

Nahverkehrsplan 2010-2015 der Landeshauptstadt Düsseldorf

Teil 1

Allgemeine Inhalte des
NVP, Zielsetzung,
Qualitätsstandards sowie
komplette Infrastruktur-
planung und
Maßnahmenfinanzierung

Nahverkehrsplan 2010-2015

der Landeshauptstadt Düsseldorf, Teil 1

Allgemeine Inhalte des NVP, Zielsetzung,
Qualitätsstandards sowie komplette Infrastrukturplanung
und Maßnahmenfinanzierung

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	- 5 -
Tabellenverzeichnis	- 6 -
Anhang	- 6 -
1 Rahmenvorgaben für den Nahverkehrsplan	- 7 -
1.1 Rechtliche Grundlagen	- 7 -
1.2 Aufgabe und Inhalt	- 8 -
1.3 Erarbeitungsverfahren	- 9 -
2 Umsetzungsbilanz des Nahverkehrsplanes 2002-2007	- 12 -
2.1 Beseitigung von Erschließungs- und Verbindungsdefiziten	- 12 -
2.2 Spätabend- und Nachtverkehr	- 16 -
2.3 Bewältigung der Pendlerströme im Öffentlichen Personennahverkehr	- 16 -
2.4 Verbesserung der Mobilität von Frauen	- 16 -
2.5 Verbesserung des Verkehrsablaufs	- 17 -
2.6 Maßnahmen an Verknüpfungspunkten	- 18 -
2.7 Barrierefreier Haltestellenausbau	- 18 -
2.8 Haltestellenausstattung	- 21 -
2.9 Fahrzeugausrüstung	- 22 -
2.10 Infrastrukturmaßnahmen im Stadtbahn- und Straßenbahnnetz	- 22 -
2.11 SPNV-Maßnahmen (nachrichtlich)	- 25 -
3 Grundlagen, Ziele und Qualitätsstandards	- 27 -
3.1 Raumordnerische und fachplanerische Vorgaben	- 27 -
3.1.1 Raumordnungspläne	- 27 -
3.1.2 Landesinfrastrukturbedarfsplan NRW	- 27 -
3.1.3 Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (SPNV)	- 28 -
3.2 Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV	- 29 -

3.3	Kommunale Zielsetzungen	- 30 -
3.3.1	Städtebau	- 30 -
3.3.2	Belange des Umweltschutzes	- 31 -
3.3.3	Berücksichtigung besonderer Belange bestimmter Fahrgastgruppen	- 32 -
3.3.3.1	Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes	- 33 -
3.3.3.2	Frauen und Familien	- 34 -
3.3.3.3	Seniorinnen und Senioren	- 34 -
3.3.3.4	Zusammenfassung der Anforderungen aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer	- 34 -
3.3.4	Wirtschaftlichkeit	- 36 -
3.4	Qualitätsstandards	- 36 -
3.4.1	Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot	- 37 -
3.4.1.1	Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur	- 38 -
3.4.1.2	Erschließungsqualität	- 40 -
3.4.1.3	Qualitätsstandards der ÖPNV-Erschließung	- 42 -
3.4.1.4	Verbindungs- und Bedienungsqualität	- 43 -
3.4.1.5	Verkehrszeiten und Zeitintervalle	- 46 -
3.4.2	Rahmenvorgaben zur Beförderungsqualität	- 47 -
3.4.2.1	Fahrzeuge	- 47 -
3.4.2.2	Haltestellen und Fahrweg	- 48 -
3.4.2.3	Information und Kommunikation	- 49 -
3.4.2.4	Betriebliche Steuerung	- 49 -
4	Beschreibung des Ist-Zustandes	- 50 -
4.1	Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur	- 50 -
4.2	Heutiges Verkehrsangebot	- 50 -
4.2.1	Schienenverkehrsnetz	- 50 -
4.2.2	Busverkehrsnetz	- 52 -
4.2.3	Nachtverkehr	- 53 -
4.2.4	Bedienungshäufigkeiten	- 53 -
4.2.5	Verknüpfungen im ÖPNV-Netz	- 54 -
4.3	Verkehrsnachfrage	- 54 -
4.4	Beförderungstarife	- 55 -
4.5	Marketing und Fahrgastinformation	- 55 -
5	Bestandsanalyse und Handlungsbedarf	- 58 -
5.1	Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität	- 58 -

5.1.1	Erschließungsqualität	- 58 -
5.1.2	Verbindungs- und Bedienungsqualität	- 58 -
5.1.3	Maßnahmen zur Verbesserung des Erschließungs- Verbindungs- und Bedienungsqualität	- 59 -
5.1.4	Weitere Maßnahmen	- 75 -
5.2	Barrierefreier Haltestellenausbau	- 75 -
5.2.1	Grundlagen	- 75 -
5.2.2	Methodisches Vorgehen	- 76 -
5.3	Verbesserung des Verkehrsablaufs	- 79 -
5.3.1	Straßenbahnbeschleunigung	- 79 -
5.3.2	Busbeschleunigung	- 83 -
5.4	Haltestellenausrüstung	- 85 -
5.5	Fahrzeugausrüstung	- 88 -
5.6	Konzeption eines Schnellbussystems zur Verbesserung des regionalen ÖPNV	- 89 -
5.7	SPNV-Maßnahmen	- 91 -
6	Überprüfung der Infrastrukturplanungen	- 94 -
6.1	Infrastrukturvorhaben für den Zeitraum bis 2015	- 94 -
6.2	Maßnahmen für die weitere Netzentwicklung nach 2015	- 95 -
7	Umsetzungsprogramm und Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen	- 100 -
7.1	Planungs- und Prüfaufträge	- 100 -
7.2	Kurz- und mittelfristige Infrastrukturmaßnahmen bis 2015	- 101 -
7.2.1	Maßnahmen im Busnetz	- 101 -
7.2.2	Maßnahmen im Straßenbahnnetz	- 102 -
7.2.3	Maßnahmen im Stadtbahnnetz	- 102 -
7.2.4	Haltestellenausrüstung	- 103 -
7.2.5	Fahrzeugbeschaffung	- 103 -
7.2.6	SPNV-Maßnahmen (nachrichtlich)	- 103 -
8	Beschlussfassung	- 111 -

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Einwohnerzahl	- 38 -
Abb. 2: Einwohnerdichte	- 38 -
Abb. 3: Beschäftigtenzahl	- 39 -
Abb. 4: Beschäftigtendichte	- 39 -
Abb. 5: Anzahl der Verkaufsflächen	- 40 -
Abb. 6: Lage der Zentren im Stadtgebiet	- 40 -
Abb. 7: Künftige Einwohnerdichte	- 41 -
Abb. 8: Erschließungsqualität der Wohngebiete	- 41 -
Abb. 9: Künftige Beschäftigtendichte	- 42 -
Abb. 10: Erschließungsqualität Arbeitsstätten	- 42 -
Abb. 11: Gebietskategorien Einwohnende	- 44 -
Abb. 12: Gebietskategorien Beschäftigte	- 44 -
Abb. 13: Gebiet „zentrale Arbeitsplatzlage	- 45 -
Abb. 14: Neue Haltestelle Sichelstraße	- 60 -
Abb. 15: Neue Haltestelle Sulzbachstraße	- 60 -
Abb. 16: Verlängerung und Taktverdichtung der Linie SB51	- 61 -
Abb. 17: Verlängerung und Taktverdichtung der Linie 723	- 62 -
Abb. 18: Verlängerung und Taktverdichtung der Linie 726	- 63 -
Abb. 19: Taktverdichtung in der NVZ und Verlängerung der Linie 732 zum Hafen	- 64 -
Abb. 20: Gesamtübersicht der Maßnahmen der Bereiche Volmerswerth / Hamm / Hafen / Unterbilk / Karlstadt / Altstadt	- 65 -
Abb. 21: Veränderung des Linienvverlaufs der Linie 834 über Derendorf S und die Rather Straße	- 66 -
Abb. 22: Einrichtung einer neuen Stadtteilbus-Linie	- 67 -
Abb. 23: Linienwegveränderung der Linie 735 / Einrichtung einer zusätzlichen Linie 731	- 68 -
Abb. 24: Verlängerung der Linie 736 zum Kirchplatz	- 69 -
Abb. 25: Verlängerung der Linie 757 bis zur Linie 701	- 70 -
Abb. 26: Neuordnung der Linien 752/754	- 71 -
Abb. 27: Taktverdichtung der Linie 776 in der HVZ auf 20 min	- 72 -
Abb. 28: Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes der Linie 785 in der HVZ	- 73 -
Abb. 29: Einrichtung einer neuen Linie 727 Reisholz S - IKEA - Südpark	- 74 -
Abb. 30: Barrierefreier Haltestellenausbau bis 2014	- 78 -
Abb. 31: Planung barrierefreier Haltestellen bis 2014	- 78 -
Abb. 32: Streckenabschnitte mit Überschreitungen der möglichen Fahrzeit über 20 %	- 80 -
Abb. 33: Priorisierung von Beschleunigungsmaßnahmen	- 82 -
Abb. 34: Streckenabschnitte des Busnetzes mit mehr als 20 Sekunden Verlustzeiten pro Fahrt	- 84 -

Abb. 35: Konzept des Schnellbus-Systems	- 90 -
Abb. 36: Verkehrsnachfrage auf den Schnellbuslinien	- 91 -
Abb. 37: Infrastrukturvorhaben bis 2015	- 95 -
Abb. 38: Infrastrukturvorhaben nach 2015	- 99 -

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Haltestelleneinzugsbereiche gemäß VDV-Empfehlung	- 40 -
Tab. 2: Erschließungsstandards in Düsseldorf	- 42 -
Tab. 3: Schwellenwerte der Verbindungs- und Bedienungsqualität	- 44 -
Tab. 4: Bedienungs- und Verbindungsqualitäten im Einkaufs- und Versorgungsverkehr	- 46 -
Tab. 5: Verkehrszeiten und Zeitintervalle	- 46 -
Tab. 6: Stadtbahnlinien zum Fahrplanstand 2008/2009	- 51 -
Tab. 7: Straßenbahnlinien zum Fahrplanstand 2008/2009	- 52 -
Tab. 8: Priorisierung der Linien für den barrierefreien Haltestellenausbau	- 77 -
Tab. 9: Streckenabschnitte mit Grobkonzepten für Beschleunigungsmaßnahmen	- 81 -
Tab. 10: Kurz- und mittelfristige Maßnahmen	- 110 -

Anhang

Darstellung der Analyseergebnisse der Qualitätsstandards in den Stadtbezirken	-113 -
--	---------------

1 Rahmenvorgaben für den Nahverkehrsplan

1.1 Rechtliche Grundlagen

Nach dem **Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)** in der Fassung vom 01.01.2008 ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte sowie derjenigen mittleren und großen kreisangehörigen Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind (Aufgabenträger). Dies gilt auch für den schienengebundenen ÖPNV mit Ausnahme des mit Eisenbahnen nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) betriebenen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV); für diesen nehmen die Zweckverbände die entsprechende Aufgabenträgerschaft wahr. Nach den §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger verpflichtet, für ihren Bereich einen **Nahverkehrsplan (NVP)** aufzustellen. Dieser Plan dient nach dem gesetzlichen Auftrag der Sicherung und der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs; er soll für jeden Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV schaffen. Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Nahverkehrspläne sind bei Bedarf fortzuschreiben.

Die Regionalisierung des SPNV und ÖPNV basiert auf Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union, auf Bundesrecht und auf Gesetzen der Bundesländer.

- **Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007** des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates. Die Verordnung wurde am 03.12.2007 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und ist mit Wirkung vom 03.12.2009 in Kraft getreten. Sie beinhaltet eine zehnjährige Übergangsfrist. Die EU-Nachfolgeverordnung gilt unmittelbar. Wesentliche Eckpunkte der EU-VO 1370/2007 sind:
 - Die EU-Nachfolgeverordnung verlangt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wenn die Verkehrsunternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichszahlungen erhalten. Die Form des Auftrages ist nicht vorgegeben.
 - In bestimmten Fällen eröffnet die Verordnung die Möglichkeit einer Direktvergabe an das eigene Verkehrsunternehmen.

Es besteht Wahlfreiheit für die kommunalen Aufgabenträger zwischen Ausschreibung und Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen.

Mit Beschluss des Rates vom 25.06.2009 wurden die das Düsseldorfer Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Bereich des öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) befristet bis zum 31.10.2019 betraut. Mit der Betrauung wird die Übergangsregelung der EU-VO 1370/2007 ausgeschöpft.

- **Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)** zuletzt geändert durch das Haushaltsbegleitgesetz vom 29.06.2006

- **Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)**
Das Gesetz vom 01.05.2002 verfolgt das Ziel, die Benachteiligung behinderter Menschen zu beseitigen. Danach sollen u. a. bauliche Anlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestaltet sein, um behinderten Menschen eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.
- **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**
Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz regelt die Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen.
- **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**
Das PBefG legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Aufgrund der EU-VO 1370/2007 ergibt sich die Notwendigkeit, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an den neuen Rechtsrahmen anzupassen. Das förmliche Verfahren zur Änderung des PBefG wurde im Sommer 2008 eröffnet. Aufgrund der Komplexität der Rechtsmaterie ist der Abschluss des Verfahrens zur PBefG-Novellierung zurzeit nicht absehbar.

Die in den Bundesgesetzen auf die Länder übertragenen Aufgaben werden für das Land Nordrhein-Westfalen durch das **ÖPNVG NRW** geregelt.

1.2 Aufgabe und Inhalt

Die Landeshauptstadt Düsseldorf ist nach dem ÖPNVG NRW Aufgabenträger für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Stadtgebiet. Für den SPNV (S-Bahn, Regionalbahn und RegionalExpress) liegt gemäß § 5 ÖPNVG die Zuständigkeit bei der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt des öffentlichen Rechts (VRR AöR).

Nach dem **gesetzlichen Auftrag** (§ 8 ÖPNVG NRW) dient der Nahverkehrsplan zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er beschreibt den Rahmen für die vom Aufgabenträger angestrebte Entwicklung des ÖPNV. Bei seiner Aufstellung sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das im besonderen Landesinteresse liegende SPNV-Netz zu beachten und es sind die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus zu berücksichtigen, das heißt, dass eine Abwägung zwischen Belangen des Umweltschutzes und des Städtebaus auf der einen Seite und Zielsetzungen zur Entwicklung des ÖPNV auf der anderen Seite zulässig ist.

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange behinderter und anderer Menschen mit **Mobilitätsbeeinträchtigungen** mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst **weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen**. Im Nahverkehrsplan sind Aussagen über zeitliche Vorgaben der Umsetzung und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Der 2. Nahverkehrsplan wurde im März 2003 vom Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf beschlossen. Grundlage des vorliegenden neuen Nahverkehrsplanes Düsseldorf ist der im März 2007 vom Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA) gefasste Aufstellungsbeschluss und der im November 2006 vom Rat beschlossene Verkehrsentwicklungsplan. Auf dieser Basis werden Zie-

le und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festgelegt.

Das ÖPNVG NRW bestimmt, dass der Nahverkehrsplan bei Bedarf fortzuschreiben ist.

1.3 Erarbeitungsverfahren

Aufgrund der zum Bearbeitungsstand noch nicht abschließenden Umsetzung der EU-rechtlichen Rahmenbedingungen in nationales Recht (ausstehende Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes) wurde das Thema EU-konforme Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV zurückgestellt. Die Bearbeitung des Nahverkehrsplans erfolgt daher in zwei Teilen:

Teil 1: Allgemeine Inhalte des NVP, Zielsetzung, Qualitätsstandards sowie komplette Infrastrukturplanung und Maßnahmenfinanzierung

Teil 2: EU-konforme Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV.

Die Bearbeitung des Teils 2 wird nach Verabschiedung des PBefG aufgenommen.

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans Düsseldorf, Teil 1, wurde von der Stadtverwaltung Düsseldorf erstellt, wobei die fachlichen Arbeiten beim Amt für Verkehrsmanagement lagen.

Zur Einbindung der gesamten Stadtverwaltung in die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes wurde der Arbeitskreis Nahverkehrsplan eingesetzt, der mit Vertreterinnen und Vertretern der übrigen, an der Aufstellung des Nahverkehrsplans zu beteiligenden Ämter sowie Vertretern des städtischen Verkehrsunternehmens besetzt ist:

- Umweltamt
- Stadtplanungsamt
- Kämmerei
- Büro für die Gleichstellung von Frauen und Männern
- Amt für soziale Sicherung und Integration, Behindertenkoordination
- Amt für soziale Sicherung und Integration, Geschäftsstelle Seniorenbeirat
- Rheinbahn AG.

Der Arbeitskreis nahm im April 2007 seine Arbeit auf. Er stimmte die fachlichen Belange aller daran beteiligten städtischen und nichtstädtischen Dienststellen ab.

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Düsseldorf hat am 28.03.2007 den Aufstellungsbeschluss für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Düsseldorf gefasst und inhaltlichen Vorgaben für die Erarbeitung gesetzt. Der Beschluss hat folgenden Wortlaut:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschließt, für das Gebiet der Landeshauptstadt Düsseldorf die Aufstellung des dritten Nahverkehrsplans gemäß den §§ 8 und 9 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) und beauftragt die Verwaltung mit der Erarbeitung des Planentwurfes.

Insbesondere sollen folgende Themenschwerpunkte behandelt werden:

- *Aktualisierung der Infrastrukturvorhaben für den mittelfristigen Zeithorizont unter Berücksichtigung der im Infrastrukturbedarfsplan NRW und im Düsseldorfer Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen ÖPNV-Vorhaben*
- *Konzeption eines Schnellbussystems zur Verbesserung des regionalen ÖPNV*
- *Überprüfung und Konkretisierung von Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs für ein Umsetzungskonzept*
- *Konkretisierung angemessener Verkehrsleistungen und Qualitätsstandards für den ÖPNV in Düsseldorf*
- *Bildung von Linienbündeln für das Busnetz*
- *Überprüfung und ggf. Anpassung der Strukturen im Bereich ÖPNV-Organisation und ÖPNV-Finanzierung.*

Die Bezirksregierung Düsseldorf ist über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens gemäß § 9 Abs. 4 ÖPNVG NRW mit Schreiben vom 02.04.2007 unterrichtet worden. Im Vorfeld sind angrenzende Aufgabenträger sowie vorhandene Verkehrsunternehmen über die Fortschreibung informiert und um frühzeitige Einbringung ihrer Anregungen und Vorstellungen gebeten worden.

Die Einbringung des NVP-Entwurfes in den Ordnungs- und Verkehrsausschuss erfolgte am 11.02.2009. Das Abstimmungsverfahren nach § 9 Abs. 2 und 3 ÖPNVG NRW wurde nach Einbringung des Entwurfes in die politischen Gremien bis Ende Juni 2009 durchgeführt.

Die zum NVP-Entwurf eingebrachten Anregungen und Bedenken sowie deren Abwägung wurden in einer synoptischen Darstellung zusammengestellt. Die Ziele und Maßnahmen des NVP-Entwurfs fanden insgesamt große Akzeptanz und Zustimmung.

Wesentliche Punkte aus dem Anhörungsverfahren sind:

- Verlängerung der Buslinie 757 über Ratingen West bis zur Theodorstraße mit Anschluss an die Straßenbahnlinie 701 als Vorstufe zur Verlängerung der Linie 701 bis Ratingen.
- Führung der neuen Stadtviertelbuslinie über Flinger Richtweg.
- Anschluss der Buslinie 780 an Unterbach, Haltestelle am Zault: Änderung des Linienweges vom Neuenhausplatz über Millrather Weg - Gerresheimer Landstraße zur A46.
- Einrichtung neuer Haltestellen, u.a. neue Haltestelle nördlich der Schranke Kalkumer Straße, neue Haltestelle Scheideweg/Am Haferkamp im Zuge der Linie 735
- Vorschläge zu Änderungen der Linienführung, u.a. Führung der Buslinie 735 über Straße am Bärenkamp, Führung der Linie 736 ab Corneliusstr. über Bilker Allee - Elisabethstr. - Bachstr. (Endhaltestelle) - Bilker Allee - Oberbilker Allee, Führung der Linie 778/779 über Corellistr. - unter Nutzung der Querspange Koblenzer Straße nördlich Haltestelle Sodenstr. zur inneren Erschließung des Corelliviertels, Führung der Linie 789 in Fahrtrichtung Monheim über Erich-Müller-Straße zur schnelleren Erreichbarkeit des Benrather Marktes
- Bessere Erschließung des Gewerbegebietes an der Nürnberger Straße/Kappeler Straße mit Edeka-Kaufhaus, Aldi, Praktiker Markt durch Linienführung einzelner Fahrten nach Benrather oder Paulsmühle
- Beibehaltung der oberirdischen Altstadtspange zwischen Jan-Wellem-Platz und Graf-Adolf-Platz
- Anregungen zu Taktverdichtungen auf verschiedenen Linien
- Intensivierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

- Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss hat mit Beschluss vom 14.04.2010 die Verwaltung mit der Erstellung der Endfassung auf der Basis der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens beauftragt; der Beschluss hat folgenden Wortlaut:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Stellungnahmen der Verwaltung zu den eingegangenen Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, auf dieser Basis den Entwurf des Nahverkehrsplanes zu überarbeiten und zur Beschlussfassung vorzulegen.

Die vom Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschlossenen Punkte aus dem Anhörungsverfahren wurden teilweise direkt in den Nahverkehrsplan übernommen bzw. werden bei der Umsetzung der Maßnahmen berücksichtigt.

Der Rat der Stadt Düsseldorf hat am 29.09.2011 den Nahverkehrsplan 2010-2015, Teil 1, der Landeshauptstadt Düsseldorf beschlossen. Anschließend wurde die Bezirksvertretung über die Beschlussfassung des NVP durch den Rat unterrichtet.

2 Umsetzungsbilanz des Nahverkehrsplanes 2002-2007

Der zweite Nahverkehrsplan 2002-2007 hat eine Reihe von Planungsaufträgen und konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Bedienung der Verwaltung und der Rheinbahn aufgegeben, die in wesentlichen Teilen abgearbeitet wurden. In den jährlichen Sachstandsberichten wurde über den jeweiligen aktuellen Stand der Umsetzung informiert. Der nachfolgende Statusbericht enthält eine zusammenfassende Übersicht der seit Beschlussfassung des zweiten Nahverkehrsplanes umgesetzten Maßnahmen und Planungsaufträge.

Für Maßnahmen, die nicht realisiert wurden oder werden konnten, werden die Gründe genannt.

2.1 Beseitigung von Erschließungs- und Verbindungsdefiziten

Probetrieb Rheinshuttle

Nachdem der von Mai bis Oktober 2002 angebotene Probetrieb des Rheinshuttles zwischen Landtag und Rheinterrasse deutlich hinter den erwarteten Nutzerzahlen zurückblieb, wurde die bestehende Buslinie 726 Volmerswerth - Landtag/Kniebrücke auf Beschluss des Ordnungs- und Verkehrsausschusses im Zeitraum Mai bis September 2003 probeweise bis zum Burgplatz verlängert.

Mit dem Ziel, die Erreichbarkeit des Medienhafens aus dem Süden und der Altstadt zu verbessern, wurde die Linie 726 zum April 2004 dann in einem weiteren Schritt über den Medienhafen und zum Carlsplatz geführt. Die geänderte Linienführung sollte zunächst jeweils in den Monaten April bis Oktober über einen Zeitraum von 2 Jahren erprobt werden. Aufgrund der positiven Erfahrungen wurde die Erprobungsphase bereits zum Fahrplanwechsel Juni 2005 als Regelbetrieb fortgeführt.

In Verbindung damit wurde die Endhaltestelle der Linie 726 vom Carlsplatz zum Maxplatz verlegt sowie am Georg-Schulhoff-Platz eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet, um das Umsteigen zu den dortigen Straßenbahnlinien sowie die Erreichbarkeit der Handwerkskammer und der umliegenden Einrichtungen zu verbessern.

Zum Fahrplanwechsel Juni 2007 wurde der Fahrweg der Linie 726 im Abschnitt Polizeipräsidium - Franziusstraße neu geordnet. Die vom Maxplatz kommenden Busse in Richtung Volmerswerth fahren zwischen den Haltestellen Erftstraße / Grand Bateau und Franziusstraße über die Hammer und die Gladbacher Straße. Die Haltestelle Franziusstraße der Straßenbahn-Linie 708 wird dadurch mitbedient.

Die Verbindung wird von den Fahrgästen gut angenommen. Die Maßnahme hat sich bewährt.

Anbindung des Corelliviertels über die Linie 788

Zum Fahrplanwechsel Juni 2004 wurde die im Angebotskonzept 2007 des Nahverkehrsplanes 2002 enthaltene Linienwegänderung der Linie 788 mit Einrichtung einer neuen Haltestelle „Corellistraße“ zur Anbindung des Corelliviertels in Benrath umgesetzt (Maßnahme 2.9).

Um die Anbindung des Benrather Krankenhauses auch künftig beizubehalten, verkehrt die Linie allerdings abweichend von der im Angebotskonzept vorgesehenen Linienführung ab Urdenbacher Allee über Koblenzer Straße - Südallee - Schwarzer Weg - Hildener Straße - Benrath S weiter über alten Linienweg Richtung Paulsmühle. Auch diese Änderung hat sich bewährt.

Busverbindung über die Flughafenbrücke

Nach Fertigstellung der Flughafenbrücke wurde zum Fahrplanwechsel Juni 2002 der Probebetrieb für die neue Schnellbuslinie SB52 zwischen dem Flughafen Terminal, Messe Ost und Meerbusch, Haus Meer eingerichtet. Auf Wunsch der Stadt Meerbusch war das Angebot auf Montag bis Freitag und die Hauptverkehrszeiten mit insgesamt sechs Umläufen beschränkt. Aufgrund geringer Nachfrage wurde dieses Angebot auf Veranlassung der Stadt Meerbusch zum Fahrplanwechsel Juni 2006 wieder eingestellt.

Anbindung des Florence-Nightingale-Krankenhauses

Zur besseren Anbindung des Florence-Nightingale-Krankenhauses wurde die Linie 728 zum Fahrplanwechsel Mai 2006 mit je zwei Fahrtenpaaren zum Florence-Nightingale-Krankenhaus probeweise verlängert. Aufgrund geringer Nachfrage wurde auch diese Verlängerung zum Fahrplanwechsel im Juni 2007 wieder zurückgenommen.

Zusätzliche Bushaltestelle Adolf-Klarenbach-Straße

Zum Fahrplanwechsel Mai 2006 wurde die neue Bushaltestelle Adolf-Klarenbach-Straße (Linien 724, 789, 835, 817 und NE7) in Holthausen eingerichtet. Hiermit ist das im ersten Düsseldorfer Nahverkehrsplan beschriebene Erschließungsdefizit behoben (Maßnahme 2.1). Die Haltestelle wurde barrierefrei ausgebaut.

Buserschließung ISS Dome

Zur Anbindung des ISS DOME in Rath wurden zum September 2006 die abends in Unterrath endenden Fahrten der Linie 729 bis zum ISS Dome geführt. Das Angebot wird angenommen.

Im Sinne eines vorlaufenden Busbedienungskonzeptes erfolgt bei Veranstaltungen bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung der Linie 701 die Anbindung des ISS DOME durch Pendelbusfahrten nach Unterrath S und Rath S. Im Zuge des Ausbaus Theodorstraße wurden hierfür die Haltestelle Am Hülserhof in Fahrtrichtung Unterrath sowie die neuen Bushaltestellen ISS DOME barrierefrei ausgebaut.

Anbindung des Gewerbegebietes Lichtenbroich West

Im April 2007 wurde ein Probebetrieb zur Anbindung des neuen Gewerbegebietes Lichtenbroich West (ehemaliges Kaufringgelände) mit der Linie 776 aufgenommen. Jeweils drei Fahrten der Linie 776 wurden morgens, vom Flughafen Bahnhof kommend in Richtung Mörserbroich, und nachmittags, in umgekehrter Richtung zum Flughafen Bahnhof über den neuen Erschließungsstraßenring des Gewerbegebietes, geführt. Die Maßnahme wurde als Zwischenlösung von den Fahrgästen angenommen. Eine Überprüfung der Anbindung dieses Gebietes an den ÖPNV erfolgte im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Nahverkehrsplanes anhand definierter Qualitätsstandards.

Zum Fahrplanwechsel im Juni 2009 wurde zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Lichtenbroich-West die bisher am Flughafen Terminal endende Schnellbuslinie SB51 bis zum Flughafen Bahnhof verlängert. Damit wurde bereits die 1. Stufe der im Kapitel 5.1.3 beschriebenen Maßnahme „Verlängerung und Taktverdichtung der Linie SB51“ umgesetzt. Im Zuge dieser Linienverlängerung wurden die Haltestellen „Flughafen/Maritimplatz“ und „Flughafen, Halle 7“ neu eingerichtet und barrierefrei ausgebaut. Seit dem 17.08.2009

wird in der HVZ der Abschnitt zwischen Flughafen Bahnhof und Flughafen Terminal im 15-Minuten-Takt bedient.

Die Linie 776 wird seit dem Fahrplanwechsel Juni 2009 wieder komplett über ihren angestammten Linienweg geführt.

Anbindung von IKEA-Reisholz

Zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von IKEA-Reisholz wurde zum Fahrplanwechsel Januar 2007 an Samstagen in der Zeit von 11.00 Uhr bis 19.30 Uhr der Pendelbus E724 zwischen Holthausen und IKEA-Reisholz eingerichtet. Die Pendelbuslinie verkehrte im 30-Minuten-Takt mit Anschluss von der U77 aus Richtung Innenstadt und an die U74 in Richtung Innenstadt an der Haltestelle Holthausen. Das Angebot wurde von den Kunden angenommen.

Seit dem 28.11.2008 wurde die Linie 724E zusätzlich auch an Freitagen in der Zeit zwischen 19.30 Uhr und 22.30 Uhr angeboten.

Zur weiteren Optimierung der ÖPNV-Anbindung von IKEA Reisholz wurde am 30.08.2010 der Betrieb der neuen Linie 727 Reisholz S - IKEA Reisholz - Südpark mit Verknüpfung zu den kommunalen Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien am Südpark und an der Werstener Dorfstraße sowie zum regionalen ÖPNV am S-Bahnhof Reisholz aufgenommen (siehe Kapitel 5.1.3). Die Taktfrequenz ist an dem S-Bahn-Takt der S6 ausgerichtet. IKEA Reisholz beteiligt sich an der Finanzierung der jährlichen Betriebskosten. Diese PPP-Betriebskostenfinanzierung mit IKEA ist die erste dieser Art in Düsseldorf.

Mit Inbetriebnahme der neuen Linie 727 wurden die Fahrten der Linie 724E eingestellt.

Haltestelle Flughafenverwaltung

Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten im Bereich Airport-City wurde die Haltestelle Flughafenverwaltung (beide Fahrtrichtungen) der Linien SB51, 721 und 760 neu geordnet und barrierefrei hergestellt.

Zusätzliche Bushaltestelle Regerstraße

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtbades in Benrath wurde im Juni 2008 die Haltestelle Regerstraße (Linien 730, 778, 779, 784 und 789) neu eingerichtet und barrierefrei ausgebaut.

Zusätzliche Haltestelle Kesselstraße

Um die Fußwege im Hafen zu verkürzen, wurde im August 2008 die neue Haltestelle „Kesselstraße“ für die Buslinie 725 in Fahrtrichtung Lausward neu eingerichtet. Sie liegt auf der Holzstraße zwischen den Haltestellen Speditionsstraße und Weizenmühlenstraße und ist barrierefrei ausgebaut.

Zusätzliche Bushaltestelle Martinus-Krankenhaus

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Martinus-Krankenhauses in Unterbilk wurde zum Fahrplanwechsel Juni 2009 die Haltestelle Martinus-Krankenhaus (Linie 726) neu eingerichtet und barrierefrei ausgebaut.

Zusätzliche Bushaltestelle „Sichelstraße“

Um das Neubaugebiet „Am Quellenbusch“ besser zu erschließen, wurde zum 1. Oktober 2009 auf der Torfbruchstraße im Einmündungsbereich der Sichelstraße eine neue Haltestelle eingerichtet. Die Haltestelle wird von den Linien 730, 781 und NE4 angefahren (siehe Kapitel 5.1.3).

Alternative Bedienungsformen

Anfang 2001 wurde im Düsseldorfer Stadtgebiet der Einsatz von Anruf-Sammel-Taxen (AST) im Gebiet Paulsmühle als Pilotprojekt eingeführt. Beim AST werden von fest definierten und besonders gekennzeichneten Haltestellen nach einem festgelegten Fahrplan Fahrten in ein definiertes Zielgebiet mit Taxen angeboten. Eine Fahrt findet nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung des Fahrtwunsches durch den Fahrgast bei der Taxi-Leitstelle statt.

Die Nutzerzahlen beim Pilotprojekt AST Paulsmühle lagen deutlich unter den Erwartungen, mit denen das beauftragte Planungsbüro und die Verwaltung in das Projekt gestartet waren. In einer Marketingaktion im Mai 2002 wurde zwar der Bekanntheitsgrad des AST-Angebotes erhöht und die positive Einschätzung der Bevölkerung in Benrath zum AST festgestellt. Dennoch ging die Nutzung von anfänglich 17 Fahrgästen in 2001 in den kommenden Jahren noch weiter zurück. Seit Januar 2005 wurde dieses Angebot sogar gar nicht mehr nachgefragt. Insgesamt haben seit Betriebsaufnahme Anfang 2001 nur 26 Personen das AST-Angebot genutzt. Aus den vorgenannten Gründen wurde das AST Benrath Paulsmühle zum Fahrplanwechsel am 14.06.2009 eingestellt.

Die Erfahrung in Düsseldorf und auch in anderen Großstädten mit einem flächenhaft verfügbaren ÖPNV-Angebot zeigen, dass der ergänzende Einsatz von AST von den Bürgerinnen und Bürgern aufgrund der erforderlichen vorherigen telefonischen Anmeldung der Fahrt und der verlangten Zuzahlung zum normalen ÖPNV-Ticketpreis (Paulsmühle 2,70 € pro Fahrt) nicht oder kaum angenommen wird.

Wenn die Nachfrage, wie in der Paulsmühle sehr gering ist, entstehen der Stadt für den laufenden Betrieb nur geringe jährliche Kosten. Die Einrichtung von AST ist hingegen mit nicht unerheblichen Kosten für das begleitende Marketing, die Schulung des Personals beim Kooperationspartner Taxigewerbe (Taxizentrale und die Taxifahrer selber), die Projektplanung sowie für die Infrastruktur (Haltestellenschilder, Fahrplanaushänge, Ausrüstung der Taxis) verbunden. Für Benrath wurde 2001 ein Gesamtbetrag von über 50.000 DM ausgegeben. Diese Kosten stehen in keinem verträglichen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen für die Kunden - in Benrath für 26(!) Nutzer im Gesamtzeitraum.

Als Fazit bleibt festzustellen, dass ÖPNV-Kunden in Großstädten an die ubiquitäre Verfügbarkeit und den Vollservice des ÖPNV gewöhnt sind. In Siedlungsräumen hingegen, wo es diese ÖPNV-Qualität nicht gibt und der AST die einzige Möglichkeit des Zugangs zum ÖPNV ist, wird das Angebot hingegen im stärkeren Maße angenommen.

Eine Ausweitung des ergänzenden AST-Angebotes in Düsseldorf ist daher nicht vorgesehen.

Fortführung der Busliniennetzoptimierung

Die Busliniennetzoptimierung wurde weiter fortgesetzt. Insbesondere betraf es Anpassungsmaßnahmen in den Tagesrandlagen an die Fahrgastnachfrage und Sicherung von Anschlüssen. Grundsätzlich sind nur Maßnahmen im Rahmen des bestehenden Leistungsangebotes möglich.

2.2 Spätabend- und Nachtverkehr

Seit September 2006 wird in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen das neue NachtExpress-Angebot, bestehend aus drei Stadtbahnlinien U74, U75 und U79 und acht NachtExpress-Buslinien NE1 bis NE8, angeboten. Kernstück des neuen Nachtnetzes ist die Schaffung einer stündlichen, zentralen Umsteigemöglichkeit am Hauptbahnhof sowie einer verdichteten Bedienung zwischen Altstadt und Hauptbahnhof für attraktive Umsteigemöglichkeiten zu den Eisenbahn-Verbindungen in die Region (S-Bahn, RE). Damit sind die wichtigsten Freizeitschwerpunkte in Düsseldorf rund um die Uhr mit den großen Wohngebieten in Düsseldorf sowie der Region verbunden. Die Einführung des neuen NachtExpress-Angebotes wurde durch eine breit angelegte Marketingkampagne sowie Öffentlichkeitsarbeit begleitet.

Die im Sommer 2007 zur Überprüfung dieses Angebotes durchgeführten umfangreichen Erhebungen und Befragungen zeigten, dass das NachtExpress-Angebot sehr gut angenommen wird. In der Silvesternacht 2006/07 wurde das neue Nachtnetz ebenfalls erstmalig angeboten; Weihnachten 2007 erstmalig auch am Heiligabend.

Zum Fahrplanwechsel Januar 2009 wurde der Linienweg der Line NE6 angepasst.

Eine Ausweitung des NachtExpress-Angebotes auch auf die Nächte der Werktage wird aufgrund der in dieser Zeit vergleichsweise geringen Nachfrage nicht weiterverfolgt. Abgeleitet aus den Befragungen liegt der Bedarf an Nachtfahrten unter der Woche bei 10 % gegenüber dem am Wochenende.

Seit dem ersten Septemberwochenende 2010 wird versuchsweise für die Dauer von einem Jahr die Taktfrequenz des NachtExpress-Angebotes auf den Buslinien NE3, NE7 und NE8 und den Stadtbahnlinien U74, U75 und U79 von einem 60- auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

2.3 Bewältigung der Pendlerströme im Öffentlichen Personennahverkehr

Der am 9.11.2006 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan sieht zur Aktivierung des ÖPNV-Pendlerpotentials u. a. für sechs Bereiche ohne direkte Schienenanbindung nach Düsseldorf (Neuss-Süd, Dormagen, Neuss-Nord, Kaarst / Büderich, Erkrath Süd und Mettmann Nord) die Konzeption eines Schnellbussystems vor. Diese Bereiche haben sich aufgrund der in der Wirkungsanalyse ermittelten Fahrgastzahlen als Erfolg versprechend herausgestellt.

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans 2010-2020, Teil 1, ist eine Konkretisierung des Schnellbuskonzeptes erfolgt (siehe Kapitel 5.6).

Neue Schnellbuslinie SB55

Zum Fahrplanwechsel im Januar 2006 wurde zur Attraktivierung der Regionalverbindung nach Ratingen die bisherige Buslinie 755 zur Schnellbuslinie SB55 aufgewertet. Seit Juni 2008 verkehrt diese Linie auch samstags.

2.4 Verbesserung der Mobilität von Frauen

Im Rahmen der in 2003 durchgeführten Untersuchung der Mobilitätsbedingungen und -anforderungen von Frauen in Düsseldorf wurden spezifische Bedingungen für Frauen in Düssel-

dorf herausgearbeitet. Am Beispiel zweier ausgewählter Stadtteile (Holthausen und Oberbilk) wurden Problemfelder für die unterschiedlichen Verkehrsarten ermittelt und mögliche Handlungsempfehlungen für die Verbesserung der Mobilität von Frauen abgeleitet. Kernergebnis ist, die Qualität in der Nahmobilität weiter zu verbessern.

Mit den Empfehlungen für mehr Qualität in der Mobilität von Frauen in Düsseldorf werden Anregungen für die Planungspraxis gegeben. Verbesserungen in der Mobilität von Frauen kommen allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zugute. Dies deckt sich mit den Zielsetzungen des Gender Mainstreaming. Der Frauenausschuss und der Ordnungs- und Verkehrsausschuss haben die Handlungsempfehlungen im Mai 2004 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Handlungsempfehlungen sind so ausgestaltet, dass sie grundsätzlich auch auf andere Düsseldorfer Stadtteile übertragbar sind. Sie bilden seitdem für die Verwaltung die Grundlage für eine systematische Berücksichtigung der Belange von Frauen bei der Planung verkehrlicher Projekte.

2.5 Verbesserung des Verkehrsablaufs

Die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes durchgeführten straßenräumlichen Analysen haben ergeben, dass Störungen und Verlustzeiten im Straßenbahnbetrieb vorwiegend an den Knotenpunkten auftreten. Im beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan sind die Streckenabschnitte des Straßenbahnnetzes dargestellt, die einer Beschleunigung bedürfen (Überschreitung der möglichen Fahrzeit um mehr als 20 %). Hierfür liegen der Verwaltung aus mehreren Gutachten Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrsablaufs vor. Diese wurden im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes 2009 hinsichtlich der Umsetzbarkeit geprüft. Für den kurz- und mittelfristigen Realisierungshorizont wird ein Maßnahmenprogramm unter Beachtung der Personal- und Haushaltsressourcen vorgeschlagen (siehe Kap. 5.3).

Helmholtzstraße

Die im Beschleunigungsprogramm enthaltene Maßnahme im Zuge der Linien 707, 708 und 725 auf der Helmholtzstraße zwischen Bunsenstraße und Mintropplatz (Neuprofilierung des Straßenraumes mit Haltestellenkap in Richtung Fürstenplatz) wurde in 2003 fertig gestellt.

Straßenbahnbeschleunigung Graf-Adolf-Straße

Die Bauarbeiten für den Ausbau der barrierefreien Straßenbahnhaltestellen sowie für die Anlegung des begrünten besonderen Gleiskörpers auf der Graf-Adolf-Straße wurden Ende Juni 2009 abgeschlossen (Maßnahme 3.7.3). Die Haltestelle Graf-Adolf-Platz (Linien 704, 709 und 719) wurde dabei im Hinblick auf kurze Umsteigewege zur künftigen Wehrhahn-Linie neu geordnet. Des Weiteren wurde im Zusammenhang mit den baulichen Maßnahmen auch eine Überarbeitung und Optimierung der Signalisierung für den ÖPNV vorgenommen.

2.6 Maßnahmen an Verknüpfungspunkten

Park-and-Ride-Anlage Wittlaer

Im August 2004 wurde der neue Verknüpfungspunkt auf der Westseite des 2002 in Betrieb genommenen neuen U-Bahnhofs Wittlaer fertig gestellt (Teilmaßnahme 5.1.1). Die Park-and-Ride-Anlage auf der Westseite wurde erweitert und eine neue Bushaltestelle für die Linie 760 hergestellt.

Park-and-Ride-Platz Bahnhof Benrath

Der Park-and-Ride-Platz auf der Ostseite des Bahnhofs Benrath wurde im April 2007 bis auf eine kleine Teilfläche, die als Baustelleneinrichtungsfläche für den Durchstich der Fußgängerunterführung Bahnhof Benrath (siehe Kap. 2.11) benötigt wurde, fertig gestellt. Mit der Fertigstellung des Durchstichs Benrath im Mai 2010 wurden die noch fehlenden 19 Stellplätze hergerichtet. Der Park-and-Ride-Platz weist eine Kapazität von insgesamt 140 Stellplätzen auf.

Bike-and-Ride-Anlagen/Fahrradstation

An den ÖPNV-Haltestellen An den Kämpen, Auf der Krone, Gerresheim Krankenhaus, Holthausen, Ickerswarder Straße, Im Großen Winkel, Nordstraße, Provinzialplatz, Rotthäuser Weg, Werstener Dorfstraße und Wittlaer sowie an den SPNV-Stationen Flughafen Bahnhof, Hamm S und Zoo S wurden VRR-Bügel und Pollerstände mit insgesamt 209 Bike-and-Ride-Stellplätzen installiert.

Am 23. September 2009 hat die neu errichtete Fahrradstation am Düsseldorfer Hauptbahnhof, die im Rahmen des Programms "100 Radstationen in NRW" gefördert wurde, ihren Betrieb aufgenommen. Die Fahrradstation besitzt eine Kapazität von 500 Fahrrädern. Eigentümer der Radstation ist die Stadt Düsseldorf; betrieben wird sie von der Zukunftswerkstatt Düsseldorf (ZWD). In der Radstation wird ein Komplettservice rund ums Fahrrad angeboten - angefangen vom sicheren Abstellen über Reparaturen, Wartungsarbeiten, Reinigung bis hin zur Vermietung mit speziellen familienfreundlichen Angeboten.

Anschlussgarantie

Damit Fahrgäste ohne Verzögerung ihre Ziele erreichen, sind funktionierende Anschlüsse wichtig. Trotzdem ist - abhängig von der allgemeinen Verkehrssituation - nicht immer gewährleistet, dass die Fahrgäste direkt umsteigen können, ohne auf ihre Verbindung warten zu müssen. Für derartige Fälle ist an elf Haltestellen im Stadtgebiet eine Anschlussgarantie eingeführt. Dort erhalten Fahrgäste die Garantie, dass bestimmte Anschlüsse zu bestimmten Zeiten (ganztägig oder abends) funktionieren. Die elf Haltestellen mit Anschlussgarantie sind: Aachener Platz, Belsenplatz, Benrath S, Düsseldorf Hauptbahnhof, Engerstraße, Gerresheim Krankenhaus, Handweiser, Heinrichstraße, Holthausen, Theodor-Heuss-Brücke und Vennhauser Allee.

2.7 Barrierefreier Haltestellenausbau

Im Januar 2008 wurde eine Erfassung der Merkmale aller Haltestellen im Düsseldorfer Stadtgebiet durchgeführt. Neben allgemeinen Merkmalen wurden insbesondere der Haltestellentyp, die bauliche Gestaltung und die Ausstattung der Haltestellen erfasst. Damit liegt eine

umfassende Bestandsaufnahme vor, die Grundlage für die Planung ist und systematisch fortgeschrieben werden soll.

Bushaltestellen

Der Nahverkehrsplan 2002 sah linienweise den barrierefreien Ausbau von Haltestellen, beginnend mit den Linien 835/836 (Maßnahme 4.2) vor. Für diese beiden Linien wurden von der Stadt Düsseldorf Förderanträge gestellt. Da aufgrund der schlechten Finanzsituation des Landes eine Förderung und damit Realisierung nicht absehbar war, sind im städtischen Haushalt 200.000,- Euro in 2006 und ab 2007 jährlich 400.000,- Euro für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen eingestellt worden.

Seit der Beschlussfassung des 2. Nahverkehrsplanes wurden folgende Haltestellen barrierefrei ausgebaut:

In 2004: **Am Schönenkamp, Werstener Dorfstraße, Benrather Marktplatz, Benrath Krankenhaus**

In 2006: **Henkelstraße, Handweiser** in Richtung Neusserfurth, **Am Hülserhof** in Fahrtrichtung Unterrath, **Belsenplatz** der Linie 833

In 2007: **Kaldenbergerstraße** (Fahrtrichtung Oberkassel), **Walzwerkstraße** (Fahrtrichtung Hassels), **Reisholz Pfeiler** (Fahrtrichtung Oberkassel), **Reisholz S** und **In der Donk** (Fahrtrichtung Hassels), **Itter** (Rückbau der Busbuchten zugunsten eines barrierefreien Ausbaus der Haltestelle), **Orangerie, Leuchtenberger Kirchweg**

In 2008: **Quirinstraße** (Fahrtrichtung In der Steele), **Jugendherberge** (Fahrtrichtung Niederkassel), **Karolingerstraße, Chlodwigstraße, Universität West, Universität Süd** (Fahrtrichtung In der Steele), **Walzwerkstraße** (Fahrtrichtung Niederkassel), **Kaldenberger Straße** (Fahrtrichtung In der Steele), **Auf'm Winkel, Reisholz Pfeiler** (Fahrtrichtung In der Steele), **Uni-Kliniken** (Fahrtrichtung Langenfeld), **Berliner Allee** (Fahrtrichtung Innenstadt), **Feuerbachstraße, Koblenzer Straße** (Fahrtrichtung Südallee)

In 2009: **Am Seestern, Jugendherberge** (Fahrtrichtung In der Steele), **Universität Süd** (Fahrtrichtung Oberkassel), **In der Donk** (Fahrtrichtung Oberkassel), **Paul-Thomas-Straße, Bankstraße** (Fahrtrichtung Innenstadt), **Haus der Stiftungen, Heideweg** (Fahrtrichtung Mercedesstraße), **Berliner Allee** (Fahrtrichtung stadtauswärts)

In 2010: **Comeniusplatz** (Fahrtrichtung In der Steele), **Linnicher Straße** (Fahrtrichtung In der Steele), **Urdenbacher Allee, Tübinger Straße**

Bei den Haltestellen **Lanker Straße, Niederkasseler Kirchweg, Altenbrückstraße, In der Steele** und **Merowingerstraße** wurden taktile Elemente nachgerüstet.

Darüber hinaus wurden Bushaltestellen im Zusammenhang mit anstehenden Baumaßnahmen barrierefrei ausgebaut, u. a. **Garath S** (Westseite, Fahrtrichtung mona mare).

Insgesamt erfüllen mit Stand Ende 2010 im Düsseldorfer Stadtgebiet 317 von 1080 (29,3 %) Bushaltekanten die Anforderungen in Bezug auf ein barrierefreies Einstiegsniveau (Einstiegs- höhe größer 18 cm); weitere 51 Haltekanten weisen eine Einstiegshöhe von 16 bis 17 cm auf. Bei der ersten Haltestellenerhebung im September 1996 wiesen 9% (88 von 983) der Bushaltekanten eine Einstiegshöhe von 16 cm bis 24 cm auf.

Straßenbahnhaltestellen

Im Zuge des Umbaus Plockstraße wurde die Straßenbahnhaltestelle **Hemmersbachweg** der Linie 708 verlegt und barrierefrei hergestellt. Des Weiteren wurden die Straßenbahnhaltestellen **Schloss Jägerhof** (Linie 707), **Dörpfeldstraße** (Linie 703 Richtung Innenstadt), **Burgmüllerstraße** (Linien 703, 709, 713, 716 und 719), **Luisenstraße** (Linien 701 und 711), **Steinstraße** (Linien 701 und 711), **Berliner Allee** (Linien 701 und 711) und **Karolinger Platz** (Linien 701, 706, 707, 711 und 713 Richtung Innenstadt) barrierefrei ausgebaut. Die Bahnsteige der Haltestellen Dörpfeldstraße und Burgmüllerstraße werden ebenfalls von den dort haltenden Bussen angefahren.

Im Zusammenhang mit der Herstellung des signalgeregelten Fußgängerüberweges in Höhe der Arbeitsagentur wurden die beiden Haltestelleninseln der Haltestelle **Schlüterstraße/Arbeitsamt** verlängert. Damit wird eine zweiseitige Zuwegung zu den Haltestelleninseln hergestellt. Im Rahmen der geplanten Baumaßnahme Grafenberger Allee zwischen Ivo-Beucker-Straße und Altenbergstraße ist ein barrierefreier Ausbau dieser Haltestelle beabsichtigt.

Insgesamt erfüllen im Düsseldorfer Stadtgebiet 51 der 359 (14,2 %) Straßenbahnhalteketten die Anforderungen in Bezug auf ein barrierefreies Einstiegsniveau (Einstiegsniveau größer 24 cm); weitere 19 Haltestellenketten weisen eine Einstiegshöhe von 21 bis 23 cm auf. Bei der Erfassung 1996 wiesen 9,4 % (33 von 350) der Straßenbahnhalteketten eine Einstiegshöhe von 16 bis 24 cm auf.

Hochbahnsteige

Für die Stadtbahnstrecke U79 wurden die Finanzierungs- und Genehmigungsanträge für den Bau von Hochbahnsteigen für die Haltestellen **Freiligrathplatz**, **Alte Landstraße**, **Kittelbachstraße**, **Kalkumer Schlossallee** und **Froschenteich** eingereicht (Maßnahme 5.1.1). Mit der baulichen Umsetzung des Hochbahnsteig-Programms wurde im November 2008 begonnen. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle **Froschenteich** steht im Zusammenhang mit dem Ausbau der B8n. Die Hochbahnsteige der Haltestelle Freiligrathplatz wurden Ende 2009, die der Haltestelle Froschenteich im Mai 2010 und die der Haltestelle Alte Landstraße im Juni 2010 in Betrieb genommen. Die Hochbahnsteige der Haltestelle Kalkumer Schlossallee befinden sich im Bau.

Für den Ausbau von Hochbahnsteigen auf den linksrheinischen Streckenabschnitten (U74, U76, U77, U70 und U75) wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt (Maßnahmen 5.2.2 und 5.2.3).

Seit der Haltestellenerfassung in 1996 hat sich bis Ende 2010 die Zahl der reinen Stadtbahnhalteketten, die an einem Hochbahnsteig liegen, verdoppelt. Gut die Hälfte (50,4 %) der reinen Stadtbahnhalteketten (63 von 125) erfüllen derzeit die Anforderungen in Bezug auf ein barrierefreies Einstiegsniveau (Hochbahnsteige). Im Vergleich hierzu lagen bei der Haltestellenerfassung 1996 nur 25,6 % der reinen Stadtbahnhalteketten (30 von 117) an einem Hochbahnsteig.

Nachrüstung von Aufzügen in den U-Bahnhöfen

Für den U-Bahnhof **Klever Straße** (Teilmaßnahme 5.1.3) wurde in der Ratssitzung am 13. Dezember 2007 der Bau- und Finanzierungsbeschluss gefasst. Mit dem Bau der Maßnahme wurde Anfang 2009 begonnen, die Inbetriebnahme erfolgte im Oktober 2010.

Für den U-Bahnhof **Nordstraße** (Teilmaßnahme 5.1.3) wird derzeit die Planung für die Aufzugnachrüstung erstellt.

2.8 Haltestellenausstattung

Wartehallen

In den Jahren 2004 bis Ende 2007 wurden sukzessive an insgesamt 380 Haltestellen der ÖPNV-Hauptachsen die alten Wartehallen gegen neu gestaltete Modelle ausgetauscht. Hierdurch wurde ein wesentlicher Beitrag zur Steigerung der Attraktivität der Haltestellen als Entree des ÖPNV geleistet.

Die alten Wartehallen wurden aufgearbeitet und an insgesamt 73 neuen Haltestellenstandorten umgesetzt, an denen bislang keine Wartehallen vorhanden waren.

Von den in Düsseldorf vorhandenen 1539 oberirdischen Teilhaltestellen sind 1000 Haltestellen mit einer Wartehalle (65 %) ausgestattet; wobei davon 942 Wartehallen mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet sind.

Dynamische Fahrgastinformationsanlagen

Für die Anzeige der prognostizierten Abfahrtszeit sind an insgesamt 208 Teilhaltestellen (98 Stadtbahn-, 83 Straßenbahn-, 27 Bus-Haltestellen) dynamische Fahrgastinformations-Anzeigen installiert (Stand Dezember 2010).

Seit Anfang 2008 treibt die Rheinbahn in Kooperation mit Investoren die Platzierung von dynamischen Fahrgastinformationsanlagen voran, um so Besucherinnen und Besuchern von Einkaufszentren die Zeitdisposition zu erleichtern. So werden bei den in den Schadowarkaden installierten dynamischen Fahrgastinformationsanlagen an den Ausgängen über große Monitore alle aktuellen Abfahrtszeiten und eventuelle Störungen auf einzelnen Linien angezeigt.

In 2008 wurden an der Haltestelle Brehmplatz die ersten dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen mit Sprachausgabe ausgerüstet. Eine Taste an einem Mast trägt den Text „Info“ in Braille-Schrift und sendet ständig einen Ton aus, so dass Sehbehinderte die Anlage bemerken. Beim Drücken der Taste liest ein Ansagegerät die Inhalte der Anzeige vor. Aufgrund der positiven Resonanz zu den „sprechenden DyFas“ am Brehmplatz werden auch die U-Bahnhöfe mit den neuen Anzeigen ausgestattet. Alle neu beschafften DyFa-Anlagen werden grundsätzlich mit einem akustischen Ansagesystem ausgerüstet.

Einrichtung von Sicherheitsinseln in U-Bahnhöfen

Nach Erprobung in den U-Bahn-Stationen **Oberbilker Markt**, **Ellerstraße** und **Oberbilk S** wurden Ende 2006 / Anfang 2007 zur Erhöhung der Sicherheit in den U-Bahnhöfen **Heinrich-Heine-Alle**, **Klever Straße** und **Hauptbahnhof** so genannte „Sicherheitsinseln“ installiert, die durch ein im Bahnsteigbereich markiertes Quadrat gekennzeichnet sind.

Diese Sicherheitsinseln befinden sich im engen Umfeld einer Notrufsäule und ermöglichen Fahrgästen, die sich unsicher fühlen, über die Säule einen direkten Kontakt zur Rheinbahn-Leitstelle herzustellen und sich für die Zeitdauer bis zum nächsten Zug per Überwachungskamera beobachten zu lassen. Zusätzlich können Fahrgäste über die Info-Säulen per Knopfdruck zuverlässige Angaben über Verspätungen und Betriebsstörungen erhalten.

2.9 Fahrzeugausrüstung

Bus

Seit Oktober 2004 ist die Busflotte der Rheinbahn vollständig mit Niederflurfahrzeugen ausgestattet.

In der 2. Jahreshälfte 2005 lief die Nachrüstung der insgesamt vorhandenen 177 Standard- und Gelenkbusse der Schadstoffklasse Euro III der Rheinbahn mit Feinstaubfiltern an. Bis Ende 2007 wurden rund 50 Busse mit Partikelfiltern nachgerüstet und erreichen damit die ab 2008 für Rußpartikel geforderten Werte der Schadstoffklasse Euro 5.

Nachdem sich Probleme mit der weiteren Nachrüstungsmöglichkeit von Abgasrückführungssystemen abzeichneten, setzte die Rheinbahn ihren Schwerpunkt auf die Neubeschaffung von Fahrzeugen. Die in 2005 und 2006 neu beschafften Busse sind werksmäßig mit einem Feinstaubfilter ausgestattet und erfüllen hinsichtlich Rußpartikel die Euro 5 Norm. Mit den 41 in 2007 neu angeschafften Bussen, die bereits den höheren EEV-Standard (Enhanced environmentally friendly Vehicle / „Euro 5 plus“) erfüllen, wird von rund einem Drittel der Busflotte der Rheinbahn (112 der ca. 330 Busse) die Anforderungen der Euro 5 Norm hinsichtlich Rußpartikel eingehalten.

In 2008 wurden weitere neue 74 Busse mit dem EEV-Standard ausgeliefert, so dass dann 187 Fahrzeuge der Busflotte den Anforderungen der Schadstoffklasse Euro 5 bezogen auf die Rußpartikel genügen, wobei davon 116 Busse den höheren EEV-Standard erfüllen.

Im Rahmen der Sprit-Spar-Offensive startete Ende April 2010 die Rheinbahn den Testbetrieb mit zwei Leichtbaubussen. Die Leichtbaubusse erfüllen den EEV-Standard und benötigen bis zu 25 Prozent weniger Kraftstoff als herkömmliche Busse. Anfang Mai 2010 nahmen die ersten beiden Gelenkbusse mit Hybridantrieb den Testbetrieb auf. Die Hybridbusse arbeiten mit einer parallelen Hybridtechnik und besitzen einen großen Energiespeicher zur Rückspeisung der Bremsenergie. Es wird eine Kraftstoffersparnis von bis zu 20 Prozent erwartet.

Straßenbahn

In 2007 wurden die ersten 15 Niederflur-Stadtbahnwagen des Typs NF8U, die für den Einsatz auf der künftigen Wehrhahn-Linie vorgesehen sind, ausgeliefert und in Betrieb genommen. Bis zur Aufnahme des Betriebes der Wehrhahn-Linie werden die neuen Bahnen im Oberflächenverkehr eingesetzt. Sie ersetzen die alten gelben Straßenbahnen vom Typ GT8 aus den sechziger Jahren.

2.10 Infrastrukturmaßnahmen im Stadtbahn- und Straßenbahnnetz

U-Bahnhof LTU-Arena / Messe Nord

Am 06. September 2004 wurde als vorgezogene Maßnahme der Messeschleife U80 der neue U-Bahnhof LTU-Arena / Messe Nord in Betrieb genommen (Teilmaßnahme 5.1.5). Der neue Bahnhof wird von der Linie U 78 bedient.

Gleisverbindung am Freiligrathplatz in Richtung Norden

Im Oktober 2004 wurde am Freiligrathplatz die Gleisverbindung in Richtung Norden in Betrieb genommen (Maßnahme 5.1.2). Damit sind bei Großveranstaltungen Direktfahrten zwischen Messe/LTU-Arena und Kaiserswerth/Duisburg möglich.

Klemensplatz

Der Umbau des Klemensplatzes wurde im April 2006 abgeschlossen. Die Hochbahnsteige (Maßnahme 5.1.1) wurden bereits Ende 2005 in Betrieb genommen.

Wesentliches Ziel der Umbaumaßnahme ist es, den Stadtbahnhaltepunkt für die Fahrgäste attraktiver und barrierefrei zu gestalten. Neben dem Bau neuer Hochbahnsteige wurden die Bushaltestellen in der Arnheimer und der Niederrheinstraße neu geordnet, um die Verknüpfungssituation zu den Buslinien zu verbessern. Darüber hinaus trägt die mit dem neuen Kreisverkehr Kittelbachstraße eingerichtete Bushaltestelle "Kaiserpfalz" zu einer Verbesserung der Erschließung bei.

Mit Inbetriebnahme des neuen Bahnübergangs in der Verlängerung der Kreuzbergstraße und zeitgleicher Schließung des alten Bahnübergangs am Klemensplatz im November 2005 haben die Buslinien 728, 749, 751, 760 und die NachtExpress-Linie 809 einen neuen Linienweg erhalten; sie wurden bis zur neuen Haltestelle Kaiserpfalz verlängert.

Verknüpfungspunkt Holthausen

Im Dezember 2006 wurde die Umgestaltung des "Kamper Acker" zwischen Itterstraße und Adolf-Klarenbachstraße (Haltestelle Holthausen) einschließlich der vorhandenen Bus-, Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen abgeschlossen (Teilmaßnahme 5.2.1).

Durch die Neuordnung der zuvor im Platzumfeld verteilten Haltestellen konnten die Umsteigewege reduziert werden. Gleichzeitig wurden die Einstiegsverhältnisse durch einen barrierefreien Ausbau der Haltestellen (insbesondere Anhebung der Bahnsteigkanten) für Busse und die Straßenbahn verbessert.

Stresemannplatz

Im Mai 2007 wurde der Umbau Stresemannplatz abgeschlossen (Maßnahme 3.7.2). Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit wurde die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs in diesem Bereich gesteigert. Die Haltestellen der Straßenbahn (Linien 704, 709 und 719) wurden im östlichen Bereich des Platzes konzentriert und barrierefrei ausgebaut.

Haltestelle Sportpark Nord / Europaplatz

Im Zusammenhang mit der geplanten Messeerweiterung wurde in 2006 die Gleisschleife am Europaplatz unter Beibehaltung der Aufstellkapazität für Stadtbahnen an der LTU Arena sowie die Haltestelle Sportpark Nord / Europaplatz in Richtung LTU-Arena/Messe Nord umgebaut.

Verlängerung der U 79 zur Universität

Die Verlängerung der Stadtbahntrasse der U79 zur Universität Ost (Teilmaßnahme 5.1.6) wurden im August 2010 fertig gestellt. An der Kreuzung Werstener Kreuz und Werstener Stra-

ße/Universitätsstraße wurden neue Gleiseckverbindungen hergestellt. Mit dem Bau der neuen Gleisabzweige wurden die vorhandenen Haltestellen verschoben und neu gebaut. Die Haltestelle Südpark hat für die Linie U79 einen Hochbahnsteig und die Straßenbahnlinien zwei neue Seitenbahnsteige erhalten. Die Haltestelle "Südpark" ist dabei einzigartig in Düsseldorf. Denn zum ersten Mal wurde eine Kombination mit einem Hochbahnsteig und einem Niedrigflurbahnsteig gebaut. Damit wird auch mobilitätsbehinderten Fahrgästen ermöglicht, in beide Fahrzeugtypen, - sowohl in die U-Bahn als auch in die Straßenbahn - bequem und niveaugleich ein- und aussteigen zu können.

Mit der Verlängerung der U79 zur Universität Ost erhält die Heinrich-Heine-Universität eine direkte Stadtbahnverbindung zum Düsseldorfer Hauptbahnhof und in den Düsseldorfer Norden. Über eine Ansage in den Fahrzeugen wird über die barrierefreie Umstiegsmöglichkeit am Werstener Kreuz und Südpark informiert. Die Inbetriebnahme der Strecke erfolgte am 30.08.2010. Die Verstärkerlinien 711 und 716 wurden mit der Betriebsaufnahme eingestellt.

Wehrhahn-Linie

Im November 2007 erfolgte der erste Spatenstich der Wehrhahn-Linie zwischen Bilk S-Bahnhof bis Wehrhahn S-Bahnhof (Kernstrecke der Maßnahme 5.1.8).

Mit dem Bau der 3,4 km langen Tunnelstrecke mit sechs neuen U-Bahn-Bahnhöfen und zwei oberirdischen Haltestellen wird das bestehende Stadtbahnnetz erweitert. Künftig werden drei neue Stadtbahnlinien auf der Wehrhahn-Linie verkehren:

- U71 Gerresheim Krankenhaus - Universität Ost
- U72 Ratingen - Volmerswerth und
- U73 Gerresheim S-Bahnhof - Holthausen (-Benrath).

Sie ersetzen die heutigen Straßenbahnlinien 703, 712 und 713.

Der neue Stadtbahntunnel verbindet die östlichen und südwestlichen Stadtteile Düsseldorfs mit dem Zentrum. Am Knotenpunkt Heinrich-Heine-Allee wird die Wehrhahn-Linie mit den bestehenden Stadtbahnstrecken verknüpft. Durch den Bau der Wehrhahn-Linie ergeben sich an der Straßenoberfläche für stadtplanerische Maßnahmen neue Gestaltungsspielräume. Die Inbetriebnahme der Strecke ist für 2015 vorgesehen.

Stadtbahnstrecke U 80

Die Stadtbahnstrecke U80 (Maßnahme 5.1.5) wurde im Sommer 2007 in das GVFG-Bundesprogramm eingestellt. Die Unterlagen für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und den Zuwendungsantrag sind fertig gestellt.

Schleife Benrath Betriebshof

Für die Schleife Benrath Betriebshof (Teilmaßnahme 5.2.1) ist ein stadtbahngerechter Ausbau erfolgt. Die Haltestellen wurden entsprechend verlängert und die Abstellkapazitäten an der Schleife erweitert. Die Haltestelle wurde für die Niederflur-Straßenbahnen sowie die künftigen Fahrzeuge der Wehrhahn-Linie barrierefrei ausgebaut. Die Inbetriebnahme erfolgte am 24. September 2009. Mit der Inbetriebnahme der Schleife wurde die Linie U74 von Holthausen bis Benrath Betriebshof verlängert.

Gleichrichterunterwerk Kennedydamm

Aufgrund höherer An- und Abtransportkapazitäten mit stark verkürzten Taktzeiten bis unter 1 Minute durch den neuen U-Bahnhof LTU-Arena / Messe Nord kommt es zu erhöhtem Fahrzeugaufkommen im Stromversorgungsbereich, infolge dessen Störungen in der Fahrstromversorgung auftreten. Mit dem im August 2008 in Betrieb genommenen neuen Gleisrichterunterwerks wird die Stromversorgung zum Transport der Fahrgäste, insbesondere bei Messe und Großveranstaltungen in der LTU-Arena, gesichert.

Straßenbahnverlängerung in den Medienhafen

Für die Straßenbahnverlängerung in den Hafen (Maßnahme 6.1, Neubau der Straßenbahnverbindung zwischen Franziusstraße und Kesselstraße) ist das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen; der Planfeststellungsbeschluss liegt seit Mai 2008 vor.

Das Genehmigungsverfahren für den Abzweig Bilker Kirche wurde im Juni 2008 eingeleitet und der Bau- und Finanzierungsbeschluss im Dezember 2008 gefasst. Der doppelgleisige Abzweig von der Gladbacher in die Neusser Straße wurde im Mai 2010 hergestellt.

Im November 2007 wurde der Bau- und Finanzierungsbeschluss für den Neubau der Straßenbahnverbindung in den Medienhafen eingeholt. Die vorbereitenden Bautätigkeiten (Kanalbau) wurden im 1. Halbjahr 2009 abgeschlossen. Die Umlegung der Versorgungsleitungen erfolgt bis Ende 2010. Die Durchführung der Gleisbauarbeiten ist bis 2012 zurückgestellt.

Straßenbahnverlängerung Linie 701

Zur Erschließung des neuen Entwicklungsgebietes an der Theodorstraße sowie der neuen Arena "ISS-Dome" in Rath soll die Linie 701 ab Rath S-Bahnhof verlängert werden (Maßnahme 6.3).

Für diese Maßnahme konnte das Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen werden. Es sind noch Grundstückskäufe zu tätigen. Nach Abschluss der Grunderwerbsverhandlungen wird der Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss eingeholt.

2.11 SPNV-Maßnahmen (nachrichtlich)

Ratinger Weststrecke

Die Ratinger Weststrecke (Maßnahme 1.1) ist im Infrastrukturbedarfsplan des Landes NRW, Stufe 1, Teil Schiene enthalten. Die Maßnahme ist jedoch nicht in den aktuellen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes (Investitionsmaßnahmen von besonderem Landesinteresse, die nach § 13 Abs. 1 ÖPNVG gefördert werden sollen) aufgenommen worden.

Die der Stadt vorliegende Vorplanung und Kostenschätzung (Investitions- und Betriebskosten) für die Ratinger Weststrecke sowie die fahrplantechnische Machbarkeitsuntersuchung stammen aus dem Jahr 2001/2002. Aufgrund der zwischenzeitlich deutlich geänderten Rahmenbedingungen (Zunahme des Schienengüterverkehrs, erhöhte Sicherheitsanforderungen insbesondere hinsichtlich des Brand- und Rauchschutzes in Tunnelanlagen, neue Bedienungsvarianten zur Nutzung von Synergieeffekten mit dem Ziel, die Betriebskosten zu minimieren) wurde eine Überprüfung und Aktualisierung der Untersuchungen für zwingend erforderlich gehalten, bevor die notwendigen Grundsatzbeschlüsse zur Bereitstellung der erforderlichen Mittel für den städtischen Anteil an den Investitions- und Betriebskosten herbeigeführt werden können.

Seitens der Aufgabenträgerin VRR AöR wurde daraufhin Ende 2009 die DB Netz AG beauftragt, eine Machbarkeitsstudie mit den Schwerpunkten fahrplantechnische Prüfung sowie Prüfung der Mitbenutzung des Staufenzplatz-Tunnels für den Personenverkehr zu erstellen. Die DB-Fahrplanstudie kommt u.a. zu dem Ergebnis, dass aufgrund der zugrunde zu legenden Streckenauslastung für den Güterverkehr ein zusätzlicher Personenverkehr ohne einen zusätzlichen Gleisausbau nicht umsetzbar ist. Auf Beschluss des VRR-Verwaltungsrates vom 01.07.2010 soll zunächst ein von der DB-Netz AG unabhängiger Gutachter die Fahrplanstudie der DB AG überprüfen und eventuelle Alternativen aufzeigen. Das Ergebnis wird im Laufe des Jahres 2011 erwartet.

Regionalhalt Bilk

Für den Regionalhalt in Bilk (Maßnahme 1.2) wurde zwischen den Beteiligten eine Planungsvereinbarung für die Vorplanung getroffen. Die Vorentwurfsplanung (Leistungsphase 1 und 2 HOAI) und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sind beauftragt und werden voraussichtlich in 2010 abgeschlossen. Eine auf Veranlassung des Landes erstellte vereinfachte Kosten-Nutzen-Untersuchung zur Überprüfung der Förderfähigkeit ist mit einem sehr positiven Ergebnis abgeschlossen worden. Die abschließende Sicherung der Maßnahmenfinanzierung dauert z.Z. noch an. Die Maßnahme ist im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes und im Förderprogramm für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse enthalten.

Durchstich Bahnhof Benrath

Im Mai 2010 wurde die Fußgängerunterführung Bahnhof Benrath nach 20 Monaten Bauzeit fertig gestellt. Der Tunnel verbindet den östlich der Bahnanlagen gelegenen Park-and-Ride-Platz (siehe Kap. 2.6) mit dem Bahnhof und trägt damit zu einer Verbesserung der Parkplatzsituation am Bahnhof Benrath bei. Die Anwohner östlich der Gleisanlagen haben mit dem Durchstich einen Zugang zum Bahnhof und zum westlich gelegenen Benrather Zentrum erhalten. Von der Unterführung wurde ein Aufzug zum Fernbahngleis nachgerüstet.

Video-Überwachung S-Bahnhöfe

Mit finanzieller Beteiligung der Stadt wurden die S-Bahn-Stationen Hellerhof, Eller-Süd, Unterrath, Gerresheim und Zoo von DB Station und Service mit Video-Überwachungsanlagen ausgestattet (Stand Ende 2010).

3 Grundlagen, Ziele und Qualitätsstandards

3.1 Raumordnerische und fachplanerische Vorgaben

3.1.1 Raumordnungspläne

Die Ziele und Grundsätze der Raumordnung sind im **Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)** in der Fassung vom 11. Mai 1995 niedergelegt und werden in den Regionalplänen für die einzelnen Regierungsbezirke konkretisiert. Der LEP NRW ist unverändert gültig und die zentralen Aussagen, die im ersten Nahverkehrsplan ausführlich beschrieben wurden, sind damit auch für den vorliegenden Nahverkehrsplan verbindlich.

Der **Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf** ist im Jahr 1999 (GEP 99) neu aufgestellt worden. Die ausführliche Beschreibung des GEP 99 im Nahverkehrsplan 2002-2007 hat ebenfalls ihre Verbindlichkeit behalten. Der GEP 99 kann unter www.brd.nrw.de heruntergeladen werden.

3.1.2 Landesinfrastrukturbedarfsplan NRW

Der vom Bau- und Verkehrsausschuss des Landtages NRW am 11.5.2006 verabschiedete Infrastrukturbedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen, Teil Schiene, ist unterteilt in die Kategorien „Indisponible Vorhaben“, Vorhaben der „Stufe 1“ (bis 2015) und Vorhaben der „Stufe 2“ (nach 2015; Neubewertung der Vorhaben bei Fortschreibung Bedarfsplanes). Mit Relevanz für das Gebiet der Landeshauptstadt Düsseldorf sind im Infrastrukturbedarfsplan des Landes folgende Maßnahmen enthalten:

Indisponible Vorhaben der BVWP:

- Duisburg - Düsseldorf (Sechsgleisiger Ausbau der Hauptschienenstrecke)

Indisponible Vorhaben der Kommunen:

- Düsseldorf, Auf der Hardt - Gerresheim Krankenhaus (Straßenbahnverbindung, bereits realisiert)
- Düsseldorf, Hbf bzw. Kölner Straße - Oberbilk bzw. Siegburger Straße (Stadtbahnstrecke, bereits realisiert)
- Düsseldorf, Helmholtzstraße - Mintropplatz (Beschleunigungsmaßnahme, bereits realisiert)
- Düsseldorf, Reeser Platz - Arena/Messe Nord (geplante Messeschleife U80)
- Düsseldorf, Wehrhahn S - Bilk S (im Bau befindliche Wehrhahn-Linie)

Vorhaben der Stufe 1 im Netz der DB AG:

- Duisburg, Hbf - Düsseldorf, Hbf (Ratinger Weststrecke)
- Düsseldorf, Hbf - Neuss, Hbf (Kapazitätserhöhung durch signal- und gleisbautechnische Maßnahmen)
- Wülfrath, Mitte - Düsseldorf, Flughafenbahnhof (Circle Line)

Kommunale Vorhaben der Stufe 1:

- Düsseldorf, Am Steinberg - Universität Ost/Botanischer Garten (Straßenbahnverlängerung Linie 706)
- Düsseldorf, Hbf - Graf-Adolf-Platz (Beschleunigungsmaßnahme)
- Düsseldorf, Kaiserlauterner Straße - Universität West (Stadtbahnverbindung U79)

Vorhaben der Stufe 2 im Netz der DB AG:

- Düsseldorf, Hbf - Kerpen, Horrem (Geschwindigkeitserhöhung, Umwandlung einer RB in eine S-Bahnstrecke)

Kommunale Vorhaben der Stufe 2:

- Düsseldorf, Am Röttchen über Unterrath S - Am Hülserhof (Straßenbahnverlängerung Linie 707)
- Düsseldorf, Benrath Btf - Holthausen (Ertüchtigung der Straßenbahnstrecke für Stadtbahnfahrzeuge B80-Wagen)
- Düsseldorf, Bilk S - Uni-Kliniken (Verlängerung Tunnel Wehrhahn-Linie)
- Düsseldorf, Flughafen Bf - Ratingen, West (Stadtbahnverbindung U80/U81)
- Düsseldorf, Kennedydamm - Reeser Platz (Stadtbahntunnel)
- Düsseldorf, Stadttor - Franziusstraße/Medienhafen (Straßenbahnverbindung)
- Düsseldorf, Arena/Messe Nord - Handweiser (Stadtbahnverbindung U81)
- Düsseldorf, Rath S - Am Hülserhof (Straßenbahnverbindung Linie 701)
- Düsseldorf, Wehrhahn S - Schlüterstraße (Verlängerung Tunnel Wehrhahn-Linie)
- Ratingen West - Neuss, S-Bahn-HP Rheinpark-Center (Circle Line)
- Düsseldorf, Zulaufstrecken Wehrhahnlinie
- Düsseldorf, Rath S - Düsseldorf, Flughafen Bf (Straßenbahnverlängerung Linie 701)

Im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplanes wurden die im Infrastrukturbedarfsplan und im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen Vorhaben im Hinblick auf die künftige Netzentwicklung überprüft.

3.1.3 Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (SPNV)

Für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV sind die Zweckverbände zuständig. Die nachfolgenden Ausführungen haben daher nachrichtlichen Charakter.

Der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wurde 1997 erstellt und wird in Form von jährlichen Sachstandsberichten fortgeschrieben. Mit der Zusammenlegung der Zweckverbände Niederrhein (NVN) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) unter dem Dach der neuen VRR AöR wurde für den Kooperationsraum der VRR-Nahverkehrsplan 2009 erarbeitet. Sein inhaltlicher Geltungsbereich umfasst alle Schienenpersonennahverkehre in beiden Verbundgebieten, die mit Eisenbahnen nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) betrieben werden. Der VRR-Nahverkehrsplan kann unter www.vrr.de heruntergeladen werden.

Der VRR-Nahverkehrsplan sieht im Raum Düsseldorf eine Anpassung des S-Bahn-Systems zur Optimierung und Kosteneinsparung vor. Diese Maßnahmen wurden zum Fahrplanwechsel Dezember 2009 umgesetzt.

- Die Linien S1 und S7 sollen miteinander verbunden werden. Die S1 wird ab Düsseldorf Hbf weiter über Hilden bis Solingen verlängert und übernimmt auf diesem Abschnitt die Bedienung der S7. Zur Bedienung des Flughafenterminals wird die Linie S11 ab Düsseldorf Hbf bis zum Flughafen verlängert.
- Die Verstärkerfahrten der S6 in der HVZ zwischen Langenfeld, Düsseldorf und Ratingen sollen künftig entfallen und durch den sogenannten „Minitakt“ der S6 auf dem Linienweg Langenfeld Düsseldorf - Wuppertal-Vohwinkel ersetzt werden, so dass auf den Relationen Langenfeld - Düsseldorf und W-Vohwinkel - Düsseldorf weiterhin ein 10-Minuten-Takt besteht. Durch den Einsatz von Fahrzeugen mit höheren Kapazitäten wird der Wegfall der Verstärkerzüge auf der Relation Ratingen - Düsseldorf kompensiert.

Der VRR strebt grundsätzlich eine barrierefreie Ausstattung sämtlicher SPNV-Angebote an. Zwischen Land und Bahn wurde am 12.12.2008 eine Rahmenvereinbarung zur Modernisierungsoffensive 2 für Bahnhöfe in NRW (MOF 2) abgestimmt. Die MOF 2 umfasst insgesamt 13 Stationen (Wehrhahn, Zoo, Benrath, Bilk, Derendorf, Eller, Eller Süd, Hamm, Hellerhof, Oberbilk, Rath, Rath Mitte, und Reisholz). Projektinhalte sind die Anhebung der Bahnsteighöhe auf 96 cm, Beleuchtung, Beschallung, Wegeleitsystem, Reisendeninformation und grundsätzlich die barrierefreie Zugänglichkeit. Neben den genannten Düsseldorfer MOF 2-Maßnahmen ist im VRR-Nahverkehrsplan der Bahnhof Gerresheim (Spurplanänderung, Modernisierung und barrierefreier Zugang) enthalten.

3.2 Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV

Im Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) vom 01.05.2002 wird in § 4 definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Im Behindertengleichstellungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (BGG NRW) wird der Begriff „Barrierefreiheit“ aufgegriffen und näher definiert. Es wird hier sehr deutlich die selbstständige Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit aller gestalteten Lebensbereiche angesprochen, woraus sich die vielfältigen Forderungen der verschiedenen Behindertenorganisationen ableiten lassen. So ist mit dem Begriff „Zugänglichkeit“ eher die Bedarfslage mobilitätseingeschränkter Personen und mit dem Begriff „Auffindbarkeit“ eher die Bedarfslage von Personen mit Sehbeeinträchtigungen formuliert. Menschen mit kognitiven Einschränkungen sind auf klare und einfach formulierte Hinweise und Erklärungen angewiesen, um ihnen eine selbstständige Nutzung aller gestalteten Lebensbereiche zu ermöglichen.

Das Ziel der Gesetzgebung ist es, mit der Beseitigung aller Barrieren eine möglichst selbstständige Nutzung sämtlicher öffentlichen Bereiche für Menschen mit verschiedenen Behinderungen zu gewährleisten.

Die gesetzliche Definition ist zwar umfassend, konkretisiert jedoch nicht die notwendigen Maßnahmen, die Menschen mit Behinderung eine selbstständige Lebensführung ermöglichen. Zur Umsetzung bedarf es vielmehr weiterer gesetzlicher Regelungen und Verordnungen. Diese finden sich u. a. im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab).

Durch die gesetzlichen Regelungen sind die Beteiligungsrechte von Menschen mit Behinderung verankert. Es wird die Prüfung von Baumaßnahmen im Hinblick auf Barrierefreiheit in der Kommune durch Behindertenbeiräte und/ oder -beauftragte sowie Behindertenorganisationen festgeschrieben. Die Beratungsergebnisse sind so zu dokumentieren, dass die Art der Beteiligung erkennbar ist.

Den Gestaltungsstandards insbesondere im Hinblick auf Fahrzeuge und Haltestellen kommt seither im Genehmigungsverfahren und bei der Finanzierung eine wesentlich größere Bedeutung zu. Das Verfahren soll Transparenz in die Planungs- und Entscheidungsprozesse bringen.

3.3 Kommunale Zielsetzungen

3.3.1 Städtebau

Die wichtigsten Ressourcen und Potenziale der Düsseldorfer Stadtentwicklung sind die Baugebiete für den Wohnungs-, Gewerbe- und Bürobau. Die Situation, dass die Innenstadt kaum noch Bauflächenreserven bietet und der Stadtrand hauptsächlich Bauflächen für den Wohnungsbau enthält, hat in der Jahrzehnte währenden Entwicklung auch dazu geführt, dass heute etwa 47 % der Düsseldorfer Bevölkerung am Stadtrand, 39 % am Innenstadtrand und nur 14 % in der Innenstadt leben. Gleichwohl haben in den letzten zehn Jahren die Stadtteile in Innenstadtrandlage an Einwohner gewonnen, was Ausdruck der zunehmenden Nachfrage nach innerstädtischen und zentralen Wohnstandorten ist. Das Bevölkerungswachstum im Stadtrand bzw. in der Innenstadt war etwas verhaltender.

Die Bevölkerungswanderung in den letzten Jahrzehnten von innen nach außen hat im Verlauf der Zeit die Gewichte im Stadtgebiet, auf die Verkehrsnetze, insbesondere auf das ÖV-Netz bezogen, neu verteilt. Auch die Arbeitsplatzentwicklung ist von dieser dezentralen Tendenz betroffen. Für die Bürobauentwicklung haben sich 16 Entwicklungsschwerpunkte (z.B. Seestern, Kennedydamm, Hafen) in dezentraler Konzentration herausgebildet, zumeist mit kurzem MIV-Anschluss an das übergeordnete Straßennetz. Die Zahl der Arbeitsplätze hat in der Innenstadt abgenommen und im Innenstadtrand und Stadtrand zugenommen. Insgesamt kann von einer Wanderung aus den dicht vernetzten innerstädtischen ÖPNV-Standorten in dezentral gelegene, mit gutem IV-Anschluss versehene Standorte gesprochen werden. Auslöser dieser Veränderungen sind zu suchen in Betriebszusammenlegungen und personellen Vergrößerungen verschiedener Firmen. Dazu kamen technische Veränderungen innerhalb der Arbeitswelt. So mussten Gebäude mit zukunftsweisenden Kommunikationstechniken geplant werden. Die neuen peripheren Bürostandorte sind von einpendelnden Angestellten insbesondere mit privaten Pkw besonders gut erreichbar.

Abgeleitet aus diesen Tendenzen ergeben sich folgende Strategien zur Steigerung des ÖPNV-Aufkommens:

- Mobilisierung von Wohnbauland in der Stadt,
- Umsetzung der brachgefallenen Flächen von Industrie-, Gewerbe-, Bahn-, Post- und Militärnutzung mit dem Ziel, an Haltestellen des ÖPNV bauliche Verdichtung, sowohl im Segment Arbeitsplätze und als auch im Wohnungsbau, vorzunehmen
- Stärkung der Stadtteile mit Nahversorgungs- und Nebenzentren sowie die Verhinderung der Schwächung dieser Zentren durch Neubau „auf der grünen Wiese“
- Attraktivierung der Wohnstandorte,
- Anbindung von Entwicklungsbereichen mit Erschließungsdefiziten an den öffentlichen Nahverkehr
- Ausbau des ÖPNV in enger Abstimmung mit den Nachbargemeinden zur Verringerung des IV-Pendelverkehrs.

Der weitergehende Ausbau und die Vernetzung des ÖPNV über die Stadtgrenzen hinaus, sind notwendig, um die Belastungen für die Stadt und ihre Bewohnerinnen und Bewohner bei den zunehmenden Großveranstaltungen und Verflechtungen des privaten Lebens in der Region, gering zu halten.

3.3.2 Belange des Umweltschutzes

Zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes wird nachfolgend ein Leitziel für die Umweltplanung definiert und nach Einzelzielen differenziert.

- **Leitziel**

Zur Reduzierung von Luftschadstoffen und Lärm und damit zur Verbesserung der Lebensqualität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner strebt die Stadt Düsseldorf an, möglichst hohe Verkehrsanteile mit dem ÖPNV zu befördern. Dazu sollte der ÖPNV die Mobilität der Bevölkerung bedarfsgerecht sicherstellen und dabei eine umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsabwicklung gewährleisten.

- **Ziele**

1. Bei straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen zur Verkehrsregelung an Kreuzungen, Einmündungen und Fußgängerquerungen sind die Belange des ÖPNV zu berücksichtigen und Reisezeitverluste durch Wartezeiten, Brems- und Anfahrvorgänge möglichst gering zu halten. An Lichtzeichenanlagen sollen Verlustzeiten durch An- und Abmeldung der Fahrzeuge mit Berücksichtigung in der Steuerung minimiert werden.
2. Soweit neue Stadtbahnverbindungen unterirdisch geschaffen werden, sind die an der Oberfläche frei werdenden Verkehrsflächen für eine straßenräumliche Aufwertung zu nutzen.
3. Soweit dies betriebswirtschaftlich vertretbar ist, sollte aus Umweltschutzgründen dem schienengebundenen ÖPNV Vorzug gegenüber dem Busverkehr gegeben werden. Im Rahmen von ÖPNV-Maßnahmen ist auf enge Verknüpfungen mit den Anforderungen des Fußgänger- und Radverkehrs zu achten.
4. Die Verkehrsmittel des Nahverkehrs sollen über umweltverträgliche Antriebssysteme verfügen, welche Lärm- und Schadstoffbelastungen so weit wie möglich vermeiden.

Dazu sollte die verfügbare Technik nach dem Stand aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse zum Einsatz kommen.

5. Die Schienenwege sind bei Neu- und Umbaumaßnahmen nach dem Stand von Wissenschaft und Technik so auszubauen, dass Lärm und Erschütterungen so weit wie möglich vermieden werden.
6. Soweit mit den übrigen straßenverkehrlichen Belangen vereinbar, sollen Gleisbereiche weitgehend unversiegelt und begrünt angelegt werden.
7. Durch eine Mobilitätsberatung soll die Bevölkerung umfassend und aktuell über die Verkehrsangebote des ÖPNV informiert werden. Sie soll eine sinnvolle Verknüpfung aller (Nah-) Verkehrsmittel gewährleisten. Ziel ist dabei die Förderung eines stadt- und umweltverträglichen Mobilitätsverhaltens sowie ein verantwortungsbewusster Umgang mit dem Kraftfahrzeug.
8. Die öffentlichen Verkehrsunternehmen sollen ein Öko-Audit durchführen, das alle Betriebszweige aus Umweltsicht überprüft und eventuelle Verbesserungsmöglichkeiten festlegt. Sie dokumentieren damit der Öffentlichkeit ihre Verantwortung gegenüber der Umwelt.

Der Einsatz schadstoffgeminderter Busse im Stadtgebiet ist ein wichtiger Beitrag zur Minderung der Stickoxide und Feinstaub (PM 10) und sowie Benzol und Ruß. Seit 2006 werden bei der Rheinbahn deshalb nur noch Bus-Neufahrzeuge mit EEV-Standard beschafft. Bei diesem Standard werden die Abgasgrenzwerte, die durch die Euro 5-Schadstoffklasse vorgegeben sind, noch weiter unterschritten. Bei älteren Fahrzeugen wurden außerdem Nachrüstungen zur Reduzierung der Partikelemissionen vorgenommen.

Der Lärm-Aktionsplan nach § 47d BImSchG wird zudem Anstrengungen im Hinblick auf lärmgeminderten Bus- und Straßenbahnverkehr erforderlich machen. Als geeignete Maßnahmen sind zu nennen:

- Die insgesamt 74 Fahrzeuge, die 2008 neu beschafft wurden bzw. werden, unterschreiten den gesetzlich vorgeschriebenen Wert von 80 dB(A) mit einem Geräuschpegel von 78 dB(A) deutlich.
- Im Rahmen der zukünftigen Neubeschaffung werden die Hersteller verstärkt auf lärmgeminderte Busse angesprochen.
- Straßenbahntrassen, die nicht vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden, sind in Düsseldorf bereits vielerorts als Rasengleise ausgebildet. Neben einer Geräuschminderung von 2 dB(A) und mehr sind begrünte Oberflächen in der Lage, Staub und Schadstoffpartikel auszufiltern und zu binden. In den nächsten Jahren werden weitere geeignete Abschnitte des Straßenbahnnetzes als Rasengleis umgestaltet.

3.3.3 Berücksichtigung besonderer Belange bestimmter Fahrgastgruppen

Eltern mit Kindern, Frauen, Senioren und Menschen mit Behinderung haben bei der Nutzung von Bussen und Bahnen besondere Bedürfnisse. Sie wollen mobil sein - im Innenstadtbereich wie im ländlichen Raum. Um allen Einwohnerinnen und Einwohnern eine hohe Lebensqualität zu bieten und die Stadt für die Zukunft zu rüsten, müssen bei der Planung und Ausgestaltung

der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Angebote des ÖPNV diese Bedürfnisse berücksichtigt werden.

3.3.3.1 Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes

Die Verwaltung erhielt bereits im Jahr 1989 durch den Rat der Stadt Düsseldorf den Auftrag, ein Konzept zur Anpassung des ÖPNV an die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung zu entwickeln. Ihnen soll eine möglichst geschlossene Beförderungskette angeboten werden, um die selbständige Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs zu ermöglichen.

In 2001 wurden die Standards erweitert, um die Bedingungen im öffentlichen Straßenraum sowie in den Fahrzeugen und an Haltestellen zu verbessern. Die Gestaltungsstandards wurden mit Vertretungen der verschiedenen Behindertenorganisationen abgestimmt, die ihre speziellen Bedürfnisse einbringen konnten.

Sie werden bei allen Neubaumaßnahmen und umfangreichen Umbaumaßnahmen in Düsseldorf umgesetzt. So haben sich abgestimmte Standards bereits als selbstverständlich etabliert z.B. bei Hochbahnsteigen, Rampen, Aufzügen, Orientierungs- und Leitsystemen für sehbehinderte Menschen sowie optische Fahrgastinformationen in Fahrzeugen für Hörbehinderte.

Um den Prozess adäquat und kontinuierlich zu begleiten, ist ein „Runder Tisch Verkehr“ im Amt für soziale Sicherung und Integration - Behindertenkoordination - eingerichtet. Dort werden die jeweiligen Baumaßnahmen mit Vertreterinnen und Vertretern der Behindertenorganisationen und der Verwaltung zur Abstimmung gebracht. Der Prozess, die Barrieren im Altbestand weiter zu beseitigen, muss aktiv weiter verfolgt werden.

Bereits erfolgreich barrierefrei ausgebaute Strecken sollten im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung z.B. bei der Auswahl neuer Standorte für Wohnquartiere oder soziale Einrichtungen in die Entscheidungsprozesse einfließen.

Ein besonderer Schwerpunkt im Fortschreibungsprozess des vorliegenden Nahverkehrsplans ist der Abbau von Barrieren im Bereich Information und Sicherheitsstandards.

Seitens der Behindertenvertretungen wird in diesem Zusammenhang die Weiterentwicklung der Kriterien für Menschen mit Seh- u. Hörbehinderung durch akustische und visuelle Unterstützung (Zwei-Sinne-Prinzip) und für Menschen mit Lern- und geistiger Behinderung durch den Gebrauch leicht verständlicher Sprache formuliert.

Diese Erfordernisse zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben sollen verstärkt berücksichtigt und die daraus entwickelten Standards entsprechend in die laufenden Planungen aufgenommen werden.

Dazu gehört besonders die Verbesserung der Sicherheitsstandards, so z.B. an offenen Bahnübergängen durch geeignete Leiteinrichtungen oder Warnsignale unter Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips.

Angestrebt wird, bundeseinheitlichen Empfehlungen der Behinderten-Dachorganisationen zu folgen. Insbesondere die Blindenorganisationen verlangen wegen des Wiedererkennungswertes die Berücksichtigung einheitlicher Standards.

Mit Ratsbeschluss vom 13.12.2007 hat die Stadt Düsseldorf die Satzung gem. § 13 BGG NRW beschlossen. Diese sieht für die Umsetzung der Belange der Menschen mit Behinderungen u. a. die Einrichtung eines Beirates zur Förderung der Belange von Menschen mit Behinderung

vor. Dieser wird den gesamtstädtischen Prozess der Herstellung von Barrierefreiheit auch im Rahmen der Planungen nach dem Nahverkehrsplan künftig beratend mit begleiten.

3.3.3.2 Frauen und Familien

Bereits im Rahmen der Erarbeitung des 1. Nahverkehrsplans wurde darauf hingewiesen, dass Frauen in ihren Lebenszusammenhängen häufig auf die Nahräume in ihrem Stadtviertel angewiesen sind. Darüber hinaus haben viele von ihnen bedingt durch die Vereinbarkeit von Beruf und Familie Wegeketten zurückzulegen, die einen hohen Koordinations- und Zeitaufwand bedeuten (Wohnung, Kindertagesstätte, Schule, Arbeitsstätte, Einkaufszentrum usw.). Selbstverständlich gilt gleiches auch für Männer, die sich in zunehmendem Maße auch für Familienarbeit entscheiden und Beruf und Familie miteinander vereinbaren wollen oder müssen. Insgesamt haben Frauen je nach Lebenssituation differenziertere Mobilitätsanforderungen als Männer, die einzelnen Anforderungen werden beeinflusst durch Faktoren wie die alters- und geschlechtsspezifische Rolle der Frau in Familie und Gesellschaft, den familiären und beruflichen Status und die Verkehrsmittelverfügbarkeit.

Vor diesem Hintergrund beschlossen der Frauenausschuss, der Ordnungs- und Verkehrsausschuss und der Rat 1997 die exemplarische Erarbeitung einer Frauenmobilitätsanalyse als Bestandteil des 1. Nahverkehrsplanes. Im Rahmen des 2. Nahverkehrsplanes 2002-2007 wurde die Erstellung eines Frauenmobilitätsplanes weiter dahingehend konkretisiert, dass die Frauenmobilität in einem ausgewählten Stadtteil analysiert und darauf aufbauend auch auf andere Stadtteile übertragbare Handlungsvorschläge aufbereitet wurden.

Im Rahmen der in 2003 durchgeführten Untersuchung der „Mobilitätsbedingungen und -anforderungen von Frauen in Düsseldorf“ wurden die spezifischen Mobilitätsfaktoren der Frauen in Düsseldorf ermittelt. Die als Ergebnis der Studie vom Amt für Verkehrsmanagement herausgegebenen Empfehlungen für mehr Qualität in der Mobilität von Frauen haben auch heute noch volle Gültigkeit und werden bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

3.3.3.3 Seniorinnen und Senioren

In Düsseldorf leben rund 145.000 Bürgerinnen und Bürger, die über 60 Jahre sind; ihre Zahl ist steigend. Die Bedürfnisse von Seniorinnen und Senioren unterscheiden sich deutlich von denen jüngerer ÖPNV-Nutzerinnen und -nutzer. Einkäufe, Arztbesuche, der Besuch von Freundinnen und Freunden, Konzert- und Theaterbesuche sollten bis ins hohe Alter - auch ohne Auto - möglich sein.

Der Seniorenbeirat setzt sich aktiv für die Interessen der steigenden Zahl älterer Menschen ein.

Empfehlungen und Wünsche zum Nahverkehrsplan 2008 hat der Seniorenbeirat in einer Stellungnahme zusammengefasst und in seiner öffentlichen Sitzung am 30. November 2007 beschlossen. Die Empfehlungen sind in dem vorliegenden Nahverkehrsplan eingeflossen.

3.3.3.4 Zusammenfassung der Anforderungen aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer

Den nachfolgend beschriebenen Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV kommt aus Sicht der genannten Personengruppen eine zentrale Bedeutung zu. Dem Zwei-Sinne-Prinzip ist insbesondere bei Aspekten der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit eine größere Be-

achtung einzuräumen. Die Anforderungen der unterschiedlichen Personengruppen sind zu einem großen Teil deckungsgleich und werden daher gemeinsam aufgeführt.

Räumliche und zeitliche Erreichbarkeit

- Optimierung der Anschlusssituation zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und Linien nicht nur an zentralen Orten im Stadtgebiet
- Neue Wohn- und Gewerbegebiete sollen möglichst zeitnah -mit der Realisierung- vom ÖPNV erschlossen werden. Zielsetzung ist es, den Bewohnerinnen und Bewohnern bzw. den Beschäftigten möglichst frühzeitig eine Alternative zu bieten.
- Verbindung von Stadtrand und Stadtmitte sowie ausreichender tangentialer Verbindung zwischen den Nebenzentren
- Berücksichtigung einer guten Erreichbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen, Arbeitsstätten, Dienstleistungs- und Einkaufsstätten, Kultureinrichtungen, Einrichtungen für Seniorinnen und Senioren, Arztpraxen und Friedhöfen
- gleichmäßige Verteilung des ÖPNV-Angebotes im Tagesverlauf möglichst ohne Lücken zur Gewährleistung eines Grundangebotes auch in verkehrsschwachen Zeiten (z.B. abends, nachts, Wochenende) durch Anpassung der Fahrpläne an die Geschäftsöffnungszeiten und Ausbau vorhandener komplementärer Angebote, z. B. Taxiruf von Bus und Bahn aus, Halten auf Zuruf, Nachtexpress, Stadtteilbusse, Anruf-Sammel-Taxen.

Verkehrssicherheit und Sicherheit im öffentlichen Raum

- ausreichende und helle Beleuchtung von Haltestellen, Wegen und Plätzen, Übersichtlichkeit, keine dichte Bepflanzung in der Haltestellenumgebung
- hinreichend große Flächen an den Halte- und Wartebereichen, insbesondere im Sinne von Personen mit Gehhilfen, Rollstuhl, Kinderwagen und Einkaufstaschen
- kurze und gesicherte Wege an Umsteigehaltestellen, sichere und kurze Haltestellenzu- und -abwege, Vermeidung von Angsträumen (Tunnel, Unterführungen)
- Möglichkeit der Kontaktaufnahme zum Personal und gute Erreichbarkeit von Sicherheitsausstattungen (z.B. Notrufsäulen, Gegensprechanlagen in U-Bahnen und Straßenbahnen), Präsenz von Sicherheitspersonal
- übersichtliche Fahrzeuggestaltung
- Erkennbarkeit der Haltestellenbereiche durch Gestaltungselemente und Markierung
- Erweiterung und Verbesserung der signaltechnischen Sicherung an Zeitinseln (bei Haltestellen in Fahrbahnmittellage)
- ausreichende Grünzeit- und Räumzeitbemessung für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer im Haltestellenumfeld an Lichtzeichenanlagen
- Ergänzung akustischer Signale an Lichtzeichenanlagen mit Gleisquerungen
- Videoanlagen in Bussen und Bahnen.

Ausstattung, Benutzungsfreundlichkeit und Barrierefreiheit

- Zugänglichkeit von Haltestellen und Fahrzeugen für mobilitätseingeschränkte Personen

- Barrierefreie Haltestellen (z. B. durch Hochbahnsteige), Zu- und Abwege sowie Bahnen und Busse; gleiches sollte auch für S-Bahn-Haltestellen als wichtige Umsteigepunkte berücksichtigt werden
- Die Planung barrierefreier Linien wird einer punktuellen Planung vorgezogen
- Sauberkeit, Wetterschutz, Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen
- Übersichtliche und gut lesbare Fahr- und Stadtpläne bereits an den Zugängen zu Haltestellen, Ausbau der Fahrgastinformationsanlagen mit Sprachausgabe an Haltestellen (verkehrsmittelübergreifend), Informationen bei Verspätungen.
- Leitinformation zu Bahnhöfen und Haltestellen sowie innerhalb von Verknüpfungspunkten
- Einfach zu bedienende Fahrkartenautomaten
- Problemlose Mitnahme von Gepäck, Kinderwagen, Fahrrädern, Rollatoren, Einkaufswagen usw.
- Sauberkeit in den Fahrzeugen.

Diese Anforderungen beziehen sich nur zum Teil auf die Gestaltung des Liniennetzes und der Fahrpläne, überwiegend handelt es sich um Forderungen an die Ausgestaltung der Haltestellen, der Umsteigepunkte und der Fahrzeuge.

3.3.4 Wirtschaftlichkeit

Die finanziellen Rahmenbedingungen des ÖPNV als freiwillige Daseinsvorsorge werden von dem rechtlichen Rahmen, dem mit dem städtischen Tochterunternehmen Rheinbahn AG abgestimmten Finanzbedarf sowie den im städtischen Haushalt bereitgestellten Mitteln bestimmt. Zielsetzung des Nahverkehrsplanes ist es, unter Berücksichtigung der Kundenorientierung und der Daseinsvorsorge, für die Stadt Düsseldorf einen wirtschaftlichen ÖPNV sicherzustellen.

3.4 Qualitätsstandards

In § 2 (3) ÖPNVG NRW wird bestimmt: „In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten“. Eine verbindliche Definition von „Angemessener Verkehrsleistung“ soll für einen betrachteten Verkehrsraum, nach Gebietskategorien differenziert, einheitliche und vergleichbare Kriterien schaffen, um eine gerechte ÖPNV-Bedienung sicherzustellen. Dies ist notwendig, weil bei der zukünftigen Beauftragung von Verkehrsdienstleistungen diesbezügliche Aussagen notwendig werden, um die Verkehrsdienstleistungen zu beschreiben.

Qualitätsstandards sollen vorhandene und von den Fahrgästen anerkannte Qualitäten im ÖPNV sichern; sie verstehen sich als Qualitätsversprechen dem Kunden gegenüber.

Das Prinzip der Wirtschaftlichkeit ist bei der Festlegung und Umsetzung der Standards zu berücksichtigen. Ziel ist eine Senkung der Kosten unter Beibehaltung der heutigen bzw. der vom Aufgabenträger definierten Qualitätsansprüche.

Grundsätzlich ist zwischen der Bedienungsqualität - der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes - und der Beförderungsqualität - dem Komfort und der Kundenorientierung - zu unterscheiden. Dabei ist den o. g. Belangen aus Nutzersicht besonders Rechnung zu tragen.

Das heute vorhandene ÖPNV-Leitungsangebot (Kapitel 4.2) bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung der Qualitätsanforderungen an den ÖPNV in Düsseldorf.

3.4.1 Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot

Die heutige Netzstruktur in den Systemen Stadtbahn, Straßenbahn und Bus mit radialen, tangentialen und stadtteilerschließenden bzw. -verbindenden Linienführungen, die die Anbindung der Innenstadt und des Hauptbahnhofes sowie der Stadtteilzentren sichert, soll erhalten bleiben. Aus betrieblichen Gründen (Platzbedarf, Kosten) und um möglichst viele Direktverbindungen anzubieten, werden Linien durchgebunden. Regionale Buslinien werden infolge ihrer langen Linienwege als Radiallinien in die Innenstadt geführt.

In den Stadtteilen dienen dezentrale Verknüpfungspunkte zur Verbesserung der Stadtteilverbindungen und zum Umsteigen in den innenstadtgerichteten Schienenverkehr (Stadtbahn, Straßenbahn, S-Bahn).

Die Linienführungen sollen möglichst direkt und für den Fahrgast plausibel gestaltet werden. Schleifenfahrten sowie eine Trennung von Richtung und Gegenrichtung sind zu vermeiden

Das Hauptnetz soll den Fahrtzwecken, dem Fahrgastaufkommen und den Ansprüchen des Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehrs dienen. Bei der Netzgestaltung sind die entsprechenden Verbindungen und ein ausreichender Takt sicherzustellen.

Der Freizeitverkehr an Wochenenden nachts ist über ein Grundnetz, das vor allem den Bedürfnissen des wachsenden Freizeitverkehrs Rechnung trägt, abzuwickeln.

Zur Beurteilung des ÖPNV-Angebotes wurden für die Angebotskriterien Verkehrserschließung, Bedienungshäufigkeit und Verbindungsqualität Qualitätsstandards abgeleitet. An den hierfür festgelegten Qualitätsstandards wird das vorhandene ÖPNV-Angebot gemessen und evtl. vorhandene Mängel und Defizite werden festgestellt. Ebenso geben die Qualitätsstandards Hinweise bezüglich der erforderlichen ÖPNV-Erschließung von künftigen städtebaulichen Planungen.

Mit der Definition von Qualitätsstandards werden folgende Ziele verfolgt:

- Durch die Definition eines einheitlichen Bewertungsmaßstabes für das gesamte Stadtgebiet Düsseldorfs ist ein direkter Vergleich der ÖPNV-Angebotsqualität der Stadtgebiete mit gleicher städtebaulicher Einstufung möglich.
- Durch Vergleich der derzeitigen ÖPNV-Qualität in den einzelnen städtischen Gebieten mit den definierten Qualitätsstandards können Bereiche mit Defiziten hinsichtlich ÖPNV-Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität herausgefiltert werden. Diese Daten liefern Planungshinweise für die Maßnahmenentwicklung.
- Die Qualitätsstandards geben Hinweise zur erforderlichen ÖPNV-Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsnotwendigkeit künftiger Stadtentwicklungsgebiete.

Im ersten Nahverkehrsplan wurde die ÖPNV-Qualität in Düsseldorf aus Angebotskenngrößen abgeleitet und für drei städtebauliche Gebietskategorien (Gebiete mit zentralen städtischen Funktionen, Gebiete mit dichter und mittlerer Bebauung, Gebiete mit lockerer Bebauung) definiert. Die Einteilung des Stadtgebietes in die Gebietskategorien erfolgte auf Basis der Darstellungen im Flächennutzungsplan, von Luftbildern und Auswertungen zur Besiedlungsdichte.

Nicht einbezogen waren Industriegebiete und kleinere Bauflächen mit jeweils weniger als 250 Einwohnenden.

Im zweiten Nahverkehrsplan wurden die Güte der angesetzten Kriterien vergleichenden Untersuchungen unterzogen. Die darin festgelegten Kriterien wurden in Anlehnung an die Empfehlungen zur Nahverkehrsplanung der Länder Nordrhein-Westfalen und Bayern erarbeitet.

Im vorliegenden Nahverkehrsplan werden die Gebietskategorien direkt aus den Daten zur Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur Düsseldorfs abgeleitet. Dadurch ist eine direkte Zuordnung des Düsseldorfer ÖPNV-Angebotes zur Stadtstruktur möglich.

3.4.1.1 Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Einwohnerinnen und Einwohner

Dem Wohnungsstandort als Fahrtquelle und Fahrtziel einer täglichen Verkehrswegekette kommt bei der Entwicklung von ÖPNV-Standards eine herausragende Bedeutung zu. In Abbildung 1 ist die Anzahl der Einwohnenden und in Abbildung 2 die Einwohnerdichte je Verkehrszelle dargestellt.

Die höchsten Einwohnerzahlen und Dichten sind im Ring um die Innenstadt (Pempelfort, Dendendorf, Düsseldorf, Flingern, Oberbilk, Bilk, Unterbilk) sowie in den Stadtteilen Lichtenbroich, Unterrath, Rath, Gerresheim, Eller, Wersten, Holthausen, Hassels und Garath zu erkennen. In Oberkassel sind die Einwohnerdichten ebenfalls sehr ausgeprägt.

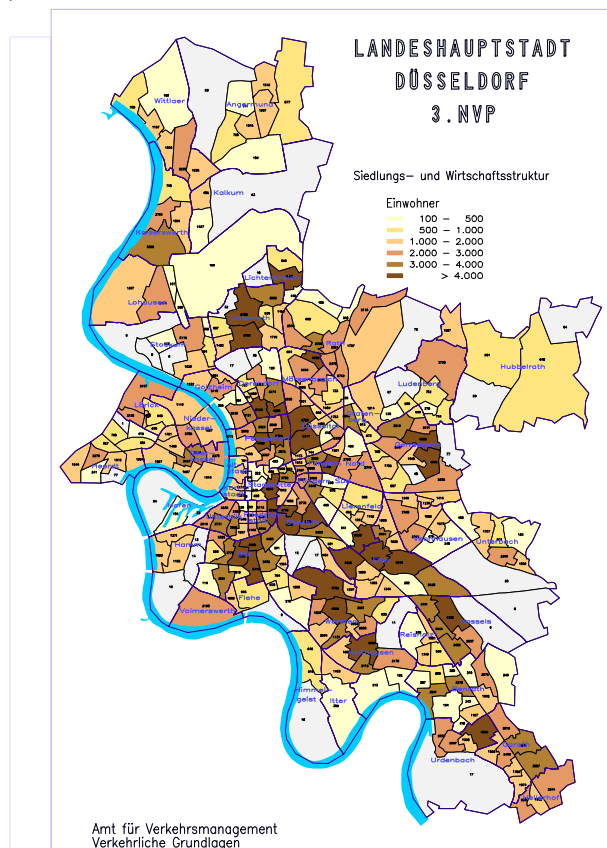


Abb. 1: Einwohnerzahl

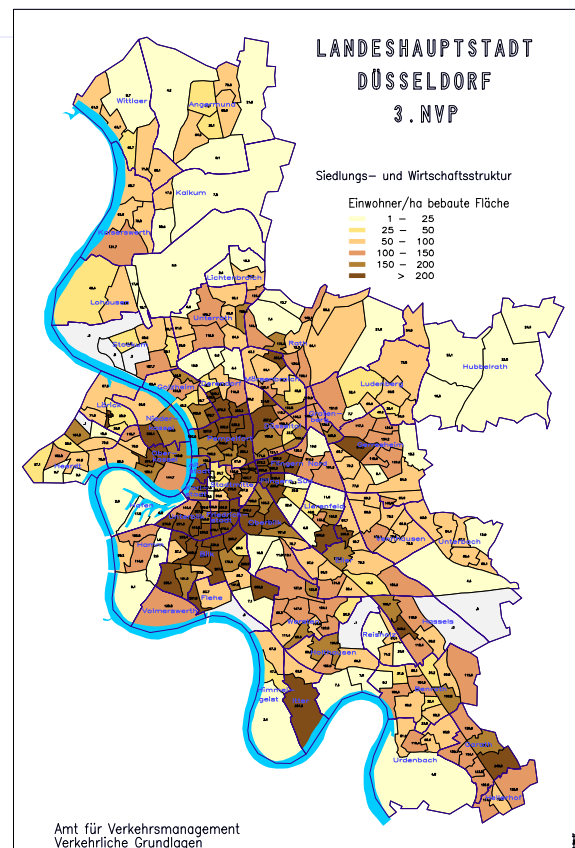


Abb. 2: Einwohnerdichte

Arbeitsstätten und Beschäftigte

Aufgrund der hohen Bedeutung des Arbeitsplatzstandortes Düsseldorf ist die Kenntnis der Anzahl und der Dichte der Beschäftigten in den einzelnen Verkehrszellen für die Ermittlung von ÖPNV-Qualitätsstandards im Berufsverkehr erforderlich.

Abbildung 3 und 4 zeigen, dass die höchsten Beschäftigtenzahlen und Dichten in den Bereichen Innenstadtbezirk /Hbf, Flughafen, Kennedydamm, Derendorf Nord, Schlüterstraße, Unterbilk, Hafen, Universität, Holthausen, Seestern und Heerdt West auftreten. Hohe Beschäftigtenzahlen sind ebenfalls in Derendorf Nord, Unterbilk, im Hafen, der Universität und in Holthausen ersichtlich.

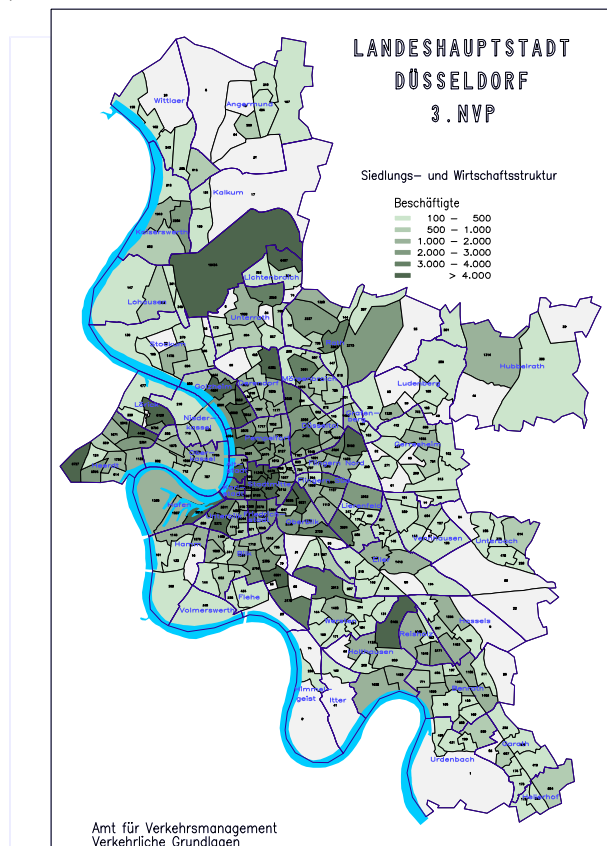


Abb. 3: Beschäftigtenzahl

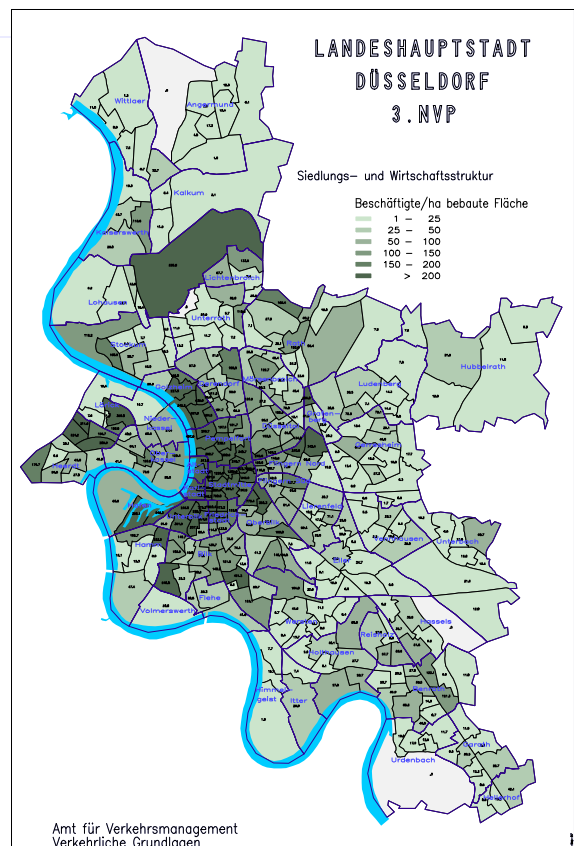


Abb. 4: Beschäftigtdichte

Verkaufsflächen des Einzelhandels und Zentrenkonzept

Die Anzahl der Verkaufsflächen des Düsseldorfer Einzelhandels je Verkehrszelle ist in Abbildung 5 dargestellt. Die mit Abstand höchste Verkaufsflächendichte liegt wie zu erwarten in der City und der Innenstadt. Auch die einzelnen Stadtteilzentren sind in der Kartierung deutlich zu erkennen.

Abbildung 6 ist dem Rahmenplan Einzelhandel des Stadtplanungsamtes entnommen. Im Rahmenplan sind die Zentren nach deren Bedeutung hierarchisch in Stadtzentrum (A), Stadtbereichszentrum (B), große Stadtteilzentren (C), kleine Stadtteilzentren (D) und Nachbarschaftszentren (N) gegliedert. ÖPNV-relevante Fahrtenziele der Verbindungsrelationen Wohnung - Einkaufen/Besorgen sind die Zentren A - C. Die Zentren D und N sollen hingegen fußläufig oder per Fahrrad erreichbar sein.

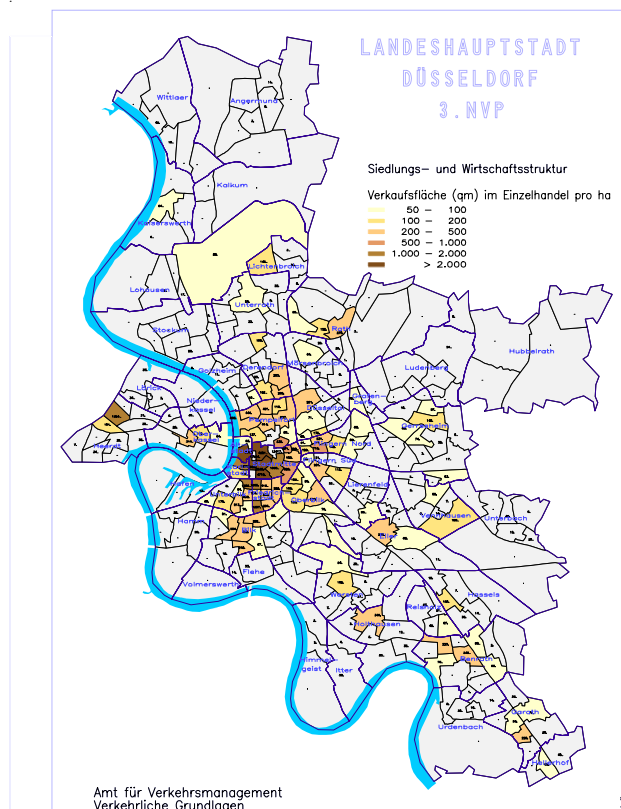


Abb. 5: Anzahl der Verkaufsflächen

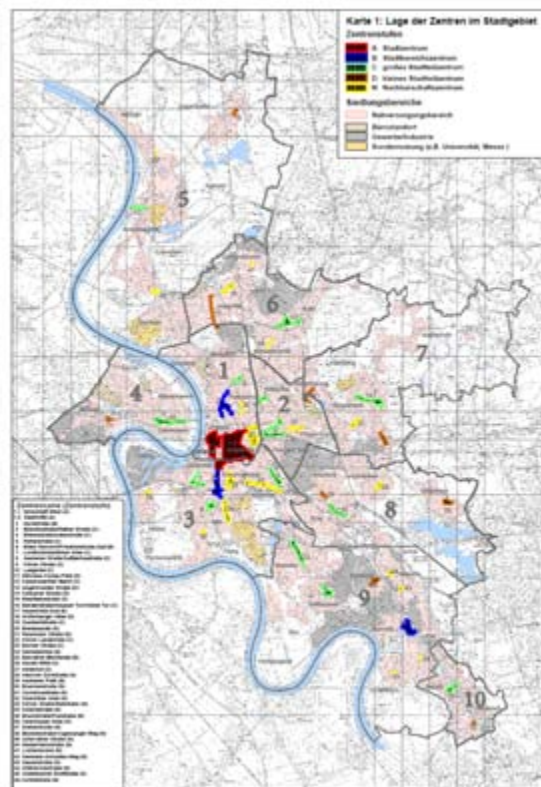


Abb. 6: Lage der Zentren im Stadtgebiet

3.4.1.2 Erschließungsqualität

Unter Verkehrserschließung wird die Abdeckung der bebauten Flächen des Stadtgebietes Düsseldorf durch öffentliche Verkehrsmittel mit einem zumutbaren Fußweg zur Haltestelle verstanden.

Das Stadtgebiet wird derzeit durch ca. 600 Haltestellen erschlossen. Auf eine Haltestelle entfallen somit im Durchschnitt 970 Einwohnende. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfiehlt für die Einzugsbereiche von Haltestellen folgende Werte:

Oberzentren mit den Gebieten:	U-Bahn/S-Bahn/SPNV (m)	Bus/Straßenbahn (m)
Kernzone	400	300
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	600	400
Gebiete mit geringer Nutzungsdichte	≤1.000	600

Tab. 1: Haltestelleneinzugsbereiche gemäß VDV-Empfehlung

In den Nahverkehrsplänen 1997 und 2002 wurde als zumutbar eine Entfernung von 300 m bei Bus- und Straßenbahnhaltestellen und von 400m bei Stadtbahnen und S-Bahnen für das gesamte Stadtgebiet angesetzt. Bei Gebieten mit hoher und geringer Nutzungsdichte liegen die bisher gewählten Schwellwerte niedriger als der VDV-Empfehlung. Die Auswertungen zeigten, dass auch in diesen Gebieten eine fast flächendeckende Erschließung der bebauten Gebiete besteht.

Im vorliegenden Nahverkehrsplan wurden zunächst für Wohngebiete die Einwohnerdichten und für Arbeitsstätten die Beschäftigtendichte ermittelt und daraus die Erschließungsqualität abgeleitet. Für andere Flächennutzungen wurden die Qualitätsstandards im Analogieschluss gesetzt.

Wohngebiete

Mit zunehmender Einwohnerdichte steigt die Notwendigkeit einer erhöhten ÖPNV-Erschließungsqualität.

In Abbildung 7 ist die künftige Einwohnerdichte je Verkehrszelle und in Abbildung 8 die daraus abgeleitete Erschließungsqualität der Einwohnenden abgebildet. In die Einwohnerdichte eingeflossen sind die zukünftig geplanten städtebaulichen Entwicklungen mit den jeweiligen Einwohnerzahlen.

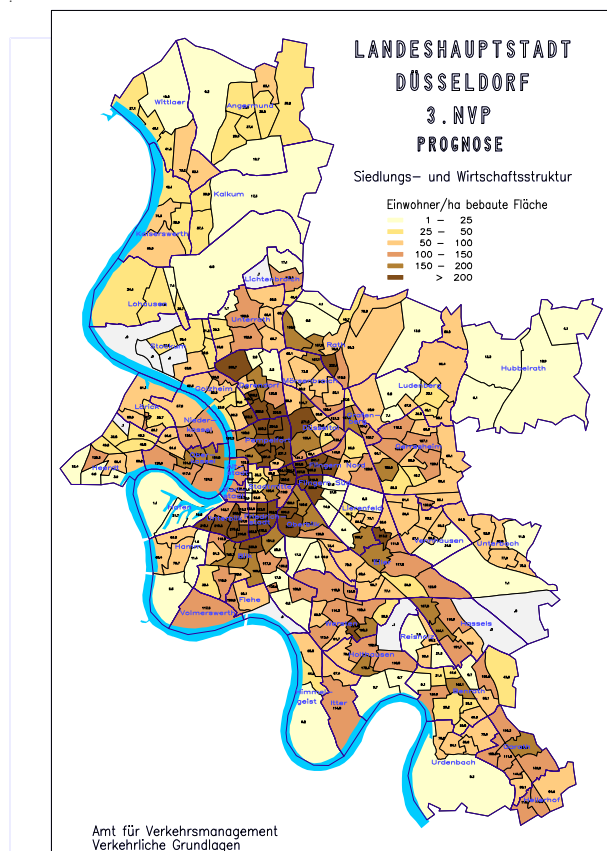


Abb. 7: Künftige Einwohnerdichte

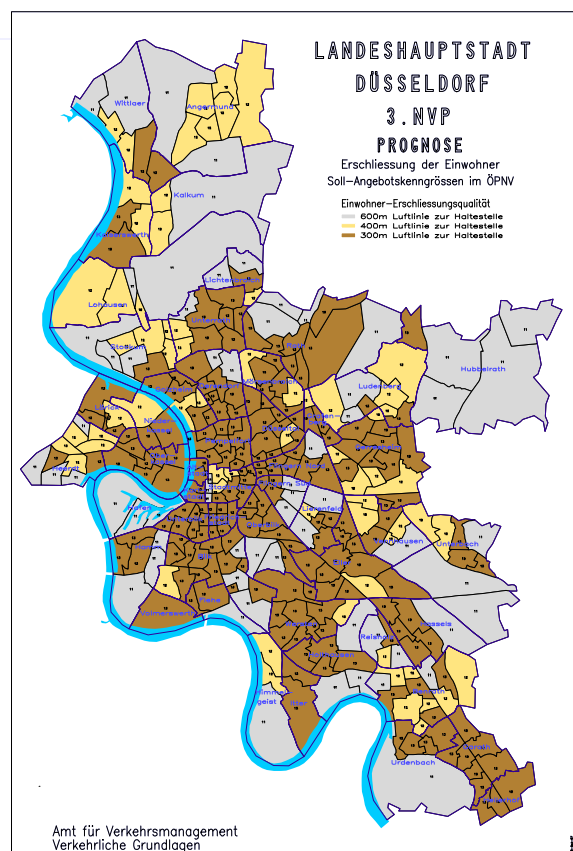


Abb. 8: Erschließungsqualität der Wohngebiete

Arbeitsstätten

Mit zunehmender Beschäftigtendichte steigt die Notwendigkeit einer erhöhten ÖPNV-Erschließungsqualität der Arbeitsstätten (Abbildung 9 und 10). Wie schon bei der Einwohnerentwicklung sind natürlich auch bei der Beschäftigtendichte die künftige geplanten städtebaulichen Entwicklungen mit den jeweiligen Beschäftigtenzahlen mit eingeflossen.

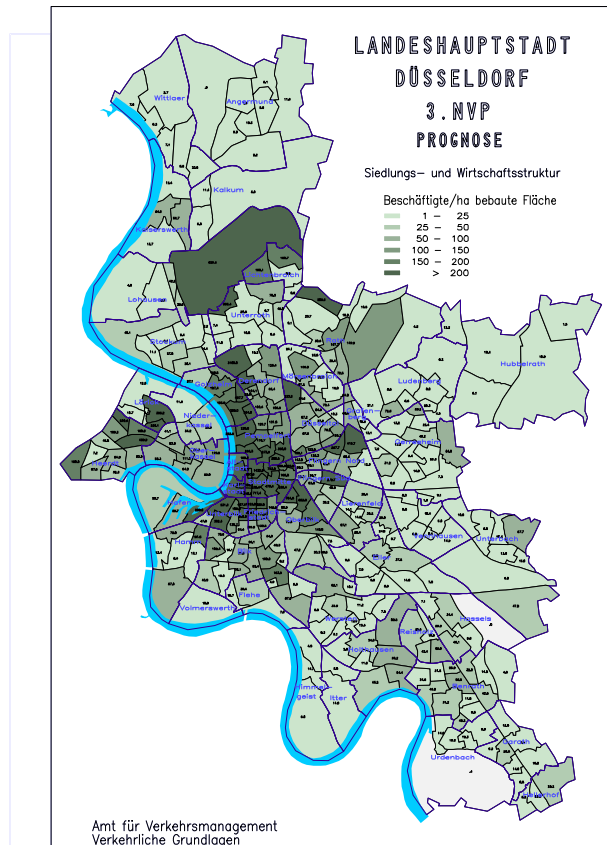


Abb. 9: Künftige Beschäftigendichte

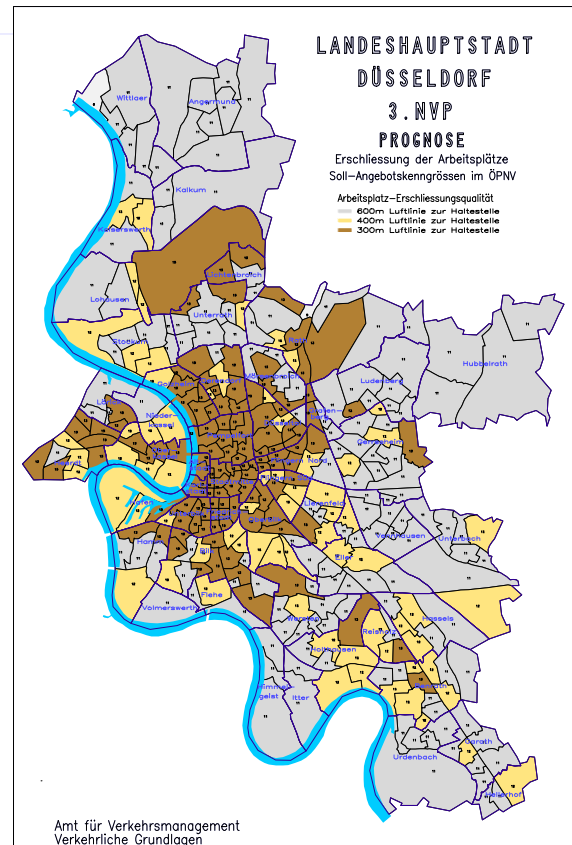


Abb. 10: Erschließungsqualität Arbeitsstätten

3.4.1.3 Qualitätsstandards der ÖPNV-Erschließung

In der Tabelle 2 sind die für das Stadtgebiet Düsseldorfs neu gesetzten ÖPNV-Erschließungsstandards dargestellt.

Strukturmerkmal		max. Luftlinienentfernung zur Haltestelle (m)
Einwohnende	<25 E/ha	600
	25 - 60 E/ha	400
	>60 E/ha	300 (400 bei Stadtbahn)
Arbeitsplätze	<25 B/ha	600
	25 - 60 B/ha	400
	>60 B/ha	300 (400 bei Stadtbahn)
	Arbeitsstätten für Behinderte	300
Einzelhandel	> 800 qm VKF	300 (400 bei Stadtbahn)
Schulen	Primarstufe	300
	Sekundarstufe 1	400
	Sekundarstufe 2	400
Hochschulen		400
Freizeitbereich / Sonstiges	Kultur	300 (400 bei Stadtbahn)
	Sport	600
	Grünanlagen	300 (400 bei Stadtbahn)
	Gastgewerbe und Unterhaltung	300
	Krankenhäuser, etc.	300
	Altenzentren	300
	Friedhöfe	300

Tab. 2: Erschließungsstandards in Düsseldorf

Die darin festgelegten Werte sind bei der Planung künftiger ÖPNV-Maßnahmen maßgebend. In Gebieten mit Nutzungsmischung ist der jeweils kleinste Haltestellen-Einzugsradius gültig. Bei Stadtbahnhaltestellen ist die von den Fahrgästen akzeptierte Fußwegentfernung größer als bei Straßenbahnen und Bussen. Deshalb beträgt der Standard der minimalen Fußwegentfernung zu Stadtbahnhaltestellen 400m (Klammerwerte in der Tabelle 2).

Die Qualitätsstandards sind als Empfehlungen zu verstehen. Abweichungen hiervon sind sowohl in der anschließend folgenden Bestandsanalyse und Maßnahmenentwicklung als auch bei künftigen Planungen zu begründen.

3.4.1.4 Verbindungs- und Bedienungsqualität

Die Bedienungshäufigkeit beschreibt die Anzahl der Fahrten (Taktzeiten) zwischen definierten Verkehrsrelationen. Die Verbindungsqualität beschreibt, ob zwischen definierten Verkehrsrelationen eine Direktfahrt möglich ist oder ob Umsteigerfordernisse bestehen. Dabei wird berücksichtigt, ob die Fahrtroute auf direktem Wege oder per Umweg erfolgt.

Im vorliegenden Nahverkehrsplan erfolgt eine Weiterentwicklung des methodischen Vorgehens bei der Bewertung von Verbindungs- und Bedienungsqualitäten. Es wurden neue Kriterien ermittelt, in die neben Kennwerten zum ÖPNV-Verkehrsangebot auch Kennwerte der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur einfließen. Jetzt werden verkehrsrelationsbezogene Ansätze gewählt. Es werden für die jeweiligen Verbindungsqualitätsklassen die zugeordneten Bedienungsqualitäten bestimmt. Die Qualitätsstandards werden vertiefend für die Fahrtzwecke „Berufsverkehr“ sowie „Einkaufs- und Besorgungsverkehr“ ermittelt.

Für die anderen Fahrtzwecke sind Definitionen von Qualitätsstandards auf Grund der Verschiedenartigkeit innerhalb des jeweiligen Fahrtzweckes kaum möglich. Im Ausbildungsverkehr sind z.B. die jeweiligen Besonderheiten der Schulen hinsichtlich Schulart und Wohnstandort ihrer Schüler zu berücksichtigen. Ebenso ist der Freizeitverkehr in sich so unterschiedlich, dass eine eigenständige Betrachtung nicht zielführend ist. Allerdings ist anzumerken, dass eine hohe Anzahl von Einrichtungen und Betrieben des Freizeitbereiches in der Stadtmitte und den Stadtteilen liegen, in denen auch eingekauft wird.

Bedienungs- und Verbindungsqualitäten im Berufsverkehr

Im Berufsverkehr werden die Verbindungen zwischen Wohnstandort und Arbeitsplatz untersucht. Mit zunehmender Einwohneranzahl und Dichte bzw. Beschäftigtenanzahl und Dichte steigt der Anspruch der ÖPNV-Verbindungs- und Bedienungsqualität zwischen Wohngebiet und Arbeitsplatz. Aus der Einwohneranzahl und der Einwohnerdichte wurden neun Gebietskategorien gebildet (Abbildung 11). Analog dazu sind in Abbildung 12 die neun Gebietskategorien aus der Beschäftigtenanzahl und der Beschäftigtendichte dargestellt. Für jede Verkehrszelle Düsseldorf wird für den Wohnstandort sowie den Arbeitsplatzstandort ein Gebietstyp ermittelt.

ÖPNV-Verbindungen von Gebieten mit hohen Einwohnerzahlen und Dichten zu Stadtbereichen mit hohen Arbeitsplatzzahlen und Dichten haben den höchsten Anspruch auf die Verbindungs- und Bedienungsqualität, Verbindungen zwischen Gebieten mit gering ausgeprägten Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen hingegen den geringsten. In Tabelle 3 sind die Schwellenwerte der Verbindungs- und Bedienungsqualität zwischen Wohn- und Arbeitsplatzstandort zusammenge-

stellt. Die Richtwerte ergeben sich aus eingehender Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur und der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur Düsseldorfs.

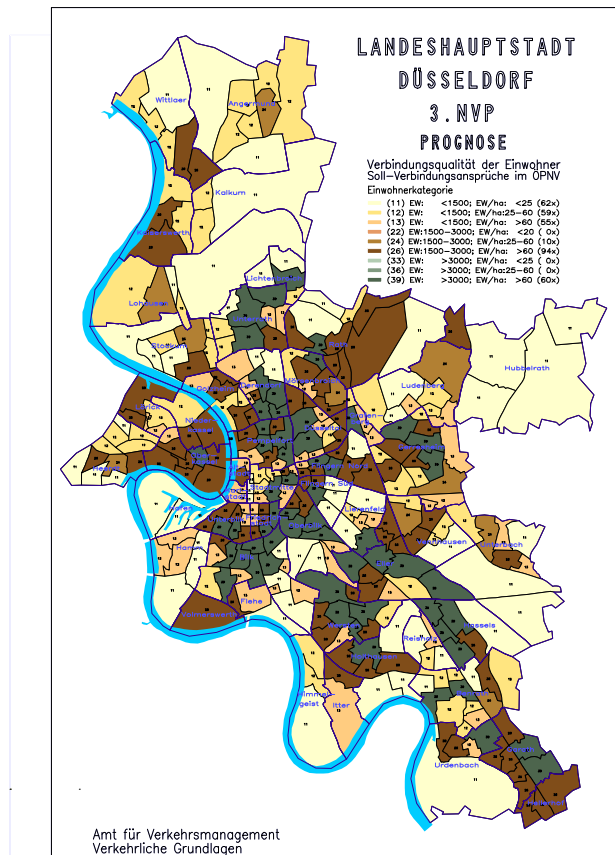


Abb. 11: Gebietskategorien Einwohnende

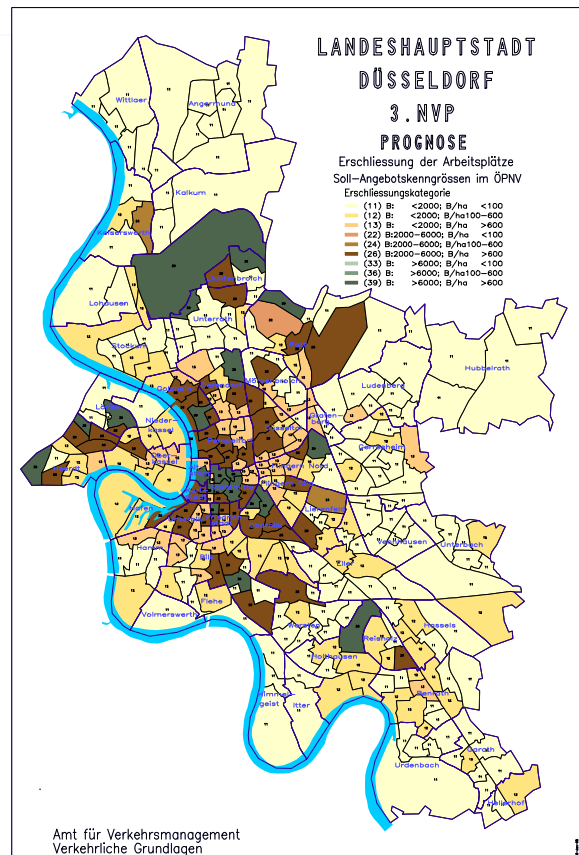


Abb. 12: Gebietskategorien Beschäftigte

		Arbeitsplatzstandort mit (gültig, wenn Luftlinienentfernung zwischen Quelle und Ziel < 7,5km)			
		hoher Beschäftigtenzahl und Dichte (Kategorie 39)		mittlerer Beschäftigtenzahl und Dichte (Kategorien 24,26,36)	geringer Beschäftigtenzahl und Dichte (Kategorien 11,12,13,22,33)
		zentrale Lage	dezentrale Lage		
Wohngebiet mit	hoher Einwohnerzahl und Dichte (Kategorie 39)	max. 1x umsteigen; min. 10-min-Takt	max. 1x umsteigen; min. 20-min-Takt	max. 2x umsteigen; min. 20-min-Takt	max. 2x umsteigen; min. 20-min-Takt
	mittlerer Einwohnerzahl und Dichte (Kategorien 24,26,36)	max. 1x umsteigen; min. 20-min-Takt	max. 1x umsteigen; min. 20-min-Takt	max. 2x umsteigen; min. 20-min-Takt	max. 2x umsteigen; min. 30-min-Takt
	geringer Einwohnerzahl und Dichte (Kategorien 11,12,13,22,33)	max. 2x umsteigen; min. 30-min-Takt	max. 2x umsteigen; min. 30-min-Takt	max. 2x umsteigen; min. 30-min-Takt	max. 2x umsteigen; min. 60-min-Takt
Hauptbahnhof		direkt; min. 10-min-Takt	direkt; min. 10-min-Takt	max. 1x umsteigen; min. 20-min-Takt	max. 2x umsteigen; min. 20-min-Takt

Tab. 3: Schwellenwerte der Verbindungs- und Bedienungsqualität

Bei Verbindungen zu den Arbeitsplätzen spielt die Zentralität des Arbeitsplatzstandortes innerhalb Düsseldorfs eine wichtige Rolle. Aufgrund der Ausrichtung des ÖPNV-Systems zur Stadtmitte hin können höhere Standards angeboten werden als zu Gebieten in Peripherie. Besonders auf Tangentialbeziehungen zwischen den Stadtteilen sind die hohen Qualitätsstandards gegenüber den Verkehrslinien zur Stadtmitte nicht zu erreichen und aufgrund einer geringeren Verkehrsnachfrage wirtschaftlich nicht zu vertreten.

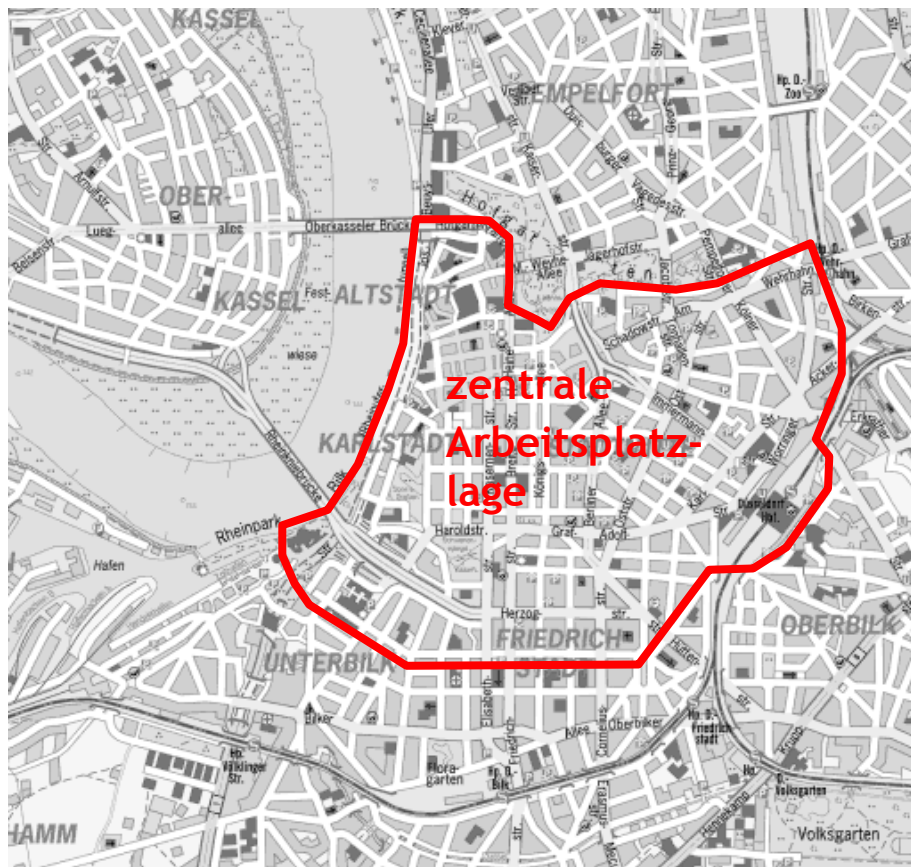


Abb. 13: Gebiet „zentrale Arbeitsplatzlage

Das Gebiet „zentraler Arbeitsplatzlage“ wird in etwa durch den Hofgarten im Norden, die Bahnstrecke im Osten, den Fürstenwall im Süden und den Rhein im Westen begrenzt (Abbildung 13). Da Düsseldorf als Arbeitsplatzstandort für die Region eine wichtige Bedeutung hat, wurden für Verbindungen vom Hauptbahnhof aus zu den Arbeitsplätzen zusätzliche Qualitätsstandards abgeleitet.

Ein weiteres wichtiges Kriterium ist die Entfernung zwischen Wohnen und Arbeiten. Verbindungen mit Luftlinienentfernungen über 7,5 km werden wie Regionalverbindungen betrachtet.

Bedienungs- und Verbindungsqualitäten im Einkaufs- und Versorgungsverkehr

Mit zunehmender Einwohnerdichte und der Anzahl der Verkaufsflächen je Verkehrszelle steigt der Anspruch der ÖPNV-Verbindungsqualität zwischen Wohngebiet und Einkaufszentrum.

Für die Verbindungs- und Bedienungsqualität im Einkaufs- und Besorgungsverkehr werden die Verkehrsrelationen zwischen dem Wohnstandort und dem Einkaufs- und Besorgungszentrum untersucht. Auch bei diesem Merkmal wird die Untersuchung auf Verkehrszellenebene durch-

geführt. Wie beim Berufsverkehr ist auch hier auf der Fahrtquellseite die Ausprägung der Einwohneranzahl und Dichte für die Gebietsklassenzuordnung maßgebend. Die Fahrtziele sind durch das Einzelhandelszentrenkonzept definiert (siehe Abbildung 6).

In Tabelle 4 sind die künftig für Düsseldorf geltenden Standards zur Verkehrsbedienung und Verbindung zusammengestellt. Während z.B. zwischen Wohnbereichen mit hoher Einwohnerzahl und Dichte eine Direktfahrt zur Innenstadt im 10 Minuten-Takt der Qualitätsstandard ist, kann zwischen Wohnbereichen mit geringer Einwohnerzahl und Dichte ein zweimaliges Umsteigen zur Innenstadt mit einem maximal 60 Minuten-Takt zugemutet werden. Allerdings soll auch von gering besiedelten Gebieten eine Direktfahrt zum nächsten Stadtteil- oder Stadtbezirkszentrum möglich sein. Bei Fahrten mit Umsteigenotwendigkeit ist der Linientakt des höherwertigen Verkehrsmittels maßgebend.

		Verbindungs- und Bedienstungsqualitäten (gültig, wenn Luftlinienentfernung zwischen Quelle und Ziel < 7,5km)		
		zum Stadtzentrum (A)	zum nächsten Stadtbereichs- oder Stadtteil- zentrum (B + C)	zu anderen Stadt- bereichs- oder Stadtteilzentren (B + C)
Wohnbereiche mit	hoher Einwohner- zahl und Dichte	direkt min. 10-min	direkt min. 10-min	max. 2x umsteigen min. 30-min
	mittlerer Einwoh- nerzahl und Dichte	max. 1x umsteigen min. 30-min	direkt min. 30-min	max. 2x umsteigen min. 30-min
	geringer Einwoh- nerzahl und Dichte	max. 2x umsteigen min. 60 min	direkt min. 60-min	max. 2x umsteigen min. 60-min

Tab. 4: Bedienstungs- und Verbindungsqualitäten im Einkaufs- und Versorgungsverkehr

Die Qualitätsstandards sind als Empfehlungen zu verstehen. Abweichungen hiervon sind im Rahmen der anschließenden Bestandsanalyse und Maßnahmenentwicklung sowie bei künftigen Planungen im Einzelnen zu bewerten.

3.4.1.5 Verkehrszeiten und Zeitintervalle

In den vorherigen Kapiteln wurde die Erschließungsqualität des Düsseldorfer Stadtgebietes insgesamt und die Verbindungs- und Bedienstungsqualität auf Verkehrsrelationen sowohl des Berufsverkehrs als auch des Einkaufs- und Besorgungsverkehrs definiert. Im Folgenden werden die oben definierten Qualitäten den Verkehrszeiten und Zeitintervallen zugeordnet.

Montag - Freitag	Verbindung und Be- dienung des Berufs- verkehrs	Verbindung und Be- dienung des Einkaufs- und Besorgungsver- kehrs	Zeitintervalle (Hauptverkehrszeit HVZ, Normalverkehrszeit NVZ, Schwachverkehrszeit SVZ)
Betriebsbeginn - 6:30 Uhr			SVZ I
6:30 - 9:00 Uhr	x		HVZ I
9:00 - 15:30 Uhr		x	NVZ I
15:30 - 18:00 Uhr	x		HVZ II
18:00 - 20:00 Uhr		x	NVZ II
20:00 - 23:00 Uhr			SVZ II
23:00 - Betriebsende			SVZ III

Tab. 5: Verkehrszeiten und Zeitintervalle

Tabelle 5 zeigt, zu welchen Tageszeitintervallen der jeweilige Qualitätsstandard gültig ist. Die morgendliche Hauptverkehrszeit (HVZ I) und die Hauptverkehrszeit nachmittags (HVZ II) wird durch den Berufsverkehrs bestimmt. Der Schülerverkehr mit seinen Besonderheiten wird sowohl morgens wie mittags wie bisher behandelt. In der Normalverkehrszeit I (NVZ I) und II (NVZ II) dominiert der Einkaufsverkehr. Die abendlichen Schwachverkehrszeiten (SVZ) nach 20:00 Uhr werden durch den Freizeitverkehr geprägt.

Qualitätsstandards für das Verkehrsangebot an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen wurden bisher nicht speziell vertieft. Für diese Tage gelten die Maßstäbe des derzeitigen Angebotes.

3.4.2 Rahmenvorgaben zur Beförderungsqualität

Mit der Beschreibung von Beförderungsstandards im Nahverkehrsplan sollen die bestehenden und von den Fahrgästen anerkannten Qualitäten niedergelegt und so auch zukünftig gewährleistet werden.

3.4.2.1 Fahrzeuge

Alle im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge müssen den gesetzlichen Bestimmungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) genügen. Die in den aktuell gültigen Verwaltungsvorschriften zur Fahrzeugförderung des ÖPNVG NRW §11 ausgeführten Vorgaben sind verbindliche Anforderungen für die im Stadtgebiet eingesetzten Fahrzeuge.

Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes NRW („barrierefreier Zugang zum ÖPNV“) werden im Zuge der Fahrzeugneu- und -ersatzbeschaffung sukzessive noch bestehende Zugangshemmnisse abgebaut.

Vor dem Hintergrund der aktuell gültigen Emissionsgrenzwerte der EU kommt dem Emissionsverhalten der im eingesetzten Busse eine besondere Bedeutung zu.

Im Weiteren gelten folgende Qualitätsanforderungen an Neufahrzeuge:

- Ausrüstung aller eingesetzten Fahrzeuge mit den erforderlichen Daten- und Sprechfunkkomponenten zur betrieblichen Steuerung und Kommunikation
- Ausstattung der Fahrzeuge mit den Komponenten zur Nutzung des Funk-Bake-Systems für die LZA-Beeinflussung und zur Nutzung der dynamischen Fahrgastinformation
- Einhaltung der zum Zeitpunkt der Beschaffung zulässigen Abgasgrenzwerte der jeweils gültigen Euro-Norm und Ausstattung mit umweltfreundlichen Antriebstechniken oder zusätzlichen Abgasbehandlungstechniken
- Einsatz niederfluriger Busse mit Kneeling Ausstattung aller neuen Busse mit Rampen, zur ergänzenden Gewährleistung des Ein-/Ausstieges für Rollstühle bzw. Rollatoren
- Bedarfsorientierter Einsatz niederfluriger Straßenbahnzüge flächenhaft im Netz
- Elektronische, ausreichend beleuchtete, alphanumerische Anzeigen außen am Fahrzeug
- Haltstellenanzeige und -ansage im Fahrzeug

- Optische und akustische Signale beim Schließen der Fahrzeugtüren

3.4.2.2 Haltestellen und Fahrweg

Grundsätzlich gelten für die Einrichtung von Haltestellen und Bevorrechtigungsanlagen die jeweils gültigen Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (RASt, RiLSA, EAÖ und weitere). Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes NRW („barrierefreier Zugang zum ÖPNV“) werden im Zuge von Haltestellenum- und -neubau schrittweise noch bestehende Zugangshemmnisse abgebaut; dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ ist hierbei eine größere Beachtung einzuräumen.

Im Weiteren gelten folgende Qualitätsanforderungen für die Neueinrichtung bzw. den Neu- und Umbau von Haltestellen:

- Die Lage und Anordnung von Haltestellen soll verkehrstechnisch sicher und sozial kontrolliert sein. Bei Verknüpfungshaltestellen sollen die einzelnen Haltepositionen räumlich eng zusammengelegt werden.
- Für die barrierefreie Anfahrt der Bushaltestellen mit Gelenkbussen und für eine reibungslose An- und Abfahrt muss die Aufstelllänge mindestens 13 oder 19 m betragen. Aufgrund der nach RASt erforderlichen Länge von Busbuchten (ca. 88m) ist im Einzelfall der Fahrbahnhalt zu prüfen.
- Für einen barrierefreien Einstieg sind bei Neu- oder Umbauten Bordsteinhöhen von 25 cm (Niederflurstraßenbahn) bzw. je nach Anfahrbarkeit 18-20 cm (Bushaltestellen) vorzusehen
- An den Haltestellen sind ausreichend breite und sichere Auftrittsflächen, Fahrbahnquerungshilfen und ausreichende Beleuchtung zu gewährleisten.
- Die sonstige Ausstattung für Menschen mit Behinderung erfolgt entsprechend den gültigen Vorgaben des „Düsseldorfer Standard“
- Wartehallen mit Sitzmöglichkeit sollen in Abhängigkeit von der Anzahl der Einsteigenden aufgestellt werden.
- Dynamische Fahrgastinformationsanlagen mit Sprachausgabe sind in Abhängigkeit von der Einsteigerzahl und der Bedeutung der Haltestelle aufzustellen.
- Eine regelmäßige Wartung und Reinigung sowie eine kurzfristige Behebung von Vandalismusschäden und ein Winterdienst sind für die Haltestellen und die Haltestellenausstattung vorzusehen.
- An Haltestellen-Masten im öffentlichen Straßenraum sind anzubringen: Haltestellenschild /-namen, Liniennummer, Aushangfahrplan, Fahrziel der Linien, Servicenummer, Tarifinformationen, Papierkorb.
- In stauanfälligen Bereichen sind bestehende Busspuren beizubehalten, auszuweiten oder neu einzurichten. Diese Maßnahmen oder auch Busschleusen sind im Einzelfall zu prüfen.
- Auf ÖPNV-Achsen, die mindestens im 10'-Takt bedient werden, sind Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beeinflussung durch Funk-Bake-Technik auszustatten.
- Die fahrgeometrischen Eigenschaften von Gelenkbussen sollen berücksichtigt werden (Bordsteinführung, Fahrstreifen- und Grenzmarkierungen).

3.4.2.3 Information und Kommunikation

Grundsätzliche Zielsetzung ist es, alle Fahrgäste angemessen, verständlich und nachvollziehbar über das aktuelle Fahrplan- und Tarifangebot des ÖPNV auch bei Änderungen und Abweichungen und Veranstaltungen zu informieren. Basisinformationen zu liefern, ist Aufgabe des VRR. Darüber hinaus gelten folgende Anforderungen:

- Eine elektronische Fahrplanauskunft mit einem adressenscharfen Routing, Tarifauskünften und aktuellen Störungsmeldungen soll betrieben werden.
- Persönliche Fahrpläne und die Fahrplanauskunft sollen per Internet verfügbar sein.
- Eine Fahrtinformation muss über Printmedien sowie über Kundencenter und über das Servicetelefon mit der NRW-weit einheitlichen Rufnummer (01803-504030) gegeben sein.
- Der Fahrkartenverkauf erfolgt über Kundencenter, Vorverkaufsstellen, durch Fahrkartenautomaten an Haltestellen und in den Fahrzeugen, den Verkauf beim Busfahrer, über das Internet, das Handy und die Abo-Bestellungen per Post oder Telefon.
- Ein Beschwerdemanagement mit kundenfreundlichen Reaktionszeiten muss betrieben werden.
- Schnelle Kundeninformation bei Störungen in Fahrzeugen und Haltestellen.

3.4.2.4 Betriebliche Steuerung

Die betriebliche Steuerung und Überwachung aller im Linienverkehr innerhalb des Stadtgebietes eingesetzten Fahrzeuge werden durch die Leitstelle Heinrich-Heine Allee sichergestellt, die den ÖPNV unternehmensübergreifend koordiniert. Die ausschließlich von anderen Unternehmen (BSM, BVR, DVG, MVG und SWN) betriebenen Linien werden durch die jeweiligen Leitstellen gesteuert. Die Leitstelle in Düsseldorf bedient sich dabei eines rechnergestützten Betriebsleitsystems und ist rund um die Uhr besetzt.

Weitere Aufgaben der Betriebsleitstelle sind

- Laufender Daten- und Funkkontakt mit allen Fahrzeugen des Linienverkehrs
- Fahrgastinformation bei Abweichungen vom Regelbetrieb unmittelbar zu Fahrzeugen und U-Bahnhöfen, Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation, Internet und CallCenter
- Beobachtung der Betriebs- und Sicherheitslage in U-Bahnhöfen
- Sicherung gefährdeter Anschlüsse
- Zeitnaher Eingriff bei Fahrzeug- und Personalausfällen, Überlastungen oder anderer Störungen
- Steuerung des Fahrzeugeinsatzes bei Veranstaltungen und bedarfsgesteuerten Verkehren.
- Anforderung von Hilfeleistungen - auch bei Verkehrsunfällen Dritter.

4 Beschreibung des Ist-Zustandes

4.1 Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Die Verteilung der Nutzungen im Stadtgebiet und die Standorte der großen verkehrserzeugenden Einrichtungen haben sich seit der Aufstellung des ersten Nahverkehrsplans nicht wesentlich verändert. Die großen verkehrserzeugenden Bereiche bzw. Einrichtungen neben dem Innenstadtbereich sind

- die Bürostandorte, wie z.B. Seestern, Kennedydamm, Hafen
- der Flughafen
- die Messe / LTU arena
- der ISS DOME
- die Universität inkl. der angegliederten Kliniken (Studierende und Angestellte)

Die Stadt Düsseldorf hat ca. 585.000 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 31.12.07). Damit ist ein Zuwachs der Einwohnerzahlen gegenüber 1999 um ca. 8.700 Einwohnerinnen und Einwohner feststellbar.

4.2 Heutiges Verkehrsangebot

Nachfolgend wird das Angebot des ÖPNV auf der Basis des Fahrplans 2008/2009 beschrieben, auf dessen Grundlage die Analyse durchgeführt wurde (siehe Kap. 5). Das ÖPNV-Angebot in Düsseldorf besteht aus dem SPNV-Netz des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn), dem kommunalen Stadtbahn- und Straßenbahn- und ergänzendem Busverkehr. Die Linien des Schienenverkehrs sind weitgehend radial auf die Stadtmitte ausgerichtet:

- Die Linien des SPNV verlaufen in Nord-Süd- bzw. Ost-West-Richtung und sind auf den Hauptbahnhof ausgerichtet, der eine vom eigentlichen Stadtzentrum etwas abgerückte Lage hat.
- Die Stadtbahnlinien verlaufen durch die Innenstadt auf einer Stammstrecke und teilen sich anschließend nordwestlich und südöstlich in je zwei Äste auf.
- Die Straßenbahnlinien durchfahren die Innenstadt auf unterschiedlichen Achsen und bieten dadurch eine flächenhafte Erschließung des Stadtzentrums.

Sowohl Stadtbahn- als auch Straßenbahnlinien verbinden Düsseldorf darüber hinaus mit der Region.

Das Busnetz bietet Verbindungen in die Region sowie eine Ergänzung des ÖPNV-Angebotes in den Stadtteilen, in denen eine Erschließung durch Schienenverkehrsmittel wirtschaftlich oder verkehrlich nicht möglich ist. Die Buslinien sind intensiv mit dem Schienenverkehrsnetz verknüpft. Nur wenige Buslinien - überwiegend mit regionaler Bedeutung - fahren direkt in die Innenstadt.

4.2.1 Schienenverkehrsnetz

Die innerhalb des Verbundraumes des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr betriebenen SPNV-Produkte umfassen den RegionalExpress (RE: Regionaler Schnellverkehr im Ballungs- und Verdichtungsgebiet mit jeweils wenigen Halten), die RegionalBahn (RB: Nahverkehrszüge zur Er-

schließung der Region mit Halt an jeder Station - im Stadtgebiet Düsseldorf ohne weitere Halte) und die S-Bahn in Düsseldorf mit insgesamt 24 Haltepunkten/Stationen. Das Angebot im SPNV wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgeweitet. Die durch Düsseldorf verlaufenden SPNV-Linien sind:

- die Regionalexpresslinien RE1, RE3, RE4, RE5, RE6, RE10, RE11 und RE13
- die Regionalbahnlinien RB 35 (nur in der HVZ) und RB 38
- die S-Bahnlinien S1, S6, S7, S8, S11 und S28.

Das S-Bahn-Netz dient in erster Linie dem Schnellverkehr in und zwischen den Großstädten des Ballungsgebietes Rhein-Ruhr. Mit 25 Haltestellen innerhalb des Stadtgebietes übernimmt es auch Aufgaben für den städtischen Binnen-Verkehr in Nord-Südrichtung und Ost-Westrichtung. Aufgabenträger für den SPNV ist die VRR AöR.

Die Stadtbahn- und Straßenbahnlinien haben sich seit dem Nahverkehrsplan 2002 in ihrem Linienverlauf im Stadtgebiet Düsseldorf nicht verändert. Das aktuelle Stadtbahnnetz besteht aus sieben Linien (Tabelle 6).

Linie	Taktfrequenz
<p>U70: Krefeld - Meerbusch - Düsseldorf-Hbf</p> <p>Die U 70 verkehrt nur in der HVZ in der regionalen Hauptlastrichtung (morgens stadteinwärts, nachmittags stadtauswärts) und verläuft über die gleiche Strecke wie die U76. Sie bedient aber nicht alle Haltestellen und stellt damit eine Schnellverbindung mit einer um ca. 5 Minuten kürzeren Fahrzeit dar.</p>	HVZ 20'
U74: (HVZ: Meerbusch-Görgesheide -) Düsseldorf-Lörick - Heinrich-Heine-Allee - Düsseldorf-Hbf - Oberbilk - Holthausen	20'
U75: Neuss-Hbf - Düsseldorf-Heerdt - Oberkassel - Heinrich-Heine Allee - Düsseldorf-Hbf - Eller	10'
<p>U76: Krefeld - Meerbusch - Düsseldorf-Lörick - Heinrich-Heine-Allee - Düsseldorf-Hbf (Handelszentrum)</p> <p>Die U76 verkehrt in der HVZ in der Hauptlastrichtung (morgens Richtung Lörick, nachmittags Richtung Hbf) im 10-Min.-Takt.</p>	20'
U77: Düsseldorf-Am Seestern - Oberkassel - Heinrich-Heine-Allee - Düsseldorf-Hbf - Oberbilk - Holthausen	20'
U78: LTU arena/Messe Nord - Heinrich-Heine-Allee - Düsseldorf-Hbf	10'
<p>U79: Duisburg-Meiderich - Duisburg-Hbf - Wittlaer - Kaiserswerth - Heinrich-Heine-Allee - Düsseldorf-Hbf (in der HVZ bis Oberbilk)</p> <p>Der Linienabschnitt Duisburg-Meiderich - Wittlaer wird während der werktäglichen Nebenverkehrszeit (mo-do ca. 9.00-16.00 Uhr, fr ca. 9.00-14.30 Uhr) im 15-Minuten-Takt bedient.</p>	15'

Tab. 6: Stadtbahnlinien zum Fahrplanstand 2008/2009

Die Stadtbahnlinien werden von der Rheinbahn (auf der Linie U79 in Gemeinschaft mit der Duisburger Verkehrsgesellschaft) betrieben. Das Stadtbahnnetz wird von mehreren sich im Innenstadtbereich bündelnden Durchmesserstrecken gebildet. Neben der innerörtlichen Er-

schließung dient die Stadtbahn auch der Städteverbindung nach Meerbusch/Krefeld, Neuss und Duisburg.

Die Rheinbahn betreibt neben den Stadtbahnlinien weitere 13 Straßenbahnlinien (Tabelle 7). Das Straßenbahnnetz hat vorwiegend Bedeutung für die innerörtliche Verbindung zwischen den Stadtteilen sowie in die Innenstadt; drei der 13 Straßenbahnlinien überschreiten die Stadtgrenzen, davon zwei nach Neuss und eine nach Ratingen.

Linie	Taktfrequenz HVZ
701: Rath S - Derendorf S - Jan-Wellem-Platz - Karolingerplatz - Uni-Kliniken - Holthausen - Benrath	10'
703: Gerresheim S - Grafenberg - Wehrhahn S - Jan-Wellem-Platz - Heinrich-Heine-Allee U - Graf-Adolf-Platz - Kirchplatz	10'
704: Derendorf-Nord - Düsseldorf-Hbf - Graf-Adolf-Platz - Düsseldorf-Südfriedhof (- Neuss- Stadthalle in der HVZ)	10'
706: Merowingerplatz - Volksgarten S - Flingern S -Jan-Wellem-Platz - Heinrich-Heine-Allee U - Bilk S - Am Steinberg	10'
707: Unterrath S - Jacobistraße - Düsseldorf-Hbf - Bilk S - Uni-Kliniken - Universität-Ost	10'
708: Mörsenbroich - Brehmplatz - Düsseldorf-Hbf - Bilk S - Hamm S	10'
709: Gerresheim-Krankenhaus - Grafenberg - Flingern S - Düsseldorf Hbf - Unterbilk - Völklinger Straße S - Südfriedhof - Neuss-Stadthalle - Neuss-Hbf - Neuss Theodor-Heuss-Platz	10'
711: Rath S - Derendorf S - Jan-Wellem-Platz - Karolingerplatz - Uni-Kliniken - Universität-Ost	10'
712: Ratingen-Mitte - Düsseldorf-Oberrath - Wehrhahn S - Jan-Wellem-Platz - Heinrich-Heine-Allee U - Graf-Adolf-Platz - Bilk S - Volmerswerth	10'
713: Gerresheim-Krankenhaus - Grafenberg - Wehrhahn S - Jan-Wellem-Platz - Kirchplatz - (in der HVZ: Holthausen)	20'
715: Unterrath S - Spichernplatz - Heinrich-Heine-Allee - Oberbilk S - Eller Mitte S - Eller, Vennhauser Allee	10'
716: Grafenberg - Flingern S - Oberbilk - Volksgarten S - Uni-Kliniken - Universität Ost	10'
719: (HVZ: Hubertushain - Flingern S -) Düsseldorf-Hbf -Graf-Adolf-Platz - Landtag/Polizeipräsidium	10'

Tab. 7: Straßenbahnlinien zum Fahrplanstand 2008/2009

4.2.2 Busverkehrsnetz

Das Netz der Schienenverkehrsmittel wird innerstädtisch und im Regionalverkehr durch 55 Buslinien ergänzt, die sich wie folgt aufteilen:

- 4 Schnellbuslinien (SB50, SB51, SB55, SB85)

- 28 Regional-Buslinien, die zwischen Düsseldorf und dem Umland verkehren
- 19 Stadtbuslinien, davon 3 Stadtviertelbuslinien (723, 726, 833)
- 8 Buslinien, die saisonal oder bei Veranstaltungen im Einsatz sind.

Ergänzt wird dieses Netz an Werktagen durch acht Nacht-Buslinien (805 ... 817), die die nächtliche Betriebspause zwischen 1⁰⁰ und 4⁰⁰ Uhr im Düsseldorfer Stadtgebiet mit gezielten Fahrten abdecken.

Der Busverkehr innerhalb des Stadtgebietes und der überwiegende Teil der Verknüpfungen mit dem Umland werden von der Rheinbahn betrieben. Lediglich drei der Umlandlinien (Linie SB85, 862, 864) werden durch die Busverkehr Rheinland GmbH (BVR) und eine durch die Stadtwerke Neuss GmbH (Linie 841) bedient. Auf einigen weiteren Linien wird die Bedienung gemeinsam von der Rheinbahn und einem der benachbarten Verkehrsbetriebe durchgeführt.

4.2.3 Nachtverkehr

In den Nächten Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und an Tagen vor Feiertagen sowie mit besonderem Verkehrsaufkommen (Silvester, Karneval, o. ä.) besteht ein Nachtnetz mit acht Buslinien (NE1 bis NE8) sowie drei Stadtbahnlinien (U74, U75, U79). Diese Linien verkehren stündlich zwischen 0.30 Uhr und 3.30 Uhr ab dem zentralen Rendezvouspunkt Hauptbahnhof und verbinden die Wohngebiete und die Freizeitbereiche untereinander. Am Hauptbahnhof bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den NachtExpress-Linien und zu den nächtlich verkehrenden SPNV-Linien.

4.2.4 Bedienungshäufigkeiten

Die **RegionalExpress-Linien** RE1, RE3, RE4, RE5, RE6 und RE13 verkehren jeweils im Stundentakt, der RE10 wird im 30-Minuten-Takt betrieben und der RE11 im Zweistundentakt.

Die **Regionalbahn** RB35 verkehrt von/nach Düsseldorf nur in der HVZ (jeweils in der Lastrichtung). Die RB 38 verkehrt im 60-Minuten-Takt.

Von den **S-Bahn-Linien** werden fünf im 20-Minuten-Takt befahren. Die S6 wird in der HVZ im Bereich der Stadt Düsseldorf auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet.

Von den **Stadtbahn-Linien** verkehren drei (U75, U78, U79) tagsüber im 10-Minuten-Takt. Die übrigen vier Stadtbahn-Linien (U70, U74, U76 und U77) bedienen die Strecken im 20-Minuten-Takt, wobei durch Überlagerungen zwischen Lörick und Holthausen ein 10-Minuten-Takt angeboten wird. Die Linie U70 verstärkt als Schnellverbindung zwischen Krefeld und Düsseldorf die Linie U76 in der Hauptverkehrszeit (HVZ). In der Schwachverkehrszeit (SVZ) besteht ein 15- bzw. 30-Minuten-Takt, auf der Linie U75 ein 20-Minuten-Takt.

Die **Straßenbahnlinien** werden tagsüber vorwiegend im 10-Minuten-Takt gefahren. Drei Linien (Linien 711, 716 und 719) verkehren als Verstärker-Linien im Tagesverkehr nur zu bestimmten Zeiten. Die Linie 713 verkehrt im 20-Minuten-Takt. Bei einer Linie (708) wird der Takt im Tagesverkehr außerhalb der HVZ auf 12 Minuten gestreckt. In der Schwachverkehrszeit besteht auf den Linien in der Regel eine Nachfrageanpassung in einen 20-Minuten-Takt.

Bei den **Buslinien** richtet sich die Taktfolgezeit nach den jeweiligen verkehrlichen Erfordernissen der Linie. In der Haupt- und Normalverkehrszeit liegt auf den wesentlichen vom Busverkehr befahrenen Strecken in Düsseldorf ein 10-Minuten-Takt. Auf schwächer belasteten

Abschnitten bzw. auf einzelnen Strecken außerhalb der Hauptverkehrszeit liegt im Rahmen einer bedarfsorientierten Abstufung in der Regel alle 20 Minuten ein Angebot vor.

Im Abendverkehr beträgt der Grundtakt auf den Stadtbuslinien in Anlehnung an das Straßennetz im Allgemeinen 20 Minuten. Auf den regionalen Linien wird ein 30- bzw. 60-MinutenTakt angeboten.

4.2.5 Verknüpfungen im ÖPNV-Netz

Der wichtigste Verknüpfungspunkt ist der Hauptbahnhof, an dem die Linien des SPNV und auch des Schienenfernverkehrs mit den innerstädtischen ÖPNV-Linien verbunden werden.

Das Stadtbahnnetz stellt an fünf Verknüpfungspunkten (Düsseldorf-Hbf., S-Bf. Oberbilk, S-Bf. Eller-Mitte, S-Bf. Neuss/Am Kaiser und Neuss-Hbf.) eine Anbindung an das SPNV-Netz im Raum Düsseldorf her. Hauptverknüpfungspunkte zwischen dem Straßennetz und Stadtbahnnetz sind die Bahnhöfe Hauptbahnhof und Heinrich-Heine-Allee. Daneben zeichnen sich die Haltestellen Steinstraße und S-Bf. Bilk in der Innenstadt durch eine relativ hohe Anzahl umsteigender Fahrgäste aus, auch wenn diese bei weitem nicht an die des Hauptbahnhofs heranreicht.

An verschiedenen Punkten bestehen unabhängig von S-Bahn-Stationen stadtteilbedeutsame Verknüpfungspunkte für das Umsteigen zwischen Stadtbahn/Straßenbahn und Bus, z.B. Heinrichstraße (Bezirke 2 und 6), Aachener Platz (Bezirk 3), Belsenplatz (Bezirk 4), Klemensplatz (Bezirk 5), Gerresheim Rathaus (Bezirk 7), Vennhauser Allee (Bezirk 8), Holthausen (Bezirk 9).

4.3 Verkehrsnachfrage

In Düsseldorf werden pro Werktag insgesamt ca. 2,66 Millionen Fahrten und Wege im Personenverkehr durchgeführt. Der Modal-Split-Anteil des ÖPNV beträgt ca. 22 %. Von den ca. 590.000 ÖPNV-Fahrten finden zwei Drittel der Fahrten innerhalb der Stadtgrenzen Düsseldorfs statt, ein Drittel der ÖPNV-Fahrten führen über die Stadtgrenzen hinaus. Mit 57 % überwiegt der Anteil von weiblichen Fahrgästen.

Ein Drittel der ÖPNV-Fahrten sind dem Reisezweck „Wohnen - Arbeiten - Wohnen“ zuzuordnen. Während auf den Reisezweck „Wohnen - Freizeit - Wohnen“ 18 % der ÖPNV-Fahrten entfallen, beträgt der Anteil des Reisezwecks „Wohnen - Einkaufen/Besorgen - Wohnen“ 17 %. Dem Reisezweck „Wohnen - Bilden -Wohnen“ sind ca. 13 % der ÖPNV-Fahrten dem Zweck zuzuordnen; der Anteil der sonstigen Fahrten beträgt 19 %.

Die vorgenannten Eckwerte wurden mit dem Verkehrsmodell Düsseldorf ermittelt. In 2008 findet in Düsseldorf eine Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Düsseldorfer statt. Diese Daten werden dann in das Verkehrsmodell implementiert und liefern neue Erkenntnisse über Veränderungen des Fahrtenvolumens, des Modal-Split-Anteils und der Reisezweckanteile. Des Weiteren wird in 2009 eine ÖPNV-Kordonzählung am Fernring und Innenstadtring stattfinden, deren Erhebungsergebnisse einen Vergleich mit den Werten der ÖPNV-Kordonzählung 2005 ermöglichen.

Die Fahrgastzahlen im Bedienungsgebiet der Rheinbahn sind in den letzten Jahren gestiegen. 2007 lag die Zahl der Beförderungsfälle im Bedienungsgebiet der Rheinbahn um 6,6 Mio. Personfahrten höher als im Jahre 2002. Rund 25% aller Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger, die

älter als 10 Jahre sind, sind als Abonentinnen und Abonenten der Rheinbahn regelmäßige Kundinnen und Kunden des ÖPNV.

4.4 Beförderungstarife

Für den ÖPNV in Düsseldorf einschließlich des SPNV gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Für den SPNV gilt daneben auch der Tarif der DB-AG. Die Verkehrsbetriebe haben ihre Tarifhoheit vertraglich entsprechend abgegeben. Zur Definition der Fahrpreise ist der Verbundraum in Tarifgebiete und Waben unterteilt. Zum 1. August 2008 hat es eine Tarifstrukturreform gegeben. Beim Ticket2000 und Ticket1000 wurde eine Unterscheidung in die Preisstufen A1 und A2 vorgenommen: In Düsseldorf und weiteren 16 Städten, die mit einem umfassenden Angebot, dichten Takten, NachtExpress-Linien usw. eine besonders hohe Nahverkehrsqualität bieten, gilt der Preis der Preisstufe A2. Des Weiteren wurde eine neue Preisstufe C, die die mittleren Reiseweiten abdeckt (z.B. Düsseldorf bis Essen, Wuppertal-Barmen, Mönchengladbach), eingeführt. Sie gilt in zwei benachbarten Zentraltarifgebieten und in der Regel in allen angrenzenden Tarifgebieten. Die Preisstufe B (benachbarte Tarifgebiete) gilt unverändert weiter; für den gesamten Verbundraum gilt die neue Preisstufe D.

Für Fahrten über die Grenzen des VRR-Tarifgebiets hinaus gelten Sonderregelungen bzw. Übergangstarife zu den Nachbar-Verkehrsverbänden.

Das Fahrausweissortiment unterteilt sich in Bartariffahrausweise, die vor Fahrtantritt entwertet werden müssen, und Zeitfahrausweise, die für einen bestimmten Gültigkeitszeitraum, z.B. einen Tag oder einen Monat, ausgestellt werden.

Neben dem für jedermann und jederfrau zugänglichen Sortiment gibt es als sog. Vertragsfahrausweise besondere Angebote für spezielle Personengruppen, wie das **Firmenticket**, das **SemesterTicket** und für Besucherinnen und Besucher von Veranstaltungen **KombiTickets**.

Der größte Teil der Kundinnen und Kunden (80 %) benutzt für ihre Fahrt Zeitkarten. Um den Fahrscheinverkauf der Einzelkarten bei der Fahrerin oder dem Fahrer noch weiter zu reduzieren, müssen attraktive Alternativen zur Verfügung stehen. Bei Großveranstaltungen werden Vorverkaufsschaffnerinnen und -schaffner eingesetzt, die an Knotenpunkten Fahrausweise verkaufen. An wichtigen Haltestellen mit hohen Einsteigerzahlen stehen Fahrausweisautomaten für die Fahrgäste bereit. An allen mobilen Automaten wird inzwischen neben Münzen auch die Geldkarte akzeptiert. In Düsseldorf werden Fahrausweise in fünf KundenCentern der Rheinbahn verkauft, in denen der Fahrgast auch ausführlich zu allen Tarif- und Fahrplanfragen beraten wird. Darüber hinaus gibt es 150 private Verkaufsstellen und 4 Bürgerbüros, Fahrausweise verkaufen. Besitzer und Beschäftigte sind durch spezielle Schulungsmaßnahmen qualifiziert worden, um auch Neukundinnen und -kunden in der Wahl ihres richtigen Fahrausweises eingehend beraten zu können. Inzwischen sind alle Stadtbahnen und Straßenbahnen mit Fahrscheinautomaten ausgestattet, so dass nur noch Busfahrerinnen und Busfahrer Einzelfahrscheine verkaufen.

4.5 Marketing und Fahrgastinformation

Die Marketingstrategie der Rheinbahn ist in den letzten Jahren weiterentwickelt und verfeinert worden. Die Rheinbahn setzt in erster Linie auf Kundenbindung bei ihren Abonentinnen und Abonenten und Großkundschaft. Im Jahr 2009 ist die Zahl der Abonentinnen und Abon-

nenten auf über 214.000 im gesamten Bedienungsgebiet der Rheinbahn gestiegen. 74 % aller Fahrten entfallen auf Abonentinnen und Abonnenten (ohne Semesterticket). Die Aktivitäten rund um das Firmenticket wurden ausgebaut. Somit können immer mehr Düsseldorferinnen und Düsseldorfer ihren Arbeitsplatz mit dem ÖPNV erreichen.

Parallel wurden Neukundenpotentiale durch Analysen eines geografischen Informationssystems ermittelt und mithilfe von gezielten Direktmarketing Kampagnen beworben. Durch eine breit angelegte Marketingkampagne konnten in kurzer Zeit über 1500 Neuabonentinnen und -abonnenten nachhaltig geworben und gehalten werden.

Als wichtigste Fahrgastinformation für den ÖPNV im Gebiet der Landeshauptstadt Düsseldorf ist unverändert der vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr herausgegebene gedruckte **Stadtfahrplan** für die Städte Düsseldorf und Meerbusch anzusehen. Er enthält neben Grundinformationen zum ÖPNV und Hinweisen für Menschen mit Behinderung die Fahrpläne aller auf dem Gebiet dieser beiden Städte verkehrenden Nahverkehrsmittel einschließlich der Strecken des SPNV.

Zu den Standardinformationen gehören außerdem Aushangfahrpläne, Tarifinformationen, Haltestellenumgebungspläne und Verkehrslinienpläne an den Haltestellen sowie haltestellenbezogene Informationen in den Fahrzeugen. Auf Anforderung werden von der Rheinbahn auch besondere Fahrpläne für Stadtteile oder Haltestellen erstellt und geliefert ("persönliche Fahrpläne").

Weitere Medien zur Kundeninformation sind:

- **Linienplan** für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer. Diese Information ist im Internet unter www.rheinbahn.de/fahrplan/liniennetz/Seiten/netzplaene.aspx abrufbar sowie liegt in den KundenCentern aus; zusätzlich werden ab 2008 für ausgewählte Strecken Pläne für einzelne Linien erstellt.
- **Telefonkundendienst:** Fahrplan - und Tarifinformationen gibt es rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr unter der Service Nummer 01803/50 40 30.
- **Das Internet:** Sämtliche Informationen zum Fahrplan, Tarif, Ticketarten, Verkaufsstellen usw. können unter www.rheinbahn.de abgerufen werden. Dort ist auch der Zugriff auf alle bundesweiten ÖPNV-Angebote eröffnet. Damit kann beispielsweise für ein bestimmtes Ziel die optimale Fahrtroute mit allen Anschlüssen abgefragt werden. Dieser Service kann ebenfalls über eine mobile Schnittstelle des Internetauftritts unter mobile.rheinbahn.de unterwegs aufgerufen werden.
- **Fahrgastinformation an Haltestellen:** An U-Bahnhöfen sowie ausgewählten oberirdischen Haltestellen befinden sich neben den Info-Trägern sogenannte Zugzielanzeiger, die dem Fahrgast bahnsteigbezogenen Streckenverlaufsinformationen über die dort verkehrenden Linien anzeigen und unmittelbar vor Einfahrt des Zuges Streckenverlauf und Ziel angeben. Diese Zugzielanzeiger bieten darüber hinaus „dynamische Fahrgastinformationen“. Dabei wird zusätzlich die tatsächlich zu erwartende Abfahrtszeit der nächsten Fahrten von dieser Haltestelle genannt.
- **Sonderinformationen:** Broschüren und Aushänge zur Düsseldorfer Kirmes, Karneval, Weihnachts- und Neujahrsfahrplan, Fahrplanwechsel werden in Wartehallen, Vitriolen an Haltestellen und in U-Bahnhöfen ausgehängt bzw. in den Fahrzeugen und KundenCentern ausgelegt sowie als Dokument zum Herunterladen unter www.rheinbahn.de ins Internet gestellt.

Seit 2009 können alle Besucher Düsseldorfs durch eine Broschüre „Düsseldorf erfahren“ einen kompakten Überblick über Liniennetz, Tickets und Tarife sowie Fahrzeiten zwischen den - gerade für ausländische Besucher - gängigen Knotenpunkten im Bedienungsgebiet der Rheinbahn erhalten.

- **Handzettel und andere Broschüren:** Diese Informationsmittel werden in den Fahrzeugen verteilt (Informationsboxen) und enthalten Informationen über bestimmte Angebote sowie zum Tarif.
- **Aktuelle Störungsmeldungen:** Kommt es im Tagesverlauf zu ungeplanten Störungen im Betriebsablauf, werden Kundinnen und Kunden seit 2008 über verschiedene Medienkanäle informiert. Alle aktuellen Störungen sind im Internet unter www.rheinbahn.de abrufbar und werden parallel als Meldungstext auf den entsprechenden dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen geschaltet. Die Dynamischen Fahrgastinformations-Anlagen sind zum Teil bereits zusätzlich mit einer Sprachausgabe ausgerüstet.
- **Faltblätter/Broschüren:** Zu speziellen Themen oder zur Fahrgastinformation werden Faltsblätter aufgelegt - z.B. Einführung des NachtExpress oder „*So erhalte ich den richtigen Fahrausweis*“ usw. Über die Einwohnermeldeämter wird für die Düsseldorfer Neubürgerinnen und -bürger ein „Willkommen-Paket“ verteilt, das Basisinformationen zur ÖPNV-Nutzung in Düsseldorf enthält.
- **VRR-Informationsmaterial:** Diese Informationen werden wie das oben genannte Material in KundenCentern und bei Veranstaltungen ausgelegt, per Post versandt oder über den Verkehrsverein, die Deutsche Bahn oder andere Stellen verteilt.
- **Fahrplan-CD's:** CD's (wie beispielsweise das "Elektronische Kursbuch" der DB AG) werden über die Verkehrsunternehmen und den Buchhandel vereinzelt vertrieben.
- **Notruf-/Infosäulen** befinden sich an verkehrlich wichtigen Standorten sowie auch in einigen Fahrzeugen.
- **Spezielle Informationen:** Für internationale Besucherinnen und Besucher werden z.B. der zweisprachige Aushangfahrplan (deutsch/englisch), der dieser Zielgruppe den Zugang zur Nutzung des ÖPNV-Angebotes incl. Ticketkauf erleichtert, erstellt.

5 Bestandsanalyse und Handlungsbedarf

5.1 Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität

Im Kapitel 3.4 wurden die Qualitätsstandards für das Düsseldorfer ÖPNV-Angebot abgeleitet und beschrieben. Anhand dieser definierten Qualitätsstandards wurde das vorhandene ÖPNV-Angebot (gemäß Fahrplan 2008/2009) überprüft und im Falle festgestellter Defizite Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Anschließend wurden die Maßnahmen hinsichtlich ihrer verkehrlichen und wirtschaftlichen Wirkungen und der betrieblichen Machbarkeit überprüft. In die Überprüfung einbezogen wurden ebenfalls die noch offenen Prüfaufträge aus dem 2. Nahverkehrsplan sowie aus den Ratsgremien. In den Nahverkehrsplan werden nur diejenigen Maßnahmen aufgeführt, die positive Wirkungen erwarten lassen.

5.1.1 Erschließungsqualität

Für die Ableitung des Handlungsbedarfs wurden die heute vorhandenen ÖPNV-Erschließungsqualitäten mit den neu definierten Erschließungsstandards (siehe Kapitel 3.4.1.3, Tabelle 2) verglichen. Die Analyse bestätigt die gute Erschließungsqualität der bebauten Flächen im Düsseldorfer Stadtgebiet. Bis auf wenige Ausnahmen werden die neu gesetzten Erschließungsstandards erfüllt. Heutige und künftige geplante bebaute Flächen mit Erschließungsdefiziten sind die Bereiche Flingern Nord (Schlüterstraße und Hohenzollerngelände), Gerresheim (Am Quellenbusch), Hamm Mitte und Himmelgeist (Ickerswarder Straße).

Zur Behebung der Erschließungsdefizite in diesen Bereichen wird die Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen im Zuge bestehender Buslinien bzw. die Einrichtung neuer Haltestellen im Zuge von Anpassungen des vorhandenen Busnetzes vorgeschlagen (siehe Kapitel 5.1.3).

Für nur wenige Bereiche mit Erschließungsdefiziten sind Maßnahmen zur Verbesserung nicht möglich, da diese Bereiche sich entweder in einer Bebauungsrandlage befinden und/oder eine ÖPNV-Erschließung aufgrund der dort vorhandenen örtlichen Baustruktur nicht möglich und sinnvoll ist.

5.1.2 Verbindungs- und Bedienungsqualität

In umfangreichen Verkehrsanalysen wurden die derzeit vorhandenen Bedienungs- und Verbindungsqualitäten ermittelt und mit den neu definierten Standards für die Verbindungs- und Bedienungsqualitäten zwischen Wohngebieten und Arbeitsplatzstandorten (siehe Kapitel 3.4.1.4, Tabelle 3) und zwischen Wohnbereichen und Stadtzentren (siehe Kapitel 3.4.1.4, Tabelle 4) verglichen. Die Analyse ergab, dass in folgenden Bereichen diese Qualitätsstandards nicht erfüllt sind:

- Bereich Alt Lörick: Verbindungs- und Bedienungsdefizite zu den Arbeitsplatzschwerpunkten Kennedydamm und Flughafen
- Bereiche „Am Scharfenstein“ und „Fritz-Reuter-Str.“ (Verknüpfung „Aachener Platz“) Bedienungsdefizite zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Düsseldorfer Süden
- Bereich Volmerswerther Straße: Verbindungs- und Bedienungsdefizite zum Stadtteilzentrum Lorettostraße sowie zu mehreren Arbeitsplatzschwerpunkten in Düsseldorf und zur Innenstadt im Einkaufsverkehr

- Bereich Im Dahlacker: Verbindungs- und Bedienungsdefizite zur Innenstadt im Einkaufsverkehr sowie zu mehreren Arbeitsplatzschwerpunkten in Düsseldorf
- ehemaliges Schlösser-Gelände: Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der geplanten Fachhochschule
- Bereich Eller West: Verbindungsdefizit zur Innenstadt im Einkaufsverkehr
- Düsseltal Ost: Verbindungsdefizit zum Einkaufsschwerpunkt „Rethelstraße“.
- Bereich Wersten Nord (südlich Harffstraße): Bedienungsdefizite zu allen Düsseldorfer Arbeitsplatzschwerpunkten
- Bereich Wersten Ost: Bedienungsdefizits im Berufsverkehr sowie Verbindungs- und Bedienungsdefizite im Einkaufsverkehr zur Innenstadt.
- Bereich Oberbilker Allee / Ringelsweide: Verbindungs- und Bedienungsdefizite zum Kirchplatz im Berufsverkehr und zu den Einkaufszentren Friedrichstraße und Kölner Straße
- Lichtenbroich: Verbindungs- und Bedienungsdefizits zur Innenstadt
- Lichtenbroich West: Beseitigung des Bedienungsdefizits
- Bereich Kürtenstraße und Sankt -Franziskusstraße: Bedienungsdefizit zum Arbeitsplatzschwerpunkt Derendorf Nord
- Bereich Hassels Nord: Bedienungsdefizit in die Innenstadt in der Hauptverkehrszeit

Zur Behebung der vorgenannten Defizite in der Bedienungs- und Verbindungsqualität wurden im wesentliche Ergänzungen bzw. Änderungen im Buslinienangebot vorgeschlagen (siehe Kapitel 5.1.3).

Die Umsetzung der Linien-, Netz- und Fahrplanmaßnahmen werden Auswirkungen auf den bestehenden Fahrzeug- und Personalbestand der Rheinbahn haben.

5.1.3 Maßnahmen zur Verbesserung des Erschließungs- Verbindungs- und Bedienungsqualität

Einrichtung einer neuen Haltestelle „Sichelstraße“

Um das Neubaugebiet „Am Quellenbusch“ besser zu erschließen, wird auf der Torfbruchstraße im Einmündungsbereich der Sichelstraße eine neue Haltestelle eingerichtet (Abbildung 14). Die Haltestelle wird von den Linie 730, 781 und NE4 angefahren. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgte zum 1. Oktober 2009.

Einrichtung einer neuen Haltestelle „Sulzbachstraße“

Um den Bereich „Ostparksiedlung“ mit dem Zentrum Gerresheim besser zu verbinden, wird Torfbruchstraße im Bereich der Sulzbachstraße eine neue Haltestelle eingerichtet (Abbildung 15). Dadurch ist es möglich, mit der Linie 733 das Gerresheimer Zentrum zu erreichen. Darüber trägt die Einrichtung dieser Haltestelle zur Verbesserung der Erschließungsqualität im Bereich der „Ostparksiedlung“ bei.



Abb. 14: Neue Haltestelle Sichelstraße



Abb. 15: Neue Haltestelle Sulzbachstraße

Linienwgsänderungen und Ergänzungen des Düsseldorfer Busnetzes

Die zur Beseitigung der in der Analyse festgestellten Defizite geeigneten Maßnahmen mit positiven Wirkungen sind in den Abbildungen 16 bis 29 dargestellt und beschrieben.

Verlängerung und Taktverdichtung der Linie SB51

Ziel: Behebung der Verbindungs- und Bedienungsdefizite von dem Bereich Alt Lörick zu den Arbeitsplatzschwerpunkten Kennedydamm und Flughafen

Beseitigung des Erschließungs- und Bedienungsdefizits im Gewerbegebiet „Lichtenbroich West“



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

Die Maßnahme wird in zwei Stufen realisiert.

1. Stufe: Verlängerung der Schnellbuslinie SB51 vom Flughafen Terminal zum Flughafen Bahnhof über das Gewerbegebiet Lichtenbroich-West. Der heutige Linientakt von 30 Minuten in der Hauptverkehrszeit und 60 Minuten in der Nebenverkehrszeit wird beibehalten. Die erste Stufe wurde zum Fahrplanwechsel Juni 2009 bereits umgesetzt (siehe Kap. 2.1).
2. Stufe: Nach Realisierung der 1. Stufe wird die Entwicklung der Verkehrsnachfrage beobachtet. Der Linientakt wird bei positiver Nachfrageentwicklung zwischen Lörick und Flughafen Bahnhof angepasst. Nach Abstimmung mit dem Kreis Neuss und den Städten Meerbusch und Kaarst wird evtl. auch auf dem Linienabschnitt außerhalb Düsseldorf der Linientakt verdichtet.

Die verkehrliche Beurteilung dieser Maßnahme ist positiv. Fahrgastzunahmen werden in Lörick, Golzheim, Unterrath-West, Stockum-Ost, Lichtenbroich, Kaarst und Meerbusch-Büderich erwartet. Bei der Abschätzung wurde die Realisierung beider Maßnahmenstufen mit einem 20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit unterstellt.

Für die Umsetzung der 1. Stufe sind eine Anpassung der Linienführung im Bereich des Flughafens und der Neubau einer Haltestellenkante erforderlich.

Abb. 16: Verlängerung und Taktverdichtung der Linie SB51

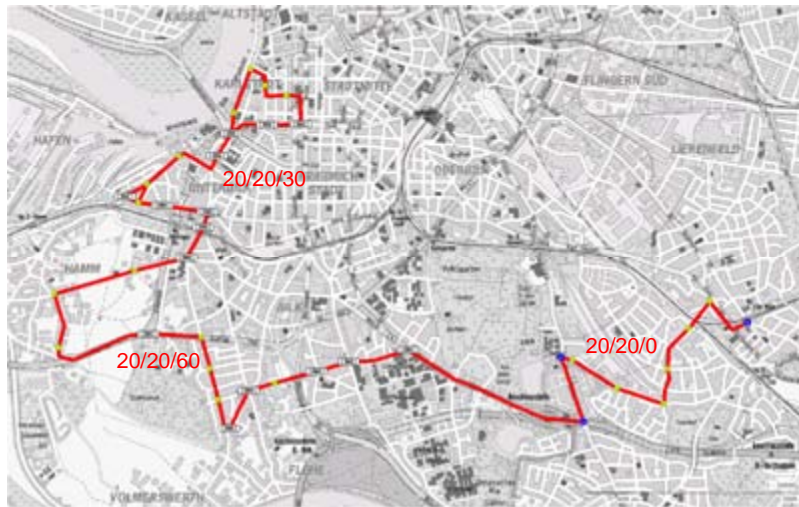
Verlängerung und Taktverdichtung der Linie 723

Ziel: Beseitigung des Erschließungsdefizits in Hamm Mitte

Behebung des Bedienungsdefizits der Bereiche „Im Dahlacker“, „Am Scharfenstein“ und „Fritz-Reuter-Str.“ (Verknüpfung „Aachener Platz“) zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Düsseldorfer Süden.

Behebung der Verbindungs- und Bedienungsdefizite vom Bereich „Volmerswerther Str.“ zum Stadtteilzentrum „Lorettostraße“

Behebung der Bedienungsdefizite von Wersten Nord zu allen Düsseldorfer Arbeitsplatzschwerpunkten



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

Die Maßnahme wird in zwei Stufen realisiert.

1. Stufe: Weiterführung der Linie 723 vom Südfriedhof über Südring - Aderkirchweg - Fährstraße - Bilk Kirche - Franziusstraße zur Endhaltestelle Plange Mühle im 20-Minuten-Takt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit. In der Schwachverkehrszeit ist die Bedienung zwischen Aachener Platz und Plange Mühle im 60-Minuten-Takt vorgesehen.
2. Stufe: Nach Wiederherstellung der Straßenoberfläche im Zuge der Wehrhahn-Linie soll die Linie 723 ab Franziusstraße auf dem Linienweg der heutigen Linie 726 bis zum Maxplatz geführt werden. Der Abschnitt Franziusstraße - Plange Mühle entfällt dann und wird durch Fahrten der Linie 732 bedient. Die Weiterführung der Linie 723 zur Innenstadt im Zusammenhang mit der Linie 726 überprüft.

Die verkehrliche Beurteilung dieser Maßnahme ist positiv. Die Maßnahme führt zu Fahrgastzunahmen in den Bereichen Unterbilk, Bilk-West und Uni-Kliniken. Die höchsten Fahrgaststeigerungen sind zwischen Aachener Platz und Bilker Kirche festzustellen. Zwischen Aachener Platz und Provinzialplatz sind die Zunahmen ebenfalls hoch. Östlich des Provinzialplatzes sind die Zunahmen von neuen Fahrgästen geringer, eine Qualitätsverbesserung für die vorhandenen Fahrgäste wird aber auch auf diesem Streckenabschnitt erreicht.

Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist der Neubau / Umbau von 6 Haltestellenkanten erforderlich.

Abb. 17: Verlängerung und Taktverdichtung der Linie 723

Verlängerung und Taktverdichtung der Linie 726

Ziel: Beseitigung der Verbindungs- und Bedienungsdefizite der Bereiche „Im Dahlacker“ und „Volmerswerth“ zur Innenstadt im Einkaufsverkehr sowie zu mehreren Arbeitsplatzschwerpunkten in Düsseldorf.



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

Die Linie 726 wird nach Wiederherstellung der Straßenoberfläche im Zuge der Wehrhahnlinie über die Neusser Straße - Haroldstraße - Breite Straße/Kasernenstraße zur Altstadt geführt. Die Maßnahme wird insgesamt als positiv bewertet. Durch die Linienverknüpfung an der Heinrich-Heine-Allee wird die Bedienungs- und Verbindungsqualität insbesondere aus dem „Planetenviertel“ zu fast allen Düsseldorfer Arbeitsplatzschwerpunkten verbessert und auf den für solche dichten Wohngebiete auf den sonst in Düsseldorf üblichen Standard gehoben. Im Rahmen der Konkretisierung wird alternativ auch die Weiterführung einer anderen Linie aus dem Süden zur Beseitigung des Verbindungsdefizits des Planetenviertels zur Innenstadt geprüft.

Die verkehrlichen Wirkungen dieser Maßnahme sind positiv. Fahrtzunahmen sind in den Bereichen Altstadt, Innenstadt West, Karlstadt, Unterbilk, Hafen, Bilk-West und Flehe zu verzeichnen. Eine gewisse Konkurrenz zur zukünftigen U72 besteht nur aus den Stadtteilen Flehe/Volmerswerth. Von der U72 werden im Zuge der Aachener Straße ca. 200 Fahrgäste pro Werktag auf die Linie 726 verlagert. Zukünftig werden auf der U72 in diesem Abschnitt knapp 17.000 Fahrgäste pro Werktag prognostiziert. In Betracht auf hohe Linienauslastung besonders im Berufsverkehr ist die Maßnahme der geplanten Linie 726 sinnvoll.

Auf dem Abschnitt Graf-Adolf-Platz - Heinrich-Heine-Allee kann aufgrund der Kürze des Abschnittes nicht von einem konkurrierenden Parallelverkehr zur Wehrhahnlinie gesprochen werden.

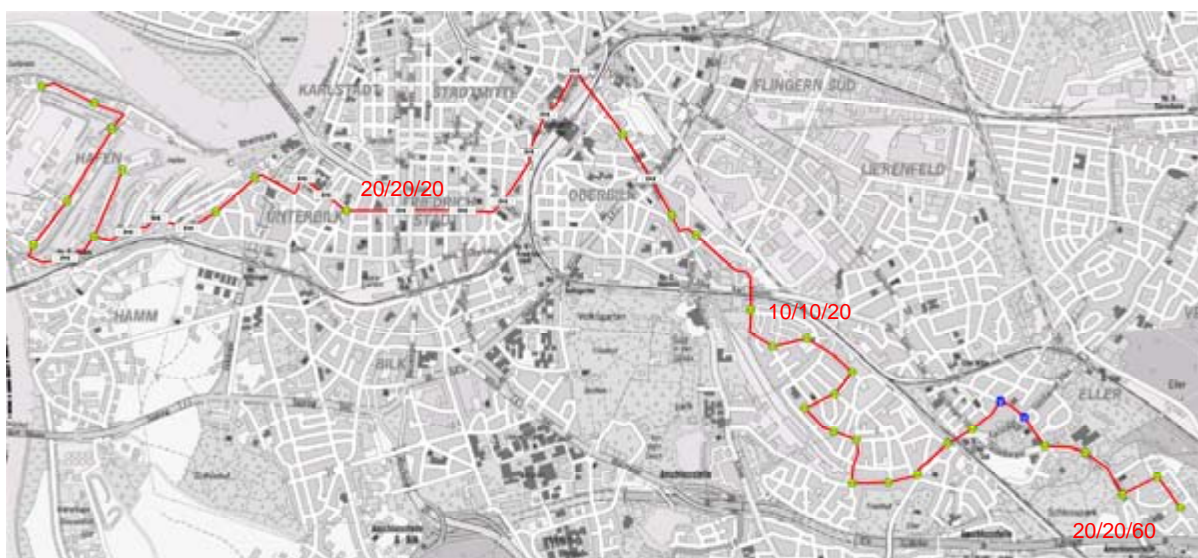
Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist der Neubau / Umbau von 3 Haltestellenkanten erforderlich.

Abb. 18: Verlängerung und Taktverdichtung der Linie 726

Taktverdichtung in der NVZ und Verlängerung der Linie 732 zum Hauptbahnhof und weiter über den Linienweg der Linie 725 in den Hafen

Ziel: Beseitigung des Verbindungsdefizits des Bereiches „Eller West“ zur Innenstadt im Einkaufsverkehr

Behebung der Bedienungs- und Verbindungsdefizite zu mehreren Arbeitsplatzschwerpunkten



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

Die Linie 732 wird vom Oberbiller Markt bis zum Hauptbahnhof und von dort weiter über den Linienweg der Linie 725 bis in den Hafen verlängert. Die Linie 725 entfällt künftig. Das Angebot der Linie 725 auf dem Abschnitt zwischen Hbf und Hafen wird von der Linie 732 und auf dem Abschnitt zwischen Hbf und Dreherstraße von der Linie 738 übernommen.

Taktverdichtung auf dem Abschnitt Vennhauser Allee - Am Pflanzkamp: Im Rahmen der Umlaufplanung wird Alternativ zu einer Verlängerung der Linie 731 bis Am Pflanzkamp eine Verdichtung der Linie 732 auf diesem Abschnitt geprüft.

Die verkehrliche Beurteilung dieser Maßnahme ist positiv. Zwischen Oberbiller Markt und Hauptbahnhof werden nur ca. 350 Fahrten pro Werktag von den U-Bahnen auf die Linie 732 verlagert. Die Verknüpfung am Hbf verbessert die Verbindungsqualität insgesamt erheblich. Bei der Nachfrageabschätzung wurde die Realisierung mit einem 10-Minuten-Takt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit zwischen Vennhauser Allee und Hauptbahnhof unterstellt. Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist der Neubau / Umbau von 5 Haltestellenkanten erforderlich.

Abb. 19: Taktverdichtung in der NVZ und Verlängerung der Linie 732 zum Hafen

Gesamtübersicht der Maßnahmen der Bereiche Volmerswerth / Hamm / Hafen / Unterbilk / Karlstadt / Altstadt (Abb.16 bis 19)

Verlängerung und Taktverdichtung der Linien 723 und 726

Verlängerung der Linie 732 bis zum Hauptbahnhof und weiter über den Linienweg der Linie 725 in den Hafen

Linie 725 entfällt



Im Rahmen der Konkretisierung des Gesamtkonzeptes wird alternativ die Weiterführung einer anderen Linie aus dem Süden zur Beseitigung des Verbindungsdefizits des Planetenviertels zur Innenstadt geprüft. Des Weiteren wird die Weiterführung der Linie 723 über Unterbilk zur Innenstadt im Zusammenhang mit der Linie 726 überprüft.

Mit Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung in den Hafen erfolgt eine entsprechende Anpassung des Busnetzes (siehe Kap. 5.1.4).

Abb. 20: Gesamtübersicht der Maßnahmen der Bereiche Volmerswerth / Hamm / Hafen / Unterbilk / Karlstadt / Altstadt

Veränderung des Linienvverlaufs der Linie 834 über Derendorf S und die Rather Straße

Ziel: Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der geplanten Fachhochschule auf dem früheren Schlösser - Gelände



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

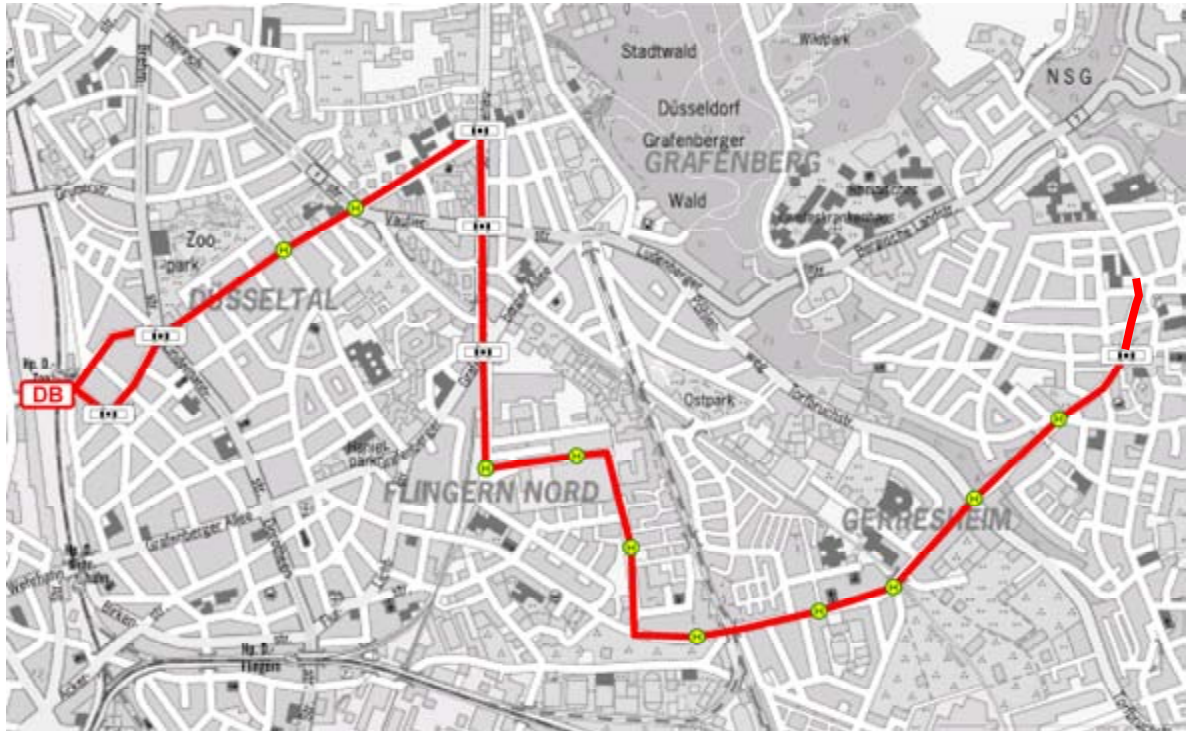
Zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des geplanten Fachhochschulneubaues wird die Linie 834 künftig ab der Haltestelle Heinrichstraße über die Münsterstraße - Rather Straße geführt. Im Bereich des Einkaufszentrums ist die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle geplant. Bei entsprechender Fahrgastnachfrage auf dem Abschnitt Hauptbahnhof - Kirchplatz - Landtag ist geplant, dass ggf. jeder zweite Kurs der am Hauptbahnhof endenden Linie 834 bis zum Kirchplatz bzw. Landtag verlängert wird. Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist der Neubau / Umbau von 7 Haltestellenkanten erforderlich.

Abb. 21: Veränderung des Linienvverlaufs der Linie 834 über Derendorf S und die Rather Straße

Einrichtung einer neuen Stadtteilbus-Linie

Ziel: Beseitigung der Erschließungsdefizite in den Bereichen Schlüterstraße und Neubaugebiet „Hohenzollerngelände“

Behebung des Verbindungsdefizits zwischen Düsseltal Ost und dem Einkaufsschwerpunkt „Rethelstraße“.



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

Die neue Stadtteillinie beginnend im Bereich Am Lehn über den heutigen Linienweg der Linie 738 bis zum Froschkönigweg und weiter über den Flinger Richtweg - Hohenzollernallee geführt werden. Ab dort ist der weitere Verlauf über die Schlüterstraße - Simrockstraße - Graf-Recke-Straße bis zum Brehmplatz mit einer Schleife über den Schillerplatz geplant. Die Buslinie erschließt das Hohenzollerngelände und schafft eine Verbindung zwischen Düsseltal Ost und Brehmplatz, die heute nicht existiert. Die Taktzeiten werden an den Bedürfnissen des Bereiches Metrogelände ausgerichtet. An der Haltestelle Schlüterstraße/Arbeitsagentur erfolgt eine Verknüpfung mit den Straßen- bzw. künftigen Stadtbahnliesen.

Die Maßnahme wird in zwei Stufen umgesetzt. In einer ersten Stufe wird die neue Linie zunächst nur bis zum Staufenbergplatz geführt.

Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist der Neubau / Umbau von 5 Haltestellenkanten erforderlich.

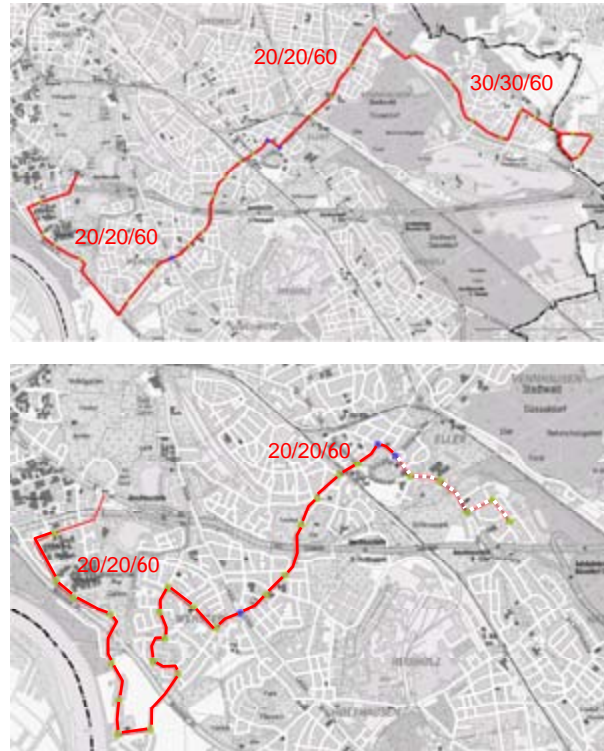
Abb. 22: Einrichtung einer neuen Stadtteilbus-Linie

Linienwegveränderung der Linie 735 in der Ickerswarder Straße Einrichtung einer zusätzlichen Linie 731 zwischen Vennhauser Allee und Südpark

Ziel: Behebung des Bedienstungsdefizits im Berufsverkehr zwischen dem Bereich „Wersten Ost“ und der Innenstadt.

Beseitigung der Verbindungs- und Bedienstungsdefizite im Einkaufsverkehr zwischen dem Bereich „Wersten Ost“ und der Innenstadt.

Erschließung des Neubaugebiets in Himmelgeist



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

Die Linie 735 erhält zwischen dem Dechenweg und der Otto-Hahn-Straße eine zügigere Linienführung direkt über die Ickerswarder Straße. Zwischen den Haltestellen Vennhauser Allee und Südpark wird eine neue Linie 731 eingerichtet, die im Bereich Wersten West und Himmelgeist die Erschließungsfunktion übernimmt. Im Rahmen der konkreten Umsetzungsplanung wird eine Führung der Linie 731 über die Straße Am Bärenkamp geprüft. Durch die Linienüberlagerung erfolgt eine Taktverdichtung von einem 20-Minuten- auf einen 10-Minuten-Takt. Die Fahrplanlage der Linie 731 wird dabei an die der Linie 735 ausgerichtet.

Die verkehrlichen Wirkungen dieser Maßnahmen sind positiv.

Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist der Neubau / Umbau von 4 Haltestellenkanten erforderlich. Im Rahmen der Umsetzung der Linienwegsänderung der Linie 735 wird die Einrichtung einer neuen Haltestelle Scheideweg/Am Haferkamp geprüft.

Im Rahmen der Umlaufplanung wird, alternativ zu einer Verdichtung der Linie 732, eine Verlängerung der Linie 731 bis Am Pflanzkamp geprüft, so dass auf dem Abschnitt Vennhauser Allee - Am Pflanzkamp in Verbindung mit der Linie 732 eine Verdichtung erfolgt.

Abb. 23: Linienwegveränderung der Linie 735 / Einrichtung einer zusätzlichen Linie 731

Verlängerung der Linie 736 zum Kirchplatz

Ziel: Beseitigung der Verbindungs- und Bedienungsdefizite des Bereiches „Oberbilker Allee / Ringelsweide“ zum Kirchplatz im Berufsverkehr

Behebung der Verbindungs- und Bedienungsdefizite des Bereiches „Oberbilker Allee / Ringelsweide“ zu den Einkaufszentren Friedrichstraße und Kölner Straße



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

Aufgrund der Planung für den Knoten Werdener Straße / OU Oberbilk ist künftig ein Linksabbiegen aus der Fichtenstraße nicht mehr möglich. Die Linie 736 wird daher zukünftig statt über die Fichtenstraße über die Ortsumgehung Oberbilk geführt. Als Ersatzmaßnahme für den Entfall der Haltestelle Pinienstraße wird eine Bushaltestelle im Bereich OU Oberbilk / Werdener Straße neu geplant.

Nach Wiederherstellung der Oberfläche im Zuge der Wehrhahnlinie wird ab dem Oberbilker Markt die Linie über den Lastring und von dort weiter über die Oberbilker Allee - Corneliusstraße - Fürstenwall bis zum Kirchplatz geführt. Die Verbindung Oberbilker Markt - Hbf der Linie 736 entfällt. Diese Verbindung wird künftig durch die Linie 732 ersetzt.

Durch die Maßnahme werden die Verbindungs- und Bedienungsdefizite zwischen Oberbilk und Friedrichstadt beseitigt. Aufkommensverbesserungen sind in den Bereichen Oberbilker Markt, Oberbilker Allee und Kirchplatz festzustellen. Die Aufhebung der Verknüpfung am Hbf wirkt sich jedoch verkehrlich nachteilig aus. Insgesamt ist jedoch die Veränderung positiv zu beurteilen.

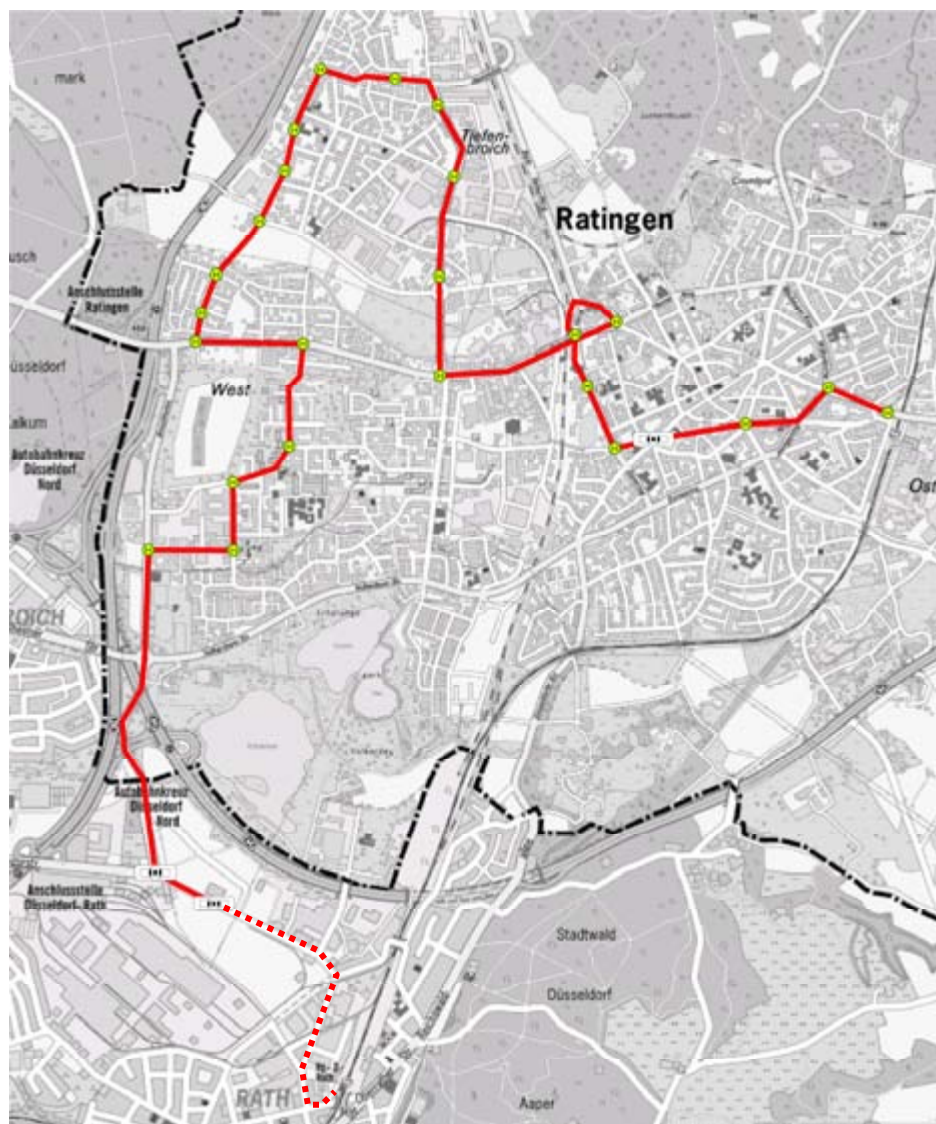
Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist der Neubau / Umbau von 13 Haltestellenkanten erforderlich.

Im Rahmen der Umsetzung wird eine alternative Linienführung ab Corneliusstr. über Bilker Allee - Elisabethstr. - Bachstr. (Endhaltestelle) - Bilker Allee geprüft.

Abb. 24: Verlängerung der Linie 736 zum Kirchplatz

Verlängerung der Linie 757 bis zur Linie 701

Ziel: Behebung des Verbindungsdefizits zwischen Ratingen nach Düsseldorf-Rath



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

Die in Ratingen-West endende Linie 757 wird auf dem bisherigen Linienweg der Linie 775 bis Düsseldorf-Rath bzw. ISS Dome verlängert und mit der Linie 701 verknüpft. Für die Nutzer aus dem Bereich Ratingen-Tiefenbroich und -West wird eine wichtige Nord-Südverbindung, die die Erreichbarkeit des ISS-Domes beinhaltet, geschaffen. Die Linie 775 entfällt auf Düsseldorfer Stadtgebiet.

Der ungünstige 20/40-Minuten-Takt wird werktags auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Die Verlängerung der Linie 757 ist als Vorlaufbetrieb zu einer künftigen Verlängerung der Linie 701 nach Ratingen-West zu sehen (siehe Kap. 6.2).

Abb. 25: Verlängerung der Linie 757 bis zur Linie 701

Neuordnung der Linien 752/754

Ziel: Behebung des Verbindungs- und Bedienungsdefizits von Lichtenbroich zur Innenstadt



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

In der Verkehrsanalyse wurden Defizite in der Verbindungs- und Bedienungsqualität von Lichtenbroich in die Innenstadt festgestellt. Für Lichtenbroich mit ca. 5.600 Einwohnern und teilweise hoher Einwohnerdichte werden mit dem derzeitigen Angebot in die Innenstadt die neu definierten Qualitätsstandards nicht eingehalten.

Im Rahmen der beabsichtigten Neuordnung dieser Linien durch die Stadt Ratingen bzw. des Kreises Mettmann wird sich die Stadt Düsseldorf mit dem Ziel eines verdichteten und regelmäßigen Fahrplantaktes mit einbringen.

Abb. 26: Neuordnung der Linien 752/754

Taktverdichtung der Linie 776 in der HVZ auf 20min

Ziel: Behebung des Bedienungsdefizits der Bereiche „Kürtenstraße“ und „Sankt-Franziskusstraße“ zum Arbeitsplatzschwerpunkt Derendorf Nord



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

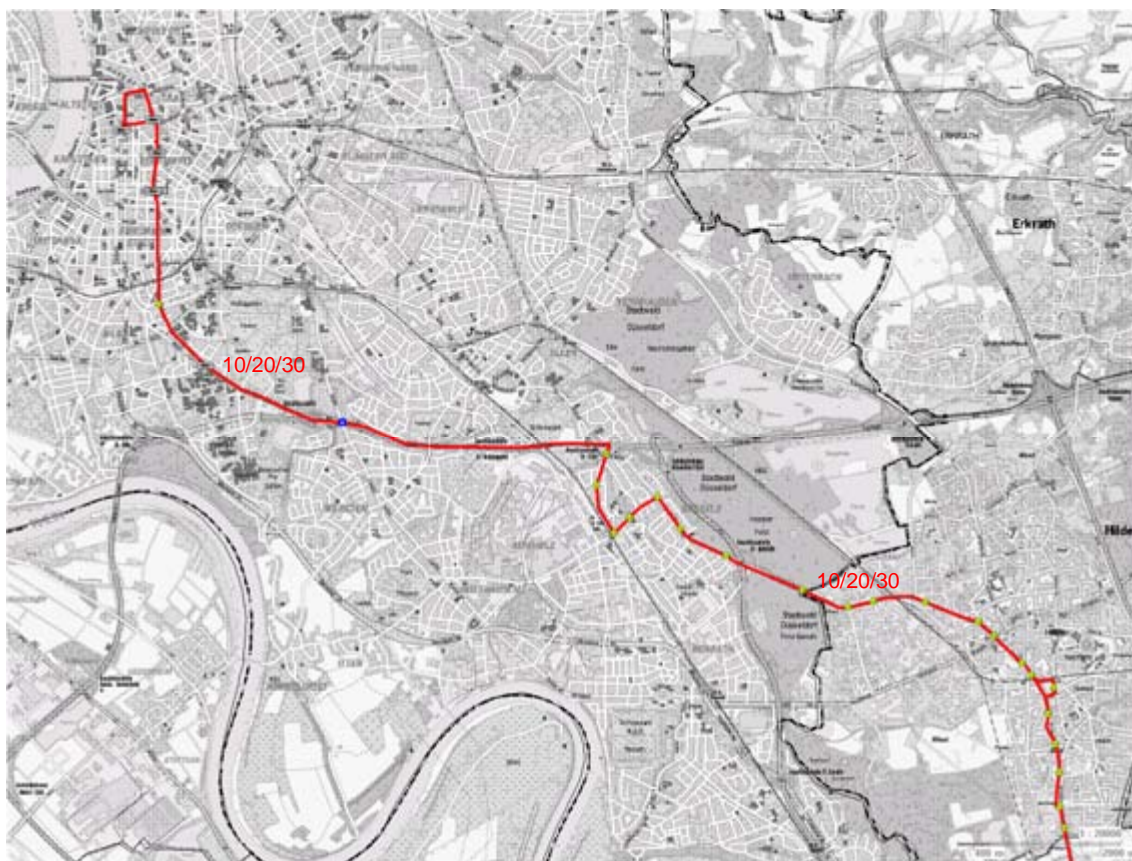
Der Linientakt wird in der Hauptverkehrszeit von derzeit 60 Minuten auf 20 Minuten verbessert. Die Maßnahme wird allerdings nur als nachgeordnete Alternative zu der Taktverdichtung der Linien 752/754 betrachtet.

Aufkommensverbesserungen sind in den Bereichen Lichtenbroich, Kürtenstraße, Rather Kreuzweg und Rath Mitte festzustellen.

Abb. 27: Taktverdichtung der Linie 776 in der HVZ auf 20 min

Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes der Linie 785 in der HVZ

Ziel: Behebung des Bedienungsdefizits von Hassels Nord in die Innenstadt in der Hauptverkehrszeit



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

Der derzeitige 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit wird zwischen Hassels und der Stadtmitte (Heinrich-Heine-Allee) zeitlich ausgedehnt. Die Kordonzählung 2005 ergab, dass morgens zwischen 7.00 - 10.00 Uhr und nachmittags zwischen 16.00 - 20.00 Uhr eine Ausdehnung des Taktes notwendig ist, um das vorhandene Fahrgastpotential in angemessener Qualität zu befördern.

Verkehrsnachfragesteigerungen sind in den Bereichen Hassels und Wersten Nord festzustellen.

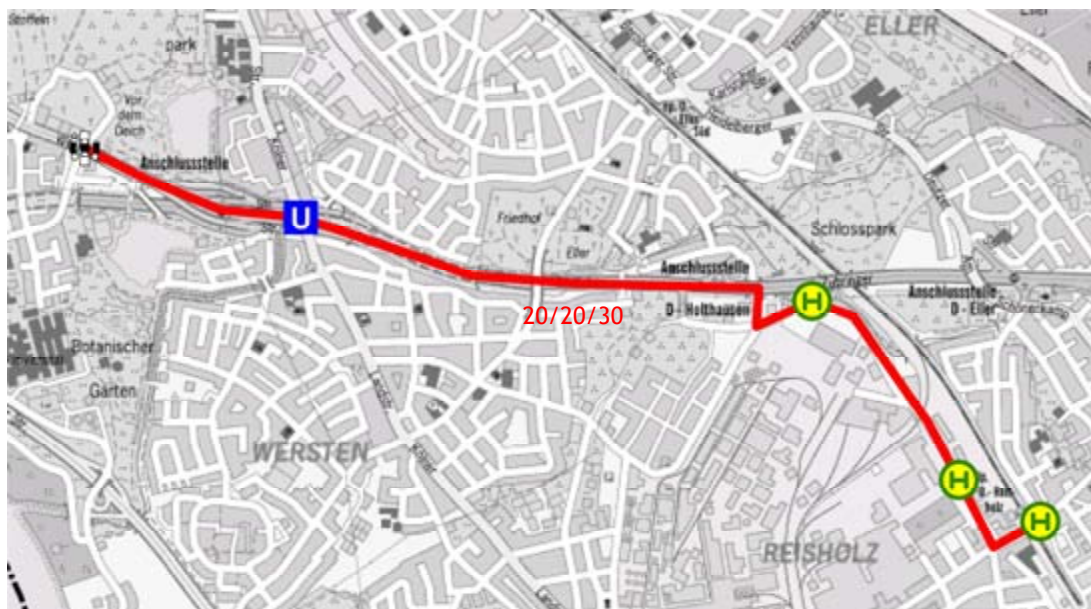
Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist der Neubau / Umbau von einer Haltestellenkante erforderlich.

Die Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes nachmittags zwischen 16.00 - 20.00 Uhr Hassels und Stadtmitte wurde zum Fahrplanwechsel 14.06.2009 umgesetzt.

Abb. 28: Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes der Linie 785 in der HVZ

Einrichtung einer neuen Linie 727 Reisholz S – IKEA - Südpark

Ziel: Verbesserung der Anbindung von IKEA Reisholz



Legende: Taktfolge Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit in Minuten

Zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von IKEA Reisholz wird eine neue Linie 727 vom S-Bahnhof Reisholz über die Reisholzer Bahnstraße - IKEA Haupteingang - A46 - Werstener Dorfstraße bis zum Südpark geführt. Mit Inbetriebnahme der Linie 727 werden die Fahrten der Linie 724E eingestellt.

Die Linie 727 soll montags bis donnerstags und samstags zwischen 10.00 Uhr und 21.00 Uhr sowie freitags zwischen 10 Uhr und 22 Uhr verkehren. Die Taktfrequenz soll dabei an dem S-Bahn-Takt der S6 ausgerichtet sein. Diese Linie dient vornehmlich IKEA-Kunden als zusätzliches Angebot mit Verknüpfung zu den kommunalen Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien am Südpark und an der Werstener Dorfstraße sowie zum regionalen SPNV am S-Bahnhof Reisholz.

Mit IKEA Reisholz ist für die Linie 727 eine Kostenbeteiligung im Rahmen einer Public-Private-Partnership-Betriebskostenfinanzierung beabsichtigt.

Die Maßnahme wurde bereits zum 30.08.2010 umgesetzt (siehe Kap. 2.1).

Zwischen Hassels und Wersten Nord sind Nachfragesteigerungen zu erwarten.

Abb. 29: Einrichtung einer neuen Linie 727 Reisholz S - IKEA - Südpark

5.1.4 Weitere Maßnahmen

Anpassung des Liniennetzes mit Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie

Mit Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie in 2014 wird eine Anpassung des verbleibenden Straßenbahnnetzes erforderlich. Im Rahmen eines Prüfauftrages wird unter Berücksichtigung der beschlossenen Netzergänzungen (u.a. Verlängerung der Linie 701 bis Am Hülserhof, Verlängerung der Linie 704 in den Hafen, Wegfall der Wendemöglichkeiten (Endhaltestellen am Jan-Wellen-Platz) eine Linienkonzepion für die Zeit nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie erarbeitet. Im Rahmen der Erarbeitung der Liniennetzkonzeption wird eine Altstadtanbindung aus Unterrath und Derendorf geprüft.

Anpassung des Busnetzes mit Verlängerung der Linie 704

Mit Inbetriebnahme der Verlängerung der Straßenbahnlinie 704 in den Medienhafen wird eine Anpassung des Busnetzes erforderlich. Die an der Franziusstraße endenden Buslinien werden bis zur neuen Endhaltestelle Kesselstraße geführt.

Anpassung des Busnetzes mit Verlängerung der Linie 701

Mit Inbetriebnahme der Verlängerung der Straßenbahnlinie 701 bis Am Hülserhof wird eine Anpassung des Busnetzes erforderlich. Die in Rath S endende Buslinie Linie 757 (bisherige Linie 775) endet künftig an der neuen Endhaltestelle (siehe auch Abbildung 25).

5.2 Barrierefreier Haltestellenausbau

5.2.1 Grundlagen

In Düsseldorf werden insgesamt 1.580 Haltestellenkanten von den Bussen und Bahnen der Rheinbahn und weiterer Verkehrsunternehmer bedient. Davon werden 125 Haltestellenkanten nur von Stadtbahnen angefahren, 282 nur von Straßenbahnen und 1080 nur von Bussen bedient. 93 Haltestellenkanten werden von verschiedenen Systemen bedient. Insgesamt sind 431 Haltestellen im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes NRW entsprechend den Anforderungen für ein barrierefreies Ein- und Aussteigen gemäß der Gestaltungsstandards zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Mobilitätsbehinderte im öffentlichen Straßenraum, an Haltestellen und in ÖPNV-Fahrzeugen der Landeshauptstadt Düsseldorf ausgebaut. Gesetzlich vorgegeben ist, dass Neubau- und Erhaltungsmaßnahmen grundsätzlich barrierefrei ausgeführt werden.

Eine Daueraufgabe ist es, das bestehende System barrierefrei umzugestalten. Dabei sind im Abwägungsprozess bei der Ausgestaltung der barrierefreien Haltestellen die städtebaulichen und verkehrlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Zurzeit laufen zwei Ausbauprogramme. Zum einen auf der Stadtbahnlinie U79 mit 10 Haltekanten und zum anderen auf den Buslinien 835/836 mit noch 23 auszubauenden Haltekanten (Stichtag Dezember 2009). Letzteres wird voraussichtlich bis 2011 abgeschlossen sein.

Für den weitergehenden barrierefreien Ausbau von Haltestellen wurden Kriterien entwickelt, die eine Priorisierung von Haltestellen ermöglichen. Im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Nahverkehrsplans wurde festgelegt, die Systeme Stadtbahn, Straßenbahn und Bus getrennt voneinander zu betrachten, da die Anforderungen an eine Umrüstung planerisch, ge-

stalterisch und finanziell höchst unterschiedlich sind. Zum anderen wurde abgestimmt, dass das auch bisher schon praktizierte linienweise Vorgehen aus Sicht der Menschen mit Behinderung ihren Bedürfnissen am besten gerecht wird.

5.2.2 Methodisches Vorgehen

Die Priorisierung wurde zum einen nach den relevanten Nutzergruppen von barrierefreien Haltestellen (insbesondere ältere Menschen und Menschen mit körperlichen Behinderungen) vorgenommen. Des Weiteren wurde auch die verkehrliche Bedeutung der Haltestellen berücksichtigt, da bei weitem nicht nur die o. g. Nutzergruppen barrierefreie Haltestellen für eine komfortable ÖPNV-Nutzung benötigen (zusätzlich z.B. Eltern mit Kinderwagen, Fahrgäste mit Fahrrad, etc.) und es auch Ziel ist, Haltestellen mit hoher Bedeutung und vielen Nutzerinnen und Nutzern auszubauen. Bei einem großangelegten linienweisen Ausbauprogramm für Haltestellen macht es aus Effizienzgründen zusätzlich Sinn, dieses evtl. mit anderen Programmen (z.B. Verbesserung des Verkehrsablaufes im ÖPNV oder sonstiger Straßenumbauplanungen) zu verknüpfen. Vor diesen Hintergrund entstanden 7 Kriterien, die jeweils gleichgewichtig berücksichtigt wurden:

- Anzahl der die Haltestelle anfahrenen Linien
- Bedeutung der Haltestelle im Netz (Umsteigehäufigkeit)
- Anzahl der Haltestellenabfahrten je Tag
- Anzahl der Ein-, Aus- und Umsteigenden je Tag
- Anteil der im Einzugsbereich der Haltestelle lebenden über 65-jährigen Einwohnerinnen und Einwohner (stadtteilbezogene Auswertung)
- Anzahl der im Einzugsbereich der Haltestelle vorhandenen Alten- bzw. Behindertenwohnheime, Krankenhäuser, Förderschulen mit dem Schwerpunkt körperliche und motorische Entwicklung und Friedhöfe
- Haltestellenlage in einem Streckenabschnitt mit Beschleunigungsbedarf für den ÖPNV laut VEP oder Bedarf an genereller Straßenraumumgestaltung (straßenräumliches Handlungskonzept VEP)

Für die sieben Kriterien wurde eine vierstufige Einordnung der Bedeutung vorgenommen. Ist die Bedeutung besonders hoch, wurde die Gewichtung 1 vergeben, ist die Bedeutung der Haltestelle in dem jeweiligen Kriterium gering, wurde eine 4 vergeben. Dementsprechend sind die Haltestellen mit den niedrigen Punktesummen für einen barrierefreien Ausbau zu priorisieren. Nach der Gewichtung der Haltestellen wurden dann je Linie die Gewichtungspunkte der einzelnen Haltestelle aufsummiert und dann durch die Anzahl der Haltestellen der Linie dividiert. Somit ergibt sich je Linie eine mittlere Bedeutung der von ihr angefahrenen Haltestellen und damit eine Rangfolge der Linien untereinander. War die Punktesumme bei Linien gleich, entscheidet die Fahrgastzahl über die Priorität. Die Linien U79 sowie 835/836 wurden in dieses Schema nicht eingebunden, da sie durch Beschlüsse bereits vorgegeben sind.

Bei den Stadtbahnlinien ergibt sich mit den o. g. Kriterien als erste Priorität die Linie U74/U77 gefolgt von der U78, wo einige wenige Haltestellen in Golzheim noch nicht barrierefrei sind. Bei den Straßenbahnen ergibt sich die höchste Priorität für die Linien 709 und 703/713, gefolgt von den Linien 701 und 712. Bei den Buslinien hat die Linie 737 die höchste Priorität, gefolgt von den Linien 730 und 721/722. In der Tabelle 8 ist die Gesamtübersicht

der Rangfolge dargestellt: Abgestimmt mit der möglichen Planungs- und Umsetzungsleistung und vorbehaltlich der finanziellen Möglichkeiten sollen die Haltestellen der Linien mit dem Rang 1 bis zum Jahr 2014 umgebaut werden. Als Minimum der Umsetzung sollten die Haltestellen umgebaut werden, die nach erster Einschätzung einen einfachen Aufwand verursachen (anheben vorhandener Inseln oder Gehwegbereiche).

Rang	Stadtbahn	Straßenbahn	Bus
1	U74/U77	709	737
2	U78	703/713	730
3	U75	701	721/722
4		712	733
5		707	736
6		715	725/738
7		706	834
8		704	778/779
9		708	729
10			728
11			776
12			828
13			723
14			724
15			732
16			735
17			726
18			760
19			833
20			734
21			775

Tab. 8: Priorisierung der Linien für den barrierefreien Haltestellenausbau

In der Abbildung 30 ist eine Übersicht über die Anzahl der umzubauenden Haltestellen je priorisierter Linie einschließlich einer Einschätzung des notwendigen Planungs- und des finanziellen Aufwandes dargestellt.

Als einfach umzubauen werden bei den Stadt- und Straßenbahnen Haltestellen angesehen, die heute als Insel vorhanden sind und bei denen keine größeren Umplanungen im Straßenraum notwendig werden. Bei den Bushaltestellen sind das diejenigen, bei denen die Busse direkt am Fahrbahnrand halten. Unter erhöhtem Aufwand werden Haltestellen eingruppiert, bei denen im Stadtbahnbereich die vorhandenen Inseln sehr schmal sind, sodass für eine Anhebung umfangreichere Planungen im Straßenraum durchgeführt werden müssen. Bei den Straßenbahnen sind dies Haltestellen, die vorwiegend heute als Zeitinseln vorhanden sind und demnach in eine Rauminselform umgebaut werden müssten oder die sogenannte „Jenaer Lösung“ (Anhebung der Fahrbahn im Bereich des Ein- und Ausstiegs) zum Einsatz käme. Bei den Bussen werden alle Haltestellen mit heutiger Busbucht als Haltestellen mit erhöhtem Aufwand definiert. Haltestellen mit komplexem Aufwand sind Haltestellen, die in Straßenabschnitten liegen, für die eine generelle Umplanung vorgesehen ist (z.B. Birkenstraße oder südliche Heyestraße).

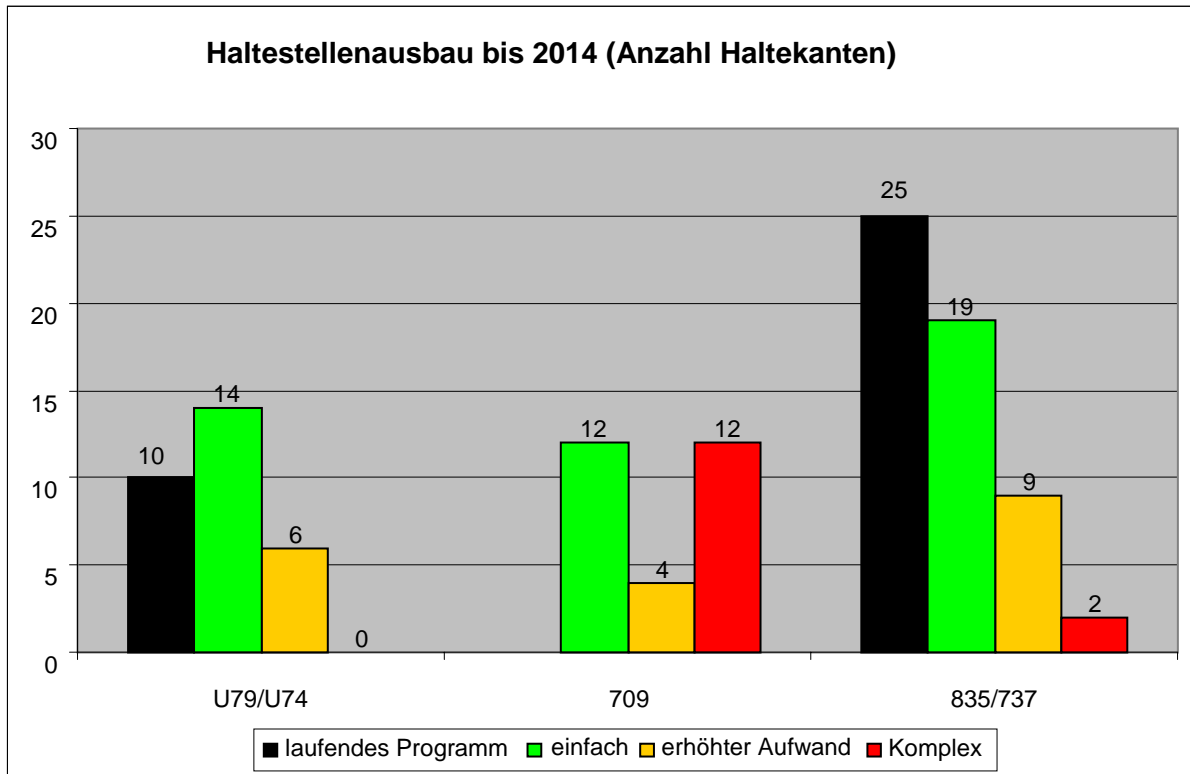


Abb. 30: Barrierefreier Haltestellenausbau bis 2014

Für die Linien U78 bzw. U75, die 703 und 730 sollten die Haltestellen planerisch so vorbereitet werden, dass der Haltestellenumbau jeweils nahtlos fortgesetzt werden kann. In der Abbildung 31 ist als Übersicht der notwendige Planungsaufwand dargestellt.

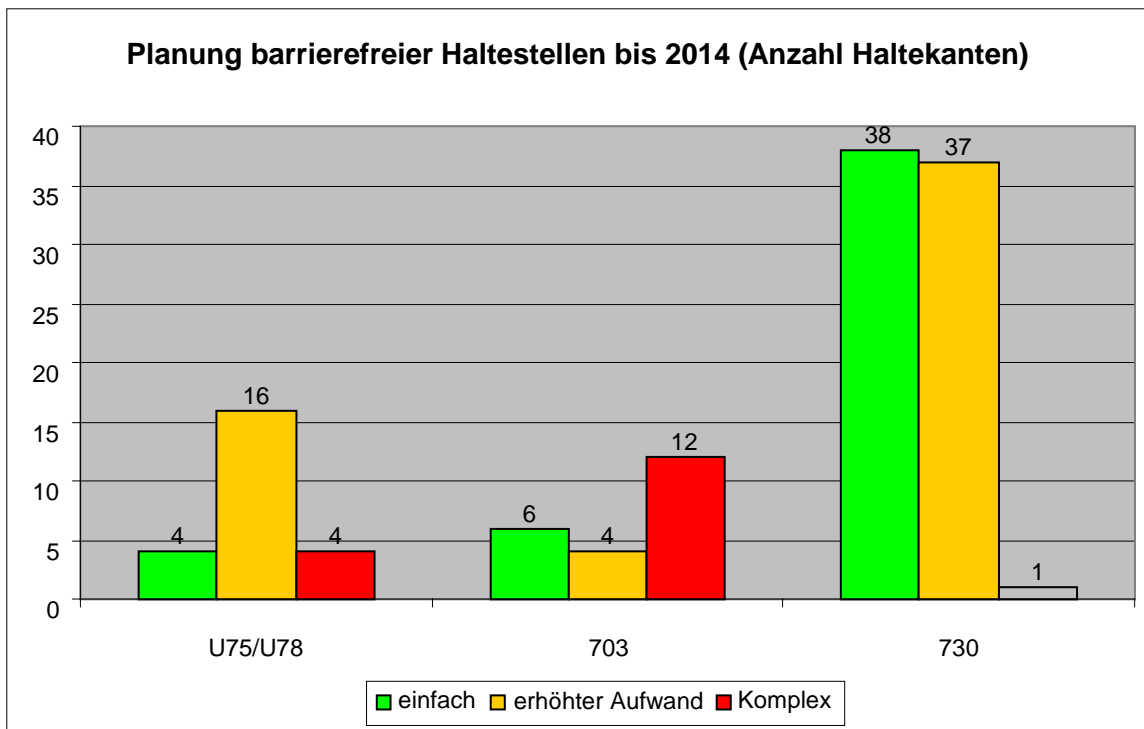


Abb. 31: Planung barrierefreier Haltestellen bis 2014

5.3 Verbesserung des Verkehrsablaufs

Der Abbau von Verlustzeiten bei Straßenbahn- und Buslinien trägt zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei verbunden mit einer Attraktivitätssteigerung für die ÖPNV-Kunden. Des Weiteren können günstigstenfalls auch Einsparungen einzelner Fahrzeugumläufe erzielt werden.

5.3.1 Straßenbahnbeschleunigung

Grundlagen:

Im Rahmen des 2006 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes wurden Streckenabschnitte von Straßenbahnlinien identifiziert, auf denen im Betriebsablauf größere Störungen systematisch auftreten. Die Abbildung 32 zeigt die entsprechenden Abschnitte, auf denen hoher Handlungsbedarf besteht.

Für über die Hälfte der dargestellten Abschnitte liegen bereits Lösungsvorschläge in Form von Grobkonzepten vor. Dies ist in der Tabelle 9 als Übersicht dargestellt (Fettschrift bedeutet vorhandenes Grobkonzept). Als Beschleunigungselemente enthalten die Grobkonzepte im Wesentlichen Veränderungen in der Signalsteuerung und an den Haltestellen. Für die Abschnitte ohne Grobkonzepte, sollen im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplanes solche zur Verbesserung des Betriebsablaufes erarbeitet werden.

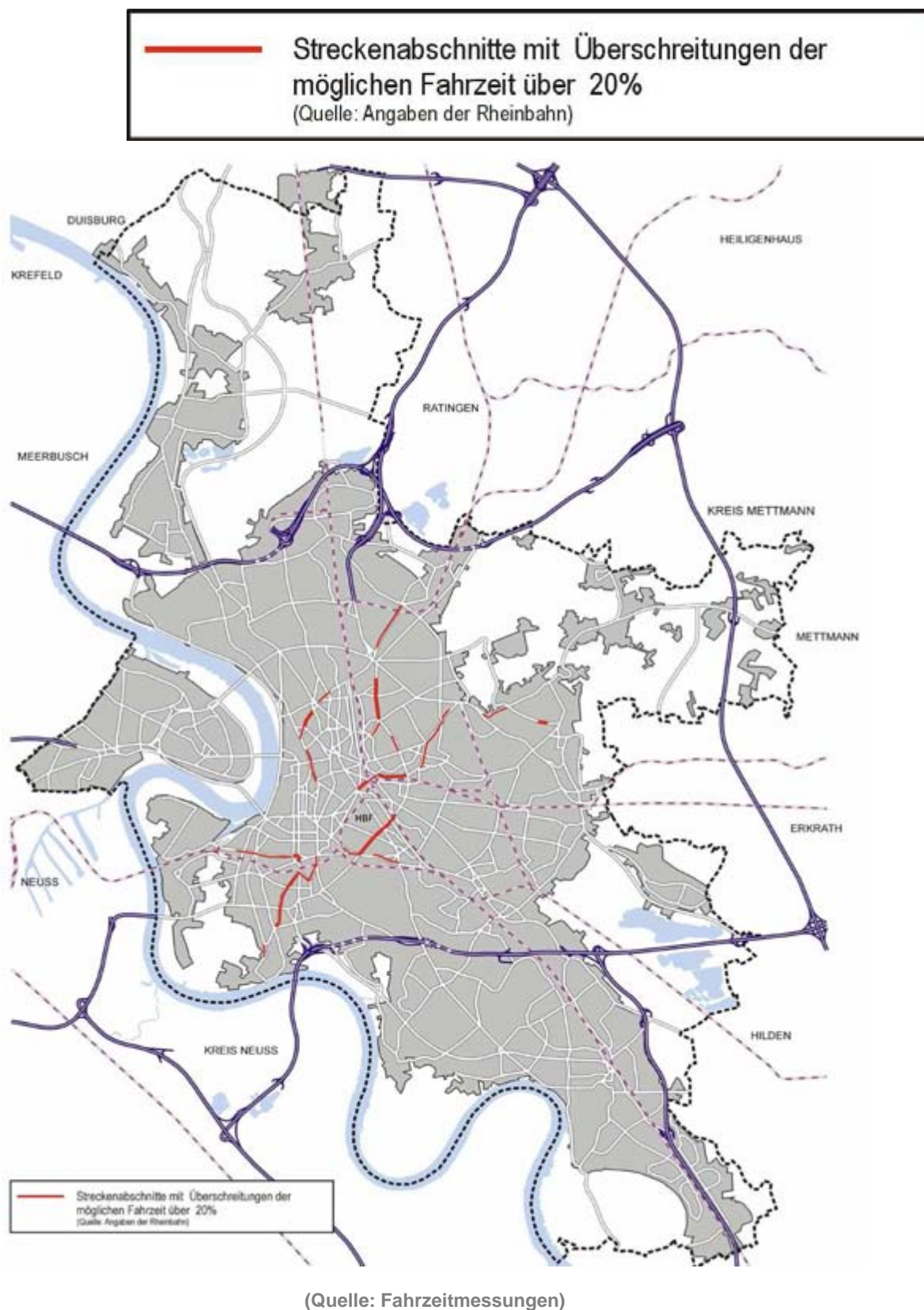


Abb. 32: Streckenabschnitte mit Überschreitungen der möglichen Fahrzeit über 20 %

Nr.	Bez.	Straße	von	bis	Linie	Straße	Fahrradachse	straßenräumliches Konzept im VEP
1	6	Münsterstr.	Heinrichstr.	Hülsmeierpl.	701, (708), (711)	HVS Kat3	ja	Radweg; komplexe Umgestaltung des Hülsmeierpl.
2	1	Münsterstr.	Moltkestr.	Ulmenstr.	701, (711)	HVS Kat2	ja	Radwegbenutzungspflicht
3	1	Nordstr.	Fischerstr.	Blücherstr.	701, 715, (711)	keine HVS	ja	
4	2	Brehmstr.	Brehmplatz	Laclombletstr.	708	HVS Kat1	nein	
5	2	Herderstr.	Humboldtstr.	Brehmpatz	706, 708	HVS Kat2	(ja)	Gehwege
6	2	Lindemannstr.	Grafenb. Allee	Schumannstr.	706	HVS Kat1	nein	
7	2/7	Grafenb. Allee	Lichtpl.	Altenbergstr.	703, 709, 712, etc.	HVS Kat1	ja	Radwegbenutzungspflicht, komplexe Umgestaltung des Straßenraums
8	7	Ludenberger	Pöhlenweg	Benderstr.	703, 709, etc.	HVS Kat1	nein	
9	7	Benderstr.	von Gahlen	Regenbergastr.	703	HVS Kat2	(ja)	komplexe Umgestaltung des Straßenraums
10	2	Lichtstr.	Hoffeldstr.	Lichtpl.	709	HVS Kat2	nein	komplexe Umgestaltung des Straßenraums
11	2	Birkenstr.	Ackerstr.	Dorotheenstr.	709	HVS Kat3	nein	komplexe Umgestaltung des Straßenraums
12	1/2	Ackerstr.	Worringer Pl.	Birkenstr.	708, 709	HVS Kat3	nein	komplexe Umgestaltung des Straßenraums
13	1	Kaiserstr.	Sternstr.	Jan-W.-Platz	701, 706, 715	HVS Kat2	nein	
14	3	Werden/Kruppstr.	Oberbilker Allee	Fichtenstr.	706	HVS Kat1	ja	
15	3	Oberbilker Allee	Siegburger	Gangelplatz	715	HVS Kat1	ja	Radwegebenutzungspflicht
16	3	Hüttenstr.	Sonnenstr.	Kruppstr.	715	HVS Kat1	nein	Radwegebenutzungspflicht
17	3	Bilker Allee	Wupperstr.	Friedrichstr.	708	HVS Kat2	nein	Radweg
18	3	Heresbachstr.	Oberbilker Allee	Feuerbachstr.	701, (711)	keine HVS	teils	
19	3	Brunnenstr.	Bf Bilk	Feuerbachstr.	706, 707	keine HVS	nein	komplexe Umgestaltung des Straßenraums
20	3	Aachener Str.	Bf Bilk	Aachener Platz	712	HVS Kat2	nein	Querungshilfen
21	3	Volmerswerther	Aachener Str.	Krahkampweg	712	keine HVS	nein	

Tab. 9: Streckenabschnitte mit Grobkonzepten für Beschleunigungsmaßnahmen

Die Priorisierung der Abschnitte zur Umsetzung wurde nach drei wesentlichen Kriterien durchgeführt. Eingegangen ist zum einen, ob der Abschnitt sich im Vorlaufstreckenbereich zur Wehrhahnlinie befindet. Zum anderen bekamen die Abschnitte eine hohe Priorität, die in Bereichen von Straßenneu- bzw. -umplanungen liegen. Des Weiteren ging in die Priorisierung mit ein, ob in einzelnen Abschnitten eine hohe Priorität für einen barrierefreien Haltestellenausbau vorliegt. Dem entsprechend ist die in der Abbildung 33 dargestellte Priorisierung von Beschleunigungsabschnitten vorgenommen worden.

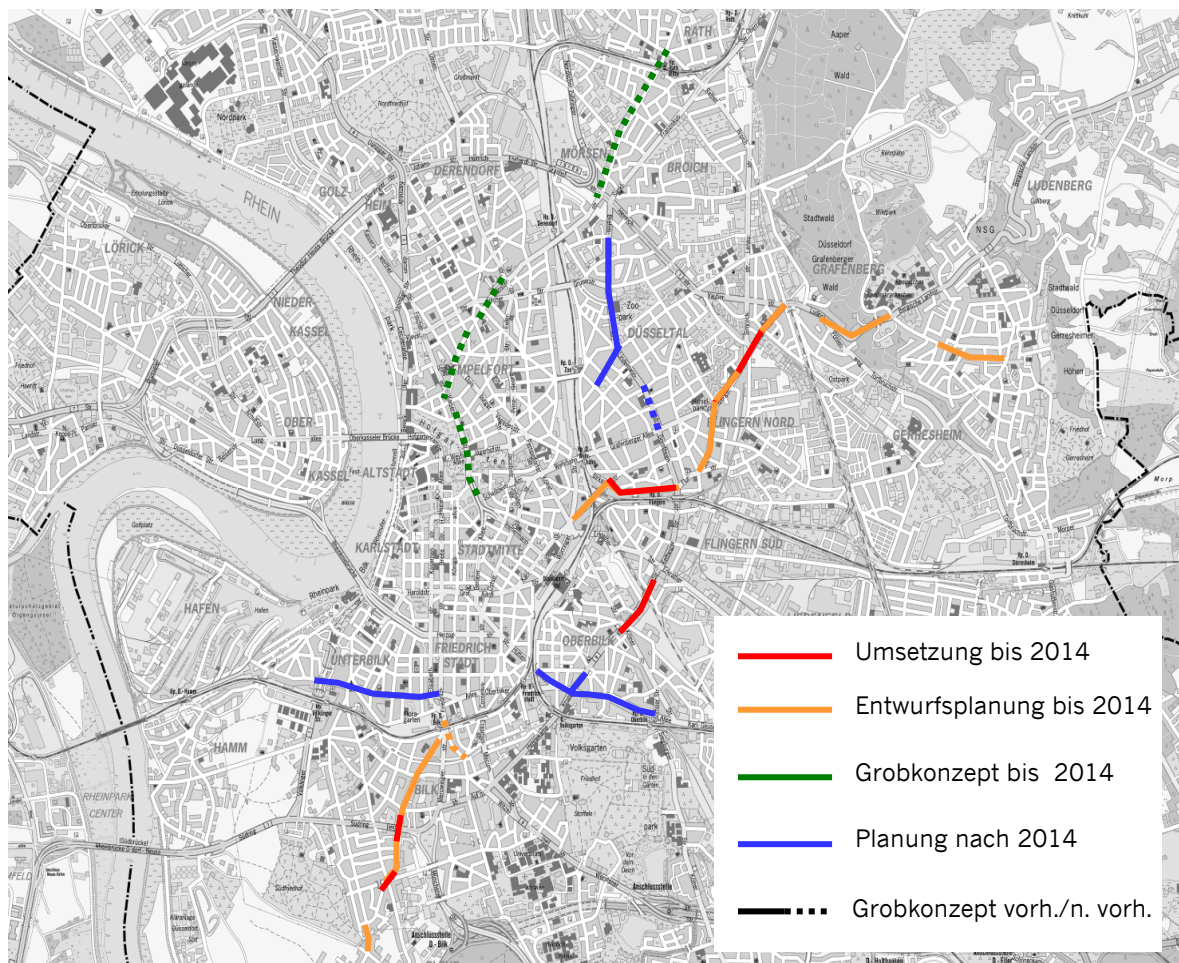


Abb. 33: Priorisierung von Beschleunigungsmaßnahmen

Eine Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen ist entlang der Linie 709 im Bereich des Knotenpunktes Grafenberger Allee/Schlüterstraße vorgesehen. Dieser Abschnitt kommt auch den Linien 703 und 712 (beides zukünftige Stadtbahnlinien) zugute und soll im Rahmen der Optimierung der Erreichbarkeit des Metrogeländes umgebaut werden. Im weiteren Verlauf der 709 ist auch der Komplettumbau der Birkenstraße als Wohnumfeldverbesserung Flingern vorgesehen. In diesem Zusammenhang sind auch die Vorschläge aus dem Beschleunigungsgrobkonzept umzusetzen. Eine erste Vorstellung der Planung in der Öffentlichkeit hat bereits stattgefunden. Die Vorentwurfsplanungen für diesen Abschnitt sind schon durchgeführt worden.

Im Bereich Bilk/Volmerswerth sind die Planungen der Haltestellenbereiche „Südring“ und „Aachener Platz“ der Linie 712 schon sehr weit vorangeschritten, so dass mit einer Umsetzung vor 2013 gerechnet werden kann. Eine erste Vorstellung der Planungen des Abschnitts Werdener Straße im Verlauf der Straßenbahnlinie 706 hat in der Öffentlichkeit bereits stattgefunden. Aufgrund der städtebaulichen Entwicklungen in diesem Bereich ist mit der Umsetzung des Umbaus der Werdener Straße und damit eines eigenen Bahnkörpers bis 2013 zu rechnen.

Vordringlich bis 2014, also vor der Eröffnung der Wehrhahnlinie, sollen auch die Entwurfsplanungen zur Beschleunigung der Linien 703, 709 und 712 erstellt und in der Öffentlichkeit vorgestellt worden sein.

Für die Abschnitte der Linie 701 im Bereich Münsterstraße - Nordstraße - Kaiserstraße sind zunächst vertiefte Analysen durchzuführen, wo und warum auf den in den achtziger Jahren beschleunigten Abschnitten noch größere Abweichungen zu den Fahrplansollzeiten entstehen. Aus diesen Erkenntnissen sind dann bis 2014 Grobkonzepte zu entwickeln. Gleiches gilt auch für den Abschnitt der Linie 706 auf der Lindemannstraße.

5.3.2 Busbeschleunigung

Neben der systematischen Aufarbeitung des Beschleunigungsbedarfs bei den Straßenbahnlinien im Verkehrsentwicklungsplan sind im Rahmen der Erarbeitung des 3. Nahverkehrsplans für die bedeutendsten Buslinien ebenfalls systematische Auswertungen des rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) erfolgt, um die Schwachstellen im Betriebsablauf herauszufiltern.

Aufgrund der Vielzahl an Buslinien und dem damit sehr hohen Auswertungsaufwand wurden die Buslinien untersucht, die in einem 10-Minuten-Takt fahren und mehr als 10.000 Fahrgäste am Tag befördern. Demnach wurde die Fahrzeit-Auswertung für die Buslinien 721/722, 725/738, 730, 834 und 835/836 durchgeführt. In der Abbildung 34 sind die Störungsstellen entlang der einzelnen Linienwege dargestellt. Differenziert wurde dabei in Störungen, die in einem Streckenabschnitt oder im Bereich einer Haltestelle entstehen. Im Rahmen der Laufzeit des 3. Nahverkehrsplanes sollen diese Störungsstellen bezüglich ihrer Ursache genauer untersucht werden und Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Je nach planerischem und notwendigem finanziellen Aufwand für die Behebung der Störungen sollen diese auch schon bis 2013 angegangen werden.

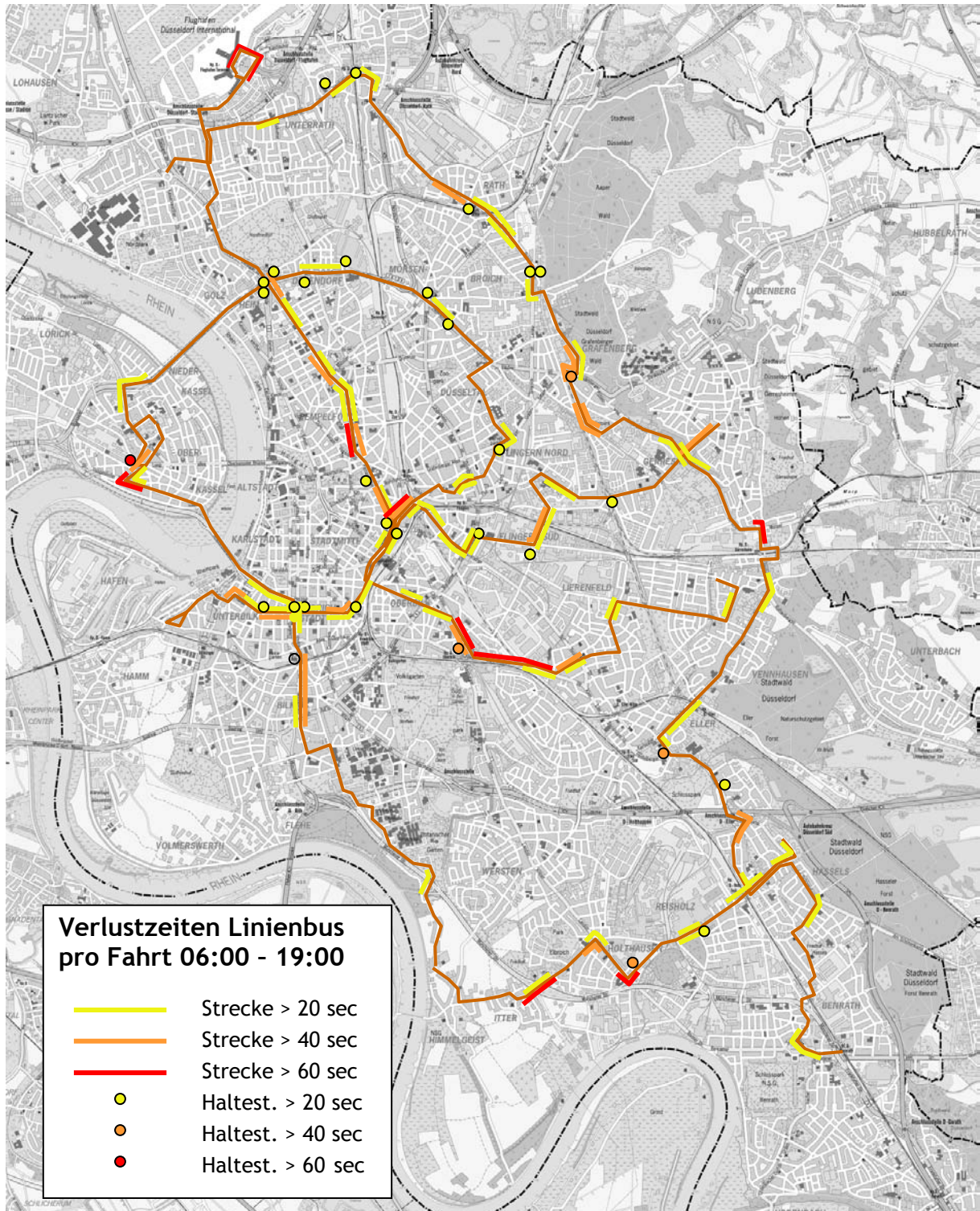


Abb. 34: Streckenabschnitte des Busnetzes mit mehr als 20 Sekunden Verlustzeiten pro Fahrt

5.4 Haltestellenausrüstung

Das Maßnahmenprogramm zur Haltestellenausrüstung sieht eine mehrstufige Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DyFa) mit Sprachausgabe an Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen vor. Perspektivisch sollen alle Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern ausgestattet werden. Hiervon ausgenommen sind die jeweils beiden letzten Haltestellen vor einer Endhaltestelle, sofern dies keine Umsteigepunkte sind.

Für die Priorisierung der Standorte werden als Kriterien die Anzahl der Ein-, Aus- und Umsteigenden Personen je Tag, die Anzahl der Linien, die Bedeutung der Haltestelle im Netz (Umsteigepunkt) zugrunde gelegt. Aus Effizienzgründen werden zunächst aktuelle Projekte (u.a. Wehrhahnlinie, Straßenbahnanbindung ISS DOME und Hafen) sowie laufende Programme wie der barrierefreie Ausbau von Haltestellen berücksichtigt.

Im Rahmen des Förderprogramms Sicherheit und Service sind bis 2015 insgesamt fünf Bauabschnitte mit einem jährlichen Investitionsvolumen von 1 Mio. € (ca. 20-27 Anzeigen) vorgesehen. Der zweite Bauabschnitt befindet sich in der Umsetzung. Im Rahmen des 4. Bauabschnitts sollen Haltestellen entsprechend der Priorisierung nach den vorgenannten Kriterien berücksichtigt werden.

Sicherheit und Service, 2. BA mit 8 Haltestellen (20 Anzeigen) in 2010/2011:

- Steinstraße U 701
- Bilker Kirche 709, 708
- Auf'm Hennekamp 706
- Oberbilker Markt 706
- Opladener Straße U74
- Ickerswarder Straße U74
- Elbruchstraße U74
- Flingern S 706, 708

Sicherheit und Service, 5.BA Zulaufstrecken WHL nach Ratingen mit 8 Anzeigern in 2010/2011

- Hubertushain 712
- Hirschweg 712
- Oberrath 712
- Rather Waldstadion 712
- Rather Broich 712
- Mörsenbroicher Weg 712
- Vautierstraße 712
- Graf-Recke-Straße 712

Infrastruktursonderprogramm mit 6 Haltestellen in 2011:

- Südfriedhof 704
- Düsseldorfstrand 706
- Redinghovenstr. 706
- Kettwiger Str. 706
- Auf'm Hennekamp 701
- Christophstraße 701

Sicherheit und Service, 4. BA mit 3 Haltestellen i.V.m. Gleisumbau für die WHL in 2011:

- Dörpfeldstrasse 703
- Schönaustraße 703
- Von-Gahlen-Straße 703

Sicherheit und Service, 3. BA mit 12 Haltestellen in 2011/2012:

- Uhlandstraße 703, 708
- Lindemannstraße 703, 706
- Engerstraße 703
- Pöhlenweg 703
- Gerresheim Rathaus 703
- Niederheid 701
- Kappeler Straße 701
- Schloß Benrath 701
- Urdenbacher Allee 701 und Bus
- Rath Mitte S 701
- Derendorf S 701
- Nordstraße 701

Sicherheit und Service, 6. BA mit 17 Haltestellen in 2012:

- Torfbruchstr. Bus
- Stockkampstr. 704, 706
- Unterrath S 707, 715
- Johannstr. 707, 715
- Elssässer 707, 715
- Eckener Str. 707, 715
- Rather Str. 701, 704
- Essener Str. 707, 715
- Am Schein 701
- Cornelius Str. 701
- Am Röttchen 707, 715
- Rotdornstraße 701
- Tannenstr. 707, 715
- Kruppstr. 706, 715
- Luisenstr. 701, 715
- HaeselerStr. 701

Sicherheit und Service, 7. BA mit 13 Haltestellen in 2013:

- Jägerstraße U U75, 715
- Unterrath S Bus
- Oberbilk S/Philipshalle U 715
- Helmholtzstraße 707, 708, 715
- Georg-Schulhoff-Platz 704, 709
- Sternstraße 701, 706, 715
- Morsestraße 701, 707, 708
- Eller Süd S Bus
- Alt Eller U U75, 715
- Lierenfeld Betriebshof U U75
- Birkenstraße 708, 709, 719
- Lennestraße 704

- Siedlung Freiheit Bus
- Hauptbahnhof Bus

Sicherheit und Service, 8. BA mit 15 Haltestellen in 2014:

- Kronprinzenstraße 708
- Völklinger Straße S 704, 709
- Reisholz S Bus
- Lanker Str. Bus
- Kettwiger Straße U 706
- Franziusstraße 708
- Staufenbergplatz 709, 713, 719
- Flughafenbahnhof Bus
- Theodor-Heuss-Brücke Bus
- Dreherstraße Bus
- Grunerstraße 708
- Kammerrathfeldstr. Bus
- Kopernikusstraße 706
- Schloß Jägerhof 707
- Polizeipräsidium 704, 719

Sicherheit und Service, 9. BA mit 12 Haltestellen in 2015:

- Hoffeldstraße 709, 719
- Volksgarten S 706
- Neu-Lichtenbroich Bus
- Siedlung Kürtenstr. Bus
- Sodenstr. Bus
- In der Elb Bus
- Hassels, Kirche Bus
- Tübinger Str. Bus
- Briedestr. Bus
- Hammer Dorfstraße 708
- Lindenstraße 706
- Am Steinberg 706

Zulaufstrecken Wehrhahn-Linie mit 8 Haltestellen in 2012/2013

- Am Trippelsberg 701
- Schöne Aussicht 701
- Vor der Hardt 703
- D-Hellriegelstraße 712
- Krahkampweg 712
- Südring 712
- Suitbertusstraße 712
- Volmerswerther Straße 712

Laufende Projekte:

- Verlängerung der Linie 701 zum ISS DOME (Haltestellen Rath S, Wahlerstraße/Oberhausener Straße, ISS DOME, Am Hülserhof)
- Anbindung des Medienhafens mit der Linie 704 (Haltestellen Kesselstraße, Speditionsstraße)

GVFG Bau von Hochbahnsteigen

• U Kalkumer Schloßallee	U79	2011 (in Bau)
• U Kittelbachstraße	U79	2012
• Lohausen	U79	2012
• Heerdter Sandberg	U74/76/77	2011
• Lohweg	U74/76	2011
• Rheinbahnhof	U74/76	2011
• Dominikus Krankenhaus	U75	2013
• Nikolaus-Knopp-Platz	U75	2013
• Handweiser	U75	2012

Alle geplanten und künftig installierten dynamischen Fahrgastinformations-Anlagen werden grundsätzlich mit einem akustischen Ansagesystem ausgerüstet.

Des Weiteren sollen auch an Bushaltestellen, die stark frequentiert oder wichtige Umstiegs- haltestellen sind, DyFa-Anlagen installiert werden. Zurzeit wird eine alternative Anzeigetechnik für Bushaltestellen entwickelt, die sich platz- und kostensparenden in die Wartehallen an den Haltestellen integrieren lassen. Der Prototyp soll zunächst an der Haltestelle Jugendherberge installiert werden. Ein entsprechendes Programm zur Nachrüstung wird entwickelt.

5.5 Fahrzeugausrüstung

Die Fahrzeuge der Busflotte der Rheinbahn erfüllen die fahrzeugseitigen Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit. Bei notwendig werdenden Ersatzbeschaffungen werden die in Kapitel 3.3.2 beschriebenen Ziele sowie die in Kapitel 3.4.2.1. formulierten Qualitätsanforderungen berücksichtigt. Zur Zeit erfüllen ca. 30 % der Busse den aktuellsten Stand des EEV-Standards.

Vor dem Hintergrund der notwendigen Erweiterung des Fahrzeugparks für die Wehrhahn-Linie wird der Schwerpunkt bei der Fahrzeugbeschaffung bei den Schienenfahrzeugen gesehen. Um auf künftige Entwicklungen im Fahrzeugbereich reagieren zu können, werden in 2010 testweise Leichtbaubusse und Hybridbusse auf ihr Einsparpotential und die betriebliche Tauglichkeit untersucht. Für den Busbereich sind nach Beschaffung der Hybridbus-Typen in den Jahren 2009 und 2010 in den folgenden Jahren weitere Ersatzinvestitionen vorgesehen.

Das Maßnahmenprogramm für die Fahrzeugflotte der Schienenfahrzeuge der Rheinbahn sieht ab Ende 2009/Anfang 2010 die Neubeschaffung von insgesamt weiteren 61 Niederflur-Stadtbahnwagen des Typs NF8U bis 2014 vor. Diese Fahrzeuge, die für den Einsatz auf der künftigen Wehrhahn-Linie vorgesehen sind, werden bis zur Aufnahme des Betriebes im Oberflächenverkehr eingesetzt und ersetzen sukzessive die alten gelben Straßenbahnen, so dass im Straßenbahnnetz bereits in 2013 nur noch Niederflurfahrzeuge im Einsatz sind.

Die alten Stadtbahnfahrzeuge des Typs GT8SU sollen bis 2013 grundsaniert werden. Eine Neubeschaffung von Hochflurtunnel-Fahrzeuge als Ersatz für die GT8SU- und B80-Wagen wird auf den Zeitraum nach 2015 verschoben.

5.6 Konzeption eines Schnellbussystems zur Verbesserung des regionalen ÖPNV

Im Verkehrsentwicklungsplan mit Beschluss vom 09.11.2006 ist die „Schaffung eines Schnellbussystems in Bereichen ohne direkte Schienenverbindung nach Düsseldorf“ verankert. Im nun vorliegenden Nahverkehrsplan wird die Aufgabe konkretisiert. Ergänzend zu den Linien des Schienenschnellverkehrs wird Düsseldorf mit der Region derzeit durch 4 Schnellbuslinien verknüpft.

Die Linien im einzelnen:

- SB50 Jan-Wellem-Platz - Uni-Kliniken - Haan
- SB51 Flughafen - Niederkassel - Meerbusch, Büderich - Kaarst
- SB55 Hbf - Derendorf - Ratingen, Lintorf - Ratingen, Breitscheid
- SB85 Hbf - Handweiser - Neuss, Neusserfurth

Während an den Schnellverkehrsachsen die Modal-Split-Anteile der Düsseldorfer Ein- und Auspendler relativ hoch sind, hat die Verkehrsanalyse der Pendlerströme festgestellt, dass es in der Region Bereiche gibt, aus denen die Nutzung des Autos dominiert. Das vorliegende Schnellbuskonzept verbindet diese „Defizitgebiete“ mit der Düsseldorfer Innenstadt. Ziel des Schnellbuskonzeptes ist es, mehr Menschen zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen. Das Konzept sieht vor, dass innerhalb Düsseldorfs nur die wichtigen Ziele und Umsteigepunkte angefahren werden sollen. Eine Konkurrenz zu den bestehenden Linien innerhalb Düsseldorfs soll damit vermieden werden.

Das ergänzende Schnellbuskonzept beinhaltet folgende Linienplanungen (Abbildung 35):

- SB59 Hbf - Grafenberg - Mettmann, Metzkausen - Ratingen, Homberg
- SB84 Hbf - Meerbusch, Büderich - Kaarst, Nord
- SB87 Heinrich-Heine-Allee - Bilk S - Neuss, Reuschenberg - Korschenbroich, Glehn
- SB88a Heinrich-Heine-Allee - Bilk S - Neuss, Grimlinghausen - Neuss, Hoisten - Neuss, Weckhoven
- SB88b Heinrich-Heine-Allee - Bilk S - Neuss, Rosellen
- SB89 Heinrich-Heine-Allee - Bilk S - Dormagen, Stürzelberg - Dormagen, Feste Zons

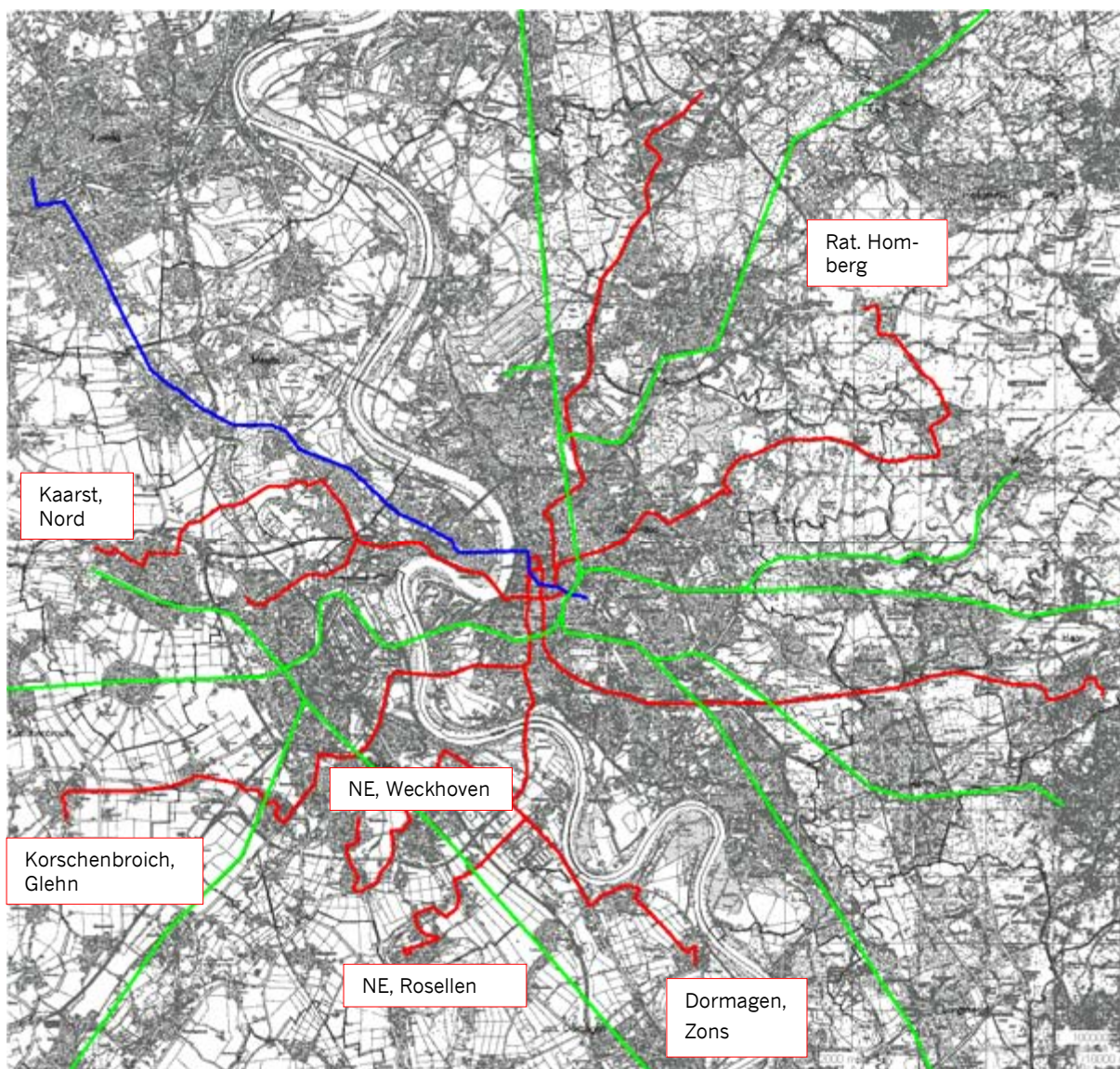


Abb. 35: Konzept des Schnellbus-Systems

Ein Verkehrsnachfragevergleich der geplanten Schnellbuslinien mit den heute schon bestehenden zeigt, dass die zu erwartenden Fahrgastzahlen der einzelnen Linien sich durchaus im Rahmen der Nachfrage auf bestehenden Linien und darüber bewegen (Abbildung 36).

Die Kosten und Ertragsabschätzung ergibt, dass zusätzlichen Einnahmen durch Neukunden in einer Größenordnung von ca. 0,8 Mio. € pro Jahr zu erwarten sind. Der Betriebskostenaufwand beträgt überschläglich 2,7 Mio. € pro Jahr.

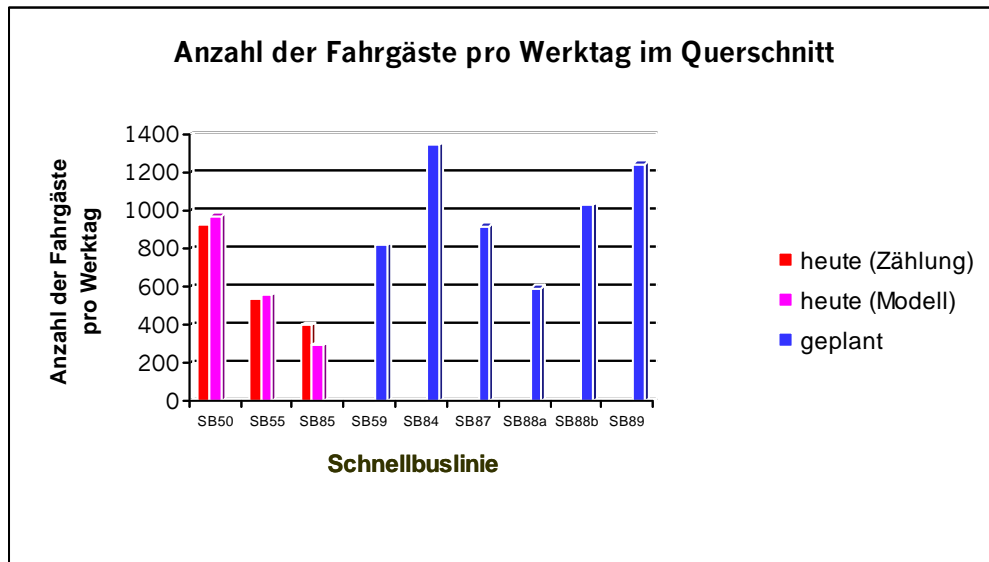


Abb. 36: Verkehrsnachfrage auf den Schnellbuslinien

Die Bewertung der neuen Schnellbuslinien ergibt, dass mit ca. 600.000 neuen Fahrgästen pro Jahr eine zusätzliche attraktive Verknüpfung mit der Region entsteht, durch die neben dem Imagenutzen im Bezug auf die Luftreinhaltung und Klimaschutz durch ein zusätzliches Alternativangebot zum PKW auch ein Nutzen durch die engere Bindung der Region an Düsseldorf entsteht.

Die weitere Konkretisierung des Schnellbuskonzeptes erfolgt in enger Abstimmung mit den Kreisen Mettmann und Neuss sowie den betroffenen kreisangehörigen Städten. Bei der Festlegung der Linienführung ist zu beachten, dass keine konkurrierenden Parallelverkehre entstehen.

Aufgrund von Bedenken des Kreises Mettmann sowie der Städte Mettmann und Ratingen wird die Umsetzung der Linie SB 59 zunächst zurückgestellt. Der Vorschlag des Kreises und der Stadt Mettmann zur Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Velbert über Heiligenhaus nach Düsseldorf nach Fertigstellung des Lückenschlusses der A44 zwischen Ratingen und Velbert wird im Rahmen der weiteren Konkretisierung des Schnellbuskonzeptes aufgenommen und geprüft.

5.7 SPNV-Maßnahmen

MOF 2-Maßnahmen

Im Rahmen Modernisierungsoffensive 2 für Bahnhöfe in NRW (MOF 2) werden 13 der 25 Düsseldorfer Bahnhöfe und S-Bahn-Stationen modernisiert:

- Wehrhahn S
- Zoo S
- Benrath S
- Bilk S
- Derendorf S
- Eller S
- Eller Süd S

- Hamm S
- Hellerhof S
- Oberbilk S
- Rath S
- Rath Mitte S
- Reisholz S.

Die betroffenen DB-Verkehrsstationen sollen auf einen einheitlichen baulichen und technischen Standard gebracht werden, der insbesondere Bahnsteighöhen von 96 cm (im S-Bahnbereich), die barrierefreie Zugänglichkeit, eine neue Möblierung, Reisendeninformationen, Wegeleitsystem Beschallung und Beleuchtung beinhaltet.

Land und DB AG haben sich darauf festgelegt, dass die MOF 2-Vorhaben bis 2014 realisiert werden sollen.

Regionalhalt Bilk

Als Sondervorhaben in der MOF 2 ist der Bahnhof Bilk hervor zu heben. Neben den Modernisierungsmaßnahmen am S-Bahnsteig ist die Einrichtung des von der Stadt seit langem geforderten Regionalhaltes Bilk (2. Bahnsteig) geplant (siehe Kapitel 2.10).

S-Bahn-Anbindung Medienhafen

Im Zuge der ersten Abstimmungen über die Planungen zur MOF 2 im Frühjahr 2009 wurden von der DB AG u.a. erste Überlegungen zu den Maßnahmen an der S-Bahn-Station Hamm vorgestellt. Danach war eine barrierefreie Erschließung des Bahnsteiges mittels Stichtunnel am Ostkopf (von der Südseite her) vorgesehen, die allerdings nicht überzeugte. Insbesondere unter Abwägung der zeitlichen, finanziellen und verkehrlichen Aspekte für einen Stationsneubau „Medienhafen“. wurde von der Verwaltung der Stadt alternativ eine Machbarkeitsstudie vorgelegt, die eine barrierefreie Fußgängerbrücke am Ostkopf des Bahnsteiges, die den gesamten Gleiskörper überspannt und damit auch eine Anbindung des Medienhafens an den SPNV ermöglicht.

Auf Anregung des VRR hat die Stadt im Juni 2010 für die Ostkopfanbindung mit Fußgängerbrücke des S-Bahnhofs Hamm den Einplanungsantrag für die Aufnahme in das Infrastrukturförderprogramm (§12 ÖPNVG NRW) gestellt, um eine zeitnahe Realisierung des Vorhabens grundsätzlich zu ermöglichen. Die Maßnahme ist den Förderkatalog für 2011 aufgenommen worden. Die Verwaltung wird die Maßnahme im Benehmen mit DB AG, VRR und dem für Verkehr zuständigen Ministerium (MWEBWV) planungs- und verfahrenstechnisch zügig weiter konkretisieren.

S-Bahnhof Gerresheim

Zusätzlich zu den vorgenannten 13 Stationen soll auch der Bahnhof Gerresheim mittelfristig ertüchtigt werden (Spurplanänderung zur Fahrplanstabilisierung des Integralen Taktfahrplans NRW, Modernisierung und barrierefreie Zugänglichkeit). Der S-Bahnhof Gerresheim ist als Maßnahme im besonderen Landesinteresse im Finanzierungsprogramm des Landes NRW enthalten.

Die Querungssituation des Bahnhofes Gerresheim und die stadträumliche Verbesserung in seinem Umfeld war Gegenstand eines beschränkten Gutachterverfahrens im Sommer 2010. Der Siegerentwurf schlägt eine Querung des Bahnhofes mittels Fußgängertunnel vor, welcher zu beiden Seiten und an die Bahnsteige barrierefrei anschließt. Für die Modernisierung des Bahnhofes Gerresheim liegt damit ein Lösungs- und Gestaltungsvorschlag vor, der in Kooperation mit der DB AG vorangetrieben werden soll.

Videoüberwachung S-Bahnhöfe

Mit finanzieller Beteiligung der Stadt stattet DB Station und Service fortlaufend die Düsseldorfer S-Bahnstationen mit Video-überwachungsanlagen aus (Gerresheim S, Unterrath S, Angermund S, Eller-Mitte S, Völklinger Straße S, Friedrichstadt S).

RRX

Mit dem „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“ wird die Einführung eines neuen Schienenverkehrsproduktes in Nordrhein-Westfalen geplant, das qualitativ zwischen dem heutigen Schienenpersonenfernverkehr (IC/ICE) und dem RegionalExpress (RE) angesiedelt ist. Der RRX soll aus insgesamt 6 Linien bestehen, die jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren. Die Fahrzeiten sollen vergleichbar mit denen im Fernverkehr sein bei einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Die Bahn arbeitet z.Z. an der Entwurfsplanung und den Planunterlagen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Die Bahn geht davon aus, dass diese Verfahren für einzelne Abschnitte im Jahr 2011 beginnen können. Die RRX-Planung lässt weiterhin den Regionalhalt Benrath unberücksichtigt. Der genaue Verlauf der Ausbaustrecke mit ihren Haltepunkten bleibt aber dem Ergebnis des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens vorbehalten.

Die Stadt Düsseldorf hat bereits mehrfach beim Land und der DB AG die Forderung erhoben, den Regionalhalt Benrath in die RRX-Planung zu berücksichtigen. Die Stadt wird sich weiterhin auf allen Ebenen für einen Erhalt des Regionalhaltes in Benrath einsetzen.

6 Überprüfung der Infrastrukturplanungen

Die im Infrastrukturbedarfsplan des Landes NRW, Teil Schiene, sowie die im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen ÖPNV-Vorhaben - mit Ausnahme der bereits beschlossenen Vorhaben, deren Finanzierung gesichert ist - wurden auf der Basis vorhandener Untersuchungsergebnisse aus dem VEP, des IGVP-Bewertungsverfahrens sowie des Düsseldorfer Verkehrsmodells für die Aufnahme in den Nahverkehrsplan für den Zeithorizont bis 2015 bzw. für die weitere Netzentwicklung überprüft und bewertet.

6.1 Infrastrukturvorhaben für den Zeitraum bis 2015

In den Nahverkehrsplan 2010-2015 werden für den kurz- und mittelfristigen Zeithorizont bis 2015 alle beschlossenen ÖPNV-Maßnahmen, deren Finanzierung gesichert ist und zur Realisierung anstehen, aufgenommen (siehe Abbildung 37). Dieses sind im Einzelnen folgende Vorhaben:

- Wehrhahn-Linie (Wehrhahn S bis Bilk S einschließlich der im Förderantrag enthaltenen Maßnahmen zur Ertüchtigung der Vorlaufstrecken für die Stadtbahnfahrzeuge des Typs NFU)
- Zulaufstrecke U77 Holthausen - Benrath (Straßenbahnschleife Benrath, Streckenertüchtigung für die Stadtbahnfahrzeuge des Typs B80) (siehe Kapitel 2.10)
- Straßenbahnverbindung in den Medienhafen (Franziusstr. - Holzstraße) einschließlich der Gleiseckverbindung Bilker Kirche
- Verlängerung der Linie 701 von Rath S bis Am Hülserhof
- Verlängerung U79 bis Universität Ost (siehe Kapitel 2.10)
- Beschleunigung Graf-Adolf-Straße
- Ausbau von Hochbahnsteigen an den Haltestellen Freiligrathplatz, Alte Landstraße, Kettelbachstraße, Kalkumer Schlossallee und Froschenteich (im Zusammenhang mit B8n)
- Aufzugnachrüstung Nordstraße und Klever Straße.

Die beiden im Infrastrukturbedarfsplan (Stufe 1) sehr positiv bewerteten Maßnahmen „Verlängerung der Linie 706 zur Universität Ost“ und die 2. Stufe der „Verlängerung der Stadtbahnlinie U79 zur Universität West“ sind nicht im Verkehrsentwicklungsplan enthalten. Mit der 1. Stufe der Verlängerung der U79 zur Universität Ost und dem geplanten Regionalhalt in Bilk wird die Erreichbarkeit des Universitätsgeländes bereits deutlich verbessert. Die Verlängerung der Linie 706 und die 2. Stufe der Verlängerung der U 79 sollen im Gesamtnetzzusammenhang (1. Stufe Verlängerung U79 zur Universität Ost, Wehrhahn-Linie, Regionalhalt Bilk und Buslinien 835/836) nach Inbetriebnahme der Verlängerung der U 79 zur Uni Ost überprüft werden und werden daher als Prüfauftrag dargestellt.

Des Weiteren werden die im Düsseldorfer Stadtgebiet für den Zeithorizont bis 2015 vorgesehenen SPNV-Maßnahmen übernommen. Dieses sind der Regionalhalt Bilk und die in Stufe 1 des Infrastrukturbedarfsplans enthaltene Reaktivierung der Ratinger Weststrecke.

Infrastrukturvorhaben bis 2015

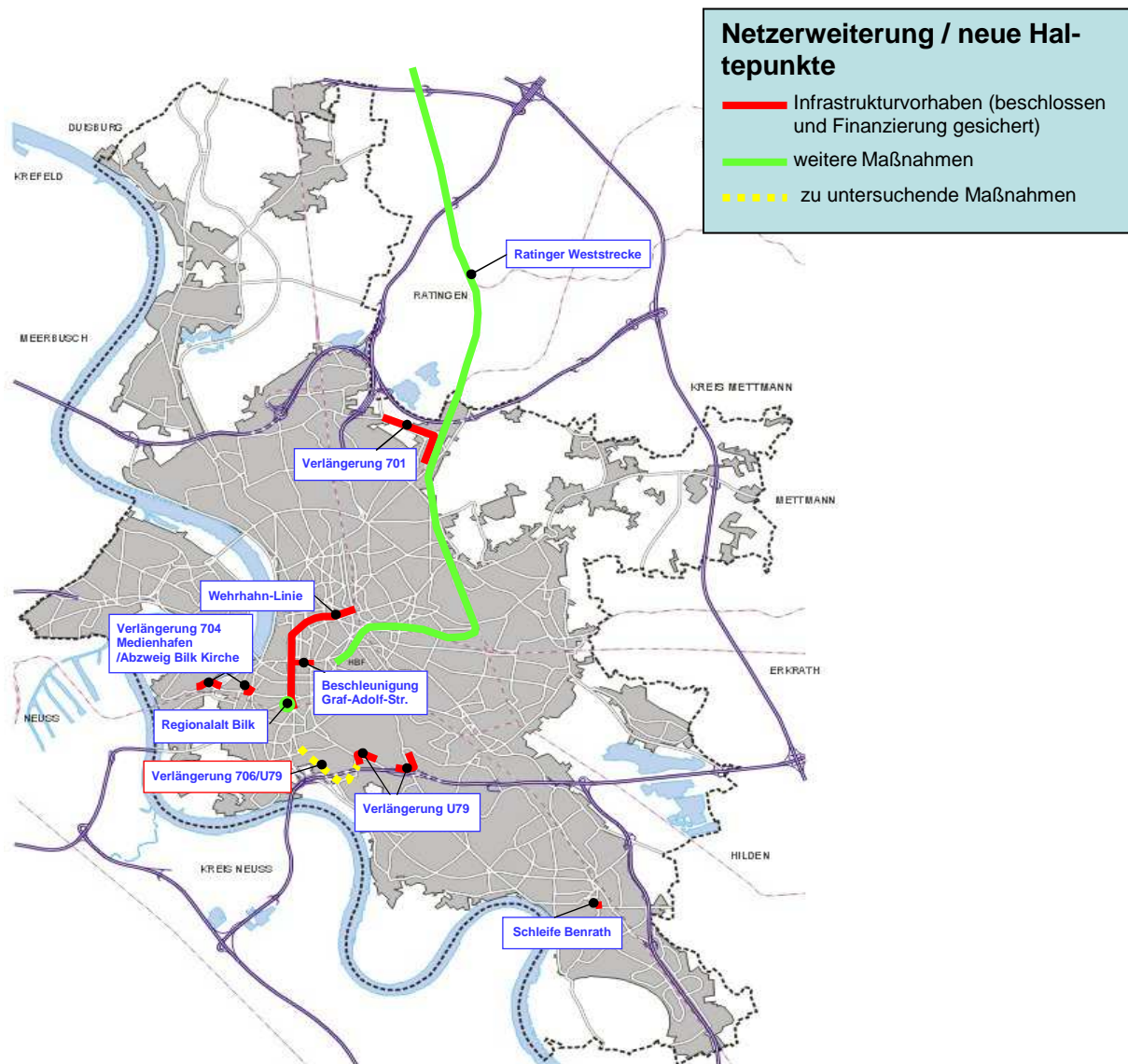


Abb. 37: Infrastrukturvorhaben bis 2015

6.2 Maßnahmen für die weitere Netzentwicklung nach 2015

Die Berechnungen im Rahmen des 2. NVP, der IGVP und des VEP haben zu teilweise unterschiedlichen Ergebnissen geführt. Insbesondere bei den Berechnungen im Rahmen der IGVP wurden grundsätzliche Defizite am zugrunde gelegten Mengengerüst erkennbar. Die vorliegenden Bewertungsergebnisse wurden daher einander gegenübergestellt und auf Plausibilität überprüft.

In der Abbildung 38 sind die für die weitere Netzentwicklung nach 2015 weiter zu verfolgenden Infrastrukturplanungen dargestellt, diese sind:

- Messeumfahrung U80
- Bilk S - Uni Kliniken (Wehrhahn-Linien-Tunnel Südast)
- Wehrhahn S - Schlüterstraße (Wehrhahn-Linien-Tunnel Ostast)
- Zulaufstrecken Wehrhahnlinie
- Handweiser - Messe - Flughafenterminal - Flughafen Bahnhof
- Kennedydamm - Reeser Platz
- Verlängerung Linie 701 nach Ratingen
- Stadtbahnverlängerung in Reisholzer Hafen
- S-Bahn-Anbindung Medienhafen.

Nachfolgend sind die zusammenfassenden Ergebnisse der Bewertung der vorgenannten Maßnahmen beschrieben.

Messeumfahrung U80

Die Anbindung der Messe ist im GVFG-Bundesprogramm verankert. Die Unterlagen für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und den Zuwendungsantrag sind fertig gestellt. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach Vorlage des Baurechts und des Bewilligungsbescheides.

Bilk S - Uni-Kliniken (WHL Tunnel-Südast)

Eine Verlängerung des Wehrhahn-Linien-Tunnels bis zur Uniklinik ist aus betrieblichen und städtebaulichen Gründen, insbesondere im Bereich Karolingerplatz / Brunnenstraße, sinnvoll und wird bei der Netzentwicklung weiterverfolgt.

Wehrhahn S - Schlüterstraße (WHL Tunnel-Ostast)

Die Verlängerung des Wehrhahn-Linien-Tunnels bis zur Schlüterstraße ist aus betrieblichen und städtebaulichen Gründen sinnvoll. Da eine Weiterführung der Wehrhahn-Linien-Tunnels bis zur Schlüterstraße nur mit sehr hohem Aufwand und Kosten verbunden wäre, wird eine Realisierung jedoch als eher unrealistisch eingeschätzt. Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans soll daher alternativ eine Oberflächenlösung untersucht werden, die sowohl den barrierefreien Haltestellenausbau als auch eine Beseitigung der Behinderungen im Verkehrsablauf berücksichtigt.

Zulaufstrecken Wehrhahnlinie

Der Förderantrag zur Wehrhahnlinie beinhaltet lediglich die notwendigen Anpassungen für den Betrieb mit den neuen Stadtbahn-Niederflurfahrzeugen. Für einen optimierten Betriebsablauf im Zulauf auf den Wehrhahn-Linien-Tunnel sind weitere ergänzende Maßnahmen auf den Oberflächenstrecken notwendig. Die Planung hierfür soll während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes vorbereitet werden.

Handweiser - Messe - Flughafen-Terminal - Flughafen-Bahnhof

Für die Rheinquerung zwischen Lörick und Messe zur Anbindung des linksrheinischen Raumes an die nördlichen Düsseldorfer Stadtteile sind unter verkehrlichen Gesichtspunkten positive Wirkungen sowohl für den Messe als auch Alltagsverkehr zu erwarten. Die Reisezeit zur Messe würde sich im Gesamtnetz um 6,4 Minuten verkürzen und die Umsteigehäufigkeit um 23 % sinken. Hierdurch würde sich für rund 13.000 Fahrgäste eine Verbesserung ergeben.

Da die Gesamtmaßnahme auch für die Standortentwicklung von Messe und Flughafen von großer Bedeutung ist, wird diese Vorhabenplanung auch als strategisches Projekt für die weitere Netzentwicklung aufgenommen. Die Umsetzung soll in Stufen erfolgen. Baustufe 1 soll die Verbindung von Stockum zum Flughafen-Terminal sein.

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss hat mit Beschluss vom 11.02.2009 die Verwaltung beauftragt, die Trassensicherungsplanung zur U81 Stockum - Flughafen-Terminal - Flughafen Bahnhof zu konkretisieren. Mit Beschluss vom 17.02.2011 erhielt die Verwaltung den Auftrag, eine Standardisierte Bewertung einschließlich der Folgekostenberechnung für eine optimierte Betriebsstufe 1 durchzuführen mit der Zielsetzung einer Aufnahme dieses Abschnittes in den Infrastrukturbedarfsplan des Landes und das GVFG-Bundesprogramm. Eine überschlägige Standardisierte Bewertung soll für den Abschnitt Stockum - Flughafen-Bahnhof erstellt werden.

Kennedydamm - Reeser Platz

Eine Tunnelverlängerung der Nordstrecke bis zum Reeser Platz ist sowohl unter verkehrlichen als auch betrieblichen Gesichtspunkten sinnvoll. Das Vorhaben wird für die weitere Netzentwicklung aufgenommen, wobei alternative Konzepte zu prüfen sind.

Verlängerung Linie 701 nach Ratingen-West

Die im Verkehrsentwicklungsplan beschriebene Verlängerung der Linie 701 von Am Hülserhof nach Ratingen-West zur Erschließung weiterer Wohngebiete lässt positive verkehrliche Wirkungen erwarten und ist einer weiter vertiefenden Untersuchung zu unterziehen. Diese Vorhabenplanung wird daher für die weitere Netzentwicklung nach 2015 aufgenommen.

Verlängerung der Stadtbahn in den Reisholzer Hafen

Mit der im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen Maßnahme der Stadtbahnverlängerung in den Reisholzer Hafen wird die ÖPNV-Erreichbarkeit des Reisholzer Hafens deutlich verbessert. Diese Maßnahme setzt allerdings eine entsprechende städtebauliche Entwicklung voraus. In Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung wird dieses Vorhaben für die weitere Netzentwicklung als Option aufgenommen.

S-Bahn-Anbindung Medienhafen

Die Berechnungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes bestätigen die Anbindung des Medienhafens an die S-Bahn als verkehrlich sinnvolle Maßnahme. Es werden rund 4.500 Ein- und Aussteiger für diesen Haltepunkt prognostiziert.

Flughafen Bahnhof - Ratingen

Die Verlängerung der Stadtbahnverbindung vom Flughafen Bahnhof nach Ratingen-West lässt nur geringe Fahrgastzahlen erwarten. Auch dürfte der Wohnstandort Ratingen-West eher auf die Innenstadt von Düsseldorf ausgerichtet sein. Diese bezogen auf Düsseldorf tangentielle Verbindung wird daher nicht weiterverfolgt.

Verlängerung Linie 701 Am Hülserhof - Flughafen Bahnhof

Verlängerung Linie 701 Am Hülserhof zum Flughafen Bahnhof lässt ähnlich geringe Fahrgastzahlen erwarten wie die Verlängerung der Stadtbahnverbindung vom Flughafen Bahnhof nach Ratingen West und wird aufgrund einer unzureichenden Nachfrage ebenfalls nicht mehr weiter verfolgt.

Verlängerung der Linie 707 bis Am Hülserhof

Aufgrund der getroffenen Entscheidung, die Linie 701 zur Anbindung des Gewerbegebietes Theodorstraße und des ISS DOME von Rath S bis Am Hülserhof zu verlängern, wird die Verlängerung der Linie über Unterrath S bis Am Hülserhof nicht mehr weitergefolgt.

Die Verlängerung der Linie 707 wird aus städtebaulichen und finanziellen Zwängen heraus als nicht umsetzungsfähig eingeschätzt (u.a. Verbreiterung der angebauten Hamborner Straße ist nicht möglich, erforderlicher Neubau von Brücken über die Eisenbahnstrecke und die Autobahn A52, zusätzliche Emissionsbelastungen der Anwohner).

Infrastrukturvorhaben nach 2015

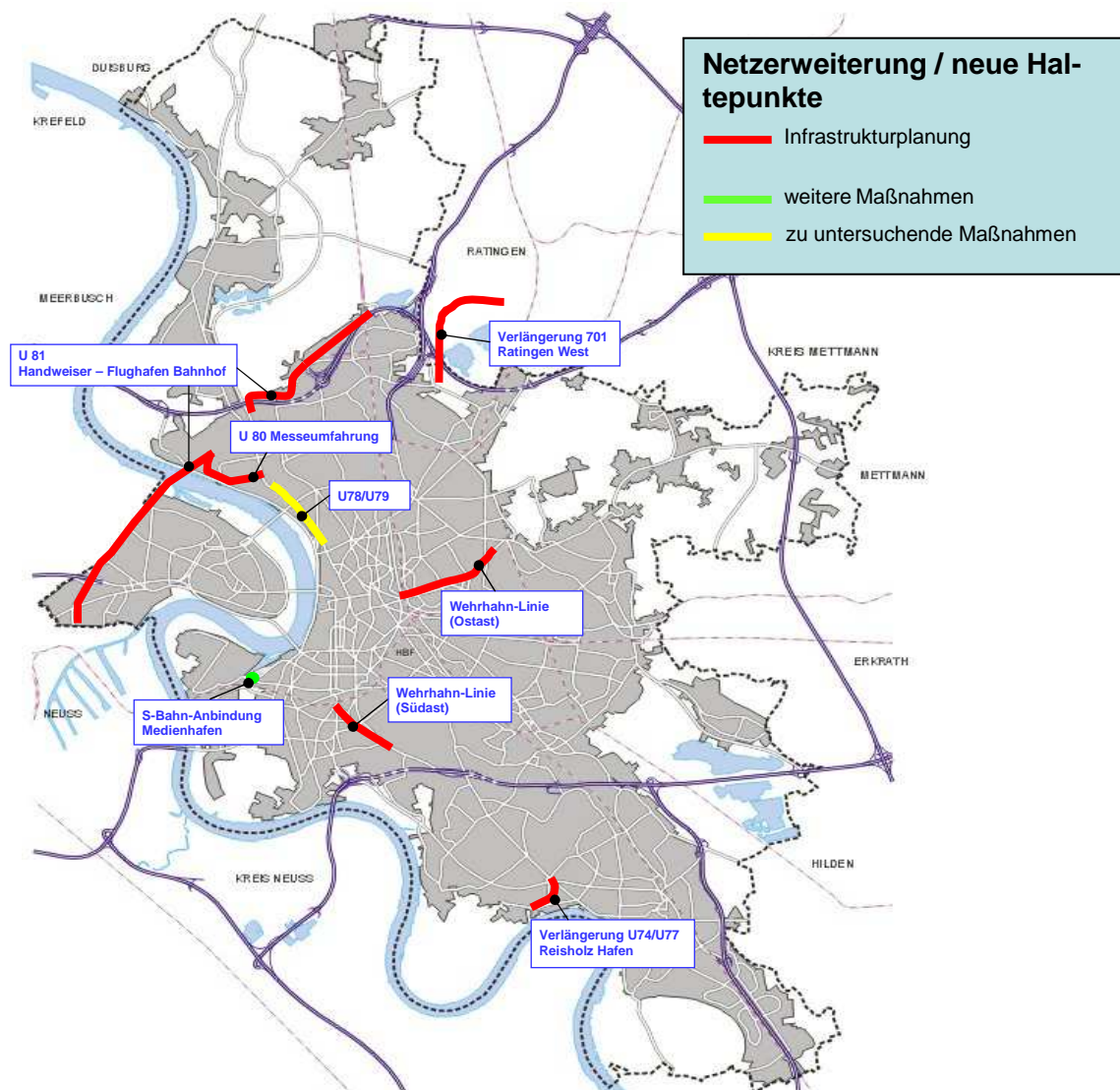


Abb. 38: Infrastrukturvorhaben nach 2015

7 Umsetzungsprogramm und Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen

Das Umsetzungsprogramm beinhaltet neben den konkreten Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und den kurz- und mittelfristigen Infrastrukturmaßnahmen auch einzelne während der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2010-2015 zu bearbeitende Planungs- und Prüfaufträge.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Linien-, Netz- und Fahrplankonzepte wird Auswirkungen auf den bestehenden Fahrzeug- und Personalbestand der Rheinbahn haben. Aussagen zur Finanzierung des Leistungsangebotes werden im Teil 2 des Nahverkehrsplanes getroffen.

7.1 Planungs- und Prüfaufträge

Neben konkreten umzusetzenden Ergänzungen bzw. Änderungen im Buslinienangebot (Kapitel 5.1.3) und Infrastrukturmaßnahmen enthält der vorliegende Nahverkehrsplan eine Reihe von Planungs- und Prüfaufträgen, die abzuarbeiten sind. Der Nahverkehrsplan ist nach § 9 (4) ÖPNVG NRW vom Rat der Stadt zu beschließen. Der Beschluss des vorliegenden Nahverkehrsplanes durch den Rat der Stadt ersetzt die gesonderten Bedarfsbeschlüsse für die im Nahverkehrsplan genannten Planungsaufträge.

- Konkretisierung und Abstimmung der Linienführung für das in Kapitel 5.6 beschriebenen Schnellbuskonzept mit den betroffenen Aufgabenträgern
- Überprüfung der Universitätsanbindung (Verlängerung der Linie 706 / 2. Stufe der Verlängerung der U79) im Gesamtnetzzusammenhang nach Inbetriebnahme der Verlängerung der U79
- Erstellung der Entwurfsplanung sowie der Grobkonzepte der in Kapitel 5.3.1 dargestellten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabläufe im Straßenbahnnetz
- Untersuchung der in Kapitel 5.3.2 dargestellten Störungsstellen im Busliniennetz und Erarbeitung von Lösungsvorschlägen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs
- Untersuchung und Abstimmung des Liniennetzes nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie.

Darüber hinaus haben sich aus dem Anhörungs- und Beteiligungsverfahren folgende Prüfaufträge ergeben, die gesondert von den im Nahverkehrsplan verankerten Maßnahmen geprüft wurden bzw. werden. Sofern das Prüfergebnis bis Redaktionsschluss vorlag, wurde dies hier aufgenommen.

- Einrichtung einer Haltestelle nördlich der Schranke Kalkumer Straße
- Einsatzes eines TaxiBus-Verkehrs als Pilotprojekt im Stadtgebiet Düsseldorf-Ost (Hubbelrath, Ludenberg) u.a. auch als Anschluss zum Nachtbus von Gerresheim, Rathaus nach Ludenberg/Hubbelrath
- Anschluss der Buslinie 780 an Unterbach, Haltestelle am Zault sowie Änderung des Linienweges vom Neuenhausplatz über Millrather Weg (Haltestelle Am Zault) - Gerresheimer Landstraße zur A46.

Die Prüfung hat ergeben, dass bei der vorgeschlagenen Änderung die Haltestelle Erkrath, Rohrmühle nicht mehr bedient werden kann. Dies hätte zur Folge, dass das Gewerbegebiet Erkrath, Max-Planck-Straße, im Bereich der Haltestelle Rohrmühle, nicht dem Bus

nicht mehr erreicht werden kann. Zudem würde die derzeitige Anschlussbeziehung an der Haltestelle Erkrath, Neuenhausplatz zu den anderen Buslinien gefährdet. Aufgrund der vorgenannten Auswirkungen auf die ÖPNV-Bedienung im Stadtgebiet Erkrath, ist eine Abstimmung mit der Stadt Erkrath erforderlich.

- Neue Linienführung der Linie 789 in Fahrtrichtung Monheim über Erich-Müller-Straße zur schnelleren Erreichbarkeit des Benrather Marktes
- Bessere Erschließung des Gewerbegebietes an der Nürnberger Straße/Kappeler Straße mit Edeka-Kaufhaus, Aldi, Praktiker Markt durch Linienführung einzelner Fahrten nach Benrather oder Paulsmühle
- Führung Linie 778/779 über Corellistr. - unter Nutzung der Querspange Koblenzer Straße nördlich Haltestelle Sodenstr. zur inneren Erschließung des Corelliviertels.

7.2 Kurz- und mittelfristige Infrastrukturmaßnahmen bis 2015

In der Tabelle 10 sind alle kurz- und mittelfristigen Infrastrukturmaßnahmen für die Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2009 der Landeshauptstadt Düsseldorf mit den zu erwartenden Investitionskosten aufgeführt, die nach Vorlage des Ausführungs- und Finanzierungsbeschlusses bis etwa 2015 umgesetzt oder zumindest in Angriff genommen werden sollen.

Bei den angegebenen Investitionskosten handelt es sich um überschlägliche Schätzkosten sofern keine genaueren Kostenermittlungen vorliegen. Hier werden die Bruttokosten genannt, d. h. ohne Berücksichtigung der Gewährung von Landesmitteln oder Leistungen Dritter. Soweit bisher übersehbar, ist der voraussichtliche Realisierungshorizont angegeben.

Für den Umsetzungszeitraum bis 2015 sind im städtischen Haushalt nur diejenigen Maßnahmen etatisiert, für die bereits ein Bedarfsbeschluss (Bereitstellung von Planungsmitteln für Maßnahmen über 500.000,- €) bzw. Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss (Bereitstellung von Baumitteln) eingeholt wurde. Die Einholung des Ausführungs- und Finanzierungsbeschlusses ist erst nach Vorlage der Kostenberechnung möglich, dass heißt in der Regel erst nach der Leistungsphase 3 bzw. 5 HOAI.

7.2.1 Maßnahmen im Busnetz

Einrichtung neuer Haltestellen

Im Rahmen der Umsetzung der in Kapitel 5.1.3 beschriebenen Änderungen bzw. Ergänzungen im Busliniennetz ist der Neu- bzw. Umbau von insgesamt 46 Halteketten erforderlich.

Barrierefreier Haltestellenausbau

Neben den noch laufenden Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen auf der Linie 835/836 ist bis 2015 der barrierefreie Ausbau von 28 Halteketten auf der in Rang 1 eingestuften Buslinie 737 vorgesehen. Daran anschließend ist der Ausbau der Haltestellen der in Rang 2 eingestuften Buslinie 730 (82 Halteketten) vorgesehen. Für den linienweisen Ausbau der Haltestellen werden Förderanträge nach §12 ÖPNVG gestellt. Die Förderrichtlinien des VRR sehen hierfür eine Festbetragsförderung vor.

Für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen sind im städtischen Haushalt jährlich 400.000 € veranschlagt (einschließlich der Regionalisierungsmittel gemäß §11(2) ÖPNVG).

7.2.2 Maßnahmen im Straßenbahnnetz

Barrierefreier Haltestellenausbau

Im Straßenbahnbereich ist der barrierefreie Ausbau von 12 Haltekanten auf der in Rang 1 eingestuften Linie 709 sowie der barrierefreie Ausbau der Haltestellen Aachener Platz (Linie 712) als 1. Baustufe der Platzumgestaltung Aachener Platz vorgesehen. Für diese Maßnahmen sollen Förderanträge nach § 12 ÖPNG gestellt werden.

Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs

In die Maßnahmenliste (Tabelle 10) sind die in Abbildung 33 für den Umsetzungszeitraum bis 2014 dargestellten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs aufgenommen. Im Rahmen dieser Maßnahmen ist u.a. ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen vorgesehen. Für die Maßnahmen werden Förderanträge § 12 ÖPNG gestellt.

Schieneninfrastrukturmaßnahmen

Das Umsetzungsprogramm bis 2015 beinhaltet die Straßenbahnverlängerung in den Medienhafen und die Verlängerung der Linie 701 bis Am Hülserhof. Des Weiteren wurde der im Zusammenhang mit der Entwicklung des ehemaligen Glashütte-Gelände stehende Umbau der Straßenbahnschleife Gerresheim aufgenommen.

7.2.3 Maßnahmen im Stadtbahnnetz

Bei den Maßnahmen zum Stadtbahnnetz sind auch die bis 2015 geplanten Maßnahmen an den Stadtbahnzulaufstrecken aufgeführt.

Barrierefreier Haltestellenausbau

Das Maßnahmenprogramm zum barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestellen umfasst neben der fehlenden Nachrüstung der U-Bahn-Stationen Viktoriaplatz/Klever Straße und Nordstraße mit Aufzügen den bis 2015 geplanten Bau von Hochbahnsteigen. Neben dem Bau der Hochbahnsteige des bereits laufenden Programms an den Haltestellen Kittelbachstraße, Kalkumer Schlossallee und Lohausen der U79 ist der Bau von Hochbahnsteigen an den linksrheinischen Haltestellen auf der in Rang 1 eingestuften Stadtbahnlinie U74 beabsichtigt.

Unter betrieblichen Aspekten (baustellenbedingte Störungen im Betriebsablauf, Summierung von Verspätungen) ist ein gleichzeitiger Bau von Hochbahnsteigen an mehreren Haltestellen auf dem gleichen Streckenabschnitt nicht umsetzbar. Die vorliegende Machbarkeitsstudie von linksrheinischen Hochbahnsteigen im Zuge der Linien U76 und U75 kam daher zu dem Ergebnis, dass im Sinne eines möglichst zügigen Ausbaus von Hochbahnsteigen im linksrheinischen Stadtbahnnetz parallel auch Hochbahnsteige auf dem nach Neuss führenden Linienast der in Rang 3 eingestuften Linie U 75 gebaut werden sollen. In das Umsetzungsprogramm für den Bau von Hochbahnsteigen werden daher die beiden linksrheinischen Haltestellen Dominikus-Krankenhaus und Nikolaus-Knopp-Platz ebenfalls aufgenommen.

Für den Bau der Hochbahnsteige an den Haltestellen Barbarossaplatz und Belsenplatz können zum derzeitigen Zeitpunkt keine Aussagen über den Realisierungszeitpunkt getroffen werden.

Infrastrukturmaßnahmen

Das Umsetzungsprogramm bis 2015 beinhaltet die in Bau befindliche Wehrhahn-Linie und die geplante Messeumfahrung U80. Des Weiteren sind die Brandschutzmaßnahmen im Stadtbahntunnel aufgenommen, die Mindestmaßnahmen an den Zulaufstrecken der Wehrhahn-Linie sowie der stadtbahngerechte Ausbau der Strecke Schlüterstraße bis Ratingen der Linie 712 aufgenommen. Die Umsetzung der geplanten Messeumfahrung U80 wurde zeitlich zurückgestellt; zum Umsetzungszeitpunkt können derzeit keine konkreten Aussagen getroffen werden.

7.2.4 Haltestellenausrüstung

Die Maßnahmen zur Haltestellenausrüstung umfassen im Wesentlichen die bis 2015 geplante Ausstattung der Haltestellen mit DyFa-Anlagen sowie die Nachrüstung vorhandener DyFa-Anlagen mit einer akustischen Sprachausgabe (siehe Kapitel 5.4).

7.2.5 Fahrzeugbeschaffung

Bis zum Jahr 2012 werden insgesamt 61 Stadtbahnfahrzeuge vom Typ NF8U ausgeliefert. Die alten Stadtbahnfahrzeuge des Typs GT8SU sollen bis 2013 grundsaniert werden. Eine Neubeschaffung von Hochflurtunnel-Fahrzeuge als Ersatz für die GT8SU- und B80-Wagen wird auf den Zeitraum nach 2015 verschoben (siehe Kapitel 5.5).

7.2.6 SPNV-Maßnahmen (nachrichtlich)

In das kurz- bis mittelfristige Umsetzungsprogramm sind die im Düsseldorfer Stadtgebiet vorgesehenen SPNV-Maßnahmen (MOF 2-Maßnahmen, Regionalhalt Bilk, Ratinger Weststrecke und Videoüberwachung S-Bahnhöfe) aufgenommen (siehe Kapitel 5.7).

Die in der MOF 2 enthaltenen 13 DB-Verkehrsstationen (S-Bahn-Stationen und Bahnhöfe) sollen bis 2014 umgesetzt werden. Die erforderlichen Finanzmittel werden von Bund, Land und der DB AG aufgebracht. Der Umfang der projektierten Kosten für Maßnahmen an den Düsseldorfer Stationen beträgt insgesamt 34,56 Mio. Euro.

Eine Realisierung der Ratinger Weststrecke ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht absehbar.

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen	Brutto-Investitions- summe*)	Landesmittel	Kostenträger- schaft	Realisierungs- horizont
1. Bus	jährlich. 400.000	ÖPNG §11(2) jährlich: 355.522		
1.1 Einrichtung neuer Haltestellen infolge Netzergänzungen Haltestelle Sulzbachstraße (2 Halteketten) Linie SB51 (1 HK) Linie 723 (6 HK) Linie 726 (3 HK) Linie 732 (5 HK) Linie 834 (7 HK) Neue Stadtteilbuslinie Gebiet Hohenzollernengelände (5 HK) Linie 735 / 731 (4HK) Linie 736 (13 HK) Linie 785 (1 HK)			Stadt	2010 -2014 umgesetzt
1.2 Barrierefreier Haltestellenausbau				
1.2.1 Linien 835/836 (28 HK Erhöhung + Taktile Beläge, 9 HK Ergänzung Taktile Beläge) - Comeniuspl., Ri. In der Steele (Erhöhung, Taktile Beläge) - Lewitstr., Ri. Comeniuspl. (Erhöhung, Taktile Beläge) - Lanker Str., Ri Comeniuspl. (Erhöhung von 17 cm) - Belsenplatz - Barmerstr. (Umbau) - Landtag/Kniebrücke (Prüfauftrag Erhöhung, Taktile Beläge) - Herzogstr. (Taktile Beläge) - Kirchpl. (im Zusammenhang mit Wehrhahn-Linie) - Bilk S (im Zusammenhang mit Wehrhahn-Linie) - Merowingerstr., Ri. Comeniuspl. (Taktile Beläge) - Moorenstr., Ri. Comeniuspl. (Erhöhung, Taktile Beläge) - Universität Süd, Ri. Comeniuspl. (Erhöhung, Taktile Beläge) - Universität Südost (Erhöhung, Taktile Beläge) - Brückerbach (Taktile Beläge) - Himmelgeister Landstr., Ri. Comeniuspl. (Erhöhung, Taktile Beläge) / Ri. In der Steele (Taktile Beläge) - Himmelgeist, Frie Hof (Taktile Beläge) - Alt Himmelgeist (Erhöhung, Taktile Beläge)			Stadt	umgesetzt 2011 umgesetzt 2012 2011 umgesetzt umgesetzt 2012 2012 umgesetzt umgesetzt umgesetzt umgesetzt umgesetzt umgesetzt umgesetzt

*) vorsteuerabzugsberechtigte Maßnahmen

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen	Brutto-Investitions- summe*)	Landesmittel	Kostenträger- schaft	Realisierungs- horizont
<ul style="list-style-type: none"> - Itter, Friedhof (Taktile Beläge) - Paul-Thomas-Str., Ri. Comeniuspl. (Erhöhung, Taktile Beläge) - Reisholz Pfeiler, Ri. In der Steele (Erhöhung, Taktile Beläge) - In der Donk, Ri. Comeniuspl. (Erhöhung, Takt. Beläge) - Altenbrückstraße, Ri. In der Steele (Erhöhung, Taktile Beläge) - Am Seestern, Ri. Universität (Erhöhung, Taktile Beläge) - Linnicher Str., Ri. Universität (Erhöhung, Taktile Beläge) - Lütticher Str. (Erhöhung, Taktile Beläge) 				<ul style="list-style-type: none"> umgesetzt umgesetzt umgesetzt umgesetzt umgesetzt umgesetzt umgesetzt umgesetzt
<p>1.2.2 Linie 737 (28 Haltekanten, Rang 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Am Zault - Unterbach Kirche - Unterbach Friedhof - Stammesberg - Knuppertsbrück (in Zusammenhang mit OU Gerresheim) - Gerresheim S, Ri. Erkrath (abhängig von der Planung Glashütte) - Schönaustraße, Ri. Erkrath - Dreherstr., Ri. Hbf - Torfbruchstr., Ri. Erkrath - Poststation - Siedlerweg - Dieselstr., Ri. Erkrath - Daimlerstr. - Lichtstr. - Wehrhahn-Center - Oststr. - Hauptbahnhof (im Rahmen Umgestaltung Konrad-Adenauer-Platz) 		§12 ÖPNVG: Festbetragsförd.	Stadt	<ul style="list-style-type: none"> 2012 2012 2012 2011 n.n. n.n. 2011 2011 2012 2012 2012 2012 2012 2011 2011 2011 f
<p>1.2.3 Linie 730 (82 Haltekanten, Rang 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Südallee - Flößerstraße - Tübinger Straße - Koblenzer Straße - Benrath S 		§12 ÖPNVG: Festbetragsförd.	Stadt	<ul style="list-style-type: none"> 2014f in Bau

*) vorsteuerabzugsberechtigte Maßnahmen

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen	Brutto-Investitions- summe*)	Landesmittel	Kostenträger- schaft	Realisierungs- horizont
<ul style="list-style-type: none"> - Urdenbacher Allee - Börchemstraße, Ri Freiligrathpl. - Forststr. - Hassels, Friedhof, Ri. Südallee - Hassels, Denkmal, Ri. Südallee - Hassels Kirche - Reisholz S - Futher Straße - Deutzer Straße - In der Elb - Schloss Eller, Ri. Südallee - Vennhauser Allee - Eller S - Am Ellerforst - Siedlung Freiheit, Ri. Südallee - Hürthstr. - Norbert-Schmidt-Str. - Torfbruchstr. - Josef-Neuberger-Str. - Sulzbachstr., Ri. Südallee - Ostparksiedlung, Ri. Südallee - Staufenplatz - Sportmeile Grafenberg - Mörsenbroicher Weg - Rather Broich - Derflinger Str. - Rückerstr. - Rath Mitte S, Ri. Südallee - Mannesmannröhrenwerke - Siedlung Kürtenstr. - Kürtenstr. - Unterrath Kirche - Unterrath S - Unterrath Friedhof 				in Bau

*) vorsteuerabzugsberechtigte Maßnahmen

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen	Brutto-Investitions- summe*)	Landesmittel	Kostenträger- schaft	Realisierungs- horizont
- Am Röttchen, Ri. Südallee - Eckener Sr. - Meisenweg - Zeisigweg - Am Roten Haus - Falkenweg - An den Birken, Ri. Freiligrathpl.				
1.2.4 Dirschauer Weg, Urdenbacher Allee, Koblenzer Str. (stadteinwärts)				
2. Stadtbahn/Stadtbahnzulaufstrecken				
2.1 Barrierefreier Haltestellenausbau				
2.1.1 Aufzugsnchrüstung Victoriapl./Kleverstr.	1.613.000*	953.000	Stadt (BgA)	umgesetzt
2.1.2 Aufzugsnchrüstung Nordstr.	3.000.000*	1.720.000	Stadt (BgA)	2014
2.1.3 Hochbahnsteige Linie U79 (6 Haltekanten) - Kittelbachstraße - Alte Landstraße - Freiligrathplatz - Kalkumer Schlossallee - Froschenteich - Lohausen	9,5 Mio.* 1.700.000* 2.000.000* 1.300.000* 2.600.000* 2.000.000* 1.200.000*	§12 ÖPNVG: 85 %	Rheinbahn	2011/2012 umgesetzt umgesetzt in Bau umgesetzt 2011/2012
2.1.4 Hochbahnsteige Linie U74 (Rang 1, 20 Haltekanten) - Rheinbahnhaus - Heerdter Sandberg - Prinzenallee - Lohweg - Löricker Str. - Lörick (4 Haltekanten) - Luegplatz - Barbarossaplatz - Belsenplatz	7,5 Mio.* 1.200.000* 1.200.000* 1.200.000* 1.200.000* 1.200.000* 1,500.000*	§12 ÖPNVG: 85%	Rheinbahn	2012 2011 2013 2011 2014 n.n. 2014 n.n. n.n.
2.1.5 Hochbahnsteige Linie U75 (6 Haltekanten) - Dominikus-Krankenhaus - Nikolaus-Knopp-Platz - Handweiser	4,300 Mio.* 1.400.000* 1.500.000* 1.400.000*	§12 ÖPNVG: 85 %	Rheinbahn	2013 2013 2012

*) vorsteuerabzugsberechtigte Maßnahmen

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen	Brutto-Investitions- summe*)	Landesmittel	Kostenträger- schaft	Realisierungs- horizont
2.2 Schienen-Infrastrukturmaßnahmen				
2.2.1 Wehrhahn-Linie, Wehrhahn S - Bilk S (in Bau)	748.100.000*	GVFG: 384.200.000	Stadt (BgA)	bis 2014
2.2.2 Messeumfahrung U80	109.400.000*	GVFG: 43.314.000	Stadt (BgA)	zurückgestellt
2.2.3 Brandschutzmaßnahmen an U-Bahnhöfen - Viktoriaplatz/Kleverstraße - Nordstraße, Hauptbahnhof, Heinrich-Heine-Allee, Steinstraße/Königs- allee, Oststraße	11,350 Mio.* 2.450.000* 8.900.000*		Stadt (BgA)	2011ff
2.2.4 Schleife Benrath (Ertüchtigung für B-Wagen)	7.000.000*	3.150.000	Rheinbahn	umgesetzt
2.2.5 Mindestmaßnahmen an den Zulaufstrecken Wehrhahn-Linie	7.500.000*	2.400.000	Rheinbahn	z.T. umgesetzt
2.2.6 Verlängerung der U79 zur Universität Ost	8.791.000*	5.369.000	Stadt (BgA)	umgesetzt
2.2.7 Stadtbahngerechter Ausbau der Zulaufstrecke WHL 1: Schlüterstraße - Stadtgrenze Ratingen	4.160.000*	3.020.000	Rheinbahn	umgesetzt
2.2.8 Stadtbahngerechter Ausbau der Zulaufstrecke WHL 2: Friedingstr. - Ger- resheim S	3.000.000*	2.000.000	Rheinbahn	2011
2.2.9 Stadtbahngerechter Ausbau Aachener Platz	1.500.000*	1.100.000	Rheinbahn	umgesetzt
3. Straßenbahn				
3.1 Barrierefreier Haltestellenausbau		§12 ÖPNVG		
3.1.1 Linie 701: Venloer Str., Ri. Benrath	29.000	§12 ÖPNVG	Stadt/RBG	umgesetzt
3.1.2 Linie 709: (Rang 1, 12 Haltekanten bis 2014) - Pöhlenweg - Staufenbergplatz (Endhaltestelle) - Flingern S, Richtung Innenstadt - Bilker Kirche - Völklinger Str. S - Georg-Schulhoff-Platz - Hamm, Brückenrampe - Engerstraße (im Rahmen Beschleunig. Lichtstr.) - Hoffeldstraße (im Rahmen Beschleunig. Lichtstr.)		§12 ÖPNVG	Stadt/Rheinbahn	2012-2014 2014 f 2014 f
3.2 Schienen-Infrastrukturmaßnahmen				
3.2.1 Gleisabzweig Bilker Kirche	1.525.000			umgesetzt

*) vorsteuerabzugsberechtigte Maßnahmen

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen	Brutto-Investitions- summe*)	Landesmittel	Kostenträger- schaft	Realisierungs- horizont
3.2.2 Hafenerschließung	6.483.000*		Stadt (BgA) /Rheinbahn	2013
3.2.3 Verlängerung der Linie 701	20.211.000 (davon 1,205 Mio. Zweiervertrag RBG)		Stadt (BgA) /Rheinbahn	2011f
3.2.4 Gleiseckverbindung Nordstraße - Duisburger Straße (Linie 707 stadteinwärts)	731.000*	621.000	Rheinbahn	umgesetzt
3.2.5 Schleife Gerresheim (im Zusammenhang mit der Entwicklung ehem. Glashütte)				
3.3 Maßnahmen zu Verbesserung des Verkehrsablaufs				
3.3.1 Umgestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes (Verbesserung der Umsteigebeziehung von Strab/Bus durch Bündelung der Haltestellen und barrierefreien Ausbau der Haltestellen)	9.600.000	(ÖPNVG: -2,4 Mio. StBauFG: -2,5 Mio.)	Stadt	2011-2014
3.3.2 Linien 704/709/715/719: Graf-Adolf-Str. (barrierefreier Ausbau der Haltestellen Berliner Allee u. Graf-Adolf-Platz, Rasengleis)	1,290 Mio. / 0,875 Mio.	563.000	Stadt	umgesetzt
3.3.3 Linie 709: Haltestelle Schlüterstr./Arbeitsamt (Verbreiterung Haltestelleninseln und barrierefreier Ausbau der Haltestelle im Rahmen der Verbesserungsmaßnahmen an den Knotenpunkten Grafenberger Allee/Simrockstraße und Grafenberger Allee/Schlüterstraße)	2.000.000		Stadt	2014f
3.3.4 Linie 712: Aachener Straße beiderseits des Südrings (Gleisarbeiten, barrierefreier Ausbau der Haltestelle Südring)	1.700.000		Stadt/Rheinbahn	2012-2013
3.3.5 Linie 709: Birkenstraße zwischen Dorotheenstr. und Ackerstraße (barrierefreier Ausbau der Haltestellen Wetterstr., Birkenstr. im Rahmen der Umgestaltung)	2.500.000	ÖPNVG: 100.000 StBauFG: 250.000	Stadt	2011-2012
3.3.6 Linie 706/716: Werdener Straße (barrierefreier Ausbau der Haltestellen Oberbilker Markt, Rasengleis)	ÖPNV-Anteil: 2.500.000	ÖPNVG: 2.125.000	Stadt	in Bau
4. Sonstige ÖPNV-Maßnahmen				
4.1 Fahrradstation Berta-von-Suttner-Platz	Anteil Amt 66		Stadt	umgesetzt
4.2 Durchstich Benrath	2.507.000	ÖPNVG: 2.175.000	Stadt	umgesetzt
4.3 VSM, auslaufendes Projekt	Restmittel 250.000		Stadt	umgesetzt
4.4 Intermodales Transport Controlsystem (ITCS)	25,349 Mio.*	§ 12 ÖPNG	Rheinbahn	2011-2015

*) vorsteuerabzugsberechtigte Maßnahmen

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen	Brutto-Investitions- summe*)	Landesmittel	Kostenträger- schaft	Realisierungs- horizont
5. Haltestellenausrüstung				
5.1 Ausrüstung von Haltestellen mit DyFa-Anlagen	jährlich 1,0 Mio.*	§ 12 ÖPNVG	Rheinbahn	
5.2 Nachrüstung akustische Sprachausgabe			Rheinbahn	
5.3 Ausstattung von Haltestellen mit Wartehallen			Rheinbahn	
6. Fahrzeugbeschaffung		§ 11(2) ÖPNVG	Rheinbahn	
6.1 Busflotte, Ersatzbeschaffung (58 Niederflur-Busse bis 2015)	26,259 Mio.*			2011-2015
6.2 61 Stadtbahnfahrzeuge NF8U	81,855 Mio.*			2010-2012
6.3 Sanierung der GT8SU-Fahrzeuge	10,0 Mio.*			2011-2013
7. SPNV-Vorhaben				
7.1 Regionalhalt Bilk	Investitionskosten- zuschuss Stadt		DB AG	2015
7.2 Ratinger Westrecke			DBAG/Stadt	nicht absehbar
7.3 Videoüberwachung S-Bahnhöfe	jährlich 100.000		DB AG/Stadt	bis 2012
7.3.1 Gerresheim S, Unterrath S, Zoo S				in Bau
7.3.2 Angermund S, Eller-Mitte S				2011
7.3.3 Völklinger Straße S, Friedrichstadt S				2012
7.4 MOF-2 Maßnahmen	34,56 Mio.		DB AG	bis 2014

*) vorsteuerabzugsberechtigte Maßnahmen

Tab. 10: Kurz- und mittelfristige Maßnahmen

8 Beschlussfassung

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 29.09.2011 den Nahverkehrsplan 2010 - 2015 vorlagengemäß (Vorlagen-Nr. 66/39/2011) beschlossen:

1. Der Rat der Stadt beschließt den auf der Basis der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens überarbeiteten Entwurf des Nahverkehrsplanes 2010-2015 der Landeshauptstadt Düsseldorf, Teil 1, gemäß § 9 (4) i.V.m. § 8 (1) ÖPNVG NRW als Nahverkehrsplan für die Landeshauptstadt Düsseldorf.
2. Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, die im Nahverkehrsplan aufgeführten Prüf- und Planungsaufträge abzuarbeiten und für die Umsetzung der kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des ÖPNV die erforderlichen weiteren Schritte durchzuführen.
3. Der Beschluss des vorliegenden Nahverkehrsplanes 2010-2015, Teil 1, durch den Rat der Stadt ersetzt die gesonderten Bedarfsbeschlüsse für die im Nahverkehrsplan genannten Maßnahmen und Planungsaufträge. Die erforderlichen Planungsmittel für die zu planenden Maßnahmen des Nahverkehrsplanes werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung etatisiert, sofern dies noch nicht erfolgt ist. Die Mittelbereitstellung erfolgt im Rahmen der finanzpolitischen Vorgaben des städtischen Haushaltes. Der Rat stimmt der ggf. überplanmäßigen Mittelbereitstellung durch den Kämmerer zu.

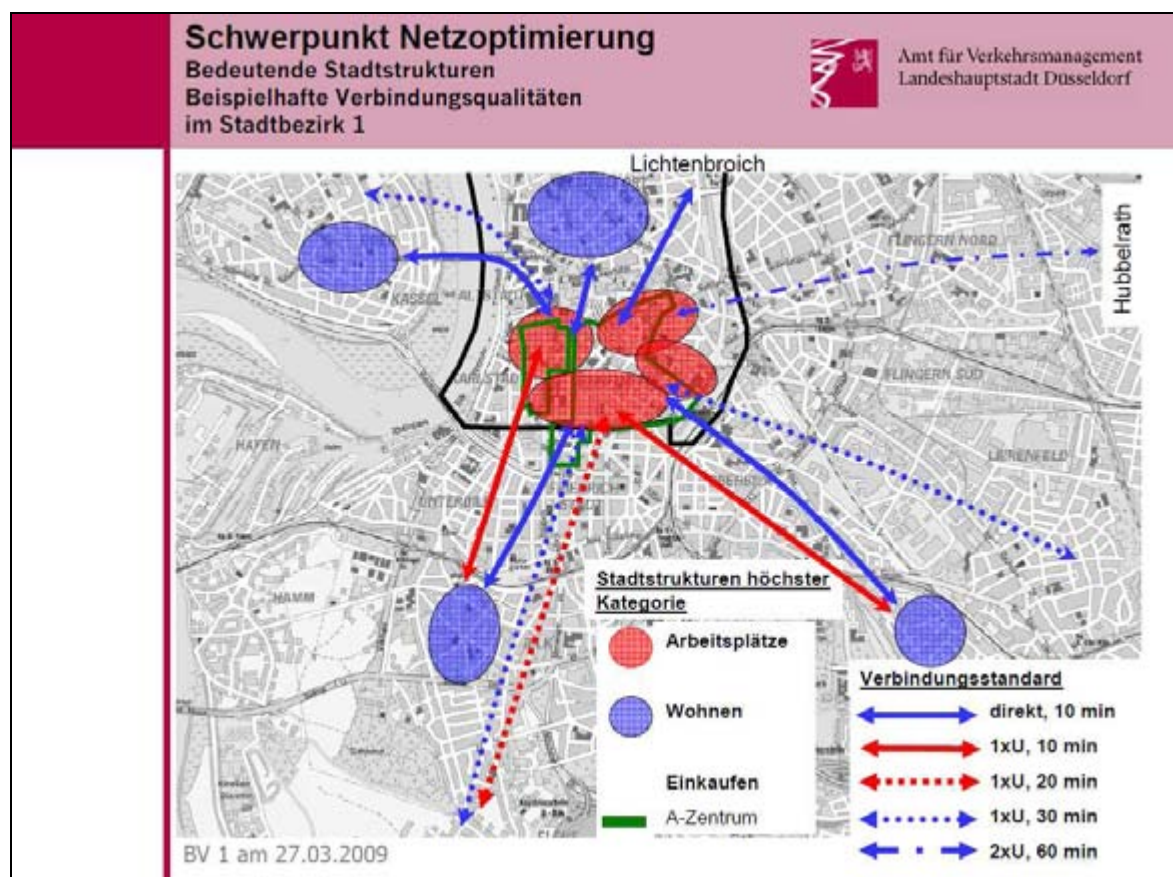
Anhang


Darstellung der Analyseergebnisse der
Qualitätsstandards in den Stadtbezirken

Inhaltsverzeichnis

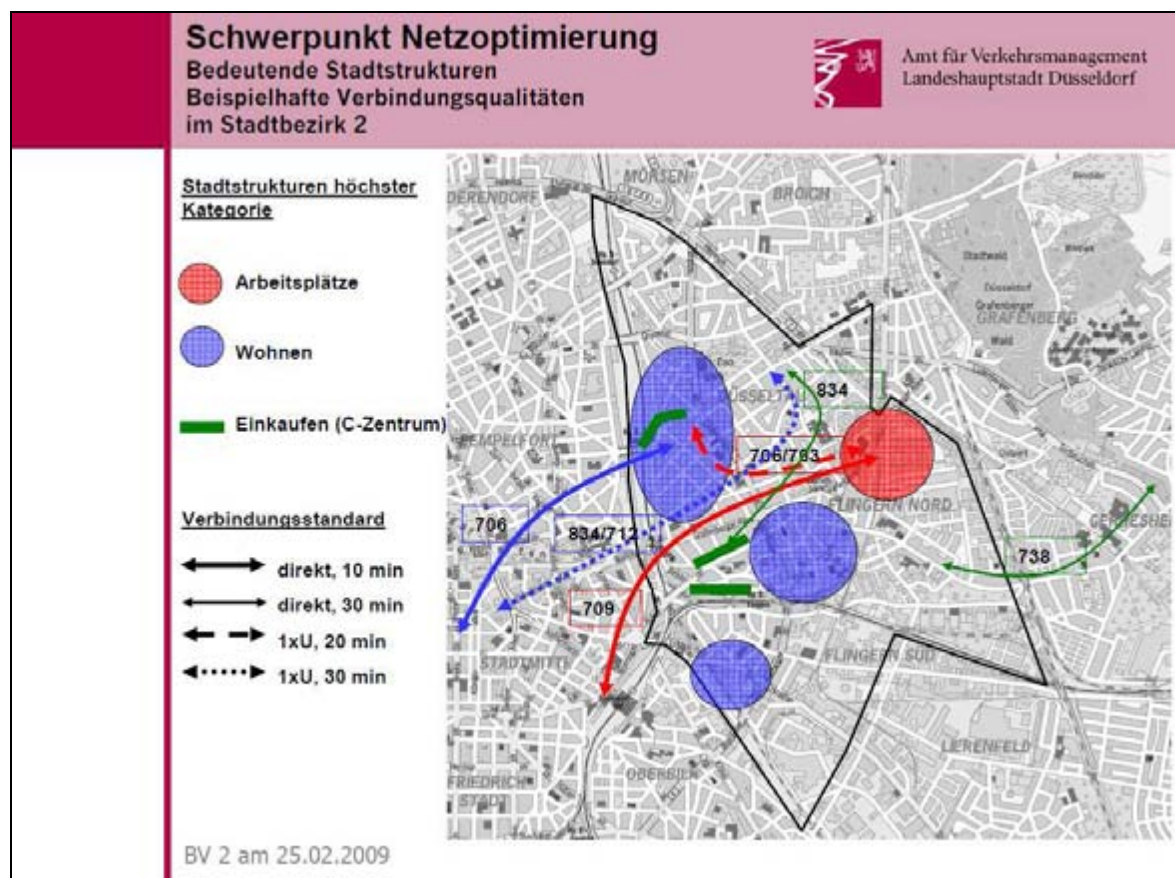
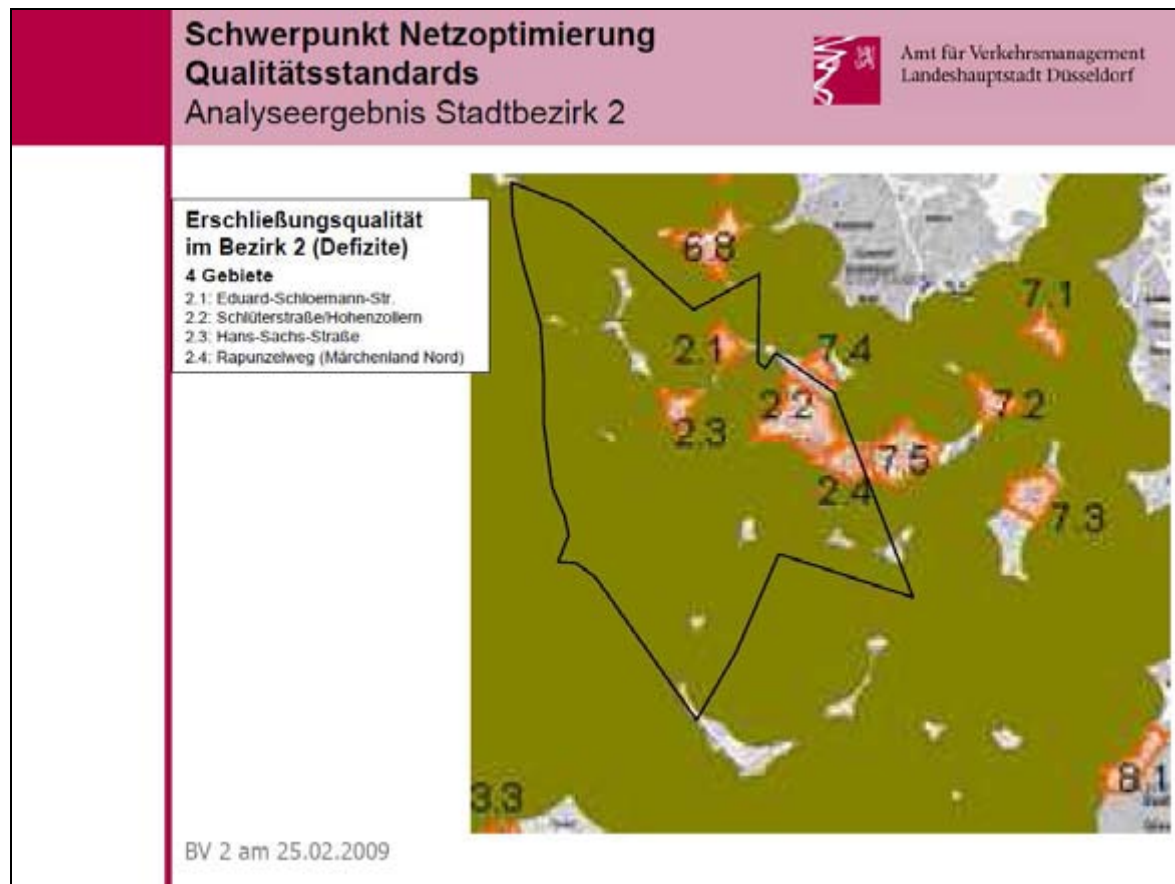
1	Analyseergebnisse Stadtbezirk 1	- 115 -
2	Analyseergebnisse Stadtbezirk 2	- 117 -
3	Analyseergebnisse Stadtbezirk 3	- 119 -
4	Analyseergebnisse Stadtbezirk 4	- 121 -
5	Analyseergebnisse Stadtbezirk 5	- 122 -
6	Analyseergebnisse Stadtbezirk 6	- 124 -
7	Analyseergebnisse Stadtbezirk 7	- 126 -
8	Analyseergebnisse Stadtbezirk 8	- 128 -
9	Analyseergebnisse Stadtbezirk 9	- 130 -
10	Analyseergebnisse Stadtbezirk 10	- 132 -

1 Analyseergebnisse Stadtbezirk 1



Schwerpunkt Netzoptimierung Handlungsbedarf im Stadtbezirk 1		 Amt für Verkehrsmanagement Landeshauptstadt Düsseldorf
	<p>Erschließung: 1 kleinteiliges Gebiet</p> <ul style="list-style-type: none">• Pempelfort: Theatermuseum <p>⇒ Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Keine, da aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens eine Erschließung unwirtschaftlich bzw. vom Straßenraum her nicht machbar ist. (Theatermuseum: rd. 21.000 Besucher pro Jahr; ca. 70 Besucher pro Tag)	
	<p>Verbindungs- und Bedienungsqualität 1 Gebiet</p> <ul style="list-style-type: none">• Derendorf Nord (geplante FH): Verbindung zu mehreren Gebieten <p>⇒ Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verlegung der Linie 834	
	<p>BV 1 am 27.03.2009</p>	

2 Analyseergebnisse Stadtbezirk 2



Schwerpunkt Netzoptimierung Handlungsbedarf im Stadtbezirk 2



Amt für Verkehrsmanagement
Landeshauptstadt Düsseldorf

Handlungsbedarf Erschließung:

4 Gebiete

- Eduard-Schloemann-Str.
- Hans-Sachs-Straße
- Schlüterstraße/Hohenzollern
- Rapunzelweg (Märchenland Nord)

☞ Maßnahmen:

- Eduard-Schloemann-Str.: keine, da Randlage
- Hans-Sachs-Straße: evtl. neue Haltestelle im Verlauf neuer Stadtteilbuslinie
- Schlüterstraße/Hohenzollern: neue Haltestelle im Verlauf neuer Stadtteilbuslinie
- Rapunzelweg (Märchenland Nord): keine, da Randlage; evtl. Variante neue Stadtteilbuslinie

Handlungsbedarf Verbindung und Bedienung:

1 Gebiet

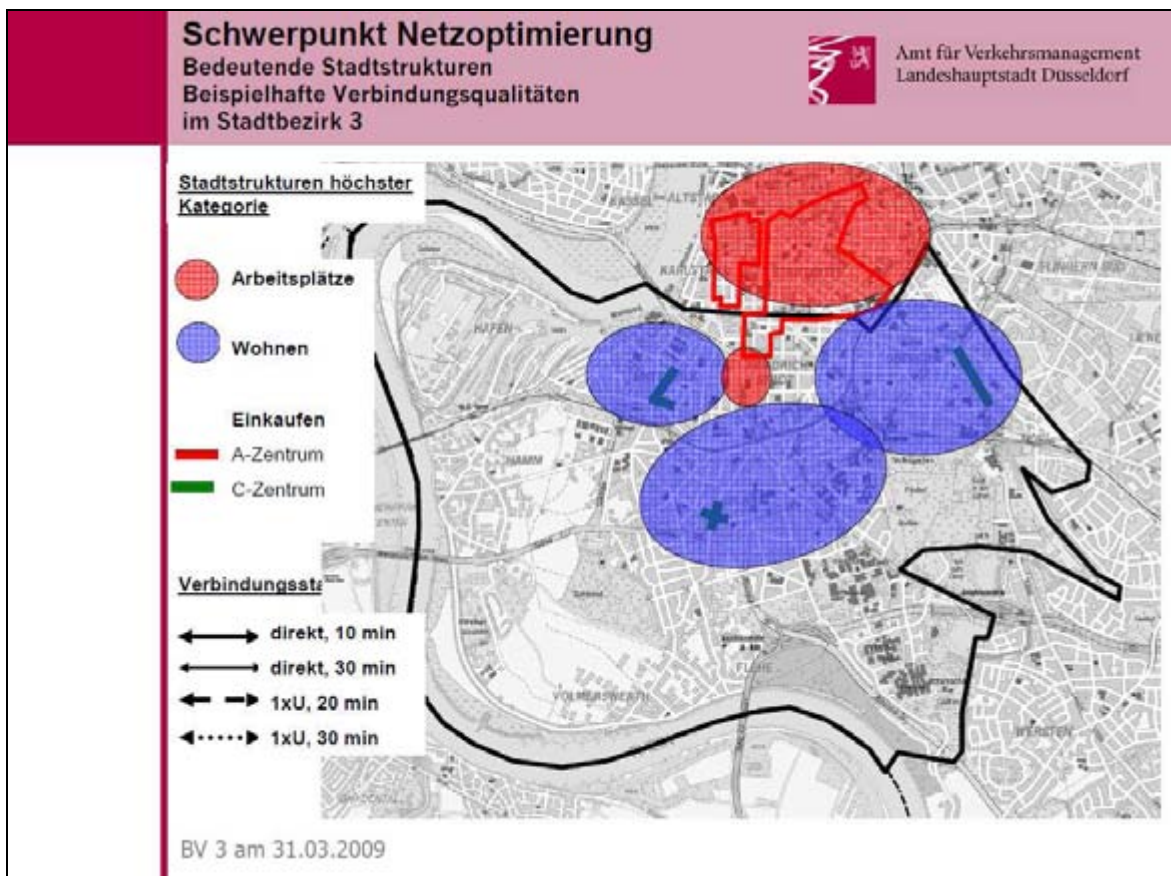
- Erweiterungsgebiet Hohenzollern (mittelgroßes Wohngebiet)

☞ Maßnahmen:

- **neue Stadtteilbuslinie**

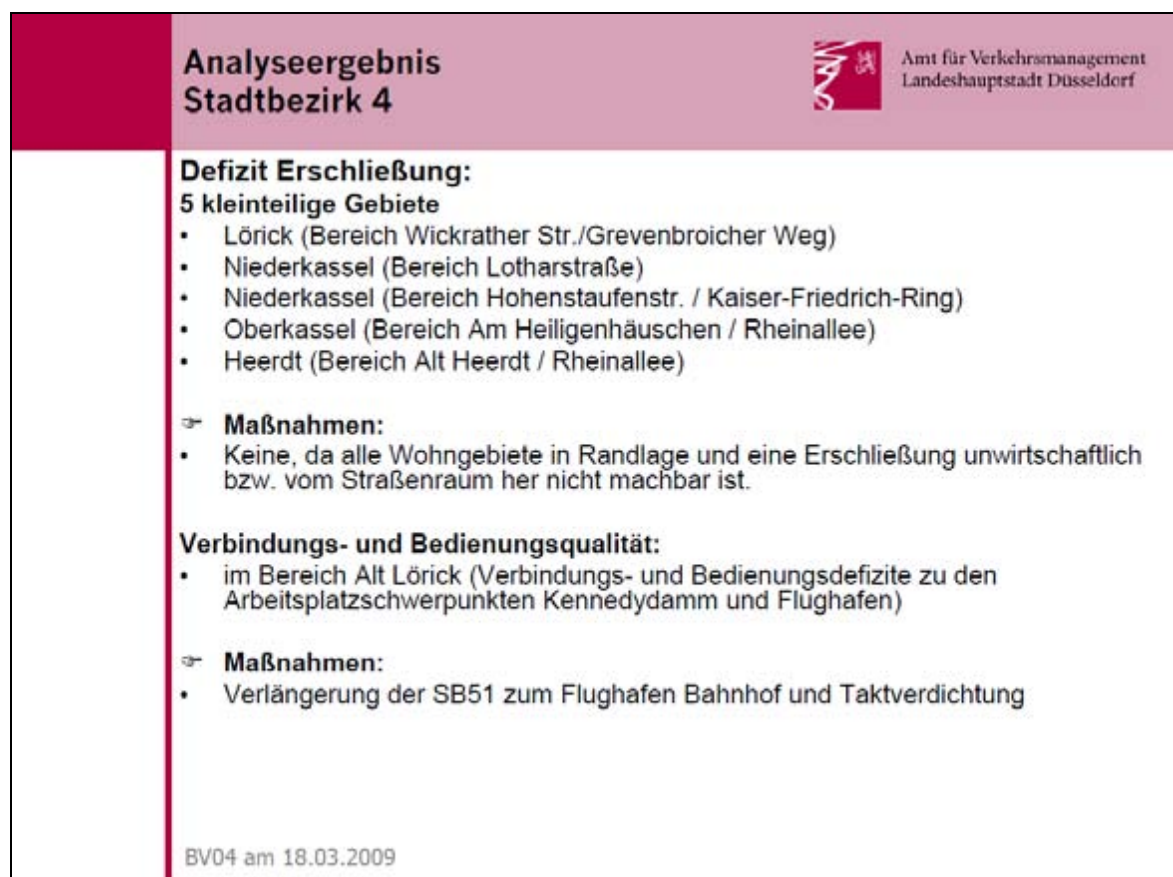
BV 2 am 25.02.2009

3 Analyseergebnisse Stadtbezirk 3

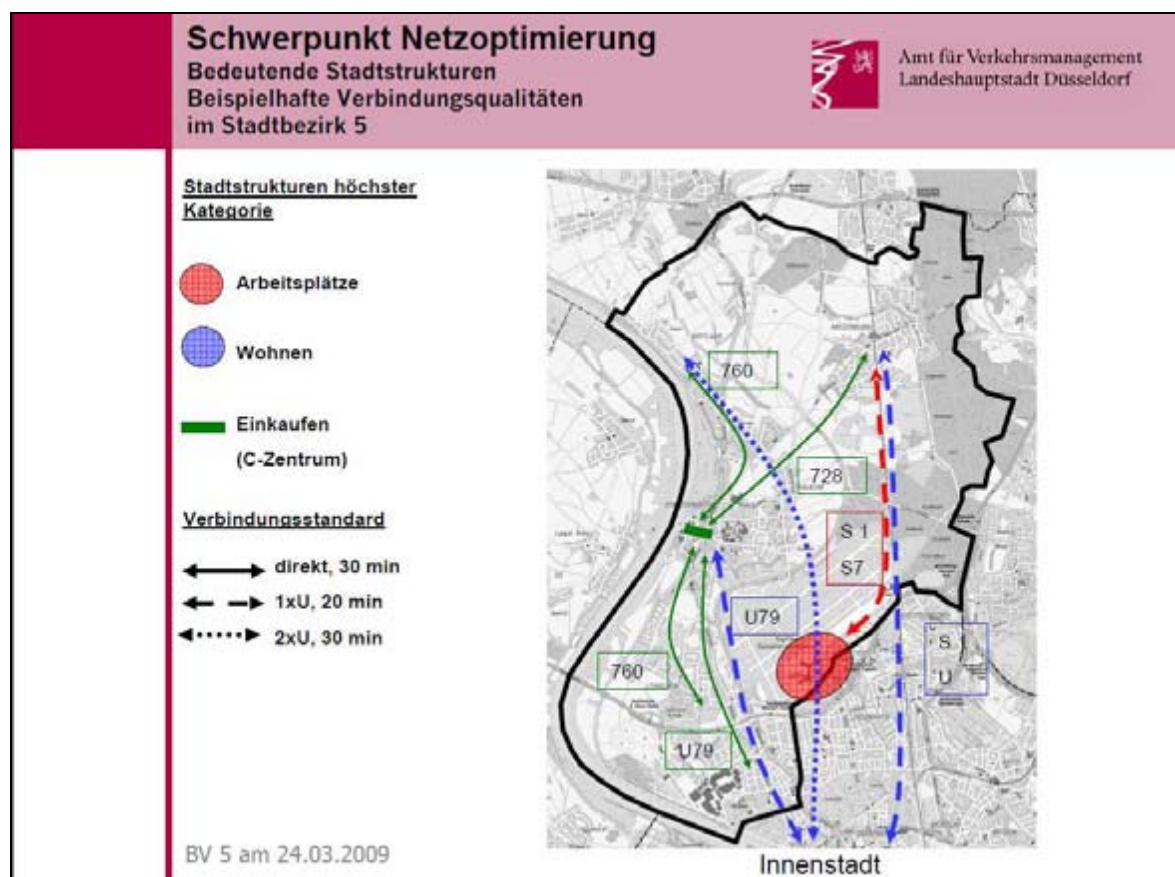


Schwerpunkt Netzoptimierung Handlungsbedarf im Stadtbezirk 3	
	 <p>Amt für Verkehrsmanagement Landeshauptstadt Düsseldorf</p>
	Handlungsbedarf Erschließung:
	3 Gebiete
	<ul style="list-style-type: none">• Hamm Mitte☞ Maßnahmen:• Verlängerung der Linie 723 und Einrichtung neuer Haltestellen
	<ul style="list-style-type: none">• Bilk (Bereich Auf'm Tetelberg / Volmerswerther Straße)• Bilk (Bereich Brinkmannstraße / Bittweg)☞ Maßnahmen:• keine, da Bebauungsrandlage sowie Grenzbereich und eine Erschließung unwirtschaftlich bzw. vom Straßenraum her nicht machbar ist.
	Handlungsbedarf Verbindung und Bedienung:
	3 Gebiete
	<ul style="list-style-type: none">• (Bilk/Flehe) Am Scharfenstein / Fritz-Reuter-Str.: Bedienungsdefizite zu Arbeitsplatzschwerpunkten im Düsseldorfer Süden☞ Maßnahmen:• Taktverdichtung Linie 723 und 726 (Verknüpfung Aachener Platz)
	<ul style="list-style-type: none">• Volmerswerther Straße: Verbindungs- und Bedienungsdefizite zum Stadtteilzentrum Lorettostraße und mehreren Arbeitsplatzschwerpunkten☞ Maßnahmen:• Verlängerung und Taktverdichtung der Linie 723 und 726
	<ul style="list-style-type: none">• Bilk (Bereich Im Dahlacker): Verbindungs- und Bedienungsdefizite zur Innenstadt und mehren Arbeitsplatzschwerpunkten.☞ Maßnahmen:• Verlängerung und Taktverdichtung Linie 723 und 726, zentrale Verknüpfung in der Innenstadt
	BV 3 am 31.03.2009

4 Analyseergebnisse Stadtbezirk 4

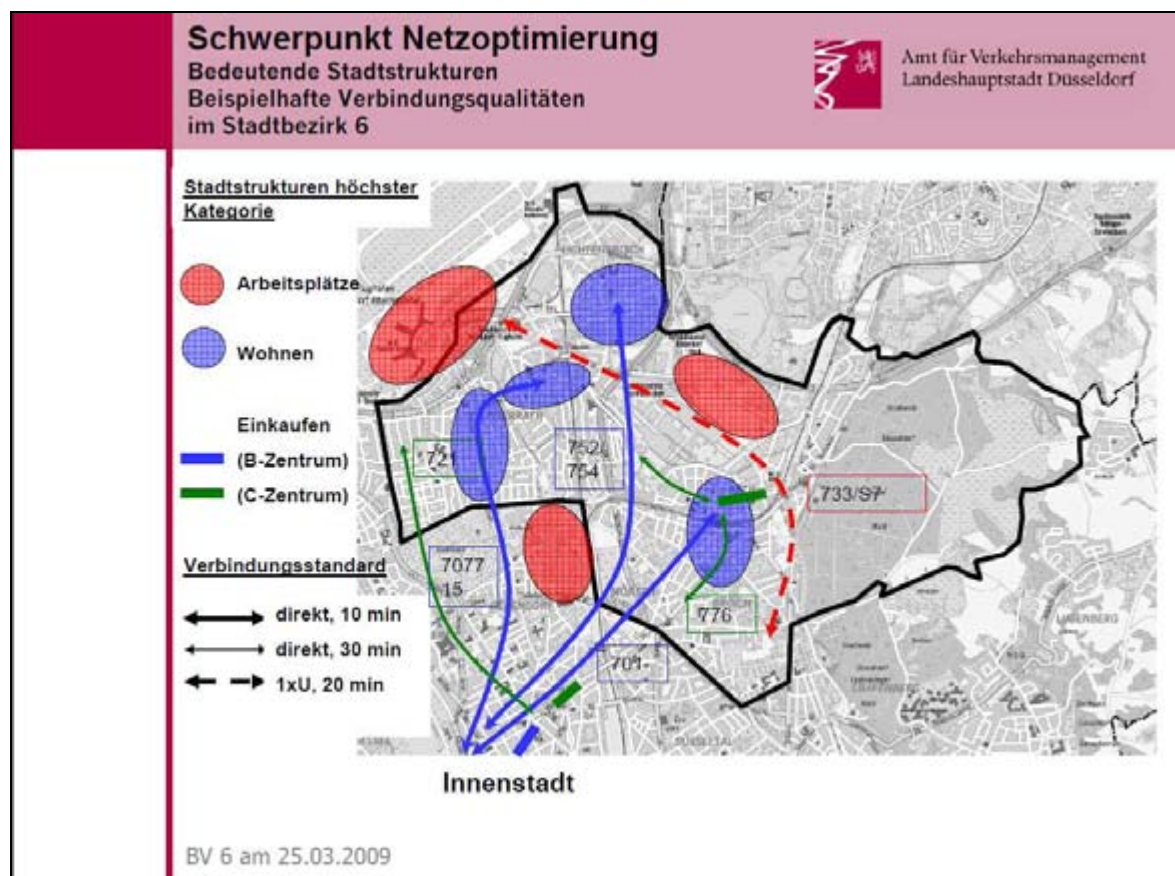



5 Analyseergebnisse Stadtbezirk 5



	<p>Schwerpunkt Netzoptimierung Handlungsbedarf im Stadtbezirk 5</p>  <p>Amt für Verkehrsmanagement Landeshauptstadt Düsseldorf</p>
	<p>Handlungsbedarf Erschließung:</p> <p>3 Gebiete</p> <ul style="list-style-type: none">• Wittlaer: Einbrungen (Einmündungsbereich Joh.-Karsch-Weg / Bergesweg)• Angermund Süd: Einmündungsbereich Überanger / Heideweg• Angermund Süd: Einmündungsbereich / Überanger / Am Mühlendamm <p>☞ Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Keine, da alle Wohnsiedlungen in Randlage sind und eine Erschließung unwirtschaftlich bzw. vom Straßenraum her nicht machbar ist. <p>Handlungsbedarf Verbindung und Bedienung:</p> <ul style="list-style-type: none">• kein Handlungsbedarf <p>BV 5 am 24.03.2009</p>

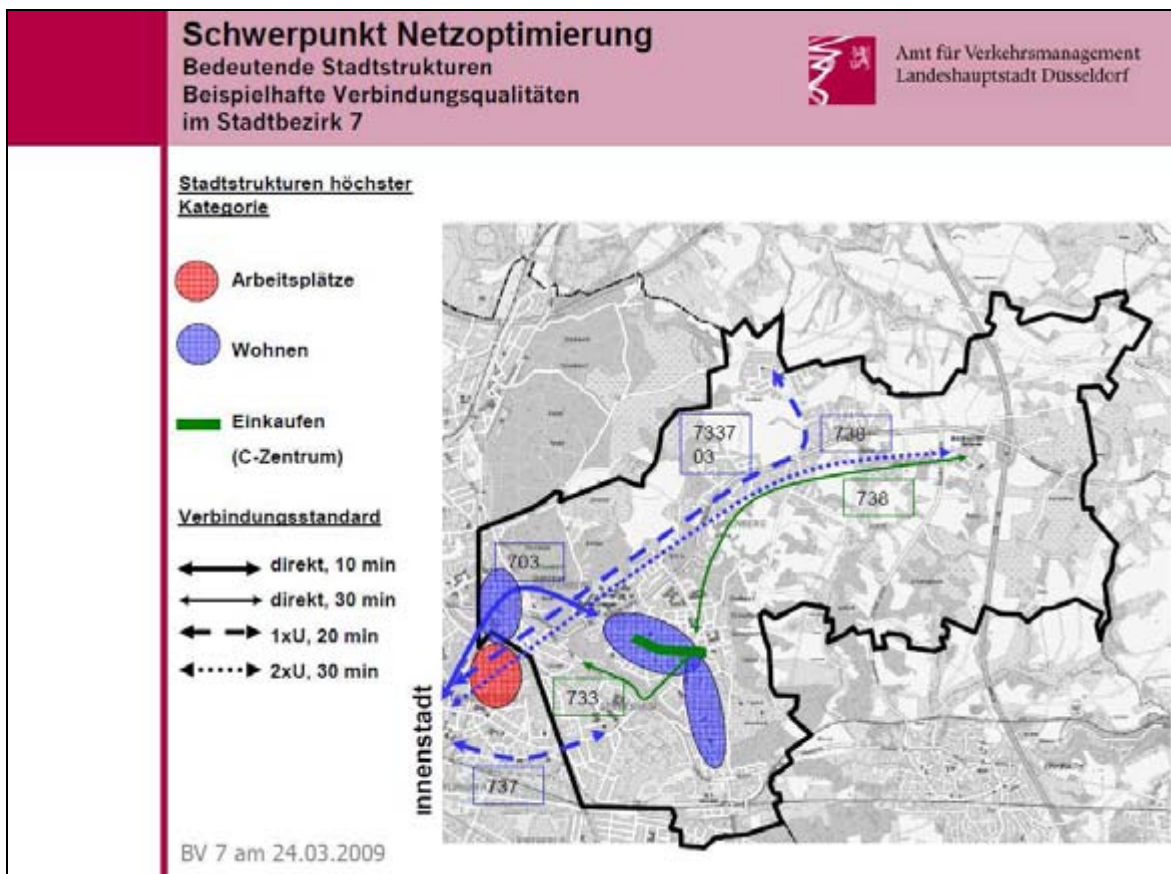
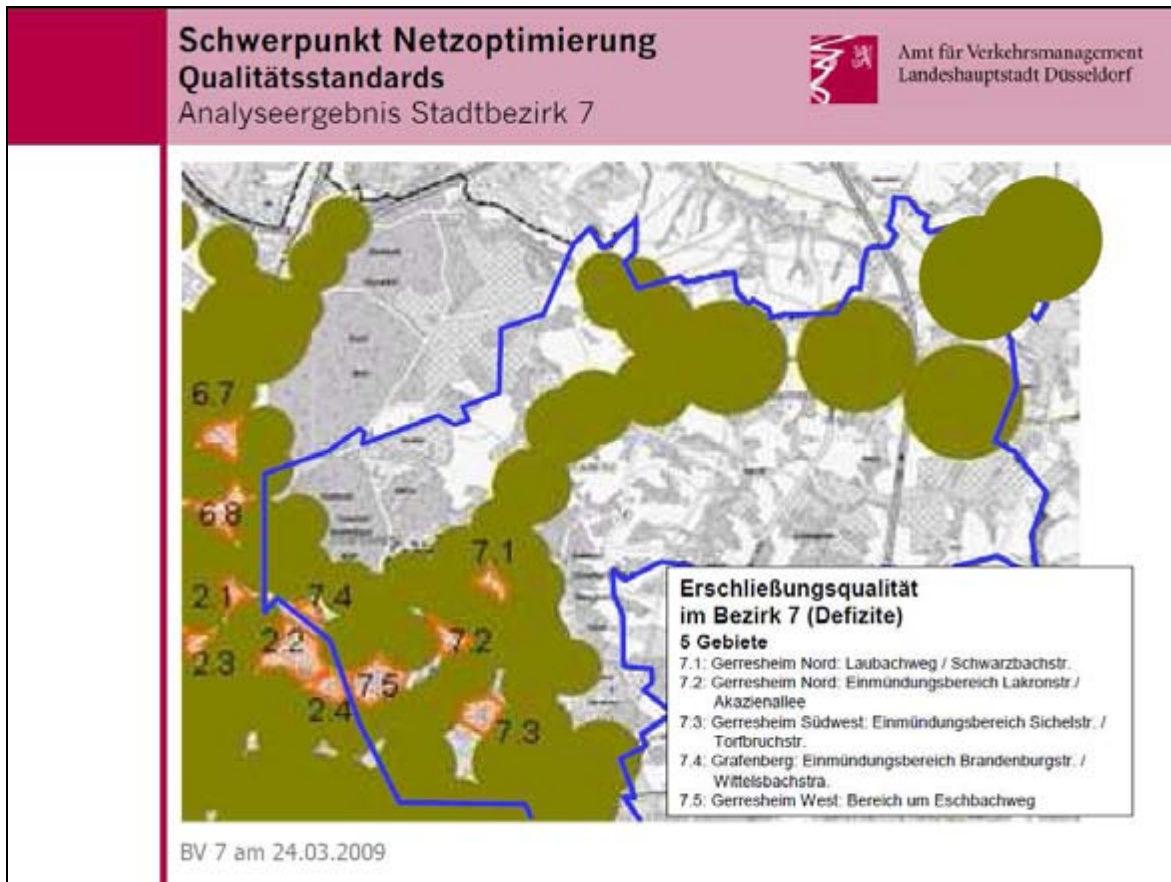
6 Analyseergebnisse Stadtbezirk 6



Schwerpunkt Netzoptimierung Handlungsbedarf im Stadtbezirk 6		 Amt für Verkehrsmanagement Landeshauptstadt Düsseldorf
	<p>Verbindung und Bedienungsqualität:</p> <ul style="list-style-type: none">• Lichtenbroich West (Gewerbegebiet): Verbindungsdefizite☞ Maßnahme:• Verlängerung und Taktverdichtung der Linie SB51 • Rath (Bereich Theodorstraße): Verbindungsdefizite☞ Maßnahme: Verlängerung der Linie 701 • Lichtenbroich (Bereich Mitte): Bedienungsdefizite Richtung Innenstadt☞ Maßnahme: Neuordnung der Linien 752/754 • Rath (Bereich Kürtenstraße): Bedienungsdefizite Richtung Derendorf Nord• Rath (Bereich St-Franziskusstraße / Rather Broich) Bedienungsdefizite Richtung Derendorf Nord☞ Maßnahme: evtl. Taktverdichtung der Linie 776	
	<p>BV 6 am 25.03.2009</p>	

Analyseergebnis Stadtbezirk 6		 Amt für Verkehrsmanagement Landeshauptstadt Düsseldorf
	<p>Defizit Erschließung:</p> <p>7 kleinteilige Gebiete</p> <ul style="list-style-type: none">• Lichtenbroich: Einmündungsbereich In der Nießdonk / Am Stock• Unterrath West: An der Golzheimer Heide• Unterrath: Lüneburger Weg• Unterrath Ost: Auf der Reide• Mörsenbroich West: Zaunkönigweg• Rath: Wilhelm-Rabe-Str. / Frobenstr.• Mörsenbroich: Reitzensteinkaserne <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Keine, da alle Gebiete in Randlage sind und eine Erschließung unwirtschaftlich bzw. vom Straßenraum her nicht machbar ist.	
	<p>BV 6 am 25.03.2009</p>	

7 Analyseergebnisse Stadtbezirk 7



Schwerpunkt Netzoptimierung Handlungsbedarf im Stadtbezirk 7



Amt für Verkehrsmanagement
Landeshauptstadt Düsseldorf

Handlungsbedarf Erschließung:

5 Gebiete

- Gerresheim Nord: Laubachweg / Schwarzbachstraße
- Gerresheim Nord: Einmündungsbereich Lakronstraße / Akazienallee
- Gerresheim Südwest: Einmündungsbereich Sichelstraße / Torfbruchstraße
- Grafenberg: Einmündungsbereich Brandenburgstraße / Wittelsbachstraße
- Gerresheim West: Bereich um Eschbachweg

☞ Maßnahmen:

- Neue Haltestelle auf der Torfbruchstraße im Einmündungsbereich Sichelstraße
- Sonst jeweils keine, da alle anderen Gebiete Wohnsiedlungen in Randlage sind und eine Erschließung unwirtschaftlich bzw. vom Straßenraum her nicht machbar ist.

Handlungsbedarf Verbindung und Bedienung:

1 Gebiet

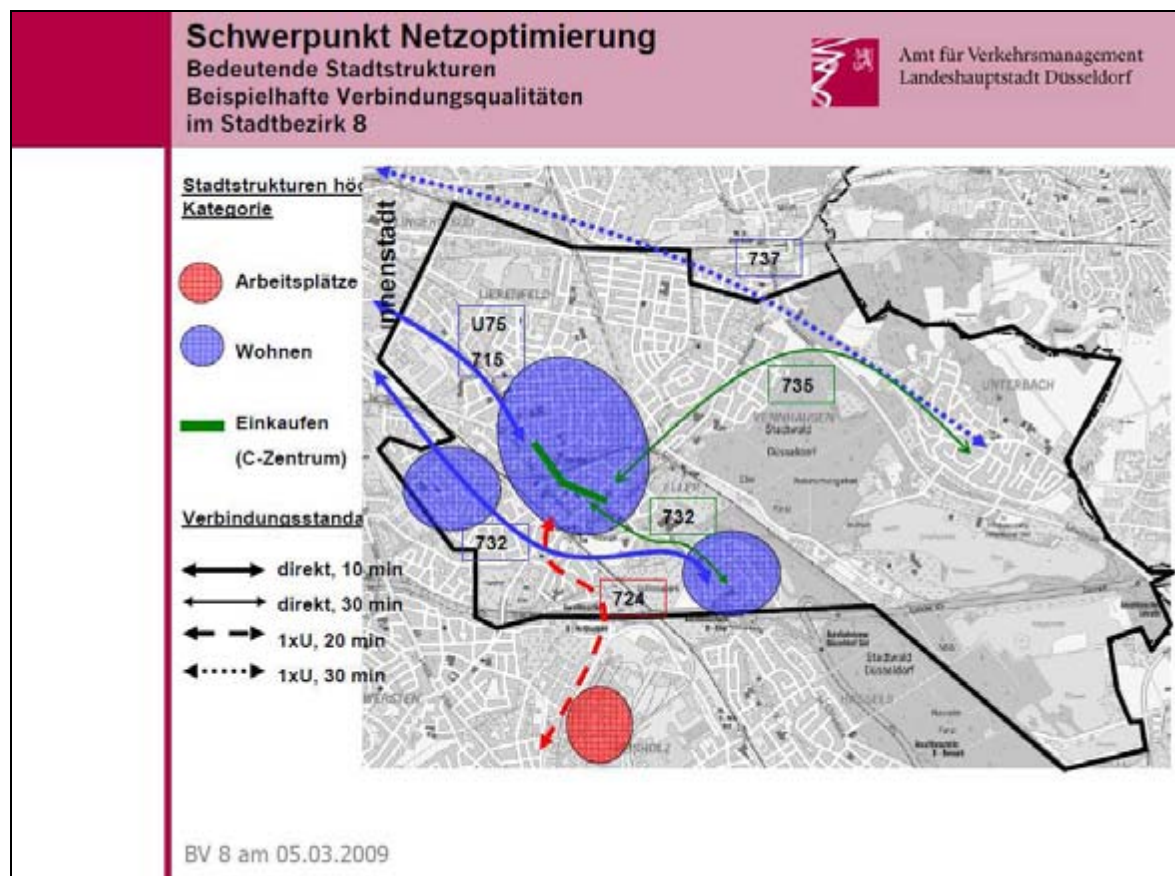
- Gerresheim West (Bereich Sulzbachstraße): Verbindung zum C-Zentrum Gerresheim

☞ Maßnahme:

- Neue Haltestelle auf der Torfbruchstraße

BV 7 am 24.03.2009

8 Analyseergebnisse Stadtbezirk 8



Schwerpunkt Netzoptimierung Handlungsbedarf im Stadtbezirk 8



Amt für Verkehrsmanagement
Landeshauptstadt Düsseldorf

Handlungsbedarf Erschließung:

3 Gebiete

- Goldlackstr./Engelsstr.
- Am Silberberg
- Vennstr./Eibenstr.

☞ Maßnahmen:

- jeweils keine, da alle Gebiete Randlage und eine Erschließung unwirtschaftlich bzw. vom Straßenraum her nicht machbar

Handlungsbedarf Verbindung und Bedienung:

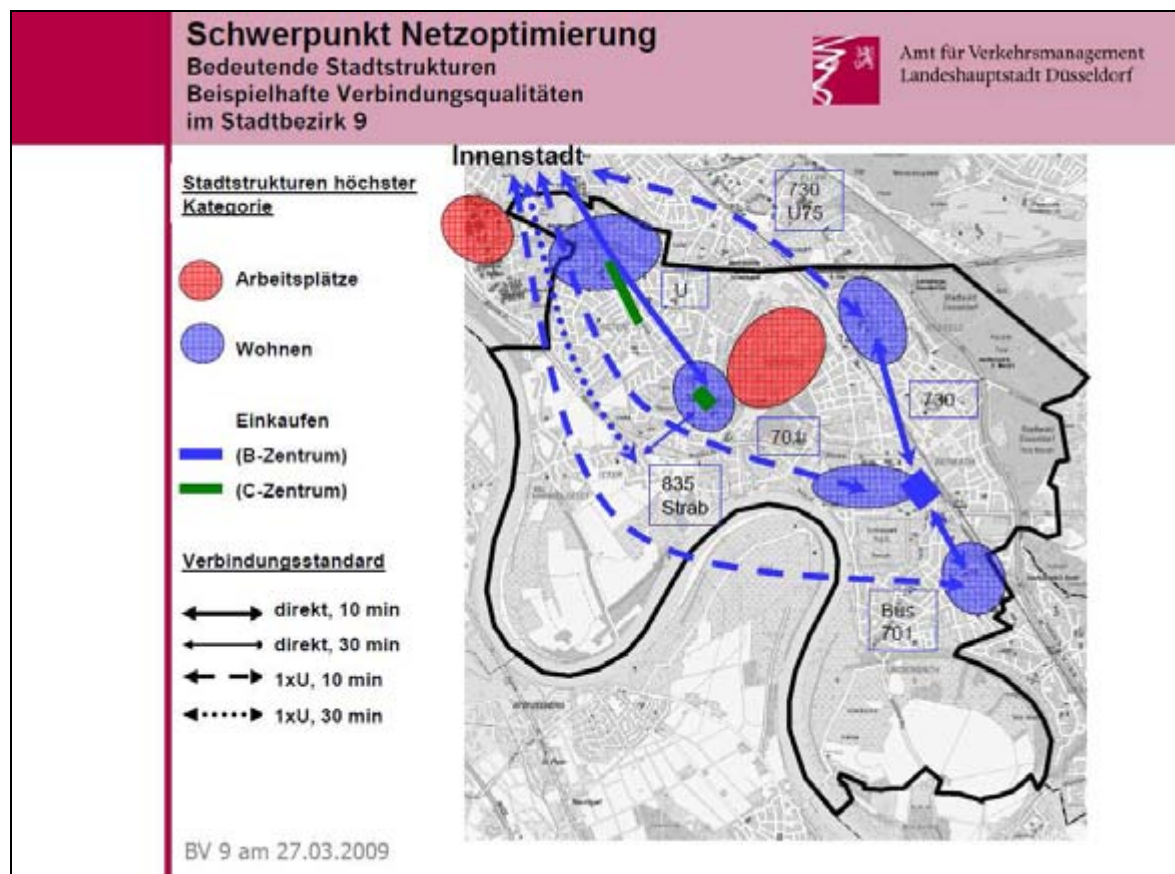
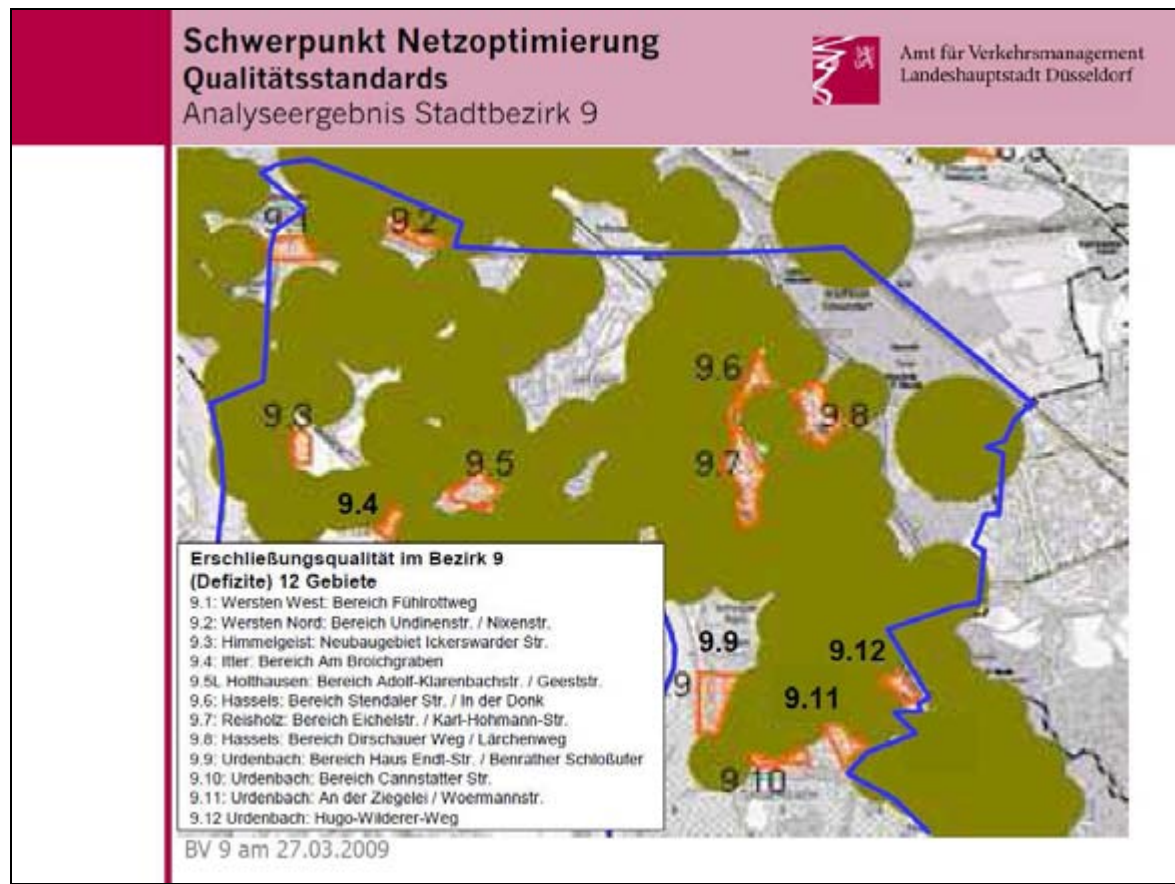
- Eller West (Gurkenland): Verbindung Richtung Innenstadt
- Eller Südwest (Ludwigstr.): Taktichte Richtung Uniklinik
- Eller (Pflanzenkamp): Verbindung Richtung Innenstadt


☞ Maßnahmen:


- Eller West (Gurkenland): Verlängerung 732 Richtung Hbf – evtl. Wehrhahncenter
- Eller Südwest (Ludwigstr.): Taktverdichtung 723 (30 -> 20 min) nach wirtschaftlicher Prüfung
- Eller (Pflanzenkamp): Verlängerung 732 Richtung Hbf – evtl. Wehrhahncenter, Neue Haltestelle 785 stadteinwärts aufgrund von Sicherheitsbedenken der Polizei nicht möglich

BV 8 am 05.03.2009

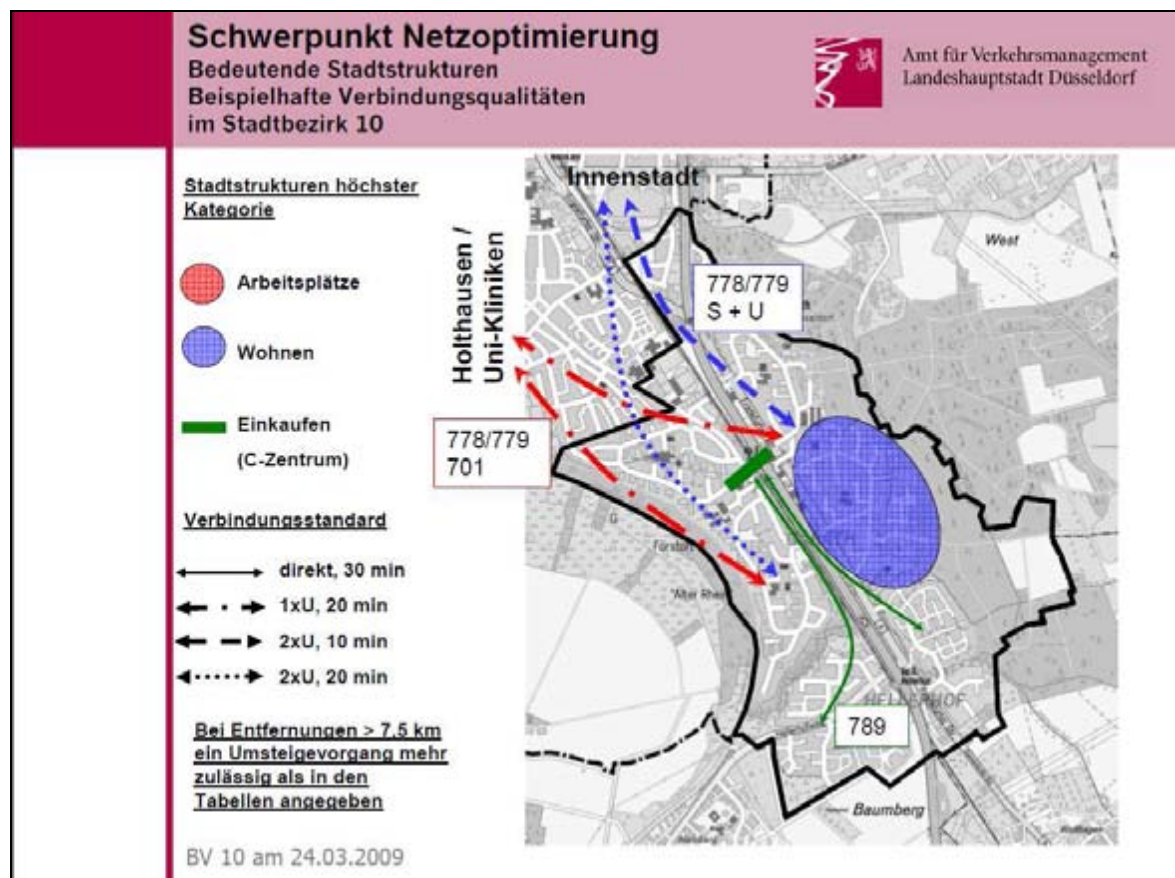
9 Analyseergebnisse Stadtbezirk 9



Analyseergebnis Stadtbezirk 9	 Amt für Verkehrsmanagement Landeshauptstadt Düsseldorf
<p>Defizit Erschließung:</p> <p>12 kleinteilige Gebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wersten West: Bereich Fühlrottweg • Wersten Nord: Bereich Undinenstraße / Nixenstraße • Himmelgeist: Neubaugebiet Ickerswarder Straße • Itter: Bereich Am Broichgraben • Holthausen: Bereich Adolf-Klarenbachstraße / Geeststraße • Hassels: Bereich Stendaler Straße / In der Donk • Reisholz: Bereich Eichelstraße / Karl-Hohmann-Straße • Hassels: Bereich Dirschauer Weg / Lärchenweg • Urdenbach: Bereich Haus Endt-Straße / Benrather Schloßufer • Urdenbach: Bereich Cannstatter Straße • Urdenbach: An der Ziegelei / Woermannstraße • Urdenbach: Hugo-Wilderer-Weg <p>☞ Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer neuen Buslinie und Bau einer Haltestelle auf der Ickerswarder Straße • Sonst keine, da alle Gebiete in Randlage sind und eine Erschließung unwirtschaftlich bzw. vom Straßenraum her nicht machbar ist. 	
BV 9 am 27.03.2009	

Handlungsbedarf Stadtbezirk 9	 Amt für Verkehrsmanagement Landeshauptstadt Düsseldorf
<p>Verbindung und Bedienungsqualität:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wersten Nord (Bereich Bruchhausener Str.): Bedienungsdefizite Richtung Innenstadt ☞ Maßnahme: • Taktverdichtung der Linien 723 • Wersten Ost (Bereich Benninghausener Str.): Bedienungsdefizite Richtung Innenstadt ☞ Maßnahme: • Taktverdichtung der Linie 735 • Hassels (Bereich Further Straße / Altenbrückstraße / Am Schönekamp): Bedienungsdefizit Richtung Innenstadt ☞ Maßnahme: • Ausdehnung des 10-min-Taktes in der HVZ 	
BV 9 am 27.03.2009	

10 Analyseergebnisse Stadtbezirk 10



Schwerpunkt Netzoptimierung Handlungsbedarf im Stadtbezirk 10



Amt für Verkehrsmanagement
Landeshauptstadt Düsseldorf

Handlungsbedarf Erschließung:

2 Gebiete

- Garath: An der Ziegelei / Woermannstraße
- Garath: Hugo-Wilderer-Weg

☞ Maßnahmen:

Keine, da beide Wohngebiete in Randlage und eine Erschließung unwirtschaftlich bzw. vom Straßenraum her nicht machbar

Handlungsbedarf Verbindung und Bedienung:

- kein Handlungsbedarf

BV 10 am 24.03.2009



Amt für Verkehrsmanagement
 Stabsstelle Verkehrsentwicklung,
 Aufgabenträgerschaft, Netzplanung

Telefon 0211 8996722
nahverkehrsplanung@duesseldorf.de

