einzurichten oder den Stundentakt zwischen Mettmann und Hilden weiter auszudehnen, um den Wünschen der Fahrgäste nachzukommen.	Die Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten erfolgt im Rahmen der Durchführung des Prüfauftrags in enger Abstimmung mit den Beteiligten.
2.9.21: 7.3.3.1 Regionale Planungsansätze; Seite 222, Tabelle 65: Die Einführung eines Nachmittagsfahrplans samstags und sonntags und feiertags im Sommerhalbjahr wurde nach intensiver Diskussion mit dem Gutachter abgelehnt [...].	Die konkrete Bewertung erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages. Der Fokus wird hierbei auf die Ermittlung der generierbaren Fahrgastpotenziale durch eine Verdichtung des Bedienungsangebotes am Wochenende gelegt.

2.9.22: 7.3.3.1 Regionale Planungsansätze; Seite 223-225, Tabellen 66 und 67: Der Prüfansatz, die Buslinie 781 mit der Linie 737 zu verknüpfen lässt sich nicht realisieren, da die Linie 781 auf die Schulendzeiten Gerresheim Schulzentrum ausgerichtet ist und die Buslinie 737 auf die S8 an der S-Bahnstation Gerresheim. Den Bedarf für einen 30-Minuten Takt an Samstagen und Sonntagen bis Neuenhausplatz sehen wir nicht.	Der Prüfauftrag wird mit der Zielsetzung weiterverfolgt, die Anschlusssituation am Neuenhausplatz zu verbessern (vgl. Punkt 1.4.6 der Synopse). - Eine Taktverdichtung an Samstagen und Sonntagen auf einen 30-Minuten-Takt ist im Prüfauftrag nicht vorgesehen.
2.9.23: 7.3.3.1 Regionale Planungsansätze; Seite 230, Tabelle 72: Es ist sicherlich nicht möglich, mit der Buslinie 742 sowohl die S8 als auch die Regionalbahn RB48 in Haan-Gruiten (S) zu bedienen. Von uns wurde in dem Gespräch mit dem Gutachter vorgeschlagen, die Linie 742 über Gruiten (S) bis Haan, Markt zu verlängern. Ggfls. unter der Voraussetzung, dass diese Linie dann Anschluss an den RB48 hat und die S8 durch die Fahrten der OrtsBuslinie O1 abgedeckt wird. Die Fahrverbindung zwischen Düsseldorf und Mettmann erfolgt über die S28 und nicht über die S8 bis Gruiten und dann in Richtung Mettmann. Wir halten auch die Nachfrage zwischen Gruiten, Bahnhof und der Relation nach Mettmann für äußerst gering. Wir empfehlen daher, das Angebot auf der Buslinie 742 nicht zwischen Haan-Gruiten und Mettmann anzubieten, sondern bis Haan-Markt zu verlängern.	Die konkrete Bewertung erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages.
2.9.24: 7.3.3.2 Langfristige Prüfaufträge bzw. Planungsprojekte; Seite 232, Tabelle 75: Die Rheinbahn begrüßt die SchnellBusverbindung zwischen Velbert und dem Flughafenbahnhof. Eine Verlängerung der Linie vom Flughafenbahnhof auf Düsseldorfer Stadtgebiet hinaus, z. B. bis zur Messe, wird von uns aus verkehrlichen Gründen abgelehnt.	Die konkrete Bewertung erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages.
2.9.25: 7.3.3.2 Langfristige Prüfaufträge bzw. Planungsprojekte; Seite 235, Tabelle 76: In den Unterlagen ist zu berücksichtigen, dass bei Ausfall des 60-Minuten Taktes auf der SB68 - die mit den zwei Fahrten der Linie 745 einen 20-Minuten Takt zwischen Mettmann und Wuppertal bildet-eine zusätzliche Fahrt auf der 745 eingerichtet werden muss.	- Der Prüfauftrag sieht einen entsprechenden Ansatz vor (vgl. Tabelle 76, Seite 235). - Die Durchführung des Prüfauftrags erfolgt nach Beschlussfassung des NVP und rechtzeitig vor Betriebsaufnahme der RegioBahn-Verlängerung in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten.
2.9.26: 7.3.3.3.2 Stadt Haan; Seite 245, Tabelle 82: Wir begrüßen, dass der Gutachter unseren ausgearbeiteten Vorschlag zur Verlängerung der SB50 von Nachbarsberg in der Hauptverkehrszeit in das Gewerbegebiet Haan-Ost begrüßt und als Prüfauftrag übernommen hat.	Kenntnisnahme
2.9.27: 7.3.3.3.2 Stadt Haan; Seite 246, Tabelle 83: Die Anbindung des Gewerbegebietes Haan-Ost mit einer direkten Verbindung über die Autobahn nach Düsseldorf ist nicht vorgesehen und entspricht auch nicht dem beigefügten Linienplan. Wir bitten, diesen Passus zu streichen.	Es ist im Prüfauftrag vorgesehen, die SB50 in das Gewerbegebiet Haan-Ost zu verlängern. Ein Vorteil ist, dass damit das Gewerbegebiet über die Autobahn nach Düsseldorf angebunden ist. Die SB50 verkehrt auch heute schon über die A46 nach Düsseldorf.

2.9.28: 7.3.3.3.2 Stadt Haan; Seite 247, Tabelle 83: Die unter Vorteile aufgeführten Positionen treffen auch bei der Alternative SB50 über Nachbarsberg zum Gewerbegebiet zu.	Der alternative Ansatz wird ergänzt.
2.9.29: 7.3.3.3.3 Stadt Heiligenhaus; Seite 252, Tabelle 87: Die hier jetzt aufgeführte Linienführung der Buslinie 772 in der Innenstadt entspricht unseren Vorstellungen. Wir gehen davon aus, dass die bisherige Endhaltestelle Unterilp in Heiligenhaus weiter angefahren wird.	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 1.3.2 der Synopse
2.9.30: 7.3.3.3.3 Stadt Heiligenhaus; Seite 253, Tabelle 87 Alternativer Prüfansatz: Gegen die Wiedereinführung des alten Linienweges der Linie 772 von Essen kommend über Isenbügel - Unterilp - Oberilp in das Zentrum von Heiligenhaus haben wir große Bedenken. Damit verbunden ist auch die vorgesehene Ersatzbedienung zwischen den Haltestellen Heiligenhaus In der Rose und Nassenkamp durch TaxiBus und einzelne Fahrten im Schulverkehr im Linienbetrieb. Die Herausnahme der Buslinie 772 aus der Achse Isenbügel – Unterilp – Oberilp – Heiligenhaus-Zentrum ist aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage in diesem Abschnitt zum Fahrplanwechsel 28.05.2006 aufgrund eines Ratsbeschlusses umgesetzt worden. Diese Maßnahme hat sich bisher auch bewährt. Es liegen keinerlei Anfragen von Fahrgästen oder Bürgern bei der Rheinbahn vor, wieder eine Buslinie über Isenbügel - Unterilp - Oberilp ins Zentrum zu führen. Von daher stimmen wir dieser Maßnahme nicht zu. Nicht eindeutig definiert ist, wo zukünftig die Endhaltestelle der Linie 772 sein soll, wenn die Haltestelle Unterilp nicht mehr bedient wird. Der Hinweis, dass die Bedienung für den Bereich Unterilp zukünftig von der Buslinie 770 gewährleistet wird, ist sicherlich richtig. Jedoch möchten wir darauf verweisen, dass die Linie 772 morgens und mittags eine schülerlastige Linie ist. Wir haben große Bedenken, dass die Busse der Linie 770 die zusätzlichen Fahrgäste der Linie 772 (teilweise NFG als E-Wagen im Einsatz) zu diesen Zeiten aufnehmen kann. Weiterhin besteht für die Schüler die Gefahr, dass sie zukünftig nicht mehr im Bereich der Moselstraße in die Buslinie 772 einsteigen können, sondern die gerade in der Berufsverkehrszeit stark befahrene B227 überqueren müssen. Auch wenn hier eine Ampelschaltung vorhanden ist, ist die Gefahr groß, dass die Schüler trotz der ankommenden bzw. haltenden Busse an der Haltestelle die Straße bei Rotlicht überqueren. Wir halten dies für eine große Gefahrenquelle.	Die Ausführungen werden im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages berücksichtigt.
2.9.31: 7.3.3.3.3 Stadt Heiligenhaus; Seite 257, Tabelle 89: Die unter der Überschrift "Hintergrund" aufgeführten derzeit hohen Standzeiten auf der O17 können wir nicht nachvollziehen. Die Standzeiten an den Haltestellen In der Blume und Rathaus sind eingerichtet worden, um die Anschlusssituation von Linie 770 und 771 auf O17 bzw. von O17 auf Linie 770 und 771 zu gewährleisten. Beim Studium der Fahrplanschlüsse kann man dies leicht erkennen. Die Standzeiten sind auch nachträglich eingerichtet worden, nachdem es Fahrgastbeschwerden über die fehlende Anschlusssituation gegeben hat. Die Folge der Herausnahme der Standzeiten ist eine Verschlechterung der An-	Der ergebnisoffene Prüfauftrag zur Anpassung des Bedienungsangebotes der Ortsbuslinie O17 ist eine Schlussfolgerung aus den vorliegenden Randbedingungen (wenig exklusiv bediente Haltestellen, mäßige Nachfrage, hoher Anteil unproduktiver Standzeiten). Die konkrete Bewertung erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages.

schlussbeziehungen zwischen den o. g. Linien. Mit der Ausdünnung des Fahrplankontaktes auf der O17 von 20- auf 30-Minuten Takt sind wir nicht einverstanden. Die Buslinie hat wichtige innerstädtische Erschließungsmöglichkeiten. So muss man immerhin berücksichtigen, dass ein Großteil der Fahrgäste, insbesondere aus dem Bereich Wassermangel/Dorfkrug und dem Ortsteil Heide, auf diesen Bus angewiesen sind. Wir empfehlen, diese Maßnahme aus dem Nahverkehrsplan herauszunehmen.	
2.9.32: 7.3.3.3.3 Stadt Heiligenhaus; Seite 259, Tabelle 90: Im letzten Spiegelstrich wird vermerkt, dass die Stadt Heiligenhaus sich dafür ausspricht, zunächst probeweise die Einführung von zusätzlichen Umläufen der Linie 772 im Abschnitt In der Rose bis Heiligenhaus einzurichten. Diese Maßnahme können wir nicht nachvollziehen. Aus fahrplantechnischen und konzessionsrechtlichen Gründen haben wir hier große Bedenken und empfehlen dem Gutachter diesen Punkt aus dem Nahverkehrsplan herauszunehmen.	Die konkrete Bewertung erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages.
2.9.33: 7.3.3.3.4 Stadt Hilden; Seite 261, Tabelle 92: Gegen die Linienführung der Linie 781 direkt über die Gerresheimer Straße zwischen den Haltestellen Richard-Wagner-Straße und Grünewald haben wir große Bedenken. Durch Wegfall der Bedienung über Richard-Wagner-Straße - Furtwängler Straße - Kosenberg muss der gesamte Schülerverkehr ab der Haltestelle Schulzentrum, Gerresheimer Straße über die OrtsBuslinie O3 abgewickelt werden. Wir haben da große Bedenken, dass die Fahrzeugkapazität auf der OrtsBuslinie O3 das Schüleraufkommen nicht abdeckt. Die Linie 781 wird mit Gelenkbussen betrieben, die OrtsBuslinie O3 mit Standardfahrzeugen. Den Wegfall der Bedienung der OrtsBuslinie O3 zwischen den Haltestellen Johann-Sebastian-Bach-Straße- Furtwänglerstraße und Endhaltestelle Verwaltungsinstitut soll laut Maßnahmenkatalog durch ein verdichtetes Angebot der Linie 741 komprimiert werden. Die Linie 741 fährt im Bereich Verwaltungsinstitut Hilden-Süd (S) in der Hauptverkehrszeit und mittags im 20-Minuten Takt. Von daher würde die Maßnahme erst dann umgesetzt werden können, wenn auf der Linie 741 ein ganztägiger 20-/30-Minuten Takt eingerichtet wird. Zu prüfen ist auch die Endhaltestellensituation Köbener Straße. Hier ist nicht nur die Prüfung der Auswirkung der Linienwegänderungen auf die Fahrzeit zu analysieren, sondern auch im Detail die Problematik die durch die geänderte Linienführung der Linie 781 insbesondere für den Schülerverkehr besteht. Der erforderliche Einsatz von Gelenkbussen auf der der Linie O3 ist aufgrund der Linienführung sehr bedenklich. Wir bitten um Aufnahme und Anmerkung.	Der Prüfauftrag wird mit der Zielsetzung weiterverfolgt, die Anschlusssituation am Neuenhausplatz zu verbessern (vgl. Punkt 1.4.6 der Synopse).
2.9.34: 7.3.3.3.4 Stadt Hilden; Seite 262, Tabelle 92, 4. Absatz: Hier wird vermerkt, dass durch die geänderte Linienführung im Norden es zu Leistungseinsparungen kommt, jedoch auch zu Veränderungen an einzelnen Haltestellen und damit zu ggfls. zu geringen Fahrgastverlusten in diesem Bereich, die durch die kleinräumigen Verbesserungen im Umfeld jedoch weitgehend kompensiert werden können. Hier fehlt eine Auflistung dessen, was unter kleinräumigen Verbesserungen im Umfeld zu verstehen ist. Die erwähnten Ersatzhaltestellen bedeuten weite Fußwege für die Anwohner.	Der Prüfauftrag wird mit der Zielsetzung weiterverfolgt, die Anschlusssituation am Neuenhausplatz zu verbessern (vgl. Punkt 1.4.6 der Synopse).

2.9.35: 7.3.3.3.4 Stadt Hilden; Seite 262, Tabelle 92, 7. Absatz: Im 7. Absatz wird der Hinweis der Stadt Hilden aufgeführt, dass im Bereich der Gerresheimer Straße/Kosenberg/ Grünwald ein Verknüpfungspunkt zwischen den Linien O3 und 781 geschaffen werden sollte. Da der Gutachter mit der Buslinie 781 eine Anschlussverbesserung auf die Buslinie 737 in Richtung Düsseldorf und OrtsBuslinie O6 in Richtung Erkrath vorsieht, können wir es uns derzeit nicht vorstellen, dass wir auch gleichzeitig eine Anschlussbeziehung mit der OrtsBuslinie O3 an diesem Kreuzungspunkt herstellen können. Die OrtsBuslinie O3 ist auch an die S-Bahn gebunden. Von daher empfehlen wir dringend die derzeitige Linienführung der Buslinien O3 und 781 unberührt zu lassen.	Der Prüfauftrag wird mit der Zielsetzung weiterverfolgt, die Anschlusssituation am Neuenhausplatz zu verbessern (vgl. Punkt 1.4.6 der Synopse).
2.9.36: 7.3.3.3.4 Stadt Hilden; Seite 265, Tabelle 95: Die Ausdehnung des Bedienungszeitraumes zur Stärkung des Berufsverkehrs im Gewerbegebiet Hilden-West für Unternehmen mit 24-Stundenbetrieb können wir nicht nachvollziehen. Wir gehen davon aus, dass das Fahrplanangebot der Linie 783 wie bereits im Vorsatz vermerkt bis ca. 22.00 Uhr ausgedehnt wird, mit Anschluss auf die S1 am S-Bahnhof Hilden (S).	Die konkrete Bewertung erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages.
2.9.37: 7.3.3.3.8 Ratingen; Seite 275, Tabelle 101: Die Begründung der Linienänderung auf der OrtsBuslinie O15 ab Rosenstraße über Wilhelmring- Bahnstraße- Mülheimer Straße, können wir nachvollziehen. Wir haben nur große Bedenken gegen diese Linienführung, da heute schon auf der Bahnstraße drei Buslinien verkehren, die sich insbesondere im Bereich der Kreuzung Bahnstraße/ Hochstraße/Mülheimer Straße/Angerstraße/Oberstraße bedingt durch den IV Verspätungen einhandeln. Von daher sollte die Linienführung intensiv geprüft werden.	Die konkrete Bewertung erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages.
2.9.38: 7.3.3.3.8 Ratingen; Seite 275, Tabelle 101: Gegen eine Verlängerung der OrtsBuslinie O15 von der derzeitigen Endhaltestelle Ratingen-Ost (S) in den Bereich Voisweg (ESPRIT Outlet) haben wir große Bedenken. Es verkehrt heute in der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten Takt, anschließend alle 60 Minuten, die Linie 749 ab Ratingen-Ost (S) über die Balcke-Dürr-Allee bis zur Haltestelle Formerstraße. Diesen Linienweg ab Ratingen-Ost (S) bis Haltestelle Formerstraße würde dann auch die OrtsBuslinie O15 nutzen. Dies bedeutet, dass beide Buslinien, die die Anschlussbeziehungen der S6 zu berücksichtigen haben, gleichzeitig ab Ratingen-Ost (S) losfahren. Wir halten die Verlängerung der OrtsBuslinie O15 für nicht erforderlich. Auch aufgrund der örtlichen Lage haben wir große Bedenken dort mit einem Bus zu enden. Bisher ist auch die Firma ESPRIT nicht an uns herangetreten, um hier ggfls. eine verbesserte ÖPNV-Bindung zu schaffen.	Der Prüfauftrag ist ergebnisoffen formuliert. Die konkrete Bewertung erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages.
2.9.39: 7.3.3.3.9 Stadt Velbert; Seite 277, Tabelle 102: Wie bereits im vorderen Bereich von uns ausgeführt, halten wir es für erforderlich, dass es zu dem Buslinienangebot im Stadtgebiet Velbert ein gemeinsames Gespräch Rheinbahn, BVR, VGv und Stadt Velbert kommen sollte, auch im Hinblick auf den Neubau des ZOB.	Der Prüfauftrag sieht eine entsprechende Abstimmung mit allen Beteiligten vor (vgl. Tabelle 102, Seite 277 f).

2.9.40: 7.3.3.3.9 Stadt Velbert; Seite 280, Tabelle 104: Unter Prüfansatz wird mittelfristig darauf verwiesen, dass die Prüfung der Anbindung des Sportzentrums im OrtsBusverkehr erfolgen wird. Welche Rolle spielt dann zukünftig die Buslinie 771?	Die Bearbeitung des Prüfauftrags erfolgt im Rahmen der Überplanung des Liniennetzes seitens der Stadt Velbert / VGV. In diesem Zuge erfolgt eine Abstimmung mit allen Beteiligten hinsichtlich offener Fragen.
2.9.41: 7.3.4.9 Stadt Velbert; Seite 308: Unter dem Punkt "Anmerkung" wird verwiesen, dass in diesem Zusammenhang das ÖPNV-Netz in Velbert einer grundlegenden Überprüfung unterzogen wird, die die Planungsansätze des NVP mit berücksichtigt. Dies nehmen wir zum Anlass, auf das bereits erwähnte notwendige Abstimmungsgespräch zwischen den Verkehrsunternehmen und der Stadt Velbert zu verweisen.	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 2.9.40 der Synopse
2.9.42: 7.3.4.11 Allgemein; Seite 315, Tabelle 143: Maßnahmen zum Abbau interner Störquellen: Die Rheinbahn stellt keine Fahrscheinautomaten mehr an Haltestellen auf.	Kenntnisnahme
2.9.43: 7.3.4.11 Allgemein; Seite 315, Tabelle 143: Unter dem Spiegelpunkt <i>Haltestelle</i> letzte Zeile bitte hinter dem Klammervermerk <i>Betonplatte</i> auch noch <i>halbstarrer Belag</i> aufnehmen und als weiteren Spiegelpunkt <i>Kasseler Sonderboard</i>.	Die Ergänzung wird aufgenommen.
2.9.44: 7.3.4.11 Allgemein; Seite 318, Tabelle 145: Aufgrund der intensiven Diskussion in dem gemeinsamen Gespräch mit dem Gutachter, sollte dieser Punkt entfallen und nur ein allgemeiner Hinweis erfolgen. Änderungen bestehender Linien in OrtsBuslinien - die dafür anfallenden Kosten hat der Aufgabenträger zu übernehmen.	- Der Prüfauftrag wird in der dargestellten Form beibehalten. - Der ergebnisoffene Prüfauftrag sieht vor, eine Umprofilierung von Buslinien bei umfassenden Linienüberplanungen zu prüfen (vgl. Kapitel 7.3.5.1, Tabelle 145, Seite 318).
2.9.45: 7.4 Umsetzung und Wirkung des Maßnahmenkonzeptes; Seite 321 folgende: Wir legen Wert darauf und bitten auch dies in den im Nahverkehrsplan entsprechenden Stellen zu vermerken, dass die hier ermittelten Kilometerleistungen nicht von der Rheinbahn ermittelt wurden, sondern durch den Gutachter. Die Rheinbahn übernimmt keine Garantie, dass die hier aufgeführten Nutzkilometer der tatsächlichen Fahrplanplanung nachher auch entsprechen. Diesen Satz halten wir für sehr wichtig, um nicht im Nachhinein letztendlich für fehlerhafte Berechnung des Gutachters geradestehen zu müssen.	- Im NVP wird darauf verwiesen, dass die aufgeführten Leistungsänderungen eine überschlägige Abschätzung, basierend auf den im NVP dargestellten Umsetzungsvarianten darstellen (vgl. Kapitel 7.4.3 ab Seite 322). - Zur Klarstellung wird in Kapitel 7.4.2 eine Erläuterung aufgenommen: <i>„Im Rahmen der Konkretisierung der Prüfaufträge werden u. a. auch detaillierte Leistungsermittlungen von den Verkehrsunternehmen durchgeführt.“</i>
2.9.46: 7.4 Umsetzung und Wirkung des Maßnahmenkonzeptes; Seite 324: Es wird vermerkt, dass Verbesserungen im ÖPNV-Angebot zu Steigerungen der Fahrgastnachfrage und auch zu Einnahmen führen. Leider vermissen wir den Hinweis, dass damit aber auch Kosten verbunden sind, die auf den Aufgabenträger und auch die kommunalen Verkehrsunternehmen letztlich zukommen.	Entsprechende Aussagen sind in den Kapitel 7.4.2 und 7.4.3 zur Leistungsänderungen hinterlegt.

2.9.47: 7.4 Umsetzung und Wirkung des Maßnahmenkonzeptes; Seite 324: Auch bei den ermittelten Fahrgastzahlen haben wir große Bedenken, da bekannt ist, dass nicht von allen Verkehrsunternehmen Fahrgastzahlen vorliegen.	Kenntnisnahme; vgl. Anmerkung unter Kapitel 7.4.4
2.9.48: 8.3 Festlegung der Verkehrsbedienung; S. 331 folgende: [...]. Festzustellen ist, dass bei einigen Linien immer noch falsche Daten existieren bzw. die zuständigen Unternehmen, die die Konzessionsrechte einer Linie haben, hier nicht ergänzt worden sind (s. Linie 169, hier ist trotz Hinweis die Rheinbahn als Konzessionsinhaber mit der EVAG nicht aufgeführt).	Eine Aktualisierung erfolgt im Rahmen der Endfassungserstellung.
2.9.49: Anlagenband I - Städtesteckbriefe; Stadt Mettmann, Seite 26: Bei den ÖPNV-relevanten Zielen vermissen wir die Gesamtschule in Heiligenhaus, die von sehr vielen Schülern aus Mettmann besucht wird. Auch bei den regionalen Verflechtungen vermissen wir die Stadt Heiligenhaus.	- Die städtische Gesamtschule in Heiligenhaus ist nachrichtlich im Städtesteckbrief der Stadt Mettmann aufgeführt (vgl. Anlagenband I - Städtesteckbrief der Stadt Mettmann, S.26). Darüber hinaus ist ein entsprechender Hinweis auch in Kapitel 3.4 gegeben. - Grundsätzlich basieren die Städtesteckbriefe auf den Auswertungen der schriftlichen Befragung der Städte zu Beginn des NVP-Prozesses sowie den kontinuierlichen Aktualisierungen durch die Städte; die beiden genannten Punkte wurden von der Stadt Mettmann nicht aufgeführt.
2.9.50: Anlagenband II – Tabellen; Anlage 3, Tabelle 15, Seite 59: [...] Uns ist nur aufgefallen, dass die Umsteigesituation Erkrath von der OrtsBuslinie O5 auf die S8 nach Mönchengladbach mit 17 Minuten in der HVZ richtig angegeben ist. Wie aus den vorliegenden Unterlagen aber zu ersehen ist, liegt der Schwerpunkt der Beziehungen von Erkrath in Richtung Düsseldorf und nicht nach Mönchengladbach. Aus diesem Grunde ist die OrtsBuslinie O5 in der HVZ von Erkrath in Richtung Düsseldorf morgens auf die S68 mit fünf Minuten Übergang ausgerichtet.	- Kenntnisnahme - Die Aussagen des NVP stehen dem nicht entgegen (vgl. Punkt 4.2.34 der Synopse).
2.9.51: Anlagenband II – Tabellen; Anlage 3, Tabelle 19, Seite 68: Wie bereits im Vorfeld von uns dargelegt und auch in dem gemeinsamen Gespräch mit dem Gutachter angesprochen, halten wir diese Tabelle "Reisezeit ÖPNV und MIV auf ausgewählten Relationen" für unrealistisch. So hat z. B. eine Überprüfung der Fahrzeiten für den MIV von Langenfeld Stadtmitte nach Düsseldorf Hauptbahnhof an einem Tag morgens, mittags und abends über Google Maps unterschiedliche Reisezeiten ergeben. Vor allem ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich, welcher Reiseweg hier gewählt worden ist, da für die Relation drei verschiedene Verkehrswege angeboten werden. Wir halten diese Tabelle für nicht aussagekräftig und haben leider bis heute vom Gutachter noch nicht übermittelt bekommen, warum und weshalb diese Tabelle in einem Nahverkehrsplan aufgenommen werden soll.	- Die dargestellten Reisezeitverhältnisse sind eine gängige Messgröße für die Bewertung der Verbindungsqualität in Nahverkehrsplänen im Vergleich zwischen dem ÖV und dem Individualverkehr. Natürlich kann dabei die Ermittlung der Reisezeiten im Pkw-Verkehr mittels eines Routenplaners immer nur eine Momentaufnahme sein, wobei darauf geachtet wurde, dass keine relevanten Behinderungen und Staus in die Berechnung dieser Zeiten einfließen. Angesetzt wurde die durchschnittliche Reisezeit über den Tag. Welche Route dabei im Einzelfall durch den Routenplaner berücksichtigt wurde, spielt für das hier ermittelte Verhältnis der Reisezeiten im MIV und ÖV keine Rolle, da die ÖV-Route festgelegt ist, die Route im MIV jedoch frei wählbar ist. - vgl. Punkt 2.9.13 der Synopse

• 2.9.52: Wir möchten abschließend nochmal auf die Frage der Aktualität der im Nahverkehrsplan aufgeführten Daten verweisen. So ist zwar aus den Fahrplantabellen hier und da zu entnehmen, dass es sich um Daten von 2011 bzw. 2012 handelt, jedoch wird beim Tarif auf Seite 107 der Stand 01.01.2013 angegeben. Von daher sind wir schon der Meinung, wenn man hier ein Tarifmerkmal vom 01.01.2013 aufführt, dass auch soweit wie möglich, insbesondere die Fahrplandaten, aktualisiert werden.	• Im NVP sind in Tabelle 3 die Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme aufgelistet. Als Datenstand für das Linien- und Bedienungsangebot sind die im November 2012 gültigen Fahrpläne der Linien zugrunde gelegt worden. Punktuell wurden wesentliche Änderungen im NVP aktualisiert (vgl. Vorbemerkungen zur Datengrundlage).
---	---

3. Nachbaraufgabenträger

Seite | 34

3.1	30.10.2013	Ennepe-Ruhr-Kreis
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
3.1.1: [...] Die Definition Ihrer Verbindungskategorie C „Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte“ legt einen Standard für die Verbindung benachbarten Mittelzentren fest. Die Kategorie C3 unterscheidet sich vom Standard unseres Nahverkehrsplans aus 2009 in der gleichen Kategorie. Hierin wird abweichend eine Bedienungsqualität in der HVZ / NVZ von 60 Minuten (oder besser) definiert. Die weiteren Kriterien hingegen sind gleich. Mit Blick auf die gegenseitige Wirkung dieser Standards auf unsere Gebietskörperschaften gehen wir davon aus, dass das aktuelle Leistungsangebot – trotz der unterschiedlichen Standards - zwischen Hattingen und Velbert weiterhin wie bisher erhalten bleibt.		- Der Kreis Mettmann definiert in seinem Leitbild kreisweit gültige Bedienungsstandards (sog. „Basisstandards“). Diese können bei entsprechenden Nachfragepotenzialen ggf. überschritten werden (vgl. Kapitel 2.1.5.2, Seite 30). Bei der Relation Hattingen – Velbert handelt es sich auch aus Sicht des Kreises Mettmann um eine Verbindung, die ein höheres als das im Basisstandard festgeschriebene Bedienungsangebot rechtfertigt. - Darüber hinaus werden bei der zukünftigen Überplanung der kreisgrenzenüberschreitenden ÖPNV-Linien eventuell vorhandene Unterschiede im Taktschema und/ oder bei den Betriebszeiten mit allen Beteiligten abgestimmt.

3.2	05.11.2013	Rheinisch Bergischer Kreis
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
3.2.1 [...] Aus Sicht der Nahverkehrsplanung des Rheinisch-Bergischen Kreises bestehen keine Anregungen und Bedenken.		Kenntnisnahme

3.3	04.12.2013	Stadt Essen
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
3.3.1: Zum 3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann, dessen Entwurf mit Stand September 2013 im Oktober 2013 hier eingegangen ist, bestehen seitens der Stadt Essen keine Bedenken.		Kenntnisnahme
3.3.2: Zur Verlängerung der Nachtexpress-Linie 8 ist zu beachten, dass vor Umsetzung der Maßnahme die Fragen zum Betrieb der Linie durch die Rheinbahn in Verbindung mit der Essener Verkehrs-AG abschließend geklärt sein müssen.		Kenntnisnahme; vgl. Punkt 1.9.17 der Synopse

3.4	06.12.2013	Stadt Düsseldorf	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
3.4.1: S. 212, Tab. 58: Prüfauftrag Neuordnung im Korridor Ratingen-Lintorf – Düsseldorf und Taktverdichtung SB55: Die exklusive Bedienung der schnellen direkten Verbindung über die Autobahn A52 bis Düsseldorf Hbf. mit der SB55 und einheitlicher Linienführung der Linien 752 und 754 über Lichtenbroich zum Hbf. wird seitens der Stadt Düsseldorf favorisiert.			Kenntnisnahme
3.4.2: S. 213, Tab. 59: Prüfauftrag Integriertes Fahrplankonzept SB55 / 752 / 754: Keine Bedenken			Kenntnisnahme
3.4.3: S. 223, Tab. 66: Prüfauftrag Verbesserung der Verbindung Erkrath – Hilden: Keine Bedenken; die Auswirkungen auf die Linie 781 im Stadtgebiet Düsseldorf (Anschluss 781 ⇔ S8) sind in Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf zu prüfen.			Kenntnisnahme
3.4.4: S. 224, Tab. 67: Prüfauftrag Verbesserung der Verbindung Hilden – Düsseldorf: Keine Bedenken; eine fahrplanmäßige Optimierung der Verknüpfung an der Haltestelle Erkrath Neuenhausplatz zwischen den Linie 737 und 781 wird befürwortet. Bei der Fahrplanlage der 781 ist der Anschluss an die S8 zu beachten.			Kenntnisnahme
3.4.5: S. 231, Tab. 73: Maßnahme Verbesserung der Anbindung an den Flughafenbahnhof (Linienkonzept Ratingen): Die Taktverdichtung in der NVZ zwischen 10 und 15 Uhr von dem heutigen 20-Minuten-Takt auf einen 10-Minuten-Takt zum Fahrplanwechsel 2014 wurde von der Stadt Düsseldorf mit Schreiben vom 05.07.2013 an die Stadt Ratingen abgelehnt, da keine Möglichkeit gesehen wurde, die damit verbundene jährliche Mehrleistung zu finanzieren.			Der Passus „Die Stadt Düsseldorf prüft derzeit das Vorziehen der Maßnahme der Linie 759 (10-Minuten-Takt in der NVZ).“ wird gestrichen. Die zeitliche Abhängigkeit der Maßnahmen von der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie 701 an der Theodorstraße wird beibehalten.
3.4.6: S. 232, Tab. 75: Prüfauftrag SchnellBus-Verbindung Velbert – Heiligenhaus – D-Flughafenbahnhof über A44: SB-Verbindung wird begrüßt. Eine Weiterführung auf Düsseldorfer Stadtgebiet über den Flughafenbahnhof hinaus ist nicht vorgesehen.			Die konkrete Bewertung erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten.
3.4.7: S. 242, Tab. 81: Prüfauftrag Überprüfung der Nachfrage und ggf. Überplanung der Linie 734: Die vorgetragenen Bedenken gegen eine Einstellung der Linie 734 auf Düsseldorfer Stadtgebiet werden aufrechterhalten.			- Der Prüfauftrag beinhaltet die Prüfung zur Einstellung der Linie auf Erkrather Stadtgebiet. - Die Bedenken der Stadt Düsseldorf werden im Rahmen der Durchführung des Prüfauftrages in die Abstimmung mit den Beteiligten (auch Stadt Düsseldorf) berücksichtigt.

3.4.8: S. 244, Tab. 82: Maßnahme Tausch der Linienendpunkte der Linien SB50 und 786 in Haan: Keine Bedenken.	Kenntnisnahme
3.4.9: S. 245, Tab. 83: Prüfauftrag Erschließung des Gewerbegebietes Haan Ost: Keine Bedenken gegen die Führung der SB50 zum Nachbarsberg und Verlängerung zum Gewerbegebiet. Für die im Alternativen Ansatz vorgeschlagene Taktverdichtung auf der SB50 in der NVZ auf einen 30-Minuten-Takt sind zunächst die Fahrgastzahlen sowie die Mehrleistungen auf den Teilabschnitten im Kreis Mettmann und auf Düsseldorfer Stadtgebiet zu ermitteln.	Die genannten Analysen zu Fahrgastzahlen und Mehrleistungen sind Bestandteil des Prüfauftrages.
3.4.10: S. 248, Tab. 84: Prüfauftrag Verbesserung des Bedienungsangebotes in den Abendstunden in Haan: Aus Sicht der Stadt Düsseldorf wird weiterhin kein Bedarf für eine Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden gesehen.	- Kenntnisnahme - Eine Analyse ist Bestandteil des Prüfauftrages.

3.5	09.12.2013	Stadt Duisburg	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
3.5.1: [...] Von Seiten der Stadt Duisburg bestehen keine Bedenken zu dem Entwurf des 3. Nahverkehrsplans für den Kreis Mettmann mit Stand September 2013.			Kenntnisnahme

3.6	13.12.2013	Stadt Wuppertal	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
3.6.1: Umgang mit der Verlängerung der Regiobahn von Mettmann nach Wuppertal: Da die Regiobahn-Verlängerung immer auch erklärtes Ziel des Kreises Mettmann war, überrascht darüber hinaus, dass diese nicht Bestandteil des Prognose-Null-Falls 2018 im Verkehrsmodell war (s. Kap. 6.3, S. 193ff.).			Zum Zeitpunkt der Berechnung des Prognose-Null-Falls (2012) lag die Finanzierungszusage des Landes NRW zum Regiobahn-Ausbau noch nicht vor.
3.6.2: Planungsprojekt „Einstellen des SB68 im Zuge des Streckenausbaus der S28“ (Kap. 7.3.3.2, S. 235): Die Stadt Wuppertal hat u. a. im Abstimmungsgespräch am 08.07.2013 darauf hingewiesen, dass sie – zumindest bislang – bei Umsetzung der Regiobahn-Verlängerung ergänzend zur Einstellung des SB68 auch von einer Taktreduzierung der Linie 745 auf einen durchgängigen 60-Minuten-Takt ausgegangen ist. Die Stadt Wuppertal hält daher eine frühzeitige Abstimmung über das parallele Bedienungsangebot im ÖSPV rechtzeitig vor Betriebsaufnahme der Regiobahn für erforderlich.			- Die konkrete Bewertung erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages. - Zur Klärung offener Fragen werden rechtzeitig vor Betriebsaufnahme Abstimmungsgespräche zwischen allen Beteiligten durchgeführt.

3.6.3: Planungsprojekt „Überplanung des Ortsverkehrs Wülfrath“ (Kap. 7.3.3.3.10, S.290 ff.): Aus Sicht der Stadt Wuppertal, so auch im Abstimmungsge- spräch am 08.07.2013 geäußert, sollte bei den Überlegungen zur Anbindung des neuen Haltepunktes Hahnenfurth-Düssel an das Stadtzentrum Wülfraths auch eine Verdichtung der beste- henden Linie 641 erwogen werden und nicht nur eine Ausdün- nung der Linie 641 bei gleichzeitiger Etablierung einer neuen, parallel verlaufenden Linie. Im Übrigen sollte auch die Stadt Wuppertal bei den entsprechenden Planungen frühzeitig betei- ligt werden (vgl. S. 292).	- Die konkrete Bewertung erfolgt im Rah- men der Bearbeitung des Prüfauftrages (vgl. Punkt 3.6.2 der Synopse). - Die Einbindung der Linie 641 wird im Rahmen der Prüfung mitberücksichtigt.
---	--

3.7	18.12.2013	Stadt Mülheim an der Ruhr
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellung- nahme im NVP / Begründung
3.7.1: Seite 213: Integriertes Fahrplankonzept S 55 und 752: Die Veröffentlichung der genannten Linien in einer Fahrplanta- belle im Taschenfahrplan der Rheinbahn wird seitens der Stadt Mülheim an der Ruhr unkritisch gesehen. Veränderungen bei der Linie 752 sind mit dem Aufgabenträger Stadt Mülheim an der Ruhr abzustimmen.		Die konkrete Bewertung erfolgt im Rah- men der Bearbeitung des Prüfauftrages. In diesem Zuge erfolgt eine Abstimmung mit allen Beteiligten.
3.7.2: Seite 214: Durchbinden der Linien 131 und 752 an der Halte- stelle Flurstraße zu einer Linie: Das Durchbinden der beiden genannten Linien wird seitens der Stadt Mülheim an der Ruhr kritisch gesehen. Die Gründe liegen in erster Linie im betrieblichen Bereich und in der dann enormen Linienlänge der Linie 752. Wir verweisen in diesem Zusammen- hang auf die Stellungnahme der Mülheimer Verkehrsgesell- schaft. In einem Abstimmungstermin am 11.12.2013 in unserem Hause mit den Beteiligten Kreis Mettmann, Stadt Ratingen, der Rhein- bahn und der Mülheimer Verkehrsgesellschaft wurde eine alter- native Variante verabredet. Für die Linie 752 ist auf Mülheimer Stadtgebiet zukünftig folgender Linienverlauf vorgesehen: O Kölner Str. - Straßburger Allee - Alte Str. - Nachbarsweg - Lindenhof – Schneisberg - Großenbaumer Str. - Uhlen- horstweg. Auch der Linienweg der Linie 753 soll verändert werden, Endpunkt wird nicht mehr Heißen-Kirche sein, die Linie soll am Mülheimer Hauptbahnhof enden. O Diese Variante fand besonders die Zustimmung der Stadt Ratingen vor dem Hintergrund der attraktiven Verbindung Ratingen – Mülheim-Hbf. zum Erreichen des SPNV. O Diese Linienführungen sind vorbehaltlich des politischen Beschlusses des Rates der Stadt Mülheim an der Ruhr zu sehen.		- Der Prüfauftrag in Tabelle 60 „Durchbin- den der Linien 131 und 752 an der Halte- stelle Flurstraße zu einer Linie“ wird er- satzlos gestrichen (vgl. Punkt 1.8.8 der Synopse). <i>Hinweis: Der Beschluss des NVP der Stadt Mülheim ist am 18.12.2013 erfolgt.</i>
3.7.3: Seite 216: Prüfauftrag: Verbesserung der Umsteigeverbindung Ratingen- Breitscheid – Mülheim an der Ruhr: Die Verbesserung der Anschlusssituation an der Haltestelle Flur- straße zwischen den dort verkehrenden Buslinien durch den Bau eines Kreisverkehrs und Schaffung von Haltestellenbereichen,		Kenntnisnahme

die einen optimalen und besonders im Schülerverkehr sicheren Umstieg ermöglichen, wird seitens der Stadt Mülheim an der Ruhr begrüßt.	
---	--

3.8	20.12.2013	Stadt Solingen	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
3.8.1: Seite 226: [...] Für die Linie 741 wurde nachrichtlich eine optionale Verlängerung zum Hauptbahnhof Solingen aufgenommen. Diese Option ist als solche auch im aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Solingen enthalten.			Kenntnisnahme
3.8.2: Bei einer Prüfung der Anschlussbeziehungen für die Linie 791 am S-Bahn-Haltepunkt SG-Vogelpark in Richtung Düsseldorf, sollten möglicherweise auch die Anschlussbeziehungen an den Nahverkehr in Richtung Köln am Solinger Hauptbahnhof Berücksichtigung finden.			Die konkrete Bewertung erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages. Die Anschlüsse an die S1 bleiben jedoch die oberste Priorität.
3.8.3: Insgesamt wurden auf den nach Solingen einfahrenden Buslinien keine unmittelbaren Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Bestandsangebot festgestellt. Aus Sicht der Stadt Solingen ergeben sich aus diesem Grunde keine Einwendungen zum vorliegenden Entwurf.			Kenntnisnahme

3.9	11.12.2013	Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme			Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
3.9.1: Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg empfiehlt, im Kapitel 4.3.5, Seite 105 die Formulierungen zum VRS-Tarif wie folgt anzupassen: Der Passus <i>„Der Kreis Mettmann grenzt im Süden an den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Für Fahrten aus Erkrath, Haan, Hilden, Langenfeld (Rhld.) und Monheim a. R. über die Verbundgrenze hinaus gilt der VRS-Tarif. Es wird jedoch nur ein Ticket für Fahrten zwischen VRS- und VRR-Städten benötigt.“</i> sollte ersetzt werden durch: <i>„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-Ticket gelten auch uneingeschränkt in den Städten Monheim a. R. und Langenfeld (Rhld.).“</i>			Der Passus wird entsprechend angepasst.

3.10	18.12.2013	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
3.10.1: [...] Gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW ist der VRR sowohl für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV (Aufgabenträgerschaft für den SPNV) als auch für die integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV (Kordinierungs- bzw. Hinwirkungsaufgabe für den ÖPNV) zuständig. Die Stellungnahme des VRR beschränkt sich beim vorliegenden Nahverkehrsplan ausschließlich auf diese beiden Punkte.		Kenntnisnahme
3.10.2: Zu Kapitel 2.2.1 (Anforderungen an die Durchführung des strafeingebundenen ÖPNV, Seite 36) und Kapitel 2.2.2 (Grundsätze der Ableitung von Qualitätsstandards entsprechend der „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im VRR, Seite 37 ff.): Der VRR begrüßt sehr, dass der Kreis Mettmann die Richtlinie zum Qualitätsmanagementsystem des VRR anwendet.		Kenntnisnahme
3.10.3: Zu Kapitel 4.7 (Anregungen der kreisangehörigen Städte, Seite 125), Punkt „Verbesserung der Fahrgastinformation“): In der Aufstellung wird u. a. angegeben, dass die Fahrgastinformation an zentralen Verknüpfungsstandorten durch die Einrichtung von Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) verbessert werden kann. Der VRR beteiligt sich an einem Pilotprojekt zu diesem Thema in der Stadt Düsseldorf und kann seine Expertise einbringen, wenn der Kreis Mettmann an Haltestellen (sofern diese Verknüpfungspunkte von SPNV und ÖSPV sind), entsprechende Systeme zur Dynamischen Fahrgastinformation installieren möchte. Darüber hinaus kann der VRR in seiner Funktion als Bewilligungsbehörde für Infrastrukturmaßnahmen gemäß § 12 und § 13 ÖPNVG NRW diese qualitätssteigernden Maßnahmen förderprogrammatrisch unterstützen.		Die Unterstützung des VRR beim Thema Fahrgastinformation wird sehr begrüßt.
3.10.4: Zu Kapitel 5.7 (Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern – Park-and-Ride und Bike-and-Ride, Seite 175 ff.): Für beide Auflistungen P+R- und B+R-Anlagen wird als Quelle auf die Angaben auf der Homepage des VRR hingewiesen. Wir möchten darauf hinweisen, dass die Angaben auf unserer Homepage veraltet sind (Stand ca. 2011) und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans aktualisiert werden. Eine Abfrage dieser Daten bei den kommunalen Gebietskörperschaften halten wir zurzeit für sinnvoller, insbesondere hinsichtlich der Auslastungsgrade.		Bei konkreten Fragestellungen im Hinblick auf den Ausbau von P+R bzw. B+R-Anlagen werden selbstverständlich entsprechend aktuelle Abfragen bei den kommunalen Gebietskörperschaften eingeholt.
3.10.5: Zu Kapitel 7.2.1 (Belange der Barrierefreiheit, Seite 202 ff.) und Kapitel 7.2.2 (Leitziel und Leitsätze): Die am 01.01.2013 in Kraft getretenen Änderungen des PBefG beinhalten in § 8 Abs. 3 neue Vorschriften zur Barrierefreiheit der Personenbeförderung und erstmals eine zeitliche Frist für deren Umsetzung. Die Aufgabenträger für ÖPNV werden nunmehr verpflichtet, im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige (nicht nur – wie bisher – eine weitgehende) Bar-		- vgl. Punkt 2.9.5 der Synopse - Entsprechend den Leitzielen und Leitsätzen (Kapitel 7.2.2, Seite 207 ff.) bedarf es nach Beschlussfassung des NVP einer eingehenden Gesamtschau / Bestandsaufnahme. Ggf. dann erforderlich werdende Ausnahmetatbestände werden zwischen den Beteiligten vereinbart. Darüber hinaus werden mit Blick auf die „Zielvorgabe 2022“ Prioritäten und Zeitplanungen mit allen Akteuren abzustimmen und verbind-

rierefreiheit zu erreichen. Wegen der eindeutigen Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit müssen im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von dieser Vorgabe angegeben sowie klar benannt und begründet werden. Diese Vorgabe unterstellt, dass – sofern keine sofortige Umsetzung der Barrierefreiheit möglich ist – ein Zeitplan aufgestellt wird, der die einzelnen Umsetzungsschritte hin zu einer vollständigen Barrierefreiheit beinhaltet und mit Fristen (Zeitstrahl) versieht. Weder zu Umsetzungsschritten noch zu den Fristen finden sich im vorliegenden NVP klare und verbindliche Aussagen – zumindest keine Aussagen mit konkreten räumlichen Bezügen. Sofern weder die Ausnahmetatbestände für die Umsetzung noch geeignete Umsetzungsschritte und Fristen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit angegeben werden, besteht die Gefahr, dass seitens der Behindertenverbände Ansprüche gegenüber dem Kreis Mettmann geltend gemacht werden. Von daher ist es sinnvoll, zunächst erschöpfend zu begründen, warum eine vollständige Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 nicht umgesetzt werden kann. Daran anschließend sollen konkrete Umsetzungsschritte mit den jeweiligen Fristen – eventuell in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden – angegeben werden.	liche Ergänzungen durch den Aufgabenträger zu beschließen sein.
--	--

4. Träger öffentlicher Belange / Sonstige

4.1	25.10.2013	Kreis Mettmann – Vermessungs- und Katasteramt
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
4.1.1: Das Amt 62 hat den Entwurf des 3. Nahverkehrsplans zur Kenntnis genommen.		Kenntnisnahme

Seite | 41

4.2	13.11.2013	Pro Bahn Bergisches Land e. V.
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
4.2.1: [...] In der Gesamtbewertung ist der Planentwurf aus Sicht der Fahrgastinteressen sehr gelungen. Das Bestreben, trotz ungünstiger demographischer und verkehrlicher Rahmenbedingungen den Anteil des ÖPNV am Modal Split im Kreisgebiet wenigstens stabil zu halten, und zu diesem Zweck das Angebot im Rahmen der unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden zu verbessern, wird von uns sehr begrüßt. [...]		Kenntnisnahme
4.2.2: Seite 12: Gebietsentwicklungsplan Ziel 4: Vorrang des Busverkehrs gegenüber dem IV. Das Ziel ist deutlich formuliert, konkrete Umsetzungsschritte werden im Entwurf des NVPI jedoch nicht beschrieben.		Der Vorrang des Busverkehrs gegenüber dem IV ist sukzessive zu erreichen. Im Leitbild des NVP (Kapitel 2) sowie im Entwicklungskonzept (Kapitel 7) werden Ziele und Maßnahmen bzw. Prüfaufträge formuliert, die die Stärkung des Busverkehrs zum Ziel haben (z. B. Angebotsverdichtungen, Busbeschleunigung, Haltestellenausbau). Zu berücksichtigen ist die Planungshoheit der kreisangehörigen Städte in der kommunalen Verkehrsplanung.
4.2.3: Seite 14: D. - Flughafen – Ratingen-West: Zudem ist nicht deutlich, ob mit dem Endpunkt „Ratingen West“ nur die Erschließung dieses Stadtteils beabsichtigt, oder ob auch ein Anschluss an die Ratinger Weststrecke gemeint ist. Wünschenswert wäre sicherlich auch eine Verlängerung in die Ratinger Innenstadt, sofern eine geeignete Trasse gefunden werden kann.		Unter Kapitel 1.2.2 im NVP ist eine stichwortartige Auflistung von Schienenbauvorhaben dargestellt, die im Rahmen der IGVP als Vorhaben der Stufe 1 bzw. Vorhaben der Stufe 2 bewertet wurden.
4.2.4: Seite 16: VRR – NVPI Schiene: Die Fahrzeuge ET 422 kommen auf die S6 und werden auf der S8 durch „Coradia Continental“ ersetzt.		Der Hinweis wird aufgenommen.
4.2.5: Seite 17: RRX: Der Kreis ME ist „nur“ mit dem Bahnhof Langenfeld betroffen, der aber immerhin ein Potential von ca. 100.000 EW (Langenfeld und Monheim) erschließt. Angesichts der umfangreichen Pendlerbeziehungen aus diesen Städten in die benachbarten Großstädte und des im Entwurf des NVPI festgestellten geringen		Ein RRX-Halt in Lagenfeld fand in der Bundesstudie zum RRX-System keine Berücksichtigung. Da eine Aufnahme weiterer Halte das Gesamtprojekt gefährden würde, positionieren sich Bund, Land NRW und DB AG gegen die Einrichtung zusätzlicher RRX-Halte.

ÖPNV – Anteils in diesen Relationen sollte der Kreis das Ziel einer Anbindung des Bahnhofes Langenfeld an das RRX – Netz in Form einer Aufteilung Halte zwischen LEV–Mitte und Langenfeld nicht aufgeben. Das in LEV–Mitte zu erwartende Verkehrsaufkommen rechtfertigt wohl kaum den Halt aller 4 RRX – Linien.	Im NVP wird folgende Ergänzung aufgenommen: <i>„Nach den zwischenzeitlichen Entwicklungen streben sowohl die Stadt Langenfeld als auch die Stadt Düsseldorf jeweils die Einrichtung eines zusätzlichen RRX-Haltes 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-Haltes in Benrath wäre als nachrangige Forderung allenfalls eine wechselseitige Andienung beider Haltepunkte vorstellbar.“</i>
4.2.6: Seite 19: Leitbild ÖSPV: Es ist sehr zu begrüßen, dass der Kreis bemüht ist, trotz der unterschiedlichen verkehrlichen Situationen in den einzelnen Gemeinden des Kreisgebietes und der unterschiedlichen Wünschen aus den benachbarten Oberzentren kreisweite wiedererkennbare Angebotsstandards zu schaffen.	Kenntnisnahme
4.2.7: Seite 22: Die Bildung einer Nachfragekategorie A für die Anbindung an das (außerhalb des Kreisgebietes gelegene) Oberzentrum entspricht den gewachsenen Beziehungen der einzelnen Orte und Ortsteile. Die Kommunen des Kreises Mettmann wurden in der jetzigen Form erst in den 70`er Jahren gebildet, wobei stets kleinere Orte zu größeren Einheiten zusammengefasst wurden.	Kenntnisnahme
4.2.8: Seite 47: Umstellung bei geringer Nachfrage: Die Umstellung „einzelner Fahrten“ darf nicht zu einer Unübersichtlichkeit des Angebotes führen, ein Taktschema (Linienfahrt zu Min. 00, Bedarfsangebot zur Min. 30) muss erkennbar bleiben.	Grundsätzlich unterliegen alle Angebotsanpassungen den in Kapitel 2.1 (Bedienungsstandards) beschriebenen Verfahrensregelungen.
4.2.9: Seite 56: Die durch den Kreis definierten Ausstattungsstandards für Fahrzeuge werden von uns geteilt.	Kenntnisnahme
4.2.10: Seite 108: ÖV – Marktanteile: Zumindest die Zahlen für die Stadt Mettmann sind zu hinterfragen: Allein die RegioBahn befördert doch zwischen Mettmann und Düsseldorf deutlich mehr Fahrgäste als nur 2.162 (vgl. Tabelle S. 114: Ein – Aussteiger in ME Stadtwald: 3.057). Umso erstaunlicher ist, dass zwischen Mettmann und Wuppertal noch ohne RegioBahn beinahe der gleiche ÖV – Marktanteil erreicht wird.	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 Zähl Daten, die von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt wurden, geeicht.
4.2.11: Seite 116 ff.: Maßnahmen aus dem NVPI 2004: Es bleibt offen, ob die nicht umgesetzten Maßnahmen im neuen NVPI weiter verfolgt werden sollen.	Im Rahmen des 3. NVP sind umfassende Abstimmungen mit allen Städten und Verkehrsunternehmen zur Angebotsoptimierung erfolgt. Die Ergebnisse sind in Kapitel 7.3 eingeflossen (vgl. Kapitel 7.3 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV). Sie stellen insofern umfassend die weiterzuverfolgenden Maßnahmen dar.

4.2.12 Seite 136: Verbindung aus Monheim in Richtung Köln / Düsseldorf: Der Umsteigezwang in Langenfeld erfordert dort schnellere Züge (RRX – Halte s. o.), ansonsten ist die Reisezeit im Vergleich zum IV nicht wettbewerbsfähig (vgl. auch Anlagenband II S.69 f.).	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.2.5 der Synopse
4.2.13 Seite 137: Velbert: Der Vorschlag einer Schnellbusverbindung über die A 44 wird ausdrücklich unterstützt.	Kenntnisnahme
4.2.14: Seite 150: Streckengeschwindigkeiten: Hier sollte differenziert werden zwischen z. B. Linienführungen durch gewachsene Ortskerne (Wülfrath), bei welchen keine Beschleunigung möglich ist, und andererseits ausreichend dimensionierten Strecken, die z. B. die Einrichtung einer Busspur oder Signalanforderung vertragen würden (Velbert Innenstadt, siehe auch S. 184).	Im Rahmen des NVP werden Hinweise auf störanfällige Streckenabschnitte gegeben. Die Auswertung der durchschnittlichen Streckengeschwindigkeiten basiert auf Ergebnissen des Verkehrsmodells, die bei Bedarf einer genaueren Untersuchung im Hinblick auf mögliche Beschleunigungsmaßnahmen (vgl. Kapitel 7.3.4.11, Tabelle 143) unterzogen werden sollen.
4.2.15: Seite 156: Bahnhof Gruiten: Wenn hier „Barrierefreiheit“ nachgerüstet werden soll, sollte dieser Standard an beiden Bahnsteigen gleichartig und gleichzeitig hergestellt werden.	Der VRR hat die Möglichkeit erhalten, die Station Haan Gruiten als Nachrückmaßnahme in die MOF 2 zu melden. In diesem Zuge werden die entsprechenden Ausstattungsstandards vom VRR definiert (vgl. Kapitel 1.2.3).
4.2.16: Seite 201: Das allgemeine Rahmenziel, trotz gegenläufiger demographischer Bedingungen und geändertem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, den ÖPNV – Anteil mindestens zu stabilisieren und das Angebot entsprechend weiter zu entwickeln sind sehr zu begrüßen.	Kenntnisnahme
4.2.17: Seite 210: Busbeschleunigungsmaßnahmen müssten verbindlicher vorgegeben, also nicht nur geprüft, sondern auch durchgeführt werden. Alle anderen Vorschläge in diesem Kontext sind deutlicher formuliert. Für die Kommunen sollte ein finanzieller Anreiz geschaffen werden, indem die ÖPNV – Umlage künftig nicht ausschließlich nach Wagenkilometern, sondern ggfs. auch nach Fahrtzeitminuten im Gemeindegebiet erhoben wird.	Ein gesonderter Prüfauftrag zur Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr ist im NVP in Kapitel 7.3.4.11 in Tabelle 143 (Seite 313 ff.) hinterlegt. Im Rahmen des NVP eine höhere Verbindlichkeit zu definieren ist unter dem Gesichtspunkt der finanziellen Situation der kreisangehörigen Städte nicht zielführend, da die Planungshoheit in der kommunalen Verkehrsplanung bei den kreisangehörigen Städten liegt. Eine Abkehr vom derzeitigen Maßstab der ÖPNV-Umlage ist im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben nicht zielführend/ sachgerecht.
4.2.18: Seite 221: Li. 747: Wenn der Takt von 30 auf 60 Min. halbiert werden soll, müssten zumindest in der HVZ Zwischentakte eingelegt werden. Ein Zusammenhang mit der RegioBahn – Verlängerung wird nicht gesehen (Die Linie fährt durch das <u>Angertal</u>)	Der Prüfauftrag sieht eine Prüfung der Anpassung des Bedienungsangebotes der Linie 747 außerhalb der HVZ bzw. außerhalb des Schülerverkehrs vor (vgl. Tabelle 64, Seite 221), Fahrten in der HVZ sind somit nicht betroffen. Die Anpassung einzelner Fahrten wird als Kompensationsmaßnahme im Hinblick auf die angedachte Angebotsausweitung im

	Stadtverkehr Wülfrath im Zuge der RegioBahn-Verlängerung gesehen. Im NVP wird eine entsprechende Erläuterung ergänzt.
4.2.19: Seite 222: Li. 741: Ein 20 / 40 – Min. – Takt sollte möglichst vermieden, die Taktung sollte sich an den relevanten S – Bahn – Anschlüssen orientieren.	Der vorgeschlagene 20´/40´-Takt in der NVZ orientiert sich an den relevanten S-Bahn-Anschlüssen.
4.2.20: Seite 230: Li. 742: Vorrangig sollten die Ankunfts -/ Abfahrzeiten in Gruiton auf die Anschlüsse von und nach Köln ausgerichtet sein. Nach Düsseldorf und Wuppertal bestehen von Mettmann aus andere Fahrtmöglichkeiten.	Der Ansatz ist im Prüfauftrag bereits enthalten.
4.2.21: Seite 233: Schnellbus Velbert – D.- Flughafenbahnhof: Die Idee wird grundsätzlich begrüßt. Der Vorschlag bedeutet in Verbindung mit der Einbeziehung der Fahrten des SB19 den geringstmöglichen finanziellen Mehraufwand. Allerdings wäre (je nach Nachfrageentwicklung) zu überlegen, die stauanfällige Durchfahrt durch Heiligenhaus zu beschleunigen oder zu vermeiden, so dass evtl. der Bus schon in Velbert auf die A44 fährt, eine zweite Linie ab Heiligenhaus verkehrt, und zwischen Velbert und Heiligenhaus eine dritte Linie eingerichtet wird.	Es ist nicht davon auszugehen, dass die generierbare Fahrgastnachfrage ein derartiges Angebot rechtfertigt. Die konkrete Bewertung erfolgt im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrags.
4.2.22: Seiten 248, 265: Haan, Hilden: Bedienung im Abendverkehr: es wird sehr begrüßt, dass der Prüfansatz umfassend für mehrere relevante Linien gewählt ist.	Kenntnisnahme
4.2.23: Seite 272: Monheim, Anbindung zum SPNV: Wenn in Langenfeld doch noch RRX – Halte realisiert werden können, sollten korrespondierend weitere SB – Anschlussverbindungen zu nachfragestarken Zielen eingerichtet werden.	Kenntnisnahme; vgl. Punkte 4.2.5 und 4.2.12 der Synopse
4.2.24: Seite 273: Bedienung Alt – Monheim: Wenn in diesem kleinräumigen Gebiet ein eigenständiges Verkehrsbedürfnis festzustellen ist, sollte eher eine Bedienung bis vor die Haustür (AST oder Anschluss-taxi) präferiert werden.	Der Hinweis ist bereits im Prüfauftrag enthalten.
4.2.25: Seite 278: OV 6: Wenn vorrangig der Anschluss zur S9 herzustellen ist, sollte auch die dritte stündliche Fahrt, evtl. als Taxi – Bus noch angeboten werden. Wahlweise kämen auch nur 1 Linienfahrt + 2 Taxi – Bus – Fahrten in Betracht.	Die konkrete Ausgestaltung des Prüfauftrags erfolgt durch die Stadt Velbert / VGV im Rahmen der konzeptionellen Netzüberplanung im Zuge der Neuerrichtung des ZOB in Velbert. Die im NVP angeführten Prüfaufträge dienen als Basis für die weitere Planung der Stadt Velbert / VGV.
4.2.26: Seite 281: Linie 647 u. a.: Da die S9 im Tagesverkehr von dem HP Velbert – Rosenhügel in beide Richtungen etwa gleichzeitig abfährt, sollte dieser HP als Verknüpfungspunkt zum SPNV gestärkt werden.	Der Hinweis ist bereits im Prüfauftrag enthalten.

4.2.27: Seite 285: Linien 649 / 746: Die Einschätzungen zu möglichen negativen Folgen der Kürzung einer der beiden Linien werden geteilt.	Kenntnisnahme
4.2.28: Seite 286: Schnellbus Velbert – Neviges: zusätzlich wäre auch noch der bestehende SB66 im Abschnitt Velbert Mitte – Tönisheide konkurrenziert.	Der NVP wird ergänzt.
4.2.29: Seite 290: Wülfrath – Düsseldorf, RegioBahn – Verlängerung: Zunächst sollte die Aufgabenverteilung zwischen S9 und S28 für Wülfrath feststehen: Wenn die Li. 601 den Anschluss Ri. Essen herstellt, sollte auch hier eine direkte Linienführung bevorzugt werden, dies spräche eher für Variante 2 (Ortsbus). Aus Kostengründen sollte jedoch die Li. 641 möglichst einbezogen werden (in beiden Varianten).	Kenntnisnahme
4.2.30: Seite 316: Beschleunigungsmaßnahmen: Die Einschätzung wird geteilt.	Kenntnisnahme
4.2.31: Seite 318: Ortsbuslinien: Eine stärkere Ausdifferenzierung der Angebote erscheint wünschenswert. Städteverbindende Linien, die von einer Ortsbuslinie überlagert werden, sollten in ihrer Linienführung gestrafft und durch eine Reduzierung der Zahl ihrer Halte beschleunigt werden.	Der Ansatz einer konsequenteren Aufgabenteilung von Regionalbuslinien und Ortsbuslinien wurde geprüft. Die Regionalbuslinien übernehmen jedoch in den Städten tlw. auch wichtige Erschließungs- und Zubringerfunktionen.
4.2.32: Seite 319: Mobilitätsmanagement, Car- und Bike – Sharing: müssen im Zuge eines umfassenden Mobilitätsansatzes hier mit betrachtet werden.	Der Ausbau des Car- und Bike-Sharing-Angebotes ist Bestandteil eines eigenen Prüfauftrags (vgl. Tabelle 148, Seite 320)
4.2.33: Seite 321: Grundinhalte des Maßnahmenkonzepts: Die 5 Grundaussagen und die mit den konkreten Maßnahmen beabsichtigten Nachfragesteigerungen werden begrüßt.	Kenntnisnahme
4.2.34: Anlagenband II S. 59 ff., Tabelle 15, Übergangszeiten zum SPNV > 15 Min.: Hier wird mit einer Totalerhebung aller an den SPNV – Haltepunkten theoretisch möglichen Umsteigeverknüpfungen z. T. ein unnötig negatives Bild erzeugt, da einige Buslinien zwar den Verknüpfungspunkt anfahren, jedoch im wesentlichen andere Verbindungen sicherstellen (z. B. Wülfrath – Aprath, Linien 601, 621, die Linien kommen aus Wuppertal und benötigen keinen Anschluss zurück nach Wuppertal, ebenso können in Ratingen – Ost bei etwa 10 Min. Versatz der Abfahrtszeiten der S6 die Buslinien nur den Anschluss aus einer Richtung bedienen).	- Kenntnisnahme - Die Aussagen des NVP stehen dem nicht entgegen (vgl. Punkt 2.9.50 der Synopse).
4.2.35: Anlagenband II S. 75, Tabelle 21: Die neuralgischen Punkte, die zu Verzögerungen im Betriebsablauf führen, werden benannt, allerdings ohne konkrete Lösungsansätze oder Handlungsaufforderungen (vgl. auch Anmerkung	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 2.9.13 der Synopse

zu S. 210). Für die Einführung von LZA – Beeinflussungen sollte eine kreisweite einheitliche oder zumindest kompatible Lösung gewählt werden. Die kommunalen Straßenbaulastträger (vgl. auch S. 87) sollten verpflichtet werden, bei weiteren Investitionen in LZA eine LZA – Beeinflussung von vornherein mit einzuplanen und sich bezüglich der auszuwählenden Technik mit dem Kreis abzustimmen. Dies setzt allerdings voraus, dass auf Kreisebene zuvor eine Festlegung bezüglich der in Frage kommenden Systeme erfolgt. Diese Aussagen sollten im NVPI nunmehr auch erscheinen, um in Sachen verlässliche Bedienung über Feststellungen und Absichtserklärungen hinaus auch mal weiter zu kommen. Die Einbeziehung des Landesbetriebs Straßen sollte auf der Ebene des VRR stattfinden.	
--	--

4.3	01.12.2013	Pro Mobil – Verein für Menschen mit Behinderung e. V.
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
4.3.1: 1.1.5, Seite 8: laut PBefG § 8 heißt es: <i>... bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.</i> Das wäre sehr zu begrüßen und wünschenswert, doch wer überwacht das Ganze und was passiert, wenn das gesteckte Ziel nicht erreicht wird? im nächsten Satz heißt es: <i>Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.</i> Mit wem wurden diese Ausnahmen abgestimmt? Welches Verfahren ist dafür vorgesehen? Es fehlen konkrete Aussagen.		Kenntnisnahme; vgl. Punkt 2.9.5 der Synopse
4.3.2: 3.5: in Tabelle 17, Seite 67 wird ein vollständiges taktils / optisches Leitsystem als „geschlossene Kette“ im Haltestellenbereich als Ausstattungsmerkmal für verschiedene Haltestellenkategorien benannt. Das ist dringend zu begrüßen! Was u. E. aber fehlt ist die Festlegung auf einen Standard. Da der Leitfaden für Barrierefreiheit von Straßen.NRW den Kommunen bisher nur zur Anwendung empfohlen wird, mussten wir leider feststellen, dass einige Städte gerne weiterhin ihren selbst entwickelten Standard weiter bauen (wollen). So werden die Haltestellen im Kreisgebiet aber keine wiedererkennbare Ausstattung erhalten, wie sie zwischenzeitlich eigentlich für ganz NRW geplant ist.		Der NVP definiert einen Rahmen für eine kreisweit möglichst einheitliche Haltestellen-Infrastruktur (vgl. Kapitel 2.2.2 ab Seite 37, Punkt 3.5 und Kapitel 7.2.2, ab Seite 207). Konkrete Detailfragen hinsichtlich der Ausgestaltung sind mit den zuständigen Straßenbaulastträgern zu klären. Dies erfordert einen längeren und intensiven Abstimmungsprozess mit allen Beteiligten über den NVP hinaus.
4.3.3 7.2.1: auf Seite 203 wird wieder § 8 des PBefG zitiert. Ob der Nachfolgende Satz: <i>Der NVP übernimmt damit die zentrale Steuerungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“</i> Wahrheit wird, wagen wir zu bezweifeln, denn in jeder Stadt werden die Haltestellen selbst geplant.		Kenntnisnahme; vgl. Punkt 2.9.5 der Synopse
4.3.4: Seite 204, Tabelle 57: Wir würden uns wünschen, dass Tabelle 57 als Auszug allen Verkehrs- und Straßenplanern der Kommunen und der Kreisverwaltung zukommt, um sie für die Probleme der Menschen		Eine Beteiligung ist im Verfahren erfolgt.

mit den unterschiedlichen Handicaps zu sensibilisieren, denn nicht überall wird der NVP von diesen Kollegen erstellt und sie haben diese Informationen einfach nicht.	
4.3.5: 7.2.2, Seite 207 ff.: hier werden die Begriffe <i>langfristig</i> (bis zum 01. Januar 2022) und <i>mittelfristig</i> verwendet, ohne dass mittelfristig näher konkretisiert ist. Wann ist denn im Kreis Mettmann mit dem weitgehend barrierefreien ÖPNV zu rechnen und was bedeutet das konkret für die mobilitätseingeschränkten Nutzer?	- Kapitel 7.2.2, Seite 207 wird von: <i>„langfristig (gem. § 8 PBefG zum 01. Januar 2022)“</i> geändert in <i>„langfristig (über den 01. Januar 2022 hinaus)“</i> außerdem wird der folgende Passus ergänzt: <i>„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.“</i> - vgl. Punkt 2.9.5 der Synopse
4.3.6: Auf Seite 209 ist von Prioritätenliste die Rede. Hier wäre es wünschenswert, wenn diese Prioritätenlisten und Einbeziehung der Behindertenbeauftragten oder der Behindertenbeiräte, sofern diese nicht vorhanden sein sollten unter Einbeziehung der örtlichen Behindertenvereine und –verbände erstellt würden, genauso wie es für die Festlegung der Ausnahmen vorgesehen ist.	Die Auffassung wird geteilt, Kapitel 7.2.2 wird unter Punkt 4 (Seite 209) entsprechend ergänzt: <i>„Der Kreis wird im Rahmen seiner Koordinierungsrolle darauf hin wirken, dass die Behindertenvertreter bei der Erstellung bzw. Umsetzung der Prioritätenlisten beteiligt werden.“</i>
4.3.7: 7.3.3.2 Seite 235, Tabelle 76: Nach unseren Informationen wurde der Weiterbau der S28 vor Kurzem auf unbestimmte Zeit verschoben, da die Finanzierung nicht zugesichert wurde. Diese Verbindung ist jedoch weiterhin wünschenswert und sollte daher auch Bestandteil des NVP bleiben.	Ende 2013 wurde die Finanzierungszusage erteilt, daraufhin hat die RegioBahn mit den Baumaßnahmen begonnen. Mit Inbetriebnahme des Streckenabschnittes bis Wuppertal Hbf. wird bis 2017 gerechnet.
4.3.8: 7.3.3.3.9 Seite 277, Tabelle 102, redaktioneller Hinweis: die Linien OV4 und OV5 fahren zum Kostenberg, von daher sollte es heißen: Relation Kostenberg – Innenstadt ..., zumal Heidekamp noch nicht einmal als Haltestellenname vorhanden ist.	Der NVP wird angepasst (vgl. Punkt 1.9.8 der Synopse).
4.3.9: Tabelle 108, Seite 284: Das Einkürzen der Linie 746 an der Haltestelle Tönisheide Mitte würde den Verlust der Anbindung Velberts an Wülfrath, Mettmann und die S28 nach Düsseldorf bedeuten.	Die Auswirkungen der Einkürzung der Linie 746 werden im Prüfauftrag umfassend erläutert und sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.
4.3.10: Tabelle 109, Seite 285: Die Einrichtung einer SchnellBus-Linie von Velbert-Mitte nach Neviges und Langenberg würde auch eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des S9 bieten.	Die Auswirkungen werden im Prüfauftrag dargestellt.

4.3.11: 7.3.4.1 Tabelle 114, Seite 294: Die Aussage: „Ein spezielles Haltestellenausbauprogramm ist derzeit nicht vorgesehen.“ vermittelt den Eindruck, dass man den Belangen der mobilitätseingeschränkten Menschen bislang noch keine Beachtung geschenkt hat. Wie stellt sich die Stadt den barrierefreien ÖPNV vor?	Weiter heißt es in der Maßnahme „Angestrebt wird, die Vorgaben des PBefG einzuhalten“. D. h. entsprechend den Anforderungen des Leitbildes (Kapitel 2.2, ab Seite 36, Punkt 3.5) sowie den in der Maßnahme „Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV“ (Tabelle 141, Seite 312) formulierten Handlungsempfehlungen wird die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV angestrebt.
4.3.12: 7.3.4.6, Seite 301: Hier gewinnt man den Eindruck, dass barrierefreier Ausbau von Haltestellen für die Stadt Mettmann kein Thema ist. Was ist dort angedacht?	- Von der Stadt Mettmann wurden bisher keine konkreten haltestellenbezogenen Planungen für Umbaumaßnahmen an bestimmten Haltestellen gemeldet. - vgl. Punkt 4.3.13 der Synopse
4.3.13: 7.3.4.11 Tabelle 141, Seite 312: hier sind so viele <i>Wenns</i> und <i>Abers</i> genannt, dass wir davon ausgehen, dass der behindertengerechte Ausbau immer wieder mit einer Begründung (Finanzierung) nach hinten geschoben werden kann und so weder mittel- noch langfristig (bis zum 01. Januar 2022) erfolgen wird.	- Der Kreis Mettmann sieht sich als Koordinierungsstelle zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen bzw. der jeweiligen Straßenbaulastträger. Der Kreis überwacht und lenkt somit die entsprechenden Realisierungsprozesse. - Der Kreis weist außerdem darauf hin, dass die Schaffung der Barrierefreiheit ein erklärtes Ziel ist, welches dieser im Rahmen seiner Möglichkeiten umzusetzen gedenkt. Dennoch ist die Umsetzung des barrierefreien Haltestellenumbaus, auch vor dem Hintergrund der Forderungen aus dem PBefG, in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten der einzelnen kreisangehörigen Städte zu sehen, da trotz vorhandener Fördermittel für den Haltestellenausbau ein nicht unerheblicher Anteil durch die Kommunen selbst zu tragen ist.
4.3.14: Die einzelnen angedachten Wegstreckenänderungen insbesondere in den anderen kreisfreien Städten² als Velbert haben wir zur Kenntnis genommen. Wir gehen davon aus, dass diese dem Fahrgastaufkommen und der Umlaufzeit entsprechend von Fachplanern gemacht werden und von uns nicht weiter beeinflusst werden können.	Es wird darauf verwiesen, dass die Prüfaufträge im weiteren Prozess einer intensiven Abstimmung mit allen Beteiligten unterliegen.

² Gemeint sind hier vermutlich die „kreisangehörigen“ Städte.

4.4	02.12.2013	Blinden- und Sehbehindertenverein Ratingen e. V.	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung	
[Anmerkung Kreis Mettmann: Der Blinden- und Sehbehindertenverein Ratingen e. V. hat in seiner Stellungnahme zum 3. NVP des Kreises Mettmann dankenswerterweise eine Vielzahl an Aussagen und Beispielen zur barrierefreien Ausgestaltung von öffentlichem Raum auch außerhalb des ÖPNV benannt (Schwerpunkt Stadtgebiet Ratingen). Diese Aussagen sind ohne direkten Bezug zum vorliegenden NVP. Sie werden an die entsprechenden Stellen weitergeleitet.]			
4.4.1: [...] Es ist uns nicht gelungen, Straßen.NRW (Gelsenkirchen) davon zu überzeugen, das weder die o. a. digitale, noch die ausgedruckte Broschüre des Leitfadens (2009) von blinden Menschen nutzbar ist. Wir bitten deshalb um Änderung in: Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“ Stand 2012 mit neuer Quellenangabe, denn zu Beginn war diese PDF-Datei ebenfalls nicht von blinden Menschen nutzbar! [...]		- Der Hinweis wird in Kapitel 2.2.2, Punkt 3.5, Seite 61 ff. ergänzt: „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).“	
4.4.2: Abbildungen einer Bushaltestelle, so wie am 5.04.2011 dem Arbeitskreis der Behindertenkoordination im Kreis Mettmann (wer auch immer das sein mag) auf den Seiten 27 und 28 von der Agentur Barrierefrei NRW präsentiert, sind von unserer Seite nicht nur wünschenswert, sondern unerlässlich.		Der NVP definiert einen Rahmen für eine kreisweit möglichst einheitliche Haltestellen-Infrastruktur (vgl. Kapitel 2.2.2, Seite 37 ff., Punkt 3.5 und Kapitel 7.2.2). Konkrete Detailfragen hinsichtlich der Ausgestaltung sind mit den zuständigen Straßenbaulastträgern zu klären. Dies erfordert einen längeren und intensiven Abstimmungsprozess mit allen Beteiligten über den NVP hinaus.	
4.4.3: Das Angebot von Haltestellen sollte grundsätzlich barrierefrei gestaltet sein. Eine Einflussnahme Ihrerseits bei der Landesregierung NRW über die Fördermittelverwendung im Sinne des „Lf. Barrierefreiheit im Straßenraum“ ist unerlässlich, da Ratingen auch für 2013 wiederum nur „behindertengerechte“ Umbauten von 4 Bushaltestellen angezeigt hat. Eine „barrierefreie Haltestelle“ ist nur als ein Glied in der Transportkette zu verstehen.		Der Kreis Mettmann sieht sich als Koordinierungsstelle zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen bzw. der jeweiligen Straßenbaulastträger. Der Kreis überwacht und lenkt somit die entsprechenden Realisierungsprozesse.	
4.4.4: Gemäß der gesetzlichen Vorgabe (BGG-NRW) besteht für Blinde und hochgradig sehbehinderte (Reisende) erst dann ein barrierefreier Informationszugang, wenn alle üblichen visuellen Informationsangebote in einem akustischen oder taktilen Format angeboten werden.		Der 3. NVP des Kreises Mettmann versteht unter einem „barrierefreien ÖPNV“ einen für alle Mobilitätseingeschränkte „barrierefreien ÖPNV“. Die Tabelle 57 (Seite 204 ff.) im NVP definiert Grundanforderungen an die Gestaltung eines solchen „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen.	
4.4.5: [...] Der Behindertenverein weist darauf hin, dass am Bahnhof Ratingen-Hösel Bodenindikatoren für eine eigenständige Nutzung der Brücke fehlen. Die vorhandene aufgemalte Doppellinie als Wegbegrenzung ist für blinde Menschen einfach nicht vorhanden. Eine Zielvereinbarung des BSVR mit der Stadt Ratingen ist unnötig, da für die Stadt Ratingen seit 2005 eine Selbstverpflichtung über barrierefreies Bauen besteht – mit darin genannter Kontrollinstanz der öffentlichen Bauten.		Kenntnisnahme	
4.4.6: Werden die Haltestellen nur dann barrierefrei ausgebaut wenn dem Förderantrag entsprochen wird?		Die Entscheidung über einen möglichen Ausbau ohne Fördermitteleinsatz liegt beim jeweiligen Straßenbaulastträger.	

4.4.7: Voller Respekt sehe ich viele kleine Erleichterungen für blinde Menschen in Ratingen, die zusammen mit dem Tiefbauamt und den ehemaligen Vorsitzenden des BSV Ratingen erreicht wurden. Daher ist die hier verbaute Art von Haltestelle erklärbar – eine Hilfestellung bei Problemlösungen aber eine Insellösung in einer geforderten Mobilitätskette! Die Bedeutung des „Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum“ wurde von der Behindertenkoordination in Ratingen weder erkannt noch im 3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann besonders hervorgehoben.	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.4.1 der Synopse
4.4.8: Taktile Bodenindikatoren sind kein städtebauliches Outfit, sondern folgen einem festgelegten Schema mit Wiedererkennungswert. Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums für seh- und hörgeschädigte Menschen haben zudem eine erhebliche Breitenwirkung. Seh- und hörgeschädigte Menschen stellen einen hohen Anteil an der Gesamtzahl älterer und behinderter Menschen dar. Im Rahmen der demografischen Entwicklung ist mit einer weiteren Zunahme zu rechnen. Kommunalpolitische Leitlinien müssen bei dem Ausbau und Unterhalt der kommunalen Straßennetze und neben effizienten ÖPNV Angeboten den Bedürfnissen blinder Menschen gerecht werden. [...]	Kenntnisnahme
4.4.9 Der Blinden- u. Sehbehindertenverein Ratingen e. V. hofft mit diesen Ausführungen, dass der Begriff „barrierefrei“ im Nahverkehrsplan konkretisiert wird und der Kreis Mettmann zu einer einheitlichen Gestaltung der Haltestellen, bzw. des öffentlich zugänglichen Raumes findet.	Kenntnisnahme; vgl. Punkte 4.4.3 und 4.4.4 der Synopse

4.5	11.12.2013	ADFC Heiligenhaus	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung	
4.5.1: 1. Einer Ausdünnung bzw. einem Streichen von Verbindungen widersprechen wir, weil es nicht in unserem Sinne ist den Nahverkehr zu verschlechtern. 1.1 Insbesondere sei hier die Ortsbuslinie 17 zu nennen. Wir fordern im Gegenteil eine Ausweitung der Taktzeiten in die Abendstunden.		Vor dem Hintergrund der oftmals angespannten Haushaltslage ist die – ergebnisoffene – Überprüfung des ÖPNV-Angebotes auf mögliche Einsparungen Bestandteil des NVP (Reinvestition eingesparter Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle). Hauptaugenmerk liegt hier insbesondere auf der Erhebung aktueller und fahrtenscharfer Fahrgastzahlen zur zielgerichteten Überprüfung des Angebotes.	
4.5.2: 2. Für die Zukunft wünschen wir uns eine verbesserte Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Bahnen. Dies sollte durch Bereitstellen eines optimierten und vergrößerten Platzangebotes in Bussen und Bahnen erfolgen.		Die Definition von Vorgaben über in Kapitel 2.2.2, Punkt 3.4 in Tabelle 15 definierten Ausstattungen hinaus ist nicht vorgesehen, da die Fahrzeuge überwiegend kreisüberschreitend eingesetzt werden und weitergehende Standards gravierend in die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen eingreifen.	

4.5.3: 3. An allen Haltestellen sollten abschließbare Fahrradboxen nach zu ermittelndem Bedarf errichtet werden und kostenfrei Interessenten zur exklusiven Nutzung zur Verfügung gestellt werden.	Die Prüfung des Angebotes an Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen in Abhängigkeit des Bedarfs ist als Maßnahme im NVP hinterlegt (vgl. Tabelle 142, Seite 313). Die Entscheidung über die konkrete Ausgestaltung der Fahrradabstellanlage bzw. die Bewirtschaftung der Anlagen liegt bei den jeweiligen Baulastträgern.
4.5.4: 4. Die Zugänge zu den für Heiligenhaus relevanten S-Bahnhöfen Hösel und Kettwig-Stausee müssen behinderten- und damit auch fahrradgerecht umgebaut werden. Rampen statt Aufzügen ist hier Vorrang einzuräumen.	Aufgabenträger für den SPNV ist der VRR. Der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen/ Bahnsteigen fällt somit nicht in der Zuständigkeit des Kreises Mettmann.
4.5.5: 5. Schnellbusse sollten alle als Niederflurgelenkbusse fahren und mit einem eigenen Fahrradabteil ausgestattet werden.	Im Rahmen der im NVP festgelegten Qualitätsstandards (Kapitel 2.2, Seite 36 ff.) werden Niederflertechnik und weitere Ausstattungsmerkmale im Hinblick auf eine barrierefreie Fahrzeugausstattung als Standardausstattung für Fahrzeuge definiert (vgl. Kapitel 2.2, Punkt 3.4, ab Seite 54), darüber hinaus werden auch Richtwerte im Hinblick auf die Fahrzeugausstattung festgelegt, die u. a. als Orientierung für den Fahrzeugeinsatz dienen (vgl. Kapitel 2.2, Punkt 3.1.5, Seite 45).
4.5.6: 6. Die Linie SB19 sollte eine direkte durchgehende Verbindung von Essen über Kettwig, Isenbügel, Heiligenhaus und Velbert nach Wuppertal und zurück erhalten.	- Die ursprüngliche Verkehrsaufgabe des SB19 lag in der Anbindung von Velbert an Essen. Aufgrund ausreichend langer Umlaufreste in Velbert wurde Heiligenhaus (zunächst aufwandsneutral) in den Umlauf integriert. - Noch heute hat der SB19 seine maßgebliche Funktion in der Verbindung Velbert – Essen. Die Verkehrsströme (Gesamtverkehr ÖPNV + MIV) zwischen Essen und Velbert sind mit etwa 36.000 Fahrten pro Tag mehr als dreimal so hoch wie die zwischen Essen und Heiligenhaus (ca. 10.200 Fahrten pro Tag).
4.5.7: 7. Eine neue Schnellbuslinie von Heiligenhaus nach Mettmann-Stadtwald zur S28 mit Halten in Metzkausen und Jubiläumsplatz sollte eine Alternative zur anfälligen S6-Strecke mit Anschlüssen nach Düsseldorf und Wuppertal bieten.	Die Einrichtung einer zusätzlichen (SchnellBus-) Verbindung zwischen Heiligenhaus und Mettmann hat ein der Nachfrage nicht angemessenes Bedienungsangebot zur Folge, das unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht darstellbar ist.
4.5.8: 8. Die Reaktivierung der (Kalk)Bahnstrecke Wülfrath-Heiligenhaus-Hofermühle-Ratingen mit Verbindung nach Düsseldorf und Duisburg sollte geprüft werden.	Aufgabenträger für den SPNV ist der VRR.
4.5.9: 9. Der PanoramaRadwegNiederbergbahn (PRN) sollte in Verantwortung durch den Kreis ME ganzjährig zur Verfügung stehen (planmäßige Reinigung insbesondere von Laub und Schnee bzw. Eis) und an seinen Endpunkten eine fahrradgerechte (ebenerdige) Verbindung zum Bahnhof Kettwig-Stausee erhalten oder alternativ einen zusätzlichen Haltepunkt in gleicher Qualität im Berührungsbereich der beiden Trassen (PRN + S6).	Aufgabenträger für den SPNV ist der VRR; der Hinweis wird weitergegeben.

4.6	12.12.2013	BehindertenSportGemeinschaft Mettmann e. V
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
4.6.1: Haltestellen (Kapitel 2.2.2, Punkt 3.5, Seite 61 ff.): Die Haltestellen mit den unterschiedlichen Piktogrammen versehen z. B. für Rollstuhlfahrer usw.		Eine entsprechende Aussage ist in der Maßnahme zur Barrierefreien Fahrgastinformation (Kapitel 7.3.5.1, Tabelle 144, Seite 317) enthalten.
4.6.2: Haltestellen (Kapitel 2.2.2, Punkt 3.5, Seite 61 ff.): Haltestellen stufenlos umbauen		- Der Kreis Mettmann sieht sich als Koordinierungsstelle zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen bzw. der jeweiligen Straßenbaulastträger. Der Kreis koordiniert und steuert somit die entsprechenden Realisierungsprozesse. - Die Schaffung der Barrierefreiheit ist ein erklärtes Ziel im NVP. Der stufenfreie Haltestellenausbau ist ein wesentlicher Bestandteil für einen barrierefreien ÖPNV und wird an verschiedenen Stellen des NVP hervorgehoben (vgl. u. a. Kapitel 2.2.2, ab Seite 37 Leitbild, Kapitel 7.2.2, ab Seite 207, Kapitel, 7.3.4., ab Seite 294).
4.6.3: Ausstattung der Fahrzeuge (Kapitel 2.2.2 Punkt 3.4, Seite 54 ff.): Es sollten in der Zukunft nur noch Busse angeschafft werden, die auch im Innenbereich keine Stufen haben, zurzeit sind im hinteren Bereich Stufen. Die vor wenigen Monaten eingesetzten neuen Fahrzeuge haben im hinteren Bereich Stufen, daher ist hier kein barrierefreier Durchgang gewährleistet. Hierdurch könnte mehr Platz aber auf jeden Fall ein größerer Wendekreis für Rollstuhl, Rollator und Kinderwagen erreicht werden.		Die von den Verkehrsunternehmen seit 2005 angeschafften Fahrzeuge entsprechen der EU-Richtlinie 2001/85/EG und somit einer barrierefreien Nutzbarkeit (vgl. Anforderung „Niederflurfahrzeug“ gem. EU-Richtlinie 2001/85/EG in Kapitel 2.2.2, Punkt 3.4, Seite 54). Dies gilt somit auch für sogenannte Low Entry-Busse.
4.6.4: Ausstattung der Fahrzeuge (Kapitel 2.2.2 Punkt 3.4, Seite 54 ff.): Es sollten in jedem Fahrzeug mindestens 2 Plätze für Rollstuhlfahrer vorgehalten werden. Der Bedarf wird immer größer, der Personenkreis mit erforderlicher Nutzung Rollator wächst rasant, auch muss Platz für Fahrradfahrer und Kinderwagen vorhanden sein.		- Die von den Verkehrsunternehmen seit 2005 angeschafften Fahrzeuge entsprechen der EU-Richtlinie 2001/85/EG und somit einer barrierefreien Nutzbarkeit (vgl. Anforderung „Niederflurfahrzeug“ gem. EU-Richtlinie 2001/85/EG in Kapitel 2.2.2, Punkt 3.4, Seite 54). - Die Definition von Vorgaben über diese Richtlinie sowie die in Tabelle 15 definierten Ausstattungen hinaus ist nicht vorgesehen, da die Fahrzeuge überwiegend kreisüberschreitend eingesetzt werden und weitergehende Standards gravierend in die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen eingreifen.
4.6.5: Ausstattung der Fahrzeuge (Kapitel 2.2.2 Punkt 3.4, Seite 54 ff.): In allen Fahrzeugen sollten nicht nur Haltestangen, sondern auch Gurte zur Verfügung stehen. Sind für eine zusätzliche Sicherung sinnvoll.		Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.6.4 der Synopse

4.6.6: Ausstattung der Fahrzeuge (Kapitel 2.2.2 Punkt 3.4, Seite 54 ff.): „STOP“ Tastatur sollte vorhanden und auch erreichbar sein	„STOP“-Tasten gehören zur Standardausstattung der Fahrzeuge.
4.6.7: Ausstattung der Fahrzeuge (Kapitel 2.2.2 Punkt 3.4, Seite 54 ff.): Brailleschrift für die Sehbehinderten	- vgl. Punkt 4.6.4 der Synopse - Gemäß Tabelle 15 (Seite 56) werden in Neufahrzeugen für sehbehinderte Menschen digitale akustische Fahrgast-Informationssysteme gefordert.
4.6.8: Ausstattung der Fahrzeuge (Kapitel 2.2.2 Punkt 3.4, Seite 54 ff.): Durchsagen barrierefrei	- Die Anforderung wird mit Vorgaben des NVP verfolgt. - Gemäß Tabelle 15 (Seite 56) werden in Neufahrzeugen für sehbehinderte Menschen digitale akustische Fahrgast-Informationssysteme gefordert. Für Menschen mit eingeschränkter Hörfähigkeit sollen die Informationen visuell angezeigt werden.
4.6.9: Ausstattung der Fahrzeuge: Rampen/ Klappen (Seite 56) Elektrisch ausfahrbare Rampen wären mir lieber gewesen, diese hätten vom Fahrersitz aus betätigt werden können und auch ein geregeltes Ein/Aussteigen wäre gewährleistet gewesen. Nun hat man sich in Deutschland auf die ausklappbaren Rampen festgelegt, was für den Fahrer Mehrarbeit bedeutet und oft auch nicht gemacht wird. Auch sind die verschlüsselt oft verschmutzt oder auch abgeschlossen. Um hier sicher zu gehen habe ich immer einen Schraubenzieher bereit, um den Verschluss öffnen zu können. Diese Rampen sollten auch bei Personen mit Rollator ausgelegt werden, nicht alle Behinderte Personen können die Höhe Einstieg leicht überwinden.	Im Leitbild (Kapitel 2.2.2, Seite 37 ff.) werden unter Punkt 3.4, Tabelle 15 (Seite 56) die verbindlichen Ausstattungsstandards im Busverkehr formuliert. Manuelle Klapprampen gehören demnach zur Standardausstattung bei Fahrzeugneuanschaffungen.
4.6.10: Ausstattung der Fahrzeuge: Rampen/ Klappen (Seite 56) Hier sollte eine Schulung der Mitarbeiter in regelmäßigen Abständen erfolgen.	Im Leitbild (Kapitel 2.2.2, Seite 37 ff.) ist unter Punkt 3.2.1 u. a. die Durchführung von Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen [...] mindestens jährlich [...] festgeschrieben. Darüber hinaus wird die besondere Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste thematisiert (vgl. Kapitel 2.2.2 Punkt 3.2, Seite 48).
4.6.11: Ausstattung der Fahrzeuge: Rampen/ Klappen (Seite 56) man könnte ehrenamtliche Personen engagieren, die einen Service für Behinderte auf den Fahrtstrecken leisten, ähnlich wie in Essen bereits durchgeführt.	Die Mitarbeiter des Begleitservice, den auch verschiedene andere Verkehrsunternehmen anbieten, sind in der Regel Beschäftigte der Verkehrsunternehmen und nicht ehrenamtliche Personen.
4.6.12: Fahrplan: Linie 738 Mettmann – Düsseldorf (Seite 339) Die Bedienung der Linie 738 nach Düsseldorf sollte wieder verbessert werden. Auch wenn die RegioBahn fährt und diese gut genutzt wird ist die Fahrt für viele Personen doch sehr umständlich. Es sollten wieder kurze Taktzeiten und durchgehende Fahrt ohne Warteschleife angeboten werden.	Die Ausdehnung des Bedienungsangebotes der Linie 738 zwischen Mettmann und Düsseldorf hat eine der Nachfrage nicht angemessene Bedienung auf dem Korridor zur Folge, die unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten derzeit nicht darstellbar ist, insbesondere vor dem Hintergrund, dass mit der RegioBahn eine attraktive Schienenverbindung zur Landeshauptstadt besteht.

4.6.13: Fahrplan: Line 742 Mettmann – Gruiten (Seite 340) Die Fahrtverbindung Mettmann – Gruiten ist nicht ausreichend, großer Mangel an Wochenenden, in den Abendstunden und in den Schulferien. Die Taktzeiten sind zu verbessern, hierdurch wird auch gleichzeitig eine verbesserte Anbindung nach Mettmann – Süd erreicht. Nach dem Umbau des Bahnhofes Gruiten, auch barrierefrei wird hier sicherlich auch ein Mehrbedarf entstehen, dem kann man jetzt schon vorbeugen.	Die Ausdehnung des Bedienungsangebotes auf der Linie 742 in den Abendstunden zwischen Mettmann und Haan-Gruiten S ist im Prüfauftrag in Tabelle 72 (Seite 230) formuliert.
4.6.14: Achtung: Bahnhof Gruiten Nachrückmaßnahme Programm MOF 2 umsetzen	Der VRR hat die Möglichkeit erhalten, die Station Haan Gruiten als Nachrückmaßnahme in die MOF 2 zu melden (vgl. Kapitel 1.2.3, Seite 14).
4.6.15: Fahrplan: siehe Nr. 72 Seite 100 und Seite 230: Linie 749 Mettmann – Ratingen Der letzte Bus Mettmann – Ratingen fährt gegen 19.30 Uhr in Mettmann ab. Auf der Gegenseite kommt noch ein Bus aus Ratingen nach 20.00 Uhr in Mettmann an, der anschließend leer ohne anfahren von Haltestellen zurück ins Depot nach Ratingen/ Essen fährt. Es ist hier zu überlegen, ob man hier 50% der festgelegten Fahrtkilometer anbietet, dann kann diese Fahrt auch nach 20.00 Uhr angeboten werden. Den Fahrgästen ist geholfen – verbesserte Anbindung in den Abendstunden. Der Unternehmer bekommt einen Teil seiner Kosten für die Leerfahrt erstattet. Der Zuschuss fällt entsprechend geringer aus.	Der NVP ist in seinem planerischen Verständnis ein Rahmenplan. Die Detailplanung obliegt den Verkehrsunternehmen, die in Abstimmung mit den beteiligten Städten bzw. dem Kreis die Fahrpläne entwickeln. Die Anregung wird aufgegriffen und mit dem Verkehrsunternehmen thematisiert.
4.6.16: Fahrplan: Falls ein Ersatzverkehr erforderlich sein sollte, unbedingt gleichwertige Busse einsetzen. Hier kommen oftmals Busse ohne Rampe zum Einsatz. Die Beförderung ist jedoch für alle Personengruppen erforderlich und vorzunehmen.	- Die von den Verkehrsunternehmen seit 2005 angeschafften Fahrzeuge entsprechen der EU-Richtlinie 2001/85/EG und somit einer barrierefreien Nutzbarkeit (vgl. Anforderung „Niederflurfahrzeug“ gem. EU-Richtlinie 2001/85/EG in Kapitel 2.2.2, Punkt 3.4). - Im Leitbild (Kapitel 2.2.2, Seite 37 ff.) werden unter Punkt 3.4, Tabelle 15 (Seite 56) die verbindlichen Ausstattungsstandards im Busverkehr formuliert. Manuelle Klapprampen gehören demnach zur Standardausstattung bei Fahrzeugneuananschaffungen.
4.6.17: Haltestellen: Auf der Strecke Mettmann – Metzkäusen ist ein neues Sportzentrum entstanden. Die jetzige Haltestelle liegt zu weit von den Turnhallen entfernt. Es ist sinnvoll hier eine weitere Haltestelle einzurichten oder die jetzige Haltestelle zu verlagern. Das Sportzentrum und die Turnhallen werden auch von älteren Personen oder Behinderte aufgesucht, hier ist der Weg Haltestelle – Sportstätte zu weit. Haltepunkt Mettmann – Luisenhöhe	Die Anregung wird aufgegriffen. Mit der Stadt Mettmann und den Verkehrsunternehmen wird außerhalb des NVP nach einer für alle Beteiligten praktikablen Lösung gesucht.
4.6.18: Schulstandort Mettmann HHG Turnhalle; Seite 84	In Tabelle 27 auf Seite 84 sind alle Schulstandorte mit mehr als 1.000 Schülern aufgeführt. Eine vollständige Auflistung aller Schulstandorte befindet sich in den Städtesteckbriefen im Anlagenband I.

4.6.19: Schienenverkehr, soweit es diesen Nahverkehrsplan betreffen sollte: Ausstattung aller Fahrzeuge mit fahrzeuggebundenen Rampen	Aufgabenträger für den SPNV ist der VRR. Der SPNV ist somit nicht unmittelbar Bestandteil des NVP für den Kreis Mettmann.
4.6.20: Schienenverkehr, soweit es diesen Nahverkehrsplan betreffen sollte: An der Einstiegtüre für Rollstuhlfahrer usw. Blinkleuchten anbringen, mindestens aber Rolli-Symbole oberhalb der Fahrzeuge, da diese bei der jetzigen Anbringung schlecht wahrgenommen werden können, da die Sicht durch die davor stehenden Personen versperrt ist.	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.6.19 der Synopse
4.6.21: Schienenverkehr, soweit es diesen Nahverkehrsplan betreffen sollte: Die Aufzüge sind breiter auszulegen. Die jetzigen Aufzüge sind in vielen Fällen zu schmal.	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.6.19 der Synopse
4.6.22: Schienenverkehr, soweit es diesen Nahverkehrsplan betreffen sollte: Der Ausbau der Strecke bis nach Venlo sollte weiter verfolgt werden, hier sind dann die entsprechenden Anbindungen vorzusehen.	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.6.19 der Synopse
4.6.23: Seite 11 Engpässe/ Lücken: RegioBahn Wuppertal – Mettmann – Düsseldorf – Venlo ausbauen	Die Finanzierungszusage des Landes NRW für den Abschnitt Wuppertal – Mettmann ist erfolgt (Zielhorizont: vsl. 2017). Der NVP wird an den entsprechenden Stellen angepasst.
4.6.24: Seite 11 Engpässe/ Lücken: Rheinische Strecke Vohwinkel – Wichlinghausen sollte weiter verfolgt werden	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.6.19 der Synopse
4.6.25: Seite 12 Engpässe/ Lücken Inbetriebnahme der Strecke Essen – Heiligenhaus – Velbert – Wülfrath – Wuppertal Mit dieser Maßnahme kann ein großer Personenkreis gewonnen werden.	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.6.19 der Synopse
4.6.26: Seite 59 Taxi /AST Fahrt: Die Auslegung ist nicht ausreichend, es müssen auch Elektro Rollstühle befördert werden können.	Die Verkehrsunternehmen streben an, bei den bedarfsgesteuerten Verkehren die Mitnahme von Rollstühlen zu ermöglichen. Eine solche Garantie ist jedoch nur gewährleistet, wenn entsprechend leistungsfähige Taxiunternehmen zur Verfügung stehen.

4.7	12.12.2013	Industrie und Handelskammer Düsseldorf (IHK)	
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung	
4.7.1: [...] Aus Sicht der IHK Düsseldorf ist es für den Kreis Mettmann wichtig, angemessen an die umliegenden Ballungszentren (Düsseldorf, Köln, Ruhrgebiet und Bergisches Städtedreieck) angebunden zu sein. Im Entwurf des Nahverkehrsplanes finden sich hierzu zahlreiche begrüßenswerte Ansätze, den Nahverkehr weiter zu optimieren. Dennoch hat die IHK einige Anregungen zum Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes:		Kenntnisnahme	
4.7.2: Prüfauftrag: SchnellBus-Verbindung Velbert – Heiligenhaus – D-Flughafenbahnhof / Messe über A 44 (Seite 232-234): Die IHK begrüßt, dass ein SchnellBus zwischen Velbert und Düsseldorf-Flughafenbahnhof / Messe eingerichtet werden soll. Heute gibt es keine attraktive ÖPNV-Verbindung zwischen diesen beiden Städten und der Landeshauptstadt. Der Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Mettmann sieht allerdings vor, dass die Einrichtung dieser SchnellBus-Verbindung erst nach Fertigstellung der A 44 erfolgen soll. Das wäre nach heutiger Abschätzung frühestens 2018 der Fall. Aus Sicht der IHK Düsseldorf ist es aber sinnvoll, diese umsteigefreie Verbindung schon früher einzurichten. Pendler, Geschäftsreisende und Kunden würden hiervon profitieren.		Mit Fertigstellung der A44 ist die Schaffung eines konkurrenzfähigen Angebotes im ÖPNV möglich. Die konkrete Ausgestaltung des Prüfauftrags erfolgt rechtzeitig vor Fertigstellung der A44, sodass mit Eröffnung der A44 auch die SchnellBus-Linie in Betrieb genommen werden kann.	
4.7.3: Prüfauftrag: Überprüfung der Nachfrage und ggf. Überplanung der Linie 734 (Seite 242-243): Auf den Seiten 242-243 des Planentwurfes wird vorgeschlagen, den Erhalt der Buslinie 734 zu überprüfen. Aus Sicht der IHK ist diese Linie eine wichtige Verbindung zwischen Erkrath und Düsseldorf: Sie stellt einen direkten Anschluss Erkraths zu den Düsseldorfer Haltestellen Morper Straße (Verknüpfung zur Straßenbahnlinie 703) und Ronsdorfer Straße (Verknüpfung zur U 75) her. Die Linie 734 verbindet das Stadtzentrum Erkraths mit diesen beiden Haltestellen und ist für Berufspendler sowie für Kunden von Bedeutung. Aus diesem Grund sprechen wir uns für einen Erhalt dieser Linie aus.		Der Prüfauftrag beinhaltet die Prüfung zur Einstellung der Linie auf Erkrather Stadtgebiet. Das Verkehrsunternehmen hat hierzu eine weitere Zählung zugesagt.	
4.7.4: Prüfauftrag: Durchbinden der Linien 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zu einer Linie (Seite 214-216): Auf den Seiten 214-216 des Planentwurfes wird ausgeführt, dass die Mülheimer Verkehrsbetriebe die Einstellung der Linie 752 auf Mülheimer Stadtgebiet planen. Es soll geprüft werden, ob die Linie 131, die heute an der Stadtgrenze Ratingen/Mülheim endet, über die Stadtgrenze hinaus weiter fahren kann. Die Linien 131 und 752 erschließen auf Mülheimer Stadtgebiet unterschiedliche Stadtgebiete. Der Wegfall der Linie 752 würde dazu führen, dass das Stadtteilzentrum Mülheim-Saarn und Ratingen nicht mehr umsteigefrei miteinander verbunden wären. Das wäre vor allem für Berufspendler problematisch. Aus diesem Grund fordert die IHK Düsseldorf den Kreis Mettmann dazu auf, sich für den Erhalt der Linie 752 bis Mülheim einzusetzen.		- Der Prüfauftrag in Tabelle 60 (Seite 214 ff.) „Durchbinden der Linien 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zu einer Linie“ wird ersatzlos gestrichen (vgl. Punkt 1.8.8 der Synopse). <i>Hinweis: Der Beschluss des NVP der Stadt Mülheim ist am 18.12.2013 erfolgt.</i>	

4.8	13.12.2013	Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW)
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
4.8.1: [...] Gegen die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Mettmann werden seitens der hiesigen Niederlassung keine Bedenken erhoben. Es wird jedoch gebeten, bei Aus- bzw. Umbau und Neubau von Haltestellen an den klassifizierten Bundes- und Landesstraßen, die hiesige Niederlassung frühzeitig zu beteiligen.		Kenntnisnahme

4.9	16.12.2013	Kreis Mettmann – Sozialamt
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
4.9.1: In der Anlage 2 – Städtesteckbriefe – sind die 10 Städte des Kreises mit verschiedenen Unterpunkten aufgelistet. Es gibt die ÖPNV-relevanten Ziele mit touristisch geprägten Anlaufstellen und sonstige Ziele mit Relevanz für den ÖPNV. Hierunter werden auch die Seniorenbegegnungsstätten und die Seniorenheime gefasst. Diese Liste ist nicht vollständig. So fehlt z. B. in Haan die Seniorenbegegnungsstätte der AWO. Und die Platzzahlen in den Seniorenheimen haben sich seit der Datenerhebung in 2010 auch verändert, da diese im Hinblick auf eine gesetzliche Frist bis 2018 mindest. 80% Einzelzimmer vorhalten müssen.		- Die Städtesteckbriefe basieren auf den Auswertungen der schriftlichen Befragung der Städte zu Beginn des NVP-Prozesses. Datenaktualisierungen, die von den Städten im laufenden Prozess nachgereicht wurden, sind im NVP kontinuierlich eingearbeitet und ergänzt worden. - Der Hinweis auf die Seniorenbegegnungsstätte der AWO in Haan wird aufgenommen.
4.9.2: Den demografischen Wandel haben Sie an anderer Stelle gut beschrieben. Für die Zukunft könnte es somit auch noch ein Thema sein, Kirchen und Friedhöfe mit dem ÖPNV gut erreichen zu können. Wenn dies wie in Heiligenhaus mit Unterstützung des Kreises durch einen Bürgerbus sichergestellt werden kann, sollte dies als zusätzlicher Pluspunkt aufgenommen werden.		Der Bürgerbus in Heiligenhaus wird an verschiedenen Stellen des NVP erwähnt, insbesondere auch bei der tabellarischen Aufbereitung der Stärken im ÖPNV der kreisangehörigen Städte.

4.10	17.12.2013	Pro Bahn Landesverband NRW
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
4.10.1: 1. RRX (Seite 17/18): Auch aus unserer Sicht ist ein Halt des RRX in Langenfeld verkehrlich sinnvoll, zur Zeit aufgrund der Vorgaben des Bundes (Bundesstudie) aber nicht umsetzbar. Weiterhin wird aber um eine mögliche Lösung für den Halt in Düsseldorf-Benrath gerungen. Dieser hat auch Bedeutung für die Städte Langenfeld, Monheim und Hilden. Eine positive Positionierung des Kreises Mettmann für einen RRX-Halt in Benrath wäre hilfreich.		Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.2.5 der Synopse
4.10.2: 2. Linien 131 und 752 (Seite 215) und Verbindung Ratingen-		Der Prüfauftrag in Tabelle 60, Seite 214 „Durchbinden der Linien 131 und 752 an der Haltestelle Flurstraße zu einer Li-

Breitscheid – Mülheim (Seite 216) In Mülheim wird inzwischen eine andere, wenig überzeugende Lösung angestrebt. Wir halten es für notwendig, eine tragfähige Gesamtlösung für die Verbindungen zwischen dem Stadtgebiet Ratingen und Mülheim zu finden. Dabei ist aus unserer Sicht eine mindestens stündliche Direktverbindung zwischen Ratingen Mitte und Mülheim Innenstadt/ Hbf anzustreben. In Breitscheid muss eine Verknüpfung mit den anderen Linien ermöglicht werden, z. B. an der Hst. Flurstraße.	nie" wird ersatzlos gestrichen (vgl. Punkt 1.8.8 der Synopse). <i>Hinweis: Der Beschluss des NVP der Stadt Mülheim ist am 18.12.2013 erfolgt.</i>
4.10.3: 3. a) Linie 770 und 771 (Seite 218/219) Wir halten den Ansatz eines (ungefähren) 10-Minuten-Taktes zwischen Velbert und Heiligenhaus für sinnvoll. Dabei muss die Linie 770 vorrangig auf den S-Bahn-Anschluss in Hösel ausgerichtet werden, evtl. mit etwas längerer Übergangszeit als heute, da in Hösel beide Richtungen der S6 fast zeitgleich verkehren und daher auch längere Umsteigewege zum nördlichen Bahnsteig erforderlich sind.	Kenntnisnahme
4.10.4: 3. b) Linie 770 und 771 (Seite 218/219) Es sollte geprüft werden, ob die Linie 771 auch die Umfahrt über Homberg Süd übernehmen kann, so dass die Linie 761 auf Schülerverkehre beschränkt werden könnte.	Die Anregung wird aufgegriffen und mit den Beteiligten bewertet.
4.10.5: 4. Linie 747 (Seite 221) Eine Reduzierung auf der zweiten, eher nachrangigen Städteverbindung Wülfrath - Velbert halten wir für vertretbar, wenn auf der Linie 746 der 20-Minuten-Takt und die Linienführung bis Velbert Mitte erhalten bleiben (siehe Seite 284). Für das von der Linie 741³ erschlossene Wohngebiet Thekbusch sollte jedoch werktags tagsüber eine zweite stündliche Verbindung, z. B. über eine Ortslinie, erhalten bleiben. Dies sollte im Rahmen der Überplanung der Buslinien in Velbert (Seite 277) erfolgen.	Die konkrete Ausgestaltung des Prüfauftrags erfolgt im Nachgang des NVP im Rahmen der Prüfung.
4.10.6: 5. Linie 741 (Seite 222) Zu prüfen ist, ob durch Verdichtungen auf der Linie 741, möglichst auch 20-Minuten-Takt in der NVZ, Einsparungen im Ortsverkehr in Hochdahl und in Hilden möglich sind.	Die zu prüfende Verdichtung der Linie 741 hätte keine nennenswerten Auswirkungen auf die bestehenden Ortsverkehre in Erkrath und Hilden, da andere Relationen befahren und Verkehrsbedürfnisse angesprochen werden. Daher ist hier nicht von Einsparmöglichkeiten auszugehen.
4.10.7: 6. Anschlüsse in Erkrath-Unterfeldhaus (Seite 223/224) Die Anschlusssituation am Neuenhausplatz ist absolut unbefriedigend. Neben den erwähnten Relationen ist auch die Verbindung Hochdahl Mitte - Düsseldorf-Gerresheim (O6 <-> 737) betroffen. Wir schlagen vor, die Linie 781 generell auf die Linie 737 durchzubinden, mit einigen Minuten Wartezeit am Neuenhausplatz (Anschluss der Linie O6). Die weitgehend parallel zur Linie 737 durchgeführten Kurse der Linie 781 nach Düsseldorf-Gerresheim könnten entfallen, für tatsächlich nennenswert nachgefragte Verbindungen zum Krankenhaus Gerresheim kann ab Dreherstraße ein E-Wagen zum Krankenhaus mit Anschlussbindung an die Linie 737 eingesetzt werden. Hierdurch können nicht nur in Düsseldorf, sondern auch in Erkrath Km-Leistungen eingespart werden (Verzicht auf die Ringfahrt in Unterfeldhaus).	Der Prüfauftrag wird mit der Zielsetzung weiterverfolgt, die Anschlusssituation am Neuenhausplatz zu verbessern (vgl. 1.4.6 / 2.9.33). Die Ausführungen werden im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages berücksichtigt.

³ Gemeint ist hier vermutlich die Linie 747.

4.10.8: 7. Anbindung Velbert und Tönisheide im Nachtverkehr (Seite 228 und 287) Wir schlagen vor, die Nachtverbindungen der Linie 770 bis Velbert und weiter bis Neviges auszudehnen. Hierzu ist der Einsatz eines weiteren Fahrzeuges erforderlich. Damit wird neben inner- und nachbarörtlichen Fahrmöglichkeiten eine Erreichbarkeit der wichtigsten Velberter Stadtteile aus Düsseldorf geschaffen.	Der Prüfauftrag wird dahingehend überarbeitet, dass die Einrichtung eines Nachtverkehrs zwischen Velbert Mitte und Neviges Markt mit Anschluss an die S-Bahn in den Fokus gerückt wird.
4.10.9: 8. Schnellbus Velbert - Düsseldorf-Flughafenbahnhof (Seite 232) Wir halten den heutigen SB19 für eine Durchbindung zum Flughafenbahnhof aufgrund der geringen Pünktlichkeit für wenig geeignet. Denkbar wäre eine Durchbindung von Velbert-Langenberg im Rahmen des angedachten innerstädtischen Schnellbusses (Seite 285).	Die Durchbindung von Velbert nach Langenberg ist Bestandteil des Prüfauftrags zur SchnellBus-Verbindung Velbert – Heiligenhaus – Düsseldorf/ Flughafenbahnhof und wird im Rahmen der Prüfung mitberücksichtigt.
4.10.10: 9. Ortsverkehr Wülfrath (Seite 290) Auch wir favorisieren Variante B unter Einbeziehung der Linie 641, also 20-Minuten-Takt bis S-Bahn Dornap-Hahnenfurth, 60-Minuten-Takt bis Wuppertal-Vohwinkel.	Die Einbindung der Linie 641 wird im Rahmen der Prüfung mitberücksichtigt.
4.10.11: 10. Ausdehnung der Betriebszeiten auf der Linie SB19 (neuer Punkt) Die Betriebszeiten der SB-Linie 19 spiegeln immer noch die alten Ladenöffnungszeiten (mo - fr bis 18:30 Uhr, sa bis 14:00 Uhr) wider. Eine Ausdehnung ist seit langem überfällig. Die letzten Abfahrten in Essen sollten analog dem SB66 nach 20:00 Uhr erfolgen.	Eine Ausdehnung der Betriebszeit des SB19 ist derzeit nicht vorgesehen. Mit der Linie 169 wird bis in die späten Abendstunden ein dichtes Angebot zwischen Velbert und den südlichen Stadtteilen von Essen mit Anschluss an die Innenstadt vorgehalten.

4.11	18.12.2013	BUND Kreisgruppe Mettmann
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
4.11.1: 1. Durch die allgemein gestiegene Pünktlichkeit ist leider auch häufiger festzustellen, dass die Busse zu früh fahren, zwar meist innerhalb der 59 Sekunden (Seite 43 / Internet 71), aber auch noch früher. So fährt z. B. die Linie 601 an der Haltestelle Wülfrath Hammerstein in Fahrtrichtung Wuppertal häufig mehr als 1 Minute zu früh ab!		Es ist im Sinne der Verkehrsunternehmen, über konkrete Vorkommnisse direkt informiert zu werden, um so entsprechend vorfallbezogen reagieren zu können.
4.11.2: 2. Die Multifunktionsanzeigen im Bus sind in den Abendstunden oft ausgestellt. Für einen Fahrgast, der sich nicht auskennt ist das sehr ärgerlich.		Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.11.1 der Synopse
4.11.3: 3. Die Dynamische Fahrgastinformation DFI an den Haltestellen sollte nach Möglichkeit die Echtzeit der Linienabfahrten angeben und nicht nur die theoretische Abfahrtszeit.		DFI-Anlagen mit Echtzeitanzeigen sind wünschenswert, die notwendige technische Infrastruktur im Kreis Mettmann bzw. bei den das Kreisgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen befindet sich derzeit in der Entwicklung.

4.11.4: 4. Auf eine ruhige Fahrweise der Busfahrer sollte verstärkt geachtet werden. Im Vergleich zu manchen Fahrern aus dem Ennepe-Ruhr Kreis sind die Fahrer im Kreis Mettmann zwar vorbildlich, aber nicht alle.	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.11.1. der Synopse
4.11.5: 5. Die Anschlussgarantie Linie 748 / 771 in Homberg Richtung Ratingen ist keinesfalls immer gewährleistet. Wenn man sie nicht einhalten kann, sollte man vielleicht die Garantie für die Haltestelle an der Straße geben.	Grundsätzlich besteht ein garantierter Anschluss der beiden Linien an der Haltestelle Homberg, Dorfstraße. Es ist im Sinne der Verkehrsunternehmen, über konkrete Vorkommnisse direkt informiert zu werden, um so entsprechend vorfallbezogen reagieren zu können.
4.11.6: 8. Park&Ride bzw. Kiss&Ride Parkplätze dürfen kein Ersatz für eine gute Anbindung der Bahnhöfe an Wohngebiete und Arbeitsstellen bzw. Einkaufsziele sein.	Kenntnisnahme
4.11.7: 9. Licht im Fahrgastraum: Mehrere FahrerInnen schalten im Winter während der Dunkelheit im Fahrgastraum nur eine Notbeleuchtung an. Dies macht es kaum noch möglich zu lesen. Mehrere Insassen benutzen die Zeit im Bus aber, Unterlagen durchzulesen, sich auf Sitzungen und Schule vorzubereiten. So sehr es verständlich ist, dass der Fahrerraum und vielleicht noch der Raum im Anschluss daran verdunkelt sind, ist es nicht gerechtfertigt, den ganzen Bus zu verdunkeln. Ein großer Teil der FahrerInnen zeigt, dass es auch mit Licht geht.	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.11.1. der Synopse
4.11.8: 10. Fahrpläne an den Haltestellen sind oft nicht lesbar im Dunkeln, obwohl eine Straßenlaterne in der Nähe ist.	Die Anforderung einer ausreichenden Beleuchtung an Haltestellen wird im Leitbild (Kapitel 2.2.2, ab Seite 37) unter Punkt 3.5, ab Seite 61 (Haltestellen) thematisiert.
4.11.9: Wülfrath: Anschluss Bahnhof Aprath Richtung Wuppertal: Die Anbindung mit der 601 dauert 11 Minuten (mit Schleife über den Flehenberg 17 Minuten) Es ist natürlich ein Unding, einen S-Bahnhof vor der Tür zu haben und nicht anzubinden. Der Vorschlag aus dem Nahverkehrsplan, den Bahnhof Aprath im 20-Min.-Takt anzubinden wäre dringend nötig (Seite 138 (166)). Die Verbindung von Wülfrath nach Wuppertal würde dadurch erheblich verbessert. Die Einrichtung des 20-Min.-Taktes wäre auch nicht von anderen Städten abhängig. [...] Warum soll mit der Maßnahme erst auf die Einrichtung der S-Bahnhaltestelle Wülfrath Düsseldorf (NVP Seite 290 (318)) gewartet werden? Die Verbindung durch die Linie 601 ist mit 42 Minuten vom Rathaus Wülfrath zum Hauptbahnhof Wuppertal (Sonntags 50 Minuten) im Vergleich zur SB69 mit 30 Minuten nur schwer zu ertragen. Die Anbindung der SB69 in den Abendstunden und am Sonntagmorgen sollten ausgebaut werden.	Die Stadt Wülfrath forciert die Anbindung des neuen S-Bahn-Haltepunktes Hahnenfurth-Düsseldorf der für 2017 geplanten verlängerten RegioBahn S28. Im Rahmen des NVP werden mögliche Umsetzungsvarianten aufgezeigt.
4.11.10: Haltepunkt Hahnenfurth-Düsseldorf (Seite 290(318)): für die Wülfrather Innenstadt hat der Haltepunkt Hahnenfurth-Düsseldorf wenig Bedeutung. Die 746 benötigt von Stadtmitte Wülfrath bis zur Stadtmitte Mettmann 14 Minuten. Wenn man davon ausgeht, dass die Regiobahn von Stadtmitte bis Hahnenfurth - Düsseldorf mindestens 6 Minuten benötigt, darf die Verbindung Wülfrath Stadtmitte bis Hahnenfurth nur 8 Minuten dauern! Die	Die Stadt Wülfrath forciert die Anbindung des neuen S-Bahn-Haltepunktes Hahnenfurth-Düsseldorf der für 2017 geplanten verlängerten RegioBahn S28. Im Rahmen des NVP werden mögliche Umsetzungsvarianten aufgezeigt.

Verbindung der 641 von Postamt Dornap bis zum Stadtpark dauert schon 7 Minuten. Die neue Verbindung wäre also nicht schneller als die jetzt schon bestehende Verbindung über die 746, die dazu eine ganz andere Erschließungsfunktion hat. [...]	
4.11.11: [...] - NVP Wülfrath: Anzudenken wäre auch eine Direktverbindung von Aprath nach Düssel. Die Verbindung von 2,5 km Länge könnte in 5 Minuten zurückgelegt werden. Für Fahrgäste aus dem Norden eine attraktive Verbesserung!	Es ist nicht davon auszugehen, dass die generierbare Fahrgastnachfrage den beschriebenen Netzschluss rechtfertigt.
4.11.12: Anschluss in Vohwinkel a) Die Regionalbahn RB48 kommt aus Köln um x.32 auf Gleis 3 in Vohwinkel an, S9 fährt um 00.33 ab. Damit ist S9 auf Gleis 12 nicht erreichbar. Die RB48 und S9 sollten angepasst werden.	Aufgabenträger für den SPNV ist der VRR. Die Abhängigkeiten im SPNV-Netz können hier nicht bewertet werden, die Anregung wird aber an den VRR weitergeleitet.
4.11.13: Anschluss in Vohwinkel b) Die stündliche RE4 aus Dortmund kommt um XX:02 in Vohwinkel an. Die S9 fährt um XX:03 und ist nicht erreichbar?	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.11.12. der Synopse
4.11.14: Anschluss in Vohwinkel c) Es ist kaum nachzuvollziehen, dass die RE13 in Wuppertal viermal hält, die RE7 aber nur zweimal! Ein Halt der RE7 in Vohwinkel wäre ein großer Fortschritt für den Velberter und Wülfrather ÖPNV!	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.11.12. der Synopse.
4.11.15: Anschluss in Vohwinkel Der Regionalexpress RE7 kommt um XX:54 aus Köln in Wuppertal Hbf an. Die S9 fährt um XX:53 nach Essen ab. Forderung: Halt der RE7 in Vohwinkel. Dadurch wird die Fahrdauer nach Wülfrath, Velbert und Essen erheblich verkürzt. Dafür kann der Halt von RE7 in Wuppertal Hbf von 2 auf 1 Minute verkürzt werden.	Kenntnisnahme; vgl. Punkt 4.11.12. der Synopse
4.11.16: Mängel: Linie 601 Der Bus 601 ist deutlich schlechter ausgelastet als der parallele Bus 641, die beide im Ringverkehr nach Wuppertal-Wieden fahren. (S. 107 NVP) [...] Der Schnellbus SB69 bietet keine Lösung, obwohl er sehr gut angenommen wird, da er am Sonntagmorgen und in den Abendstunden speziell am Wochenende nicht fährt und man auf die Linie 601 angewiesen ist.	Die Anregung wird aufgegriffen und mit den Beteiligten bewertet.
4.11.17: Kleine Fahrplanänderung Linie 746: Linie 746 am Samstagmorgen schon um 9: 13 statt 9:16 Uhr ab Wülfrath Stadtmitte in Richtung Mettmann 3 Minuten früher. Durch regen Friedhofs- und Rentnerverkehr wird um 9 Uhr die Regiobahn manchmal nicht mehr erreicht.	Der NVP ist in seinem planerischen Verständnis ein Rahmenplan. Die detaillierte Fahr- und Anschlussplanung obliegt den Verkehrsunternehmen.
4.11.18: Direktverbindung Wülfrath - Ratingen Linie 761 ist anzustreben wie beschrieben. Damit lässt sich Ratingen-Ost in 30 Minuten	Es besteht ein Ratsbeschluss der Stadt Mettmann hinsichtlich der Gewährleistung einer Direktverbindung zwischen der In-

erreichen (S. 78 NVP) ⁴ .	nenstadt von Mettmann und Obschwarzbach. Eine Verlängerung der Linie 761 über Ratingen-Homberg bis Wülfrath wäre eine Doppelbedienung auf dem Linienast. Es ist nicht davon auszugehen, dass die generierbare Fahrgastnachfrage ein derartiges Angebot rechtfertigt.
4.11.19: Die Linie 641 sollte so belassen bleiben, sie fährt zwar eine Schleife, die im Vergleich zur direkten Verbindung nach Düsseldorf 4 Minuten kostet, aber 60% der Wülfrather Bevölkerung kann die Linie 641 fußläufig gut erreichen. Auch mit Schleife fährt sie in 30 Minuten zum Bahnhof Vohwinkel.	Kenntnisnahme
4.11.20: Die Einrichtung einer Nachtbuslinie am Wochenende von Wülfrath-Aprath nach Wülfrath wäre zu begrüßen. Die S9 fährt bis 2 Uhr sowieso.	Die Einrichtung einer Nachtbus-Linie von Wülfrath-Aprath nach Wülfrath wird derzeit von der Stadt Wülfrath nicht forciert.
4.11.21: Service: Aprather Bahnhof und Wiedener Kreuz ist ohne Telefonanschluss. Nicht jeder hat ein Handy! Man sollte ein unzerstörbares Telefon für kurze Gespräche einrichten.	Kenntnisnahme
4.11.22: Niederbergbahn: Die Niederbergbahn ist für Wülfrath dringend nötig.	Die Trassensicherung ist durch den Panoramaradweg erfolgt.
4.11.23: Kundencenter: Die Öffnungszeiten der Kundenzentren müssen kundenfreundlicher sein. Private Verkaufsstellen haben oft nicht alle ortsrelevanten Fahrpläne.	Kenntnisnahme

4.12	18.12.2013	Verkehrsclub Deutschland (VCD)
NVP-relevanter Inhalt der Stellungnahme		Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP / Begründung
4.12.1: [...] Der VCD hält die folgenden acht Schlüsselfelder für wichtig, um den ÖPNV im Kreis Mettmann entscheidend zu stärken und neue Fahrgäste zu gewinnen – neben den lokalen Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung und Bedienung. Diese Punkte werden großenteils im Entwurf des Nahverkehrsplans genannt, bleiben aber häufig zu unkonkret.		Kenntnisnahme
4.12.2: 1. Neue Schnellbusse für zwischenörtliche Verbindungen können mit attraktiven Fahrzeiten neue Fahrgastpotenziale erschließen, vorhandene Linien entlasten und gleichzeitig die strukturelle Wirtschaftlichkeit des Busverkehrs verbessern; zu prüfen wären z. B. noch folgende Verbindungen: Anbindung Vel-		Über die in Kapitel 7 (ab Seite 201) hinausgehenden Prüfaufträge ist die Einrichtung zusätzlicher Schnellbus-Verbindungen nicht vorgesehen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die generierbare Fahrgastnachfrage das zusätzli-

⁴ Gemeint ist vermutlich der 2. NVP 2004 des Kreises Mettmann.

bert/Heiligenhaus zur S-Bahn Ri. Düsseldorf (Verlängerung der SB19 nach Hösel?) und ggfs. weiter bis Flughafen Düsseldorf, Velbert – Wülfrath – Mettmann – Düsseldorf (Ost), Heiligenhaus – Homberg – Mettmann – Erkrath – Hilden, Monheim - Langenfeld – Hilden, Haan – Hilden – Benrath – Uni Düsseldorf.	che Angebot rechtfertigt; insbesondere vor dem Hintergrund, dass die zusätzlichen Verbindungen häufig parallel zu bereits bestehenden Linien verkehren und somit konkurrenzierend wirken würden.
4.12.3: 2. Konkrete Maßnahmenpakete zur Beschleunigung und Störungsreduzierung im Busverkehr (Ampelschaltungen, Fahrspuren, Abbiegeregelungen, Parkraum-überwachung, ...) sind mit Kreis und Gemeinden zu vereinbaren - das erhöht die Qualität und senkt Kosten.	Ein gesonderter Prüfauftrag zur Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr ist im NVP in Kapitel 7.3.4.11 in Tabelle 143 (Seite 313) hinterlegt. Eine höhere Verbindlichkeit zu definieren ist unter dem Gesichtspunkt der spezifischen Rahmenbedingungen der kreisangehörigen Städte nicht zielführend.
4.12.4: 3. Die Betriebsqualität ist über regelmäßige Berichte und Maßnahmenprogramme systematisch zu sichern: Kapazitäten (auch im Schülerverkehr), Zuverlässigkeit (keine Ausfälle), Pünktlichkeit und Anschluss-Sicherheit - die Anschlussbeziehungen zur Bahn und Regionalbussen sind zu optimieren.	Im Rahmen des Leitbilds (Kapitel 2.2.2) werden entsprechende Anforderungen zum Qualitätsstandard Leistung definiert (vgl. Punkt 3.1). Die Ableitung konkreter Zielwerte erfolgt in Absprache mit allen Beteiligten.
4.12.5: 4. Information und Transparenz des ÖPNV sind zu verbessern, u. a. durch ein verständliches Liniensystem (regionale Busse, lokale Stammlinien und Ortsbusse sind durch Liniennummern zu unterscheiden), Info und Leitsysteme im Straßenraum und an Haltestellen, übersichtliche Linienpläne und Stadtpläne, gute ÖPNV-Infos in externen Medien (z. B. Internetseiten der Städte, Info-Broschüren, Anfahrt-Beschreibungen, ...).	Sowohl im Leitbild (Kapitel 2.2.2, vgl. z. B. Punkte 3.5, 3.6, Seite 61 ff.) als auch im Entwicklungskonzept (Kapitel 7.3.5, Seite 317 ff.) werden entsprechende Anforderungen und Prüfaufträge hinsichtlich Transparenz und Fahrgastinformation definiert.
4.12.6: 5 Die Entfernung zur Haltestelle ist die größte Barriere für Fahrgäste, 400 m sind für Ältere schon zu viel. Über mehr Quartiersverkehre z. B. mit Taxibussen nachdenken.	Die im Leitbild definierten Richtwerte wurden mit allen Beteiligten abgestimmt und vom ÖPNV-Ausschuss beschlossen.
4.12.7: 6. Die Qualität von Fahrpersonal und Fahrzeugen ist zu sichern, der Wartekomfort an Haltestellen, insbesondere Knotenpunkten, zu verbessern (Wetterschutz, Beleuchtung, Sitzplätze, Information, Orientierung,...).	Im Rahmen des Leitbilds (Kapitel 2.2.2) werden entsprechende Qualitätsstandards definiert (vgl. z. B. Punkte 3.2, 3.4).
4.12.8: 7. Mobilitätsmanagement für Wohn-Quartiere und Standorte (Gewerbe, Schulen, Krankenhäuser, Handel, Freizeiteinrichtungen,...) testen: Anlieger- und Besucherwünsche abfragen, ÖPNV-Angebot optimieren, ergänzende Angebote einführen (von CarSharing bis Lieferdienst), Mobilitätsbeauftragte benennen.	Eine entsprechende Maßnahme ist im NVP definiert (vgl. Kapitel 7.3.5, Tabelle 147 Maßnahme Mobilitätsmanagement). Die konkrete Umsetzung erfolgt situationsbedingt.
4.12.9: 8. Defizite der Städte mit relativ geringem ÖPNV-Anteil besonders analysieren und spezielle Maßnahmen entwickeln (v. a. Heiligenhaus, Langenfeld).	Die Defizite im ÖPNV der einzelnen Städte wurden im Rahmen des Verfahrensprozesses ausführlich analysiert. Die im Entwicklungskonzept (Kapitel 7) dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge basieren u. a. auf den Ergebnissen dieser Analysen. Im NVP dargestellt sind die Maßnahmen und Prüfaufträge, die in der Grundstruktur mit den Beteiligten abgestimmt sind.
4.12.10: Allgemein ist zu bemerken, dass der Entwurf sehr ausführlich und informativ ausgeführt ist. Uns fällt jedoch auf, dass bei der Abschätzung der sich im Planungszeitraum ergebenden Verän-	Kenntnisnahme

derungen der Fahrgastzahlen zwar die demografische Entwicklung berücksichtigt wurde, nicht jedoch die aufgrund der Energiewende notwendigen politischen Forderungen hinsichtlich einer Verbesserung des „modal splits“ im Sinne einer Verringerung des Individualverkehrs. Davon abgesehen, begrüßen wir weitgehend die vorgesehenen Planungen und Prüfaufträge. [...]	
4.12.11: Verknüpfungspunkte außerhalb des Kreisgebietes: Vor allem für die Velberter ist die „Drehscheibe Essen-Werden“ ein wichtiger Verknüpfungspunkt, da er mit der Linie 169 und dem SB19 erreichbar ist und von dort die S6 erreicht werden kann. Dadurch ergeben sich zumindest für den nördlichen Teil von Velbert kürzere Reisezeiten nach Ratingen und weiter nach Düsseldorf als mit den Linien 770 und 771 über die S-Bahnhöfe Ratingen-Ost und Ratingen-Hösel.	Kenntnisnahme
4.12.12: Fahrzeitenverhältnis ÖV/IV: Am Beispiel Heiligenhaus wird deutlich, wie schwer es ist, Autofahrer auf Bus und Bahn umzulenken. Das Verhältnis der Fahrzeiten für die Strecke Heiligenhaus-Essen wird im NVP mit 2:1 angegeben. Als schnellste Verbindung gibt die VRR-Fahrplanauskunft 45 Minuten für die durchgehende Verbindung mit dem SB19 an, allerdings nur im Stundentakt und 48 bis 53 Minuten für die Kombination Bus 770 und S6 an (20/30-Takt). Das bedeutet, dass für diese Relation die Weiterführung des SB19 von Essen Hbf. über Velbert nach Heiligenhaus für die Fahrzeit nicht viel gebracht hat. (Es ist allerdings zu bezweifeln, ob man es mit dem Auto in 24 Minuten schafft). Eine Alternative bietet die Kombination von Auto und S-Bahn. Diesem „modal split“ schenkt der NVP zu wenig Beachtung. Heiligenhaus ist übrigens die Stadt mit dem geringsten ÖV/IV-Anteil!	Der NVP enthält z.B. in Kapitel 4.4 (Seite 106 ff.) umfangreiche Informationen zum Thema.
4.12.13: „ÖPNV-Nachfrage“ Velbert-Düsseldorf: In der Tabelle auf S. 108 ist das entsprechende Kästchen leer! Das bedeutet aber nicht, dass es für diese Verbindung keinen Bedarf gäbe, es gibt nur kein vernünftiges Angebot für eine bequeme Verbindung. Es würde die Planung zielführender gestalten, wenn entsprechende Zahlen über Fahrgastwünsche mit zugrunde gelegt werden können. Wir regen an, für ausgewählte Verbindungen entsprechende Befragungen durchzuführen.	Mit dem derzeitigen ÖPNV-Angebot wird der Schwellenwert von 500 Fahrtbeziehungen im ÖV über beide Richtungen nicht erreicht. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Inbetriebnahme der SchnellBus-Verbindung Velbert - Düsseldorf eine erhebliche Verbesserung zu Gunsten der ÖV-Nachfrageprognose 2018 im Kreisgebiet bewirkt.
4.12.14: Durchbindung der A44 zwischen Velbert und Ratingen: Diese Durchbindung schafft für die Verbindung von Velbert und Heiligenhaus zur Landeshauptstadt und ihrem Flughafen eine neue bedeutende Situation. Wir unterstützen die Bestrebungen, von Velbert über Heiligenhaus zum Düsseldorfer Flughafen eine Schnellbusverbindung zu schaffen. Wichtig dabei ist, dass dieser Schnellbus von der ersten Stunde an fährt. Wenn die möglichen Fahrgäste erst mit dem Auto diese neue Möglichkeit nutzen, ist es zu spät. Also muss der dazu gehörende Prüfauftrag vorrangig und terminiert bearbeitet werden.	Eine entsprechende Herangehensweise ist vorgesehen.
4.12.15: Taktverdichtung für die Linien 770 und 771: Bei einer Taktverdichtung prüfen, ob die Linie 771 von Ratingen nach Velbert nicht schon in Heiligenhaus enden kann. Alternativ könnte die Linie 770 entfallen, wenn stattdessen der SB19 ebenfalls im Takt verdichtet und bis Hösel durchgezogen würde.	Die Anregung wird aufgegriffen und im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages berücksichtigt.

• 4.12.16: Verlängerung der Linie 774: Die Linie 774 endet bisher am Klinikum Velbert. Von dort bis zur Haltestelle Kettwiger Straße der Linie 169 Velbert-Essen sind es nur etwa 400 m. Wir schlagen vor, die Linie 774 bis dorthin zu verlängern. Die Linie 774 würde dadurch für die Einwohner im Norden von Essen eine schnelle Möglichkeit, nach Heiligenhaus zu kommen. Der bisher zur Verfügung stehende Fahrweg führt über die Haltestelle Velbert-Postamt mit Umsteigen in die Linien 770, 771 und SB19. Dieser Haken ist sehr zeitraubend. Die benötigten Haltestellen an der Station Kettwiger Straße sind vorhanden und werden bereits von Ortslinien benutzt.	• Im Zusammenhang mit der Einrichtung des ZOB in Velbert plant die Stadt Velbert/ VGV eine grundlegende Überplanung des ÖPNV-Netzes in Velbert. • Die Anregung zur Linie 774 wird aufgegriffen und mit den Beteiligten thematisiert.
---	--