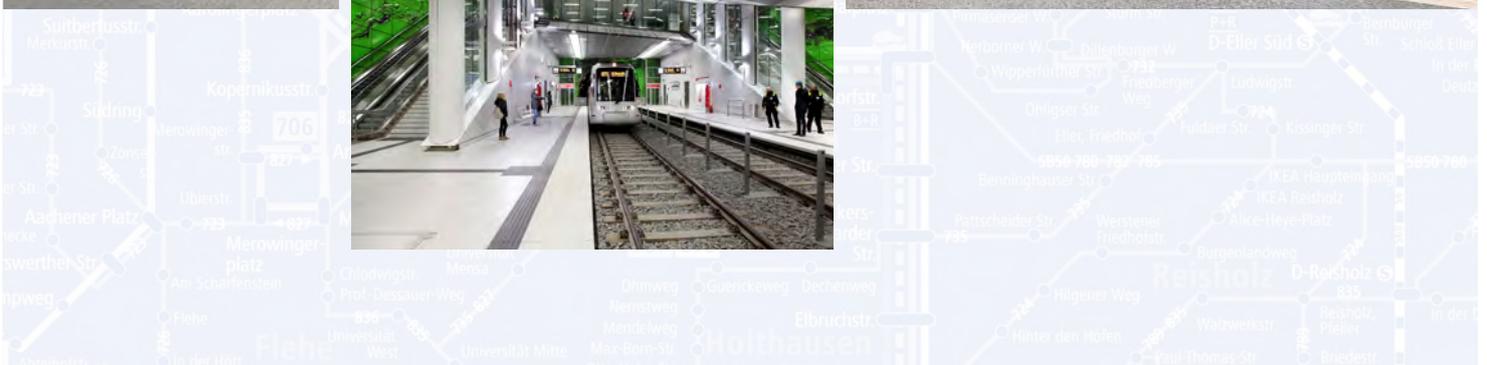
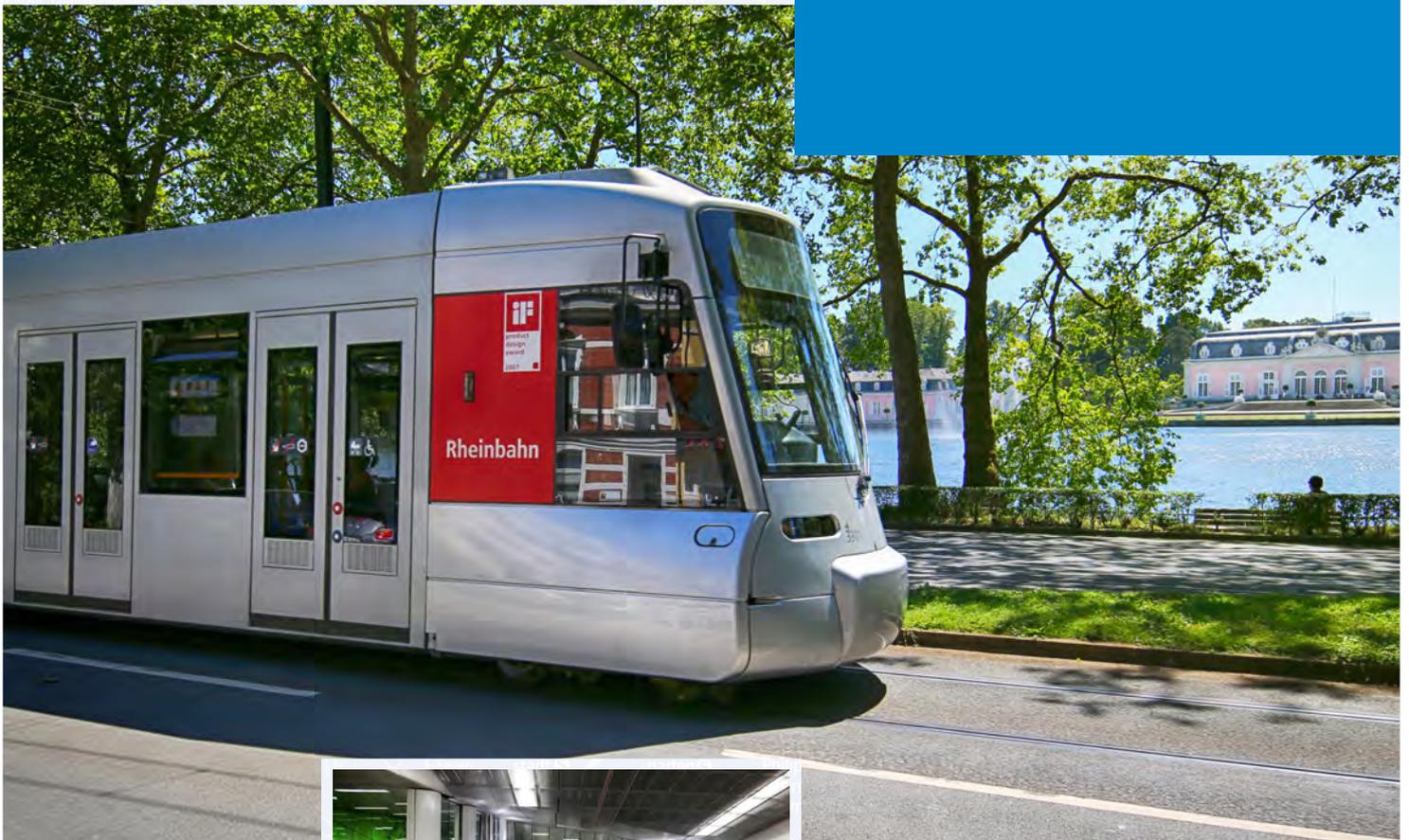




Nahverkehrsplan 2017 der Landeshauptstadt Düsseldorf



**Nahverkehrsplan 2017
der Landeshauptstadt
Düsseldorf**

18. Mai 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenvorgaben für den Nahverkehrsplan.....	1
1.1	Rechtliche Grundlagen.....	1
1.2	Rahmenvorgaben.....	6
1.3	Erarbeitungs- und Beteiligungsverfahren	13
2	Ziele der Stadt Düsseldorf.....	16
2.1	Aufgaben des Nahverkehrsplans	16
2.2	Leitziele der Nahverkehrsplanung	16
2.3	Berücksichtigung bestimmter Nutzergruppen.....	19
2.4	Sonstige Leitziele / Vorgaben.....	21
2.5	Qualitätsziele als Anforderungsprofil	28
3	Umsetzungsbilanz NVP 2010 – 2015.....	61
3.1	Vorbemerkungen.....	61
3.2	Beseitigung von Erschließungs-/Verbindungsdefiziten.....	61
3.3	Bewältigung der Pendlerströme im ÖPNV.....	69
3.4	Verbesserung des Verkehrsablaufs	70
3.5	Maßnahmen an Verknüpfungspunkten	71
3.6	Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau	72
3.7	Verbesserung der Haltestellenausstattung.....	77
3.8	Infrastrukturmaßnahmen im Stadtbahn- und Straßenbahnnetz.....	79
3.9	SPNV-Maßnahmen (nachrichtlich)	82
4	Zustandsanalyse.....	83
4.1	Strukturdaten.....	83
4.2	ÖPNV-Angebot	86
4.3	ÖPNV-Nachfrage und Verkehrsmittelwahl	104
4.4	Beförderungstarife, Marketing, Fahrgastinformation.....	105

5	Nachfrageprognose 2030	110
5.1	Strukturdaten	110
5.2	ÖPNV-Nachfrage und Verkehrsmittelwahl	114
5.3	Schwachstellenanalyse ÖPNV	115
6	Maßnahmenentwicklung.....	127
6.1	Zukunftsklausel.....	127
6.2	Maßnahmenprogramm SPNV (nachrichtlich).....	128
6.3	Maßnahmenprogramm Stadtbahn / Straßenbahn.....	130
6.4	Maßnahmenprogramm Bus	154
6.5	Maßnahmenprogramm Abendverkehr, Nachtverkehr / NachtExpress	166
6.6	Maßnahmenprogramm Verknüpfungspunkte / Intermodalität	170
6.7	Maßnahmenprogramm Barrierefreiheit	171
6.8	Haltestellenausrüstung	176
6.9	Maßnahmenprogramm Verkehrsablauf	178
7	Umsetzungsprogramm	179
7.1	Vorbemerkungen	179
7.2	Umsetzungsprogramm Stadtbahn und Straßenbahn	179
7.3	Umsetzungsprogramm Busverkehr	182
7.4	Umsetzungsprogramm Barrierefreiheit	185
8	Feststellung des vorhandenen Verkehrsnetzes	192
8.1	Veranlassung.....	192
8.2	Vorhandenes Verkehrsnetz	192
8.3	Weiterentwicklungen des vorhandenen Verkehrsnetzes.....	193
8.4	Betreiber des „Verkehrsnetzes Düsseldorf“	194
8.5	Begründung für das Gesamtnetz	195

9	Direktvergabe und Finanzierung öffentlicher Personenverkehrs-	
	dienstleistung im Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1370/2007	196
9.1	Bildung einer Gruppe von Behörden im VRR	196
9.2	Begründung der Entscheidung für eine Vergabe als	
	Gesamtleistung	198
10	Finanzierung	201
10.1	Finanzierung des ÖPNV-Angebotes	201
10.2	Finanzierung laufender und geplanter Investitionen	202
11	Anlagen.....	203
	Bildverzeichnis	IV
	Anlagenverzeichnis	X
	Abkürzungsverzeichnis.....	XI

Bildverzeichnis

Bild 2-1:	Definition der Gebietskategorien	30
Bild 2-2:	Haltstelleneinzugsbereiche (Luftlinie) gemäß VDV-Empfehlung	30
Bild 2-3:	Anforderungen an die Erschließungsqualität in Düsseldorf	31
Bild 2-4:	Anforderungen an die Verbindungsqualität im werktäglichen Berufsverkehr der Stadt Düsseldorf.....	33
Bild 2-5:	Anforderungen an die Verbindungsqualitäten im werktäglichen Einkaufs- und Versorgungsverkehr der Stadt Düsseldorf	33
Bild 2-6:	Definition der Betriebs- und Verkehrszeiten in der Stadt Düsseldorf	34
Bild 2-7:	Produkte des ÖPNV in Anlehnung an die VRR-Richtlinie kommunale Produkte.....	36
Bild 2-8:	Zielwerte für Anschlusssicherung im ÖPNV im Stadtgebiet Düsseldorf (nach FGSV 2010).....	38
Bild 2-9:	Ausrüstungsstandards von ÖPNV-Fahrzeugen in der Stadt Düsseldorf	40
Bild 2-10:	Haltstellenkategorien	41
Bild 2-11:	Ausstattungsstandards von Haltestellen in der Stadt Düsseldorf (in Anlehnung an die VRR-Richtlinie)	42
Bild 2-12:	Zielwert des Qualitätsziels Pünktlichkeit im Stadtgebiet Düsseldorf (nach FGSV 2010).....	44
Bild 2-13:	Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 1	53
Bild 2-14:	Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 2	54
Bild 2-15:	Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 3	55
Bild 2-16:	Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 4	56
Bild 2-17:	Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 5	57
Bild 2-18:	Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 6	58
Bild 2-19:	Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 7	59
Bild 2-20:	Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 8	60
Bild 3-1:	Erschließung von Himmelgeist, Am Pflanzkamp und Unterbach (montags – freitags).....	63

Bild 3-2:	Erschließung von Himmelgeist, Am Pflanzkamp und Unterbach (samstags, sonntags und feiertags)	63
Bild 3-3:	Linienwegänderung der Linie 834	64
Bild 3-4:	Verlängerung der Linie 732 in den Hafen.....	65
Bild 3-5:	Verlängerung der Linie 723 über Hamm in den Hafen	66
Bild 3-6:	Verlängerung der Linie 736 zum Kirchplatz.....	67
Bild 3-7:	Neue Stadtteilbuslinie 725	68
Bild 3-8:	Verbesserung der Altstadterschließung	69
Bild 3-9:	Umsetzungsbilanz von. Maßnahmen an Bike-and-Ride-Anlagen.....	71
Bild 3-10:	Dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger im Stadtgebiet Düsseldorf.....	78
Bild 4-1:	Einwohner der Landeshauptstadt Düsseldorf, Analyse 2014	84
Bild 4-2:	Beschäftigte in der Landeshauptstadt Düsseldorf, Analyse 2014	85
Bild 4-3:	SPNV-Linien 2015/2016.....	87
Bild 4-4:	Stadtbahnnetz der Stadt Düsseldorf ab 21.02.2016.....	89
Bild 4-5:	Straßenbahnnetz der Stadt Düsseldorf ab 21.02.2016	90
Bild 4-6:	Kommunales Schienenverkehrsnetz im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016	91
Bild 4-7:	Schnellbuslinien im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016 (Montag – Freitag)	93
Bild 4-8:	Buslinien im Regional- und Nachbarortsverkehr im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016 (Montag – Freitag).....	94
Bild 4-9:	Buslinien im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016 (Montag – Freitag)	95
Bild 4-10:	Buslinien im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016 (Gesamtnetz Montag – Freitag, ohne Nachtbus-Linien).....	96
Bild 4-11:	Nachtbuslinien im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016 (Montag – Freitag)	97
Bild 4-12:	NachtExpress-Linien im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016 (Wochenendverkehr).....	98
Bild 4-13:	Linientakte (Stand 21.02.2016)	100

Bild 4-14: Wichtige Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet Düsseldorf	101
Bild 4-15: Park-and-Ride-Standorte.....	102
Bild 4-16: Bike-and-Ride-Standorte	103
Bild 4-17: Reisezweckanteile im ÖPNV der Stadt Düsseldorf, Analyse 2014	104
Bild 5-1: Entwicklung der Strukturdaten in der Landeshauptstadt Düsseldorf	110
Bild 5-2: Verkehrszellen mit Baugebieten ≥ 300 Wohneinheiten (WE), Prognose 2030	111
Bild 5-3: Verkehrszellen mit Baugebieten Büro-/Gewerbe, Prognose 2030	112
Bild 5-4: Verkehrszellen mit Einwohnerzuwächsen ≥ 1.000 Einwohnern (EW), Prognose 2030	113
Bild 5-5: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im motorisierten Verkehr mit Bezug zu Düsseldorf.....	115
Bild 5-6: Ansprüche an die Erschließungsqualität im Stadtgebiet Düsseldorf, Prognose 2030	117
Bild 5-7: Erschließungsdefizite in Räumen mit überwiegender Wohnnutzung, Prognose 2030	118
Bild 5-8: Erschließungsdefizite in Räumen mit überwiegender Wohnnutzung, Prognose 2030	119
Bild 5-9: Erschließungsdefizite in Räumen mit überwiegend gewerblicher Nutzung, Prognose 2030	120
Bild 5-10: Einordnung der Verkehrszellen nach Einwohneranzahl und -dichte in Gebietskategorien, Prognosehorizont 2030	122
Bild 5-11: Einordnung der Verkehrszellen nach Beschäftigtenanzahl und -dichte in Gebietskategorien, Prognosehorizont 2030	123
Bild 5-12: Bedienungs- und Verbindungsdefizite zum Arbeitsplatzstandort Theodorstraße (ÖPNV-Angebot gemäß Fahrplan 2016, 10 -11 Uhr), Prognose 2030	124
Bild 5-13: Bedienungs- und Verbindungsdefizite zu Arbeitsplatzstandort Lichtenbroich, nördlicher Kieshecker Weg (ÖPNV-Angebot gemäß Fahrplan 2016, 10 –11 Uhr), Prognose 2030	125
Bild 5-14: Verbindungs-/Bedienungsdefizite zu Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorten (ÖPNV-Angebot gemäß Fahrplan 2016, 10 –11 Uhr), Prognose 2030	126
Bild 6-1: Übersicht indisponiblen Maßnahmen (Prognose 2030)	131

Bild 6-2:	Linienkonzept der indisponiblen Maßnahmen im Bereich Flughafen/Messe in schematischer Darstellung (Prognose 2030)	132
Bild 6-3:	Verlängerung der Linie 701 über ISS Dome nach „Am Hülserhof“ (Prognose 2030)	133
Bild 6-4:	Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des Stadtbahn- und Straßenbahnnetzes.....	134
Bild 6-5:	Neuer Streckenabschnitt Südpark – Universität West/Mensa: Anpassungen im Liniennetz	136
Bild 6-6:	Neuer Streckenabschnitt Südpark – Universität West/Mensa: Verkehrliche Bewertung	137
Bild 6-7:	Verlängerung Stadtbahntunnel Kennedydamm – Reeser Platz: Anpassungen im Liniennetz	138
Bild 6-8:	Verlängerung Stadtbahntunnel Kennedydamm – Reeser Platz: Verkehrliche Bewertung	139
Bild 6-9:	Neuer Streckenabschnitt Flughafen Terminal – Flughafen Bahnhof: Anpassungen im Liniennetz.....	140
Bild 6-10:	Neuer Streckenabschnitt Flughafen Terminal – Flughafen Bahnhof: Verkehrliche Bewertung.....	141
Bild 6-11:	Neuer Streckenabschnitt Flughafen Bahnhof – Ratingen: Anpassungen im Liniennetz	142
Bild 6-12:	Neuer Streckenabschnitt Flughafen Bahnhof – Ratingen: Verkehrliche Bewertung	143
Bild 6-13:	Verlängerung Stadtbahnlinie U75 Vennhauser Allee – D-Gerresheim S: Anpassungen im Liniennetz	144
Bild 6-14:	Verlängerung Stadtbahnlinie U75 Vennhauser Allee – D-Gerresheim S: Verkehrliche Bewertung	145
Bild 6-15:	Neuer Streckenabschnitt Vennhauser Allee – Reizholz S: Anpassungen im Liniennetz	146
Bild 6-16:	Neuer Streckenabschnitt Vennhauser Allee – Reizholz S: Verkehrliche Bewertung	147
Bild 6-17:	Verlängerung der Linie 708 zum Spichernplatz: Anpassungen im Liniennetz.....	148

Bild 6-18: Verlängerung der Linie 708 zum Spichernplatz: Verkehrliche Bewertung	149
Bild 6-19: Neuer Streckenabschnitt 701 ISS Dome – Ratingen West: Anpassungen im Liniennetz.....	150
Bild 6-20: Neuer Streckenabschnitt 701 ISS Dome – Ratingen West: Verkehrliche Bewertung	151
Bild 6-21: Verlängerung der U73 in Richtung „Nach den Mauresköthen“ ..	153
Bild 6-22: Maßnahmen zur Weiterentwicklung Stadtbahn- und Straßenbahnnetzes	154
Bild 6-23: Linienwegänderung der Linie 760 zur Anbindung von Airport-City157	
Bild 6-24: Änderung des Linienweges der Linie 776 (analog NVP 2010-2015)	158
Bild 6-25: Schnellbusverbindung Hellerhof – Garath – Südpark	159
Bild 6-26: Schnellbusverbindung SB52 Meerbusch-Osterath – Düsseldorf Nord.....	161
Bild 6-27: Maßnahmen im NachtExpress-Netz der Stadt Düsseldorf.....	167
Bild 6-28: Bewertungskriterien für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus	172
Bild 6-29: Zusatzkriterien für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus	172
Bild 6-30: Nächste Bauabschnitte mit Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern	177
Bild 7-1: Maßnahmen zur Netzentwicklung Stadtbahn und Straßenbahn (Teil 1)	179
Bild 7-2: Maßnahmen zur Netzentwicklung Stadtbahn und Straßenbahn (Teil 2)	180
Bild 7-3: Maßnahmen zur Netzentwicklung Stadtbahn und Straßenbahn (Teil 3)	181
Bild 7-4: Maßnahmen zur Netzentwicklung Bus (Teil 1)	182
Bild 7-5: Maßnahmen zur Netzentwicklung Bus (Teil 2)	183
Bild 7-6: Maßnahmen zur Netzentwicklung Bus (Teil 3)	184
Bild 7-7: Voraussichtlich bis zum 31.12.2021 zu realisierende Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau (Teil 1)	187

Bild 7-8:	Voraussichtlich bis zum 31.12.2021 zu realisierende Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau (Teil 2).....	188
Bild 7-9::	Voraussichtlich bis zum 31.12.2021 zu realisierende Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau (Teil 3).....	189
Bild 7-10:	Voraussichtlich bis zum 31.12.2021 zu realisierende Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau (Teil 4).....	190
Bild 7-11:	Voraussichtlich nach dem 31.12.2021 zu realisierende Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau.....	191

Anlagenverzeichnis

11 Anlagen	203
11.1 Prioritäten für den barrierefreien Haltestellenausbau (Hochbahnsteige)	203
11.2 Prioritäten für den barrierefreien Haltestellenausbau (Niederflur-Stadtbahn und Niederflur-Straßenbahn)	205
11.3 Prioritäten für den barrierefreien Haltestellenausbau (Bushaltestellen)	209

Anlagenband: Liniendatenblätter

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AK NVP	Arbeitskreis Nahverkehrsplan
ÄöR	Anstalt des öffentlichen Rechts
AST	Anruf-Sammel-Taxi
B	Beschäftigte
B+R	Bike-and-Ride
BA	Bauabschnitt
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge
BOKraft	Betriebsordnung Kraftverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen
BSM	Bahnen der Stadt Monheim GmbH
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH
CD	Compact Disc
CSS	Customer Satisfaction Surveys
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DIN	Deutsches Institut für Normung
DPM	Direct Performance Measures
DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
Dyfa	Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger
E-Bus	Elektrobus
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen
EU VO 1370/2007	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
EW	Einwohner

FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
GEP	Gebietsentwicklungsplan
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGVP	Integrierte Gesamtverkehrsplanung
ITCS	Intermodal Transport Control System (ehem. RBL)
IV	Individualverkehr
IVV	Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
KVGM	Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH
LEP	Landesentwicklungsplan
LPIG	Landesplanungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
M1/03	Maßnahme 1/03
MBWSV	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOF2	(Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 2
MSS	Mystery Shopping Surveys
MVG	Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH
NE	NachtExpress
NIS	Notruf-/Informationssäulen
NOx	Stickoxid
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVN	Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
Obus	Oberleitungsbus
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Öko-Audit	Verfahren, bei dem ein Betrieb freiwillig sein Umweltverhalten überprüft, verbessert und offenlegt
OLG	Oberlandesgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖSPV	Öffentlichen Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park-and-Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
QMS	Qualitätsmanagementsystem
RB	Regionalbahn
RBG	Rheinische Bahngesellschaft
RE	Regionalexpress
ROG	Raumordnungsgesetz
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SB	Schnellbus
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWN	Stadtwerke Neuss GmbH
U-Bahn	Stadtbahn
UN	Vereinte Nationen
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VKF	Verkaufsfläche
VO (EG)	Verordnung (EG), Verordnung der Europäischen Gemeinschaft

VRR	Verkehrsverbund Rhein Ruhr AöR
WE	Wohneinheit(en)
ZV	Zweckverband
ZV VRR	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

1 Rahmenvorgaben für den Nahverkehrsplan

1.1 Rechtliche Grundlagen

Der Nahverkehrsplan (NVP) soll für jede Aufgabenträgerin bzw. jeden Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht. Für den Nahverkehrsplan relevant sind die Gesetze, die sich mit Organisation, Finanzierung und Genehmigung der Verkehre befassen.

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ist am 03.12.2009 in Kraft getreten. In der Verordnung wird der Rechtsrahmen für die zuständigen Behörden im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs festgelegt. Wesentliche Eckpunkte der EU-VO 1370/2007 sind:

Die Verordnung verlangt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) zwischen der zuständigen Behörde und einem Verkehrsunternehmen für die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wenn die Verkehrsunternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichszahlungen erhalten. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag muss rechtlich verbindlich sein und von der jeweils zuständigen Behörde erlassen werden. Eine bestimmte Rechtsform des Auftrages wird in der VO (EG) Nr. 1370/2007 hingegen nicht vorgegeben.

Die zuständigen Behörden können entscheiden, ob der Verkehr selbst erbracht, im Rahmen einer Direktvergabe an ein kommunales Unternehmen vergeben oder einem wettbewerblichen Verfahren unterzogen wird.

Eine Direktvergabe an einen „internen Betreiber“ kann erfolgen, sofern mehrere Voraussetzungen gegeben sind. U.a. muss die zuständige Behörde – oder im Falle mehrerer zuständiger Behörden, wenigstens eine der Behörden – über den Betreiber eine Kontrolle ausüben wie über seine eigenen Dienststellen und der Betreiber muss das sog. Gebietskriterium beachten. Der Betreiber darf also nur im Hoheitsgebiet der jeweils zuständigen Behörde, bzw. bei einer Gruppe von Behörden im gemeinsamen Gebiet tätig wer-

den. Durch das Verbündeprivileg in Art. 5 Abs. 2, Satz 1, 1. Parenthese VO (EG) Nr. 1370/2007 kann das Gebietskriterium im Verbandsgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) leichter erfüllt werden, ein- und ausbrechende Verkehre können einfacher beauftragt werden. Nach dem Verbündeprivileg darf eine Gruppe von zuständigen Behörden, die integrierte Personenbeförderungsdienstleistungen anbietet, wie etwa der VRR, eine Direktvergabe an einen internen Betreiber, über den nur eine der beteiligten Behörden die erforderliche Kontrolle ausüben kann, durchführen.

Es besteht Wahlfreiheit für die zuständigen Behörden zwischen Ausschreibung und Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen.

Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Das BGG vom 01.05.2002 in Verbindung mit dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW (BGG NRW) verfolgt das Ziel, die Benachteiligung von Menschen mit Behinderung zu beseitigen. Danach sollen u. a. bauliche Anlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestaltet sein, um Menschen mit Behinderung eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.

Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 01.01.2013 an die Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 angepasst. Es beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im ÖPNV sowie für das Genehmigungsverfahren. Das novellierte PBefG räumt den Aufgabenträgerinnen bzw. Aufgabenträgern die Möglichkeit ein, alle Instrumente der VO 1370/2007 zu nutzen, so u.a. auch die Möglichkeit der Direktvergabe. Die zuständige Behörde nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 soll nach dem PBefG mit den in den Landes-ÖPNV-Gesetzen definierten Aufgabenträgern identisch sein.

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8 Absatz 3 PBefG geregelt. Die Aufgabenträgerin (hier Stadt Düsseldorf) definiert im Nahverkehrsplan u.a. „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“. Der Nahverkehrsplan ist somit **das** Steuerungsinstrument zur Entwicklung des ÖPNV. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die Behinder-

tenbeiräte, die Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.

Die Genehmigungsbehörde (hier Bezirksregierung Düsseldorf) hat den von der Aufgabenträgerin bzw. dem Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, so auch die dort definierte „ausreichende“ Verkehrsbedienung, soweit dieser unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG (Beteiligung der vorhandenen Unternehmen sowie sonstiger dort genannte Adressaten) zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet (sogenannter „qualifizierter Nahverkehrsplan“). Eine Genehmigung *kann* versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit einem solchen „qualifizierten Nahverkehrsplan“ im Einklang steht.

Der Nahverkehrsplan hat zudem die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs fordert das PBefG bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit. Ausnahmen davon sind im NVP zu benennen und zu begründen.

ÖPNVG NRW

Die in den Bundesgesetzen auf die Länder übertragenen Aufgaben werden für das Land Nordrhein-Westfalen durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW, zuletzt geändert am 15.12.2016) geregelt. Nach dem ÖPNVG NRW 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. Dies gilt auch für den schienengebundenen ÖPNV mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Für diesen nehmen die Zweckverbände die Aufgabenträgerschaft wahr.

Nach den § 8 und § 9 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger verpflichtet, für ihren Bereich regelmäßig einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil am Gesamtverkehr (Modal Split) benennen.

Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Ziele von Raumordnung und Lan-

desplanung zu beachten. Die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußgängerverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des §2 Absatz 8 ÖPNVG NRW, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan dient der Sicherung und der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und soll eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV schaffen. Im Nahverkehrsplan sind Ziele und Vorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung festzulegen, u.a.:

- Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten,
- Qualifikationsstandard des bei den Verkehrsunternehmen eingesetzten Personals und dessen Entlohnung nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge,
- Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge,
- voraussichtlicher Finanzbedarfs bei der Investitionsplanung,
- Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen.

Im Einzelnen werden im § 2 ÖPNVG NRW folgende Grundsätze der Weiterentwicklung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen genannt:

- Beim Ausbau der Infrastruktur soll der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang haben.
- Der Erhalt und Ausbau vorhandener Verkehrswege ist gegenüber dem Neubau zu bevorzugen.
- Der ÖPNV soll unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadt- und Quartiersentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit sowie des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.
- Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Raumerschließung zu erhalten.
- In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten.
- Durch eine koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte

kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards soll die Fahrgastzahlen sowie die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.

- In allen Landesteilen ist die Infrastruktur des ÖPNV auszubauen. Die Netzverknüpfung der Schienenschnellverkehre und der regionalen Schnellbusverkehre mit dem darauf abgestimmten Busnetz ist durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sicherzustellen.
- Sonderverkehre sind möglichst in Linienverkehre zu überführen.
- Alternative Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen und Bürgerbusse sollen bei geringer Nachfrage genutzt werden.
- Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13.12.2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen nach dem BGG und dem BGG NRW zu berücksichtigen.
- Ebenso ist den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, älteren Menschen, Personen, die Kinder betreuen, Fahrräder nutzen und Kindern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.
- An der Ausgestaltung des ÖPNV sollen die vorhandenen Verkehrsunternehmen zu vergleichbaren Bedingungen beteiligt werden.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienungs im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge die das Düsseldorfer Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen mit Ratsbeschluss vom 15.12.2005 mit der Durchführung des ÖPNV im Gebiet der Stadt Düsseldorf betraut. Der konkretisierende Ratsbeschluss vom 25.06.2009 verpflichtet die betrauten Verkehrsunternehmen, die ihnen genehmigten Linienverkehre unter Beachtung der Anforderungen der jeweils gültigen Nahverkehrspläne bis zum 31.10.2019 zu erbringen. Damit hat die Stadt Düsseldorf im öffentlichen Verkehrsinteresse den kommunalen ÖPNV auf ihrem Gebiet, der Gegenstand dieses Nahverkehrsplans ist, durch die Betrauung sichergestellt.

Die Stadt Düsseldorf beabsichtigt, die von der Rheinbahn AG im Düsseldorfer Stadtgebiet erbrachten Verkehrsleistungen auch in Zukunft als Gesamtnetz der Rheinbahn AG per Direktvergabe auf Basis der EU VO 1370/2007 als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung aufzuerlegen.

Die Zustimmung zur Betrauung anderer kommunaler Verkehrsunternehmen, die in Düsseldorf Verkehrsleistungen erbringen, durch den Eigentümer-Aufgabenträger soll in einem entsprechenden Ratsbeschluss aufgenommen werden. Die Verkehrsleistungen von nicht kommunalen Verkehrsunternehmen (BVR) könnten ab dem 01.11.2019 bei Vorliegen der Voraussetzungen im Rahmen von Kleinaufträgen gemäß Art. 5 Abs. 4 VO (EG) 1370/2007 vergeben werden.

1.2 Rahmenvorgaben

1.2.1 Landesentwicklungsplan

Im Landesentwicklungsplan für Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) sind die Ziele und Grundsätze der Raumordnung niedergelegt. In den Regionalplänen werden sie für die einzelnen Regierungsbezirke konkretisiert. Der aktuelle LEP NRW wurde am 14. Dezember 2016 von der Landesregierung beschlossen und ist am 08. Februar 2017 in Kraft getreten.

Das Land Nordrhein-Westfalen ist weitgehend "überplant". Der aktuelle LEP NRW baut insofern auf früheren Landesentwicklungsplänen und den flächendeckend vorliegenden Regionalplänen auf. Die Verflechtungen innerhalb der Verdichtungsräume sind intensiv und führen zu einem hohen Bedarf an leistungsfähigem Öffentlichen Personennahverkehr, sowohl zur Erschließung in der Fläche als auch in schnellen regionalen Verbindungen.

Die Rahmenbedingungen für die räumliche Entwicklung haben sich in den letzten Jahren geändert und erforderten eine Anpassung der raumordnerischen Ziele und Grundsätze. Dies betrifft insbesondere

- die absehbare Bevölkerungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen ("Demographischer Wandel"),
- die fortschreitende Globalisierung der Wirtschaft einschließlich der Entwicklungen im Einzelhandel sowie
- den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel.

Vor diesem Hintergrund formuliert der LEP NRW mehrere Ziele und Grundsätze, die auch für die Nahverkehrsplanung in Düsseldorf von Bedeutung sind. Dazu zählen

- die bedarfsgerechte Anbindung des Oberzentrums an den Öffentlichen Verkehr,
- die leistungsfähige Entwicklung des Schienennetzes,
- die Verwirklichung des Rhein-Ruhr-Express (RRX),
- die Freihaltung von nicht mehr genutzten Trassen,
- die Gewährleistung der Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem Öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit,
- die Vermeidung von neuer Verkehrsinfrastruktur im Freiraum sowie
- die aufeinander abgestimmte siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planung.

Diese Ziele und Grundsätze sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen zu berücksichtigen.

1.2.2 Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf

Der gültige Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf ist im Jahr 1999 aufgestellt worden (GEP 99). Verkehrsplanerische Zielvorstellung war es, die bestehende leistungsfähige Infrastruktur im Regierungsbezirk Düsseldorf zu erhalten und – soweit notwendig – auszubauen. Veränderte Rahmenbedingungen für die räumliche Planung und die Neuaufstellung des LEP NRW machen es jedoch erforderlich, die Regionalplanung zu überarbeiten.

Im Juni 2014 hat der Regionalrat den ersten Erarbeitungsbeschluss zu einem neuen Regionalplan gefasst. Vorausgegangen war ein intensiver informeller Prozess zur Erarbeitung und Abstimmung des Regionalplanentwurfs, an dem auch Vertreter der Stadt Düsseldorf beteiligt waren. Im Oktober 2016 wurde das 2. Beteiligungsverfahren beendet. Das Aufstellungsverfahren des neuen Regionalplans Düsseldorf dauert derzeit noch an. Die in Aufstellung befindlichen Ziele und Grundsätze sind gemäß § 3 Abs.1 Nr. 4 Raumordnungsgesetz (ROG) bereits als sonstige Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung zu beachten.

Der Regionalplanentwurf ist ein räumlich flächendeckendes Planwerk für die Region Düsseldorf, das die regionalplanerisch relevanten Themenfelder beinhaltet.

Im Kapitel 5.1.1 des Regionalplanentwurfs (Stand Juni 2016) werden übergreifende Aspekte für die Verkehrsinfrastruktur als Grundsätze formuliert. Sie basieren auf der Erkenntnis, dass die Planungsregion Düsseldorf Teil eines stark vernetzten Wirtschaftsraumes ist und die Bewältigung der starken Verkehrsströme die zentrale Aufgabe der Zukunft sein wird. Nach wie vor stehen Verkehrsvermeidung (durch integrierte Siedlungsentwicklung), die Verkehrsverlagerung (auf umweltfreundliche Verkehrsträger) sowie die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere die schienengebundene Infrastruktur) im Fokus der Regionalplanung. Schwerpunktmäßig sollen

- die bestehende Verkehrsinfrastruktur erhalten und – soweit erforderlich – bedarfsgerecht ausgebaut werden mit Vorrang für umweltschonende Verkehrssysteme hoher Leistung;
- die Angebote des öffentlichen Verkehrs so gestaltet sein, dass die Siedlungsräume in angemessener Form an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen werden können,
- bei Planung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur die Belange der Bevölkerung im Hinblick auf Immissionsschutz berücksichtigt werden.

Abschnitt 5.1.3 (Schienennetz) konkretisiert die Vorgaben der Regionalplanung für den Nahverkehr. Auf der Grundlage der Bedarfspläne des Landes werden dort die Schienenwege dargestellt, da die regional- und landesplanerischen Ziele den Bedarfsplanvorhaben nicht entgegenstehen dürfen. Die Ziele und Grundsätze zum Schienenverkehr sind vor allem

- der leistungsfähige und bedarfsgerechte Erhalt und Ausbau des regional bedeutsamen Schienennetzes,
- die Darstellung der entsprechenden Trassen und zugehöriger Flächen,
- die Freihaltung von Trassen von dem Schienenverkehr entgegenstehenden Nutzungen, auch im Hinblick auf eine Reaktivierung stillgelegter Strecken,
- die Ausrichtung der Umsetzungsplanung auf die dargestellten Trassen,
- die Erhaltung der kommunalen Netze,
- der Ausbau von Umsteigeanlagen zwischen den Verkehrsmitteln an besonders geeigneten Haltepunkten.

Für die konkrete Umsetzung der regionalplanerischen Ziele und Grundsätze werden im Düsseldorfer Stadtgebiet Trassen und ÖPNV-Verbindungen dargestellt, die für den regionalen Verkehr besondere Bedeutung haben. Regional bedeutsame Trassen sind lt. Regionalplan-Entwurf von Juni 2016:

- Düsseldorf-Stadtmitte – Neuss-Innenstadt über Josef-Kardinal-Frings-Brücke und Oberkasseler Brücke,
- Düsseldorf-Stadtmitte – Duisburg,
- Düsseldorf-Stadtmitte – Meerbusch – Krefeld-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Bilk – Ratingen-Mitte,
- Düsseldorf-Flughafen – Ratingen-West,
- Düsseldorf-Flughafen – Neuss-Innenstadt.

Ergänzt werden diese Verbindungen durch kommunale Strecken, die als Zubringer zum regionalen Netz von besonderer Bedeutung sind. Diese Strecken umfassen in Düsseldorf das Straßen- und Stadtbahnnetz mit seinen Verknüpfungspunkten zum Regionalverkehr und werden in einer Beikarte zum Regionalplan dargestellt. Es handelt sich gemäß Regionalplan-Entwurf von Juni 2016 um folgende Strecken:

- Düsseldorf-Benrath – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Universität – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Eller – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Gerresheim – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Gerresheim, Krankenhaus – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Messe – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Seestern – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Volmerswerth – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Rath – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Unterrath – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Derendorf Nord – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Am Steinberg – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Hamm – Düsseldorf-Stadtmitte,
- Düsseldorf-Medienhafen – Düsseldorf-Stadtmitte.

1.2.3 Infrastrukturbedarfsplan des Landes NRW

Das Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen (IGVP-G NRW), das die Aufstellung und Fortschreibung der Bedarfs- und Ausbaupläne für den ÖPNV regelt, ist zum 31.12.2009 ausgelaufen. Seither wird die Verkehrsinfrastruktur allein über den Bundesverkehrswegeplan 2015 sowie den Landesstraßenbedarfsplan und den dazu gehörigen Landesstraßenausbauplan geregelt. Die Belange des ÖPNV regelt der ÖPNV-Bedarfsplan NRW, der sich aktuell in der Neuaufstellung befindet (ÖPNV-Netz 2030).

Im August 2015 hat das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) das Verfahren zur „Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans 2017“ und des daran anschließenden ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans eingeleitet. Von der Landeshauptstadt Düsseldorf wurden folgende Vorhaben für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes gemeldet:

- Neuss/Krefeld – Düsseldorf, Handweiser – ESPRIT arena / Messe Nord – Flughafen – Ratingen (Stadtbahnverbindung U81)
 - 1. BA Freiligrath-Platz – Flughafen Terminal
 - 2. BA ESPRIT arena / Messe Nord – Lörick – Handweiser
 - 3. BA Flughafen Terminal – Flughafen Bahnhof
 - 4. BA Flughafen Bahnhof – Ratingen
- Düsseldorf Reeser Platz – ESPRIT arena / Messe Nord
- Südpark – Universität West
- Kennedydamm – Reeser Platz (Stadtbahntunnel)
- Gerresheim S – Nach den Mauresköthen
- Eller, Vennhauser Allee – Gerresheim S
- Flingern – Gerresheim S
- Am Steinberg – Himmelgeister Straße – Universität
- ISS Dome – Ratingen West
- Eller, Vennhauser Allee – Reisholz S
- Gerresheim Krankenhaus – Neuenhaus (Hubbelrath, Bergische Kaserne).

Im Hinblick auf die bevorstehende Änderung des ÖPNVG NRW eröffnete das MBWSV im September 2015 die Möglichkeit, dass auch Vorhaben benannt

werden können, die ausschließlich aus Mitteln nach §12 ÖPNVG gefördert werden. Seitens der Landeshauptstadt Düsseldorf wurden daraufhin folgende Maßnahmen nachgemeldet:

- Barrierefreier Ausbau von 23 Haltestellen an den hochflurigen Stadtbahnstrecken,
- Barrierefreier Ausbau von 110 Haltestellen an den niederflurigen Stadtbahn- und Straßenbahnstrecken,
- Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischen Fahrgastanzeigern (insgesamt 242 Anzeiger),
- Neubau von 4 Brückenbauwerken im Zuge des Ausbaus der Strecke für den RRX (Maßnahmen des EKrG).

1.2.4 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan

Mit der Revision des ÖPNV-Gesetzes im Dezember 2012 wurde der bis dato geltende Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan durch den ÖPNV-Bedarfsplan abgelöst. Gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW erstellt das „[...] für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landes [auf Grundlage dieses ÖPNV-Bedarfsplans] einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Mio. Euro, die vom Land nach § 13 Abs. 1 ÖPNVG gefördert werden sollen.“

Bestandteile des aktuellen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind:

- Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Mio. €, die vom Land nach § 13 Abs. 1 ÖPNVG gefördert werden sollen (vgl. § 7 Abs. 2 ÖPNVG) und
- Vorhaben der (Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2), für die das Land NRW Ende 2008 eine Rahmenvereinbarung mit der DB AG abgeschlossen hat.

Bis spätestens 2015 soll mit allen Maßnahmen der MOF 2 begonnen worden sein. Unterteilt werden die Vorhaben in die Teile A und B. Teil A beinhaltet Vorhaben, die mit den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzmitteln realisiert werden können (Vorhaben des Bundesprogramms nach § 6 Abs. 1 GVFG). Teil B umfasst Vorhaben, „die in den Teil A nachrücken oder gegen solche ausgetauscht werden können, wenn sich die Förderung von Vorhaben des Teils A verzögert oder als nicht möglich erweist“.

Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan enthält für die Landeshauptstadt Düsseldorf folgende Vorhaben:

- Teil A:
 - RRX
 - Neubau Gleis 1, Düsseldorf Hbf
 - ITF-Maßnahmen: Beseitigung eines fahrplantechnischen Zwangspunkts im Bahnhof Düsseldorf-Gerresheim
 - MOF 2-Maßnahmen: S-Bahnhöfe Benrath, Hauptbahnhof, Zoo/Wehrhahn, Rath, Rath-Mitte, Oberbilk, Gerresheim, Eller-Süd, Derendorf, Bilk, Hellerhof und Hamm
 - Wehrhahn-Linie, Zeile C (bedingt aufgenommen)
 - Düsseldorf U80, Haltstelle ESPRIT arena / Messe-Süd, Zeile c (bedingt aufgenommen)
- Teil B:
 - MOF 2- Maßnahme: S-Bahnhof Reisholz.

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) beabsichtigt, eine „kleine“ Fortschreibung des Infrastrukturfinanzierungsplans gemäß §7 und des „internen Förderprogramms“ für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse gemäß § 13 ÖPNVG NRW im Frühjahr 2017 durchzuführen, damit bereits in 2017 dringliche Vorhaben – insbesondere neue Fördertatbestände aus § 13 ÖPNVG NRW – einer Förderung zugeführt werden können. Eine weitere Fortschreibung des Infrastrukturfinanzierungsplans für Herbst 2017 avisiert.

1.2.5 SPNV-Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr

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

Mit der Zusammenlegung der Zweckverbände Niederrhein (NVN) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) unter dem Dach der VRR AÖR wurde 2009 der aktuelle VRR-Nahverkehrsplan erarbeitet. Sein Geltungsbereich umfasst alle Schienenpersonennahverkehre, die mit Eisenbahnen nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) betrieben werden. Für die Landeshauptstadt Düsseldorf sind dort folgende Vorhaben gelistet:

- RE-Konzept
- S-Bahn-Konzept
- RRX
- Verlängerung der Regiobahn nach Wuppertal
- Ausbau der Ratinger Weststrecke
- Verlängerung der Regiobahn nach Westen.

Der VRR hat Ende April 2016 den Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 (NVP VRR 2016) vorgelegt und hierzu das formale Beteiligungsverfahren durchgeführt. Der VRR-Nahverkehrsplan kann unter www.vrr.de eingesehen werden. Die dort verfolgten Vorhaben mit Bezug auf die Landeshauptstadt Düsseldorf sind im Kap. 6.2 zusammengetragen.

1.3 Erarbeitungs- und Beteiligungsverfahren

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans Düsseldorf wurde arbeitsteilig durch die Stadtverwaltung Düsseldorf und die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (IVV) erstellt, wobei die fachlichen Arbeiten seitens der Stadt Düsseldorf beim Amt für Verkehrsmanagement lagen.

Zur Einbindung der gesamten Stadtverwaltung in die Erarbeitung des Nahverkehrsplans wurde ein Arbeitskreis Nahverkehrsplan (AK NVP) eingesetzt. Der AK NVP stimmt die fachlichen Belange aller beteiligten städtischen und nichtstädtischen Dienststellen ab. In den AK NVP waren die folgenden Ämter eingebunden:

- Umweltamt
- Stadtplanungsamt
- Kämmerei
- Büro für die Gleichstellung von Frauen und Männern
- Amt für soziale Sicherung und Integration, Behindertenkoordination
- Vertreter des Beirates für Menschen mit Behinderung (Herr Kozyk)
- Amt für soziale Sicherung und Integration, Geschäftsstelle des Seniorenrates
- Vertreter des Seniorenrates (Herr Jungbluth und Herr Meier).

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss der Stadt Düsseldorf hat am 14.01.2015 den Aufstellungsbeschluss für die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Düsseldorf gefasst und inhaltlichen Vorgaben für die Erarbeitung gesetzt.

Der NVP soll zeitlich auf die angestrebte Direktvergabe an das stadteigene Verkehrsunternehmen Rheinbahn AG nach Auslaufen der Bestandsbetrauung zum 31.10.2019 ausgerichtet werden. Inhaltlich soll der neue NVP die Anforderungen an Umfang und Qualität des ÖPNV-Angebotes für die Vergabe der kommunalen ÖPNV-Leistungen ab November 2019 definieren.

Des Weiteren sind im NVP die Anforderungen des §8 PBefG in Bezug auf das Ziel der Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 einschließlich eines Umsetzungsprogramms abzubilden.

Der NVP soll so ausgestaltet sein, dass er als Grundlage für die Vorabbekanntmachung der Direktvergabe gemäß EU-VO 1370/2007 dienen kann. Nach der EU-VO 1370/2007 hat die zuständige Behörde die Direktvergabeabsicht in der sogenannten Vorabbekanntmachung zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt sollte zum frühestmöglichen Zeitpunkt erfolgen, d.h. 27 Monate vor der angestrebten Betriebsaufnahme am 01.11.2019. Um in der Vorabbekanntmachung auf den NVP verweisen zu können, muss dieser demzufolge spätestens im Juni 2017 vom Rat der Stadt Düsseldorf beschlossen worden sein.

Die Bezirksregierung Düsseldorf ist über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens gemäß § 9 Abs. 4 ÖPNVG NRW mit Schreiben vom 05.03.2015 unterrichtet worden. Im Vorfeld sind angrenzende Aufgabenträgerinnen und 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 26.10.2016. Das Abstimmungsverfahren nach § 9 Abs. 2 und 3 ÖPNVG NRW wurde nach Einbringung des Entwurfes in die politischen Gremien bis Ende 2016 durchgeführt. Zur Beteiligung der Bürger wurden vier Öffentlichkeitsveranstaltungen durchgeführt. Ergänzend hierzu hatten alle Bürger die Möglichkeit, bis Mitte Dezember 2016 Anregungen per E-Mail einzureichen. Wesentliche Punkte aus dem Anhörungsverfahren sind:

- Verbesserung von Anschlüssen,
- Verbesserung der Pünktlichkeit,

- dichter Fahrplankontakt auf einzelnen Linien,
- Ausweitung des Fahrplanangebotes in den Abendstunden,
- Änderung von Linienwegen auf einzelnen Buslinien,
- Einrichtung neuer Haltestellen,
- Einrichtung einer neuen Schnellbusverbindung von Meerbusch in den Düsseldorfer Norden.

Alle im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum NVP-Entwurf eingebrachten Anregungen und Bedenken wurden in einer Synopse zusammengestellt und auf NVP-Relevanz geprüft. Die NVP-relevanten Punkte wurden einer verkehrsfachlichen Bewertung unterzogen und abhängig vom Bewertungsergebnis in den NVP übernommen. Alle übrigen Punkte wurden an die jeweils zuständigen Stellen weitergeleitet.

Der Rat der Stadt Düsseldorf hat am 18.05.2017 den Nahverkehrsplan 2017 der Landeshauptstadt Düsseldorf beschlossen. Anschließend wurde die Bezirksvertretung über die Beschlussfassung des NVP durch den Rat unterrichtet.

2 Ziele der Stadt Düsseldorf

2.1 Aufgaben des Nahverkehrsplans

Im ÖPNVG NRW werden alle Kreise und kreisfreien Städte sowie Zweckverbände als planungspflichtige Aufgabenträger des ÖPNV verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Düsseldorf definiert den Rahmen und die gewünschte Entwicklungsrichtung für die zukünftige Planung und Gestaltung des ÖPNV in Düsseldorf. Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf fortzuschreiben.

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, das erreichte Niveau des ÖPNV in Düsseldorf zu halten und auszubauen. Gleichzeitig integriert und harmonisiert der Nahverkehrsplan die Aktivitäten benachbarter Aufgabenträger zum Wohle eines lückenlosen ÖPNV-Angebotes für die Bevölkerung und stellt auf diese Weise die Mobilität der Bevölkerung sicher. Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Düsseldorf werden erhalten bzw. weiter verbessert.

Ein weiterer Zweck des Nahverkehrsplans ist es, Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot festzulegen. Die Qualitätsziele sind der Garant für einen attraktiven ÖPNV und für einen fairen Wettbewerb. Sie sind für alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich.

Das Nahverkehrsangebot muss zudem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge befriedigen. Daraus ergeben sich die nachfolgenden Leitziele und Qualitätsziele für die Nahverkehrsplanung in der Landeshauptstadt Düsseldorf.

2.2 Leitziele der Nahverkehrsplanung

2.2.1 Steigerung des ÖPNV-Anteils

Ziel der Landeshauptstadt Düsseldorf ist es, den Anteil der Wege, die mit dem ÖPNV und dem Umweltverbund zurückgelegt werden, im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu steigern, insbesondere auch vor dem Hintergrund des Klima- und Umweltschutzes. Dazu beitragen sollen die im Kapitel 6 beschriebenen Maßnahmen sowie die an den ÖPNV gestellten

Qualitätsanforderungen zur Weiterentwicklung und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes.

2.2.2 Sicherung der ÖPNV-Mobilität

Der ÖPNV ist ein wichtiger Baustein zur Sicherung der Mobilität einer Stadt. Vor diesem Hintergrund fordert das ÖPNVG NRW von den Aufgabenträgerinnen bzw. Aufgabenträgern, für die Sicherung der ÖPNV-Mobilität und damit für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten zu sorgen.

Da sich die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht auf städtische, nachbarörtliche oder regionale Verkehre beschränken, ist eine durchgehende Wegekette mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu garantieren. Im Stadtgebiet Düsseldorf bedeutet das geeignete und aufeinander abgestimmte Übergänge zwischen schienengebundenem Nah- und Fernverkehr sowie dem kommunalen Verkehr mit Stadtbahnen, Straßenbahnen und Bussen. Diese durchgehende Transportkette bedient gleichermaßen lokale, nachbarörtliche und regionale Transportwünsche und berücksichtigt dabei die Ansprüche aller Zielgruppen und Reisezwecke. Aufgrund der vorhandenen Nachfrageumfänge sind die Pendlerverkehre bzgl. Beruf und Ausbildung von besonderer Bedeutung.

Ziel ist es, für alle Menschen eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen. Dabei darf keine Personengruppe aufgrund einer bestimmten Gestaltung von der ÖPNV-Nutzung ausgeschlossen sein.

2.2.3 Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Die Attraktivität des ÖPNV ist Voraussetzung für seine Wirtschaftlichkeit. Die Ziele der Stadt Düsseldorf zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ergeben sich aus den folgenden Punkten:

- Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur durch eine sinnvolle Aufgabenteilung aller Verkehrsmittel des ÖPNV (u.a. Einrichtung von Premium-Busangeboten) sowie durch eine Differenzierung der angebotenen Produkte entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe (differenzierte Bedienung).
- Steigerung der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten, durch eine Priorität für Taktverkehre sowie durch Erhalt bzw. Verbesserung attraktiver Anschlüsse an zentralen Verknüpfungspunkten.

- Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks sowie durch eine nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung der in Kap. 2.5 formulierten Qualitätsstandards.
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen, sowie Nutzung von Standstreifen auf Autobahnen und „Schnellstraßen“.
- Die Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger sollen mit der Qualität des ÖPNV-Angebotes zufrieden sein. Um Aussagen über die Qualität im öffentlichen Personennahverkehr aus Nutzersicht zu erhalten, sollen regelmäßige Befragungen durchgeführt werden.

Die im Rahmen dieses Nahverkehrsplans formulierten Ziele der Stadt Düsseldorf unterliegen ebenso wie das daraus abgeleitete Maßnahmenprogramm (vgl. Kap. 6) dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit.

2.2.4 Klimaschutzziele der Stadt Düsseldorf

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat sich bereits mit dem im März 2008 beschlossenen Klimaschutzprogramm "Die Schöpfung bewahren - 30 Initiativen für den Klimaschutz in Düsseldorf" zum Klimaschutz bekannt. Ein zentraler Punkt war der Beitritt Düsseldorf zum Klima-Bündnis e.V und damit verbindlich erklärte Zielvorgabe alle fünf Jahre 10 % der städtischen CO₂-Emissionen einzusparen. Die Stadt verfolgt das Ziel, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu sein. Dies bedeutet, dass die CO₂-Belastungen auf durchschnittlich 2 Tonnen pro Kopf und Jahr reduziert werden sollen. Aktuell wird das Klimaschutzprogramm fortgeschrieben.

Der ÖPNV, als Teil des Umweltverbundes, liefert gemeinsam mit dem Fuß- und Fahrradverkehr einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Unter Klimaschutzaspekten ergeben sich für den ÖPNV folgende Handlungsfelder:

- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und möglichst hohe Verkehrsanteile mit dem ÖPNV durch ein leistungsfähiges und attraktives ÖPNV-Angebot,
- Ressourcenschonende Gestaltung des ÖPNV-Systems,
- Einsatz alternativer Kraftstoffe und Antriebsarten auf den im ÖPNV eingesetzten Fahrzeugen.

2.2.5 Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

Wie alle anderen öffentlichen Aufgaben steht der ÖPNV unter der Vorgabe der sparsamen und effizienten Mittelverwendung. Öffentliche Mittel müssen zielgerichtet und sorgsam ausgegeben werden. Es ist daher bei jedem Angebot, das in den NVP als Planungsgröße aufgenommen ist, zu fragen, wie es unter Beachtung der in Kap. 2.5 formulierten Qualitätsstandards möglichst preisgünstig erbracht und möglichst ertragswirksam ausgestaltet werden kann. Gleichzeitig gilt es, durch eine optimale Tarifgestaltung vorhandene Fahrgäste zu binden und neue Fahrgäste zu gewinnen, Erlöse zu steigern und leistungsgerecht zuzuschneiden.

2.3 Berücksichtigung bestimmter Nutzergruppen

2.3.1 Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erlegt dem Nahverkehrsplan u.a. auf, „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Um eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV für alle Personengruppen sicherzustellen, müssen besondere Ausstattungsmerkmale im ÖPNV vorgesehen werden, die nachfolgend beispielhaft aufgeführt sind:

- Einsatz moderner Niederflur- und Neigetechnik bei Bussen und/oder von Rampen bei Neu- und Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen,
- Vorhaltung ausreichender Aufstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und schwere Lasten in den Fahrzeugen und an den Haltestellen (wobei auf ein bedarfsgerechtes Verhältnis zwischen der Anzahl Sitzplätze und den Aufstellflächen geachtet werden sollte),
- Verbesserung der Information durch Ergänzung der Fahrplantabellen um Hinweise auf barrierefrei eingerichtete Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte,
- Berücksichtigung von Informationen zur Haltestellenausstattung bei der Online-Verbindungssuche (z.B. Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Be-

leuchtung) und Fahrzeugausrüstung (z.B. Abstellmöglichkeiten für Rollstühle und Rollatoren),

- Umsetzen eines möglichst niveaugleichen (stufenlosen) Zugangs zu Haltestellen, besonders bei Verknüpfungshaltestellen (z.B. Rampen, Aufzüge),
- Umsetzen eines möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstiegs durch die Anhebung der Bordstein-/Bahnsteighöhe (Abstimmung der Systeme „Fahrzeuge“ und „Haltestellen“)
- Konsequente Oberflächengestaltung der Haltestellen mit taktilen und kontrastreichen Leit- und Orientierungssystemen für blinde und sehbehinderte Menschen.
- Konsequente Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen mit kontrastreichen visuellen Anzeigen, zusätzlich akustische Ansagen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen.

Fehlende Informationen oder nicht barrierefrei gestaltete Haltestelleninfrastruktur behindern den Zugang zum ÖPNV. Der ÖPNV wird nur dann den Personen mit Mobilitätseinschränkungen und sensorischen Behinderungen gerecht, wenn er auf der gesamten Reisekette ihren Ansprüchen genügt.

2.3.2 Genderaspekte

Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass Frauen und Männer ihre Mobilität unterschiedlich bewältigen. So nutzen Frauen öffentliche Verkehrsmittel häufiger als Männer. Frauen sind häufiger zu Fuß und auch häufiger mit kleinen Kindern unterwegs. Hieraus ergeben sich unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV.

Nach §2 Abs.9 ÖPVG NRW ist den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Fahrrad fahren und Kindern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen. Um einem Mobilitätsverzicht im ÖPNV – hervorgerufen durch ein Unsicherheits- oder Bedrohungspotenzial an Haltestellen und in den Fahrzeugen – als häufig einziges Verkehrsmittel entgegenzuwirken, ist bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes u.a. auf folgende Punkte zu achten:

- Attraktives Angebot auch in Schwachverkehrszeiten, insbesondere im Abend- und Wochenendverkehr.

- Verbesserung des Sicherheitsempfindens an den Haltestellen durch ausreichende Beleuchtung (Straßenbeleuchtung; wo diese nicht ausreicht, sollte im Wartebereich eine zusätzliche Beleuchtung vorgesehen werden) und gute Einsehbarkeit sowie durch ausreichende Abstände zu „dunklen“ Punkten (z.B. Mauern, Hecken).
- Ausreichende Sicherheit im Fahrzeug durch Beobachtungsmöglichkeit des Innenraums durch die Fahrenden (oder eine Kamera) und eine hierfür erforderliche hinreichende Innenbeleuchtung.
- Zielgruppenspezifische Tarifangebote (z.B. Tickets oder Freizeitkarten für Schülerinnen und Schüler, Ferientickets).
- Vor dem Hintergrund der immer älter werdenden Gesellschaft sollten – abhängig von der örtlichen Situation – im Bereich von Haltestellen Sitzmöglichkeiten angeboten werden, um das Warten auf den Bus oder die Bahn zu erleichtern.
- Notrufsäulen möglichst an allen Haltestellen.

2.4 Sonstige Leitziele / Vorgaben

2.4.1 Stadtentwicklungs- und Mobilitätsziele der Stadt Düsseldorf

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 bereithält, 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 Einwohnern gewonnen, was Ausdruck der zunehmenden Nachfrage nach innerstädtischen und zentralen Wohnstandorten ist. Das Bevölkerungswachstum am 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 und die Belastung der Verkehrsnetze, insbesondere des ÖPNV-Netzes, neu verteilt. Auch die Arbeitsplatzentwicklung ist von dieser Dezentralisierungstendenz 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, am Innenstadtrand sowie am Stadtrand jedoch 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 Militär mit dem Ziel, an Haltestellen des ÖPNV bauliche Verdichtungen vorzunehmen, und zwar sowohl bei den Arbeitsplätzen als auch im Wohnungsbau.
- Stärkung der Stadtteile mit Nahversorgungsfunktion und der Nebenzentren sowie Verhinderung einer 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 Stadtgrenze hinaus sind notwendig, um die Belastungen der Stadt und ihrer Bewohnerinnen und Bewohner gering zu halten, insbesondere bei der zunehmenden Zahl von Großveranstaltungen in der Region und bei den zunehmenden Verflechtungen des privaten Lebens.

Vor diesem Hintergrund wurden im Entwurf des Stadtentwicklungskonzeptes 2025+ strategische und fachbezogene Leitlinien mit konkreten Zielen und

Projekten auch für den Bereich Mobilität definiert. So wird die LEBENS-METROPOLE Düsseldorf als identitätsstiftend, international, umweltbewusst, mobil und erfolgreich bezeichnet. Die fachgezogenen Leitlinien geben wiederum die mit den anderen Disziplinen abgestimmten Prinzipien der sektoralen Entwicklung vor. Mit Hilfe der daraus abgeleiteten Ziele werden konkrete strategische Handlungsfelder und -absichten definiert. Die Projekte, die im Hinblick auf diese Ziele entwickelt wurden, sind schließlich als Umsetzungsinstrumente zu verstehen. Für den Bereich Mobilität bzw. Nahverkehr seien beispielhaft folgende genannt:

- Fachbezogene Leitlinie 3: Eine effiziente Verkehrsinfrastruktur dauerhaft erhalten und ihren Betrieb sichern
 - Ziel 1: Nutzung von Optimierungschancen von MIV und ÖPNV
 - Projekt 1: Fahrplanstabilität im ÖPNV-Angebot
 - Projekt 2: Optimierung des ÖPNV-Angebotes in den Schwachverkehrszeiten
- Fachbezogene Leitlinie 5: Teilhabe am öffentlichen Verkehr für alle wirklichen
 - Ziel 1: Sukzessive Umsetzung der Barrierefreiheit der gestalteten Lebensbereiche
 - Projekt 1: Barrierefreier Haltstellenausbau der Linien U79/U74, 704 und 835/837 sowie Planung des barrierefreien Haltstellenausbaus der Linien U75/U76, 703 und 730.

Der Entwurf des Stadtentwicklungskonzeptes befindet sich derzeit in der politischen Beratung.

2.4.2 Umweltschutzziele der Stadt Düsseldorf

Zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes ist bereits im NVP 2010 – 2015 der Stadt Düsseldorf das Leitziel verankert, zur Reduzierung von Luftschadstoffen und Lärm sowie zur Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung anzustreben, möglichst hohe Verkehrsanteile mit dem ÖPNV zu befördern. Dazu sollte der ÖPNV die Mobilität der Bevölkerung bedarfsgerecht sicherstellen und auf diese Weise eine umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsabwicklung gewährleisten. Dieses Leitziel der Umweltplanung wird wie folgt differenziert:

- Bei straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen zur Verkehrsregelung an Kreuzungen, Einmündungen und Fußgängerquerungen sind die Belange des ÖPNV zu berücksichtigen und Reisezeitverluste durch Wartezeiten, Brems- und Anfahrvorgänge zu vermeiden. An Lichtzeichenanlagen sollen Verlustzeiten durch An- und Abmeldung der Fahrzeuge mit Berücksichtigung in der Steuerung minimiert werden.
- Soweit neue Stadtbahnverbindungen unterirdisch geschaffen werden, sind die an der Oberfläche frei werdenden Verkehrsflächen für eine straßenräumliche Aufwertung zu nutzen.
- Soweit es 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.
- 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.
- 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.
- Soweit mit den übrigen straßenverkehrlichen Belangen vereinbar, sollen Gleisbereiche weitgehend unversiegelt und begrünt angelegt werden. Neben einer Geräuschminderung von 2 dB(A) und mehr sind begrünte Oberflächen in der Lage, Staub und Schadstoffpartikel zu filtern und zu binden.
- Durch eine Mobilitätsberatung soll die Bevölkerung umfassend und aktuell über die Verkehrsangebote des ÖPNV informiert werden. Die Mobilitätsberatung 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.
- Die öffentlichen Verkehrsunternehmen sollen ein Öko-Audit durchführen, das alle Betriebszweige aus Umweltsicht überprüft und eventuelle Verbesserungsmöglichkeiten festlegt. Die Verkehrsunternehmen dokumentieren damit der Öffentlichkeit ihre Verantwortung gegenüber der Umwelt.

2.4.3 Vorgaben des Luftreinhalteplans der Stadt Düsseldorf

In den letzten Jahren hat die Stadt Düsseldorf umfangreiche Maßnahmen zur Senkung der Luftbelastung beschlossen. Der aktuelle Luftreinhalteplan 2013 trat am 1. Januar 2013 in Kraft. Der Luftreinhalteplan beinhaltet

- eine Beschreibung der Überschreitungssituation
- eine Verursacheranalyse
- die voraussichtliche Entwicklung der Belastungssituation

und beschreibt schließlich langfristig angelegte Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden können.

Der aktuelle Luftreinhalteplan enthält folgende für die Nahverkehrsplanung relevante Maßnahmen, die mit Stand 31.12.2015 begonnen oder auf Dauer fortzuführen sind:

- *Einsatz schadstoffarmer Busse auf den ÖPNV-Linien der Corneliusstraße (M1/03)*
Auf Linien, die die Corneliusstraße passieren, werden Busse, die der modernsten Abgasnorm entsprechen, eingesetzt.
- *Optimierung der Signalschaltung in den Spitzenzeiten unter Berücksichtigung des Fußgänger- und Straßenbahnverkehrs (Ludenberger Straße, M1/08),*
- *Intensivierung der Straßenbegrünung an hochbelasteten Straßen hier: Prüfung, ob bei Erneuerungen von Schienenwegen durch die Rheinbahn die Realisierung von Rasengleisen möglich ist (M 3/27)*
- *Hinwirken auf eine Verlängerung der Straßenbahnlinie von der Kesselstraße bis zum nächstgelegenen S-Bahnhaltepunkt (M3/32)*
- *Beschaffung schadstoffarmer Busse bei der Rheinbahn (M5/36)*
Die Rheinbahn AG beschafft sämtliche Neufahrzeuge für den ÖPNV nach der neuesten verfügbaren Technik. Spätestens mit Inkrafttreten der Abgasnorm Euro VI werden ausschließlich Busse dieses Standards beschafft.
- *Anreize zur ÖPNV-Nutzung (M5/69)*
- *Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch Um- und Ausbaumaßnahmen (M5/70)*

- *Beschaffung schadstoffarmer Wirtschaftsfahrzeuge (M5 /37)*
Die Rheinbahn AG beschafft sämtliche Wirtschaftsfahrzeuge nach der neuesten verfügbaren Technik. Spätestens mit Inkrafttreten der Abgasnorm Euro VI/6 werden ausschließlich Wirtschaftsfahrzeuge dieses Standards beschafft.
- *Vergabe von Fahrleistungen im ÖPNV (M5/ 40)*
Bei der Vergabe von Fahrleistungen an Subunternehmer der Rheinbahn AG in der Umweltzone gelten dieselben umwelttechnischen Standards wie für die Busflotte und die Wirtschaftsfahrzeuge der Rheinbahn AG.

Die Fortschreibung des aktuell gültigen Luftreinhalteplans für Düsseldorf aus 1/2013 steht bevor. Die Arbeiten hierzu wurden im Februar 2017 mit Gründung einer Projektgruppe unter Federführung der Bezirksregierung Düsseldorf aufgenommen. Die Projektgruppe wird im Konsens ein neues Bündel von Minderungsmaßnahmen erarbeiten. Dem Ergebnis der Projektgruppe kann naturgemäß nicht vorgegriffen werden; die untenstehende Liste möglicher Projekte ist daher eher als Ideensammlung und nicht als abschließende Liste zu verstehen:

- Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, keine Leerfahrten über Straßen mit messtechnisch erkannten Belastungsschwerpunkten zu führen. Dies sind insbesondere die Corneliusstraße, die Merowinger Straße, der Lastring (Südring und Dorotheenstraße) sowie die Ludenberger Straße.
- Die Verkehrsunternehmen verfolgen intensiv die Entwicklung im Bereich von alternativen, emissionsfreien Antriebstechnologien. Dies betrifft neben den Beschaffungs- und Unterhaltskosten insbesondere die Verfügbarkeit der Fahrzeuge im Linienbetrieb. Die Verkehrsunternehmen streben mittelfristig die Teilnahme an einem von der öffentlichen Hand geförderten Pilotvorhaben an.
- Bei der Neubeschaffung von Bussen ist sicherzustellen, dass die NOx-Realemissionen des Euro VI Standards auch unter sogenannten Kriechbedingungen eingehalten werden.
- Im Rahmen einer Innovationslinie wird die Rheinbahn AG ab 2019 Busse mit emissionsfreien Antriebssystemen erproben. Ab 2021 wird eine zweite Innovationslinie folgen. Ziel ist es, spätestens ab 2023 ausschließlich Busse mit emissionsfreien Antrieben zu beschaffen.

- Die Verkehrsunternehmen unterstützen aktiv Projekte zur Multimodalität bzw. zur vernetzten Mobilität.

Die im Düsseldorfer Luftreinhalteplan enthaltenen Maßnahmen sind auch für alle das Düsseldorfer Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen bindend.

2.4.4 Lärmaktionsplan Düsseldorf

Im Juli 2011 hat der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf den Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG beschlossen. In Kap. 5 setzt sich dieser mit dem Schienenverkehrslärm von Stadt- und Straßenbahnen auseinander.

Neben dem Ausbau von begrünten Straßenbahntrassen auf Flächen, die nicht gleichzeitig vom Kfz-Verkehr genutzt werden, kommt dabei dem Gleisoberbau eine wichtige Rolle zu. Im Rahmen von Neubau oder grundlegender Erneuerung ist einer köperschall- und erschütterungsarmen Schienenlagerung hohe Bedeutung beizumessen. Letztlich ist der Einsatz regelmäßig gewarteter Schienenfahrzeuge auf gepflegten Gleisanlagen ein wichtiges Merkmal für einen von Anwohnern an Schienenstrecken akzeptierten umweltverträglichen öffentlichen Nahverkehr. Deshalb ist auch bei der Neubeschaffung von Bussen auf lärmreduzierte Fahrzeuge zu achten.

2.4.5 Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Düsseldorf

Der im November 2006 vom Rat der Stadt beschlossene Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Düsseldorf (VEP 2020) zeigt die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur bis 2020 auf. Im VEP 2020 sind folgende ÖV-Maßnahmen enthalten:

- Straßenbahnanbindung des Hafens (umgesetzt),
- Bau des S-Bahn-Haltepunkts Medienhafen (wird nicht mehr weiterverfolgt),
- Bau des Regionalbahn-Haltepunktes Bilk (in der Umsetzung),
- U81 zwischen Handweiser und Flughafenbahnhof,
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 701 zunächst bis zur Theodorstraße (in der Umsetzung),
- Tieferlegung der Stadtbahn im Kreuzungsbereich Kennedydamm / Kaiserswerther Straße,
- Ratinger Weststrecke,

- Verlängerung der U-Bahn Wehrhahn-Linie bis Moorenplatz,
- Verlängerung der Stadtbahn von Holthausen bis Reisholz-Hafen bei einer entsprechenden Entwicklung des Standortes Reisholzer Hafen (nach dem aktuellen Verkehrsgutachten zur Entwicklung des Hafens ist eine Stadtbahnverlängerung nicht erforderlich),
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 701 nach Ratingen West,
- Schaffung eines Schnellbussystems in Bereichen ohne direkte Schienenverbindung nach Düsseldorf.

Im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans wurden die im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen Vorhaben im Hinblick auf die künftige Netzentwicklung erneut einer Überprüfung unterzogen.

2.5 Qualitätsziele als Anforderungsprofil

2.5.1 Vorbemerkungen

In § 2 (3) ÖPNVG NRW wird bestimmt: „In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten“. Die verbindliche Definition der „angemessenen Bedienung“ soll für einen betrachteten Verkehrsraum, nach Gebietskategorien differenziert, einheitliche und vergleichbare Qualitätsstandards schaffen. Derartige Standards sind auch für die geplante Direktvergabe der Verkehrsleistung erforderlich.

Qualitätsstandards verstehen sich als Qualitätsversprechen gegenüber dem Kunden und sollen vorhandene bzw. die vom Aufgabenträger gewollten Qualitäten im ÖPNV sichern. Dabei ist auch das Prinzip der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen, indem die Qualitätsstandards zu möglichst geringen Kosten erfüllt werden.

Grundsätzlich ist zwischen der Bedienungsqualität – der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes – und der Beförderungsqualität – dem Komfort und der Kundenorientierung – zu unterscheiden. In beiden Fällen ist der Nutzersicht besonders Rechnung zu tragen.

Die Grundzüge der bestehenden Netzstruktur in den Systemen Stadtbahn, Straßenbahn und Bus mit radialen, tangentialen und stadtteilerschließenden bzw. stadtteilverbindenden Linienführungen sollen erhalten bleiben. Diese

Struktur sichert die Anbindung an die Innenstadt und an den Hauptbahnhof ebenso wie die Anbindung an die Stadtteilzentren.

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

Die Linien sollen möglichst direkt geführt und für den Fahrgast merkbar gestaltet werden. Ring- und Schleifenfahrten sowie unterschiedliche Linienwege für Richtung und Gegenrichtung sollten vermieden werden.

Das Hauptnetz soll vorrangig den Ansprüchen der besonders nachfragestarken Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehre dienen. Bei der Netzgestaltung sind entsprechende Verbindungen und ein ausreichender Takt sicherzustellen. Der Freizeitverkehr an Wochenenden und nachts ist über ein bedarfsgerecht gestaltetes Grundnetz abzuwickeln.

Die in der Stadt Düsseldorf gewollte Angebotsqualität bzgl.

- Verkehrserschließung,
- Bedienungshäufigkeit,
- Verbindungsqualität

wird anhand von Qualitätsstandards beschrieben. Diese sind auch Grundlage der Schwachstellenanalyse bezogen auf das vorhandene ÖPNV-Angebot und geben Hinweise auf die erforderliche ÖPNV-Erschließung bei städtebaulichen Planungen. Der einheitliche Bewertungsmaßstab für das gesamte Stadtgebiet Düsseldorfs ermöglicht einen direkten Vergleich der ÖPNV-Angebotsqualität aller Stadtgebiete mit gleicher städtebaulicher Einstufung. Auf diese Weise können Bereiche mit Defiziten hinsichtlich ÖPNV-Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität schnell erkannt und Verbesserungsmaßnahmen gezielt entwickelt werden.

Im vorliegenden Nahverkehrsplan werden wie auch im Nahverkehrsplan 2010-2015 die Gebietskategorien mit identischen Qualitätsansprüchen direkt aus den Daten zur Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur Düsseldorfs abgeleitet. Dadurch ist eine direkte Zuordnung des Düsseldorfer ÖPNV-Angebotes zur Stadtstruktur möglich. Die Zuordnung zu den Gebietskategorien ist in **Bild 2-1** dargestellt.

Kategorie	Einwohner		Beschäftigte	
	[EW]	[EW/ha]	[B]	[B/ha]
11	< 1.500	< 25	< 2.000	< 25
12		25 – 60		25 – 60
13		> 60		> 60
22	1.500 – 3.000	< 25	2.000 – 6.000	< 25
24		25 – 60		25 – 60
26		> 60		> 60
33	> 3.000	< 25	> 6.000	< 25
36		25 – 60		25 – 60
39		> 60		> 60

Bild 2-1: Definition der Gebietskategorien

Die nachfolgend beschriebenen Qualitätsstandards entsprechen den bereits im Düsseldorfer Nahverkehrsplan 2010 – 2015 definierten Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot und bleiben somit unverändert gültig.

2.5.2 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Die Haltestellen bilden den Übergang zwischen Flächennutzung und ÖPNV-System und sind der erste Berührungspunkt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Der Einzugsbereich von Haltestellen ist vereinfacht als Kreis zu verstehen, dessen Radius die zumutbare Fußwegentfernung angibt. Die Qualität des Zugangs zum Nahverkehrssystem ist mit dieser Entfernung messbar.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfiehlt für die Einzugsbereiche von Haltestellen folgende Werte (vgl. **Bild 2-2**):

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

Bild 2-2: Haltestelleneinzugsbereiche (Luftlinie) gemäß VDV-Empfehlung
(Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, VDV-Schriften 4, 6/2001)

Unter Berücksichtigung der Einwohnerdichte in Wohngebieten sowie der Beschäftigtendichte in Gebieten mit hoher Arbeitsplatzkonzentration sind im Nahverkehrsplan 2010 – 2015 die in **Bild 2-3** definierten Anforderungen an die ÖPNV-Erschließungsqualität in der Stadt Düsseldorf festgelegt worden. Für andere Flächennutzungen wurden die Qualitätsstandards im Analogieschluss gesetzt. Da bei Stadtbahnhaltestellen die von den Fahrgästen akzeptierte Fußwegentfernung größer ist als bei Straßenbahnen und Bussen, beträgt der Standard der minimalen Fußwegentfernung zu Stadtbahnhaltestellen 400m (Klammerwerte in **Bild 2-3**).

Die Anforderungen an die ÖPNV-Erschließungsqualität gelten für den vorliegenden NVP unverändert fort.

ÖPNV-Erschließungsstandards		
Strukturmerkmal		Max. Luftlinienentfernung zur Haltestelle [m]
Einwohner	< 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
	Sekundastufe 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

Bild 2-3: Anforderungen an die Erschließungsqualität in Düsseldorf

Die in **Bild 2-3** festgelegten Werte sind als Empfehlungen zu verstehen und entsprechend der Schwachstellenanalyse, der Maßnahmenentwicklung sowie zukünftigen Planungen für den ÖPNV zugrunde zu legen. In Gebieten mit Nutzungsmischung ist der jeweils kleinste Haltestelleneinzugsradius gültig. Abweichungen von den vorgenannten Qualitätsstandards sind zu begründen.

2.5.3 Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität

Neben der guten Erreichbarkeit aller relevanten Ziele steht die schnelle Überwindung der Distanzen im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives Nahverkehrssystem. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnplätzen, Gewerbezentren, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren etc. innerhalb der Stadt Düsseldorf sowie zwischen der Stadt Düsseldorf und dem Umland. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden sowie möglichst häufig zu bedienen. Entsprechend wird die Verbindungsqualität durch die Kriterien Bedienungshäufigkeit (Takt) und Umsteigehäufigkeit beschrieben.

Unter Berücksichtigung der Einwohnerdichte in Wohngebieten sowie der Beschäftigtendichte in Gebieten mit hoher Arbeitsplatzkonzentration sind im Nahverkehrsplan 2010 – 2015 Anforderungen an die ÖPNV-Verbindungsqualität in der Stadt Düsseldorf festgelegt worden. Die Anforderungen unterscheiden die Reisezwecke „Berufsverkehr“ (vgl. **Bild 2-4**) sowie „Einkaufs- und Besorgungsverkehr“ (vgl. **Bild 2-5**). Diese Anforderungen an die ÖPNV-Verbindungsqualität gelten für den vorliegenden NVP unverändert fort.

		Arbeitsplatzstandort mit (gültig, wenn Luftlinienentfernung zwischen Quelle und Ziel < 7,5 Km)			
		hoher Beschäftigtenzahl und Dichte (Kategorie 39)		mittlerer Beschäftigten- zahl und Dichte (Kategorien 24, 26, 36)	geringer Beschäftigten- zahl und Dichte (Kategorien 11, 12, 13, 22, 33)
		zentrale Lage	dezentrale Lage		
Wohn- gebiet 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. 2x umsteigen; min. 20-min-Takt	max. 2x umsteigen; min. 20-min-Takt

Bild 2-4: Anforderungen an die Verbindungsqualität im werktäglichen Berufsverkehr der Stadt Düsseldorf

		Verbindungs- und Bedienungsqualitäten (gültig, wenn Luftlinienentfernung zwischen Quelle und Ziel < 7,5 Km)		
		zum Stadtzentrum (A)	zum nächsten Stadtbereichs- oder Stadtteilzentrum (B+C)	zu anderen Stadtbereichs- oder Stadtteilzentren (B+C)
Wohn- gebiet mit	hoher Einwohnerzahl und Dichte (Kategorie 39)	direkt; min. 10-min-Takt	direkt; min. 10-min-Takt	max. 2x umsteigen; min. 30-min-Takt
	mittlerer Einwohnerzahl und Dichte (Kategorien 24, 26, 36)	max. 1x umsteigen; min. 30-min-Takt	direkt; min. 30-min-Takt	max. 2x umsteigen; min. 30-min-Takt
	geringer Einwohnerzahl und Dichte (Kategorien 11, 12, 13, 22, 33)	max. 2x umsteigen; min. 60-min-Takt	direkt; min. 30-min-Takt	max. 2x umsteigen; min. 60-min-Takt

Bild 2-5: Anforderungen an die Verbindungsqualitäten im werktäglichen Einkaufs- und Versorgungsverkehr der Stadt Düsseldorf

Die Zuordnung der definierten Qualitätsstandards zu Betriebs- und Verkehrszeiten zeigt **Bild 2-6**. Die Hauptverkehrszeiten am Vormittag (HVZ I) und am Nachmittag (HVZ II) werden durch den Berufsverkehr bestimmt. Der Schülerverkehr mit seinen Besonderheiten wird sowohl morgens wie mittags bedarfsgerecht behandelt. In den Normalverkehrszeiten dominiert der Einkaufsverkehr. Die abendlichen Schwachverkehrszeiten (SVZ) nach 20:00 Uhr werden durch den Freizeitverkehr geprägt.

Betriebs- und Verkehrszeiten			
Betriebszeiten	Berufsverkehr (Montags - Freitag)	Einkaufs- und Versorgungsverkehr (Montag – Samstag)	Verkehrszeiten 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 Uhr - Betriebsende			SVZ III

Bild 2-6: Definition der Betriebs- und Verkehrszeiten in der Stadt Düsseldorf

Verbindungsqualitäten für das Verkehrsangebot an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen wurden bislang nicht explizit definiert. Für diese Tage gelten die Maßstäbe des derzeitigen Angebotes.

Der Freizeitverkehr ist in sich so unterschiedlich, dass eine eigenständige Betrachtung nicht zielführend ist. Zu berücksichtigen ist, dass zahlreiche Einrichtungen und Betriebe des Freizeitbereiches in der Stadtmitte und in den Stadtteilen, in denen auch eingekauft wird, liegen. Eine gute Erreichbarkeit ist damit gewährleistet.

Die Qualitätsstandards sind als Empfehlungen zu verstehen und entsprechend der Schwachstellenanalyse, der Maßnahmenentwicklung sowie zukünftigen Planungen für den ÖPNV zugrunde zu legen.

2.5.4 Anforderungen an die Angebotsqualität

ÖPNV-Produkte

Nahverkehrssysteme müssen der speziellen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Raumes Rechnung tragen. Ein attraktives, funktionsgerechtes und gleichzeitig wirtschaftlich tragbares Nahverkehrsangebot lässt sich am besten durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen erreichen. Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette. Die Betriebsformen sind hierarchisch aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft.

In der VRR-Richtlinie Kommunale Produkte/Liniennummernsystem (Stand März 2016) wurden für das kommunale Verkehrsangebot Produkte mit jeweils spezifischen Produktmerkmalen und -qualitäten definiert (vgl. **Bild 2-7**).

Es wird angeregt, die Produktpalette des VRR unter dem Produkt Bus um ein neues Produkt „**Metrobus**“ zu erweitern. Metrobuslinien sind gedacht für Strecken, die täglich von überdurchschnittlich vielen Fahrgästen benutzt werden. Der Metrobus ist dem innerstädtischen Schienennetz gleichgeordnet und bedient von Stadt- und Straßenbahn nicht erfasste Relationen mit einer vergleichbaren Bedienungsqualität (dichter Takt und lange Betriebszeiten). Metrobuslinien verkehren auf Strecken, die täglich von überdurchschnittlich vielen Fahrgästen genutzt werden.

Die Produkte Taxibus und AST kommen derzeit im Düsseldorfer Stadtgebiet nicht zum Einsatz. Bezogen auf AST hat sich gezeigt, dass ÖPNV-Kunden in Düsseldorf wie auch in anderen Großstädten mit einem flächenhaft verfügbaren ÖPNV-Angebot aufgrund der erforderlichen telefonischen Anmeldung der Fahrt und des etwas erhöhten Tarifs, dieses Produkt nicht oder kaum annehmen. Hier ist zu prüfen, inwieweit im Rahmen der Digitalisierung ein attraktives Angebot auch für den Bedienraum Düsseldorf entwickelt werden kann.

Bei der Gestaltung von Liniennetzen ist zu beachten, dass die Buslinien mit überwiegend raumverbindender Funktion möglichst direkt, d.h. auf kurzem Weg und beschleunigt geführt werden. Buslinien mit überwiegend kleinräumig erschließender Funktion sichern die flächendeckende Raumerschließung.

ÖPNV-Produkte	
Produkt	Beschreibung
U-Stadtbahn (U)	Innerstädtischer Schienen-Schnellverkehr, der die Direktverbindung zwischen Vorort bzw. Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie zwischen Nachbarstädten regelt. Es handelt sich hierbei um ein Top-Produkt im zentrenbezogenen Verkehr großstädtischer Ballungsräume. Die U-Stadtbahn bildet das Grundnetz des städtischen Schienenverkehrs.
Straßenbahn	Stellt den Verkehr im Ort, innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional dar. Sie hat Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion auf nachfragestarken Relationen.
SchnellBus	Stellt die Verbindung zwischen Vorort, Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie Verkehr zwischen zentralen Bereichen von Nachbarstädten/-orten dar. Er bietet eine direkte, umsteigefreie Verbindung auf den Hauptnachfragerelationen an und ist eine Ergänzung zum Schienenangebot.
Bus	Verkehr im Ort (Quartier), innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional mit überwiegend kurzen Reisewege; Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion; Standardprodukt mit lokaler Präsenz, weitgehend im Taktverkehr mit hoher Haltestellendichte, Verknüpfung mit anderen Produkten.
Taxibus / Anrufsammeltaxi (AST)	Bedarfsorientierter Verkehr als eigenständige Linie oder Linienergänzung in Räumen und Zeiten in denen aufgrund schwacher Nachfrage ganztägig oder zu bestimmten Zeiten eine Bündelung der Fahrgastströme nicht möglich und somit ein wirtschaftlicher Linienbusbetrieb ausgeschlossen ist. TaxiBus auf vorhandenen, festgelegten Linienwegen des Standard-Linienverkehrs, im AST-Verkehr individuelle Linienführung von festgelegten und gekennzeichneten AST-Haltestellen z.B. vor die Haustür.
NachtExpress (NE)	Der NachtExpress verkehrt in Zeiten mit geringer Nachfrage (z.B. an Wochenenden, vor Feiertagen, in den Abend-, Nacht- und frühen Morgenstunden) zwischen benachbarten Städten, Stadtteilen und Stadtzentren.

Bild 2-7: Produkte des ÖPNV in Anlehnung an die VRR-Richtlinie kommunale Produkte

Platzangebot

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) sollen die Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010 sowie die jeweils gültigen Standards des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beachtet werden. Die Fahrgäste sollen in der Regel zu jeder Zeit ausreichend Platz im Fahrzeug finden. Bei Fahrten mit einer Länge von mehr als 3 km sollte in der Regel allen Fahrgästen ein Sitzplatz zur Verfügung stehen (Grenzwert). Anzustreben ist jedoch eine genügende Anzahl Sitzplätze für alle Fahrgäste auf allen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten.

Das Platzangebot ist über alle Verkehrszeiten des Tages ausreichend zu bemessen. Dafür sind für den Besetzungsgrad folgende Schwellwerte anzusetzen:

- Mittelwert über die Spitzenstunde $\leq 65 \%$,
- Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze $\leq 80 \%$,
- Mittelwert über eine Stunde (außerhalb der Spitzenverkehrszeit) $\leq 50\%$,
- Schwachverkehrszeit (SVZ): jedem Fahrgast soll möglichst ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

Orientierungswert für die Bemessung der Taktichte (Fahrtenangebot) ist der Besetzungsgrad zwischen zwei Haltestellen in der Lastrichtung. Der Takt sollte so bemessen sein, dass außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten in der Regel eine ausreichende Anzahl von Sitzplätzen für alle Fahrgäste auf allen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung steht.

Das Fahrplanangebot mit seinen Fahrzeugbedarfen ist so zu gestalten, dass abgesehen von Ausnahmefällen (Großveranstaltungen, Karneval, Silvester etc.) keine Fahrgäste an Haltestellen zurückgelassen werden müssen. Um dieses zu gewährleisten sind ggf. auf Teilabschnitten und/oder zu bestimmten Jahreszeiten Verstärkerfahrten einzuplanen und durchzuführen.

Die Fahrradmitnahme ist weiterhin zu ermöglichen. Dabei ist darauf zu achten, dass, Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren grundsätzlich Vorrang vor der Fahrradmitnahme erhalten und bei Engpässen im Stehplatzbereich des Fahrzeugs der erforderliche Raum von Radfahrenden freizugeben ist.

Anschlüsse

Bei der Fahrplangestaltung sollen grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachtet werden. Damit werden fahrplanmäßige Übergänge zwischen den Betriebsformen des ÖPNV eingerichtet und die Voraussetzung für eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette geschaffen. Die in der Stadt Düsseldorf angestrebten Zielwerte für Anschlussqualitäten zeigt **Bild 2-8**.

Angebotskriterium	Fahrdauer	Richtwert	Grenzwert
Anschlussicherung (Wartezeit auf Anschlussverkehrsmittel)	bis 60 min	< 5 min	5 bis < 10 min
	über 60 min	< 7,5 min	7,5 bis < 15 min

Bild 2-8: Zielwerte für Anschlussicherung im ÖPNV im Stadtgebiet Düsseldorf (nach FGSV 2010)

Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sollen vor allem an den Verknüpfungspunkten der Kategorie I (zentrale Verknüpfungspunkte mit bedeutender Verknüpfungsfunktion) und der Kategorie II (sonstige Verknüpfungspunkte) gesichert werden, insbesondere bei Übergang zum/vom Schienenpersonennah- bzw. Fernverkehr.

2.5.5 Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung

Alle im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge müssen den gesetzlichen Bestimmungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) genügen.

Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes NRW („barrierefreier Zugang zum ÖPNV“) und der rechtsverbindlichen UN-Behindertenrechtskonvention werden im Zuge der Fahrzeugneu- und Fahrzeuersatzbeschaffung sukzessive noch bestehende Zugangshemmnisse abgebaut. Unter dem Aspekt einer selbstbestimmten und gleichberechtigten Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sind insbesondere folgende Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge zu erfüllen:

- Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (besonders Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegskante, Haltegriffe und Haltestangen),
- Ausreichende Multifunktionsfläche für mindesten 2 Rollstuhlnutzer (auch Nutzer von Rollatoren, Personen mit Gepäck oder Kinderwagen etc.),
- Erreichbarkeit des Haltewunschtasters möglichst von jedem Sitzplatz und von den Rollstuhlflächen aus, mindestens jedoch im Bereich der Multifunktionsflächen),
- Kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (Besonders Haltegriffe und Haltestangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen),
- Barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation.

Die Fahrzeugausrüstung muss sich zudem an der Verkehrsaufgabe der eingesetzten Fahrzeuge orientieren. **Bild 2-9** enthält die von der Stadt Düsseldorf angestrebten Standards der Fahrzeugausrüstung. Die Zielwerte unterscheiden nach einer Grundausrüstung (Mindeststandard) und einer situationsabhängigen Ausstattung.

	Hochflur-Stadtbahn	Niederflur-Stadtbahn	Straßenbahn	Bus
Ein-/Ausstieg				
– Niederflur		●	●	●
– Fahrzeugabsenkung + Rampe				●
– optische und akustische Anzeige der Türöffnung/-schließung	●	●	●	●
– Taktile und visuell erkennbare Türöffnungstaster	●	●	●	●
– Kennzeichnung der Fahrgasttüre(n) mit Rollstuhlzugang	●	●	●	●
– Kennzeichnung der Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen	●	●	●	●
Inneneinrichtung				
– Mehrzweckbereich in ausreichender Dimension und stufenlos erreichbar	●	●	●	●
– Klappsitze entgegen der Fahrtrichtung				●
– kontrastreiche Gestaltung	●	●	●	●
– lückenlose Festhalte-Kette	●	●	●	●
– ausreichend stufenlos erreichbare Sitze innerhalb des Fahrzeugs	●	●	●	●
Fahrgastinformation (im Fahrzeug)				
– Anzeige des Linienziels	●	●	●	●
– Anzeige der nächsten Haltestelle	●	●	●	●
– Ansage der nächsten Haltestelle	●	●	●	●
– dynamische Anzeige von Anschlussbeziehungen	○	○	○	○
– Netzplan	●	●	●	○
Fahrgastkomfort				
– Klimaanlage	○	○	○	●
● = Mindestausstattung ○ = situationsabhängig				

Bild 2-9: Ausrüstungsstandards von ÖPNV-Fahrzeugen in der Stadt Düsseldorf

Vor dem Hintergrund der aktuell gültigen Emissionsgrenzwerte der EU kommt dem Emissionsverhalten der im Linienverkehr eingesetzten Busse eine besondere Bedeutung zu. Die eingesetzten Fahrzeuge sollen über umweltverträgliche Antriebssysteme verfügen. Dazu sollte der aktuell anerkannte Stand der Technik angestrebt werden und zum Einsatz kommen.

Die vorgenannten Anforderungen sind bei der Ersatz- und Neubeschaffung von Fahrzeugen zu beachten.

2.5.6 Anforderungen an die Haltestellenausstattung

Die Haltestellenausstattung soll in erster Linie den Anforderungen der Fahrgäste entsprechen. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar sein und darüber hinaus einen akzeptablen Service bieten. Gestaltung und Design sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des ÖPNV sein und in der Bevölkerung ein positives Image bewirken.

Die Ausstattung der Haltestellen muss diese Anforderungen weitestgehend bedarfsgerecht erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben. In dem hier gewählten Baukastenprinzip werden den Haltestellenkategorien gemäß **Bild 2-10** in Anlehnung an die VRR-Richtlinie zur „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR“ bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet.

Haltestellenkategorie		Beschreibung
Hochflur-Stadtbahn	1	Alle unterirdischen Hochflur-Stadtbahn-Haltestellen (U-Bahnhof)
	2	Alle oberirdischen Hochflur-Stadtbahn-Haltestellen
Niederflur-Stadtbahn	1	Alle unterirdischen Niederflur-Stadtbahn-Haltestellen (U-Bahnhof)
	2	Alle oberirdischen Niederflur-Stadtbahn-Haltestellen
Straßenbahn	1	Straßenbahnhaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung *)
	2	Straßenbahnhaltestellen mit mittlerer oder niedriger Verkehrsbedeutung
Bus	1	Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung *)
	2	Bushaltestellen mit mittlerer oder niedriger Verkehrsbedeutung
*) Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung – überdurchschnittliche viele Ein- und Aussteiger – wichtige Verknüpfungspunkte		

Bild 2-10: Haltestellenkategorien

Die angestrebte Grundausstattung (Mindeststandard) für die Haltestellenkategorien zeigt **Bild 2-11** ebenso wie optionale Ergänzungen in Abhängigkeit von der örtlichen Situation („situationsabhängig“).

	Hochflur-Stadtbahn		Niederflur-Stadtbahn		Straßenbahn		Bus	
	1	2	1	2	1	2	1	2
Ein-/Ausstieg in das/aus dem Fahrzeug								
– Stufenloser Zugang zum Bahnsteig/Bussteig	●	●	●	●	●	●	●	●
– Fahrtreppe, Aufzug	●		●					
– Spalt- und stufenarmer Ein-/Ausstieg in das/aus dem Fahrzeug	●	●	●	●	●	●	●	●
Orientierung								
– Taktiles Leitsystem	●	●	●	●	●	●	●	●
– Kontrastreiche Bodenindikatoren	●	●	●	●	●	●	●	●
– Bahnsteigfläche "Schachbrettmuster schwarz-weiß"				●	●	●	●	●
– ausreichende Beleuchtung	●	●	●	●	●	●	●	●
– Beschilderung (Hst.-Name, Linien, Richtungen)	●	●	●	●	●	●	●	●
– Beschilderung innerhalb des Bahnhofes (Ein-/Ausgänge, Richtungen)	●		●					
Information								
– Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO)		●		●	●	●	●	●
– Beschilderung (Hst.-Name, Linien, Richtungen)	●	●	●	●	●	●	●	●
– Zugangsinformationen in Braille-/ und Pyramidenschrift (Handlaufbeschriftung)	●	●	●					
– dynamische Fahrgastinformation zu Abfahrten optisch und akustisch	●	●	●	●	●	○	●	○
– Aushangfahrplan	●	●	●	●	●	●	●	●
– Liniennetzplan	●	○	●	○	○	○	○	○
– Haltestellenplan/Umgebungsplan	●	○	●	○	○	○	○	
– Stadtplan	●	○	●	○				
Service & Komfort								
– Sitzmöglichkeit	●	●	●	●	●	●	○	○
– Witterungsschutz		●		●	●	●	○	○
– Ticketautomat	●	○	●	○			○	
Sicherheit								
Videokameras	●	○	●	○	○	○		
Notruf-Informations-Säule	●	○	●	○	○	○		
● = Mindestausstattung ○ = situationsabhängig								

Bild 2-11: Ausstattungsstandards von Haltestellen in der Stadt Düsseldorf (in Anlehnung an die VRR-Richtlinie)

Im Weiteren gelten folgende Qualitätsanforderungen für den Neubau und Umbau von Haltestellen:

- Die Lage und Anordnung von Haltestellen soll verkehrstechnisch sicher und im Sinne der ÖPNV-Beschleunigung optimiert sowie sozial kontrolliert sein. Bei Verknüpfungshaltestellen sollen die einzelnen Haltepositionen räumlich eng zusammengelegt werden.
- Stufenlose und durch Bodenindikatoren gewährleistete Erreichbarkeit vom Haltestellenumfeld aus.
- Leit- und Orientierungssystem für blinde und sehbehinderte Personen sowie taktiles Leitsystem zum Auffinden der Haltestelle.
- Erhöhung des Einstiegsbereichs, um Reststufenhöhen bzw. Neigungswinkel möglichst gering zu halten. Für einen barrierefreien Einstieg sind bei Neubau oder Umbauten im Hochflurbereich Einstiegshöhen von 95 cm (Hochbahnsteig), bei Niederflurstraßenbahnen und Niederflurstadtbahnen 25 cm und bei Bushaltestellen je nach Anfahrbarkeit 18 cm vorzusehen. Bei Bushaltestellen, bei denen kein niveaugleicher Einstieg ermöglicht werden kann, müssen Hilfsmittel in den Fahrzeugen zur Verfügung stehen.
- Für Busse ist als Regellösung eine Kaphaltestelle (Halten am Fahrbahnrand) anzustreben. Busbuchten stellen die Ausnahme bei hohem Verkehrsaufkommen dar. Die Nutzlänge der Haltestelle für Busse soll mindestens 18 m betragen (um auch den Einsatz längerer Busse mit 3 und 4 Türen zu gewährleisten) und bei beengten Verhältnissen (u.a. aufgrund von Einfahrten) mindestens die 1. und 2. Tür umfassen.
- Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag.
- Sitzgelegenheiten, sofern vorhanden, die auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet sind.
- Witterungsschutz, wenn vorhanden, mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer.
- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung.
- Taktile erfassbare und kontrastreich gestaltete Haltestellen-Möblierung (Witterungsschutz).
- Barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation.

- Sicherstellung einer regelmäßigen Wartung und Reinigung (einschließlich Winterdienst) für die Haltestellen und die Haltestellenausstattung sowie einer kurzfristigen Behebung von Vandalismusschäden

Die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen für Menschen mit Behinderung unter Einbeziehung der direkten Zuwegung/Zugänge zu den Haltestellen erfolgt entsprechend den gültigen „Gestaltungsstandards zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mobilitätsbehinderter Menschen“ des Amtes für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf. Die Gestaltungsstandards sind auf Basis der jeweils aktuellen Normen angepasst und mit den Behindertenverbänden/-organisationen abgestimmt.

2.5.7 Anforderungen an den Betrieb

Der Fahrgast hat Anspruch darauf, dass das ÖPNV-**Leistungsangebot** den Vorgaben des Fahrplans entspricht, die Anforderungen an die Anschlusssicherung (vgl. **Bild 2-8**) erfüllt und die angegebene Taktfolge sowie die Betriebszeiten einhält.

Pünktlichkeit

Verfrüht durchgeführte Fahrten werden nicht toleriert. Verfrüht durchgeführte Fahrten (ab einer Minute vor planmäßiger Abfahrtszeit) oder Verspätungen ab 10 min gelten als Fahrtausfall. Die Auswirkungen solcher Betriebsbeeinträchtigungen auf die Fahrgäste mit der Folge von Verspätungen sind durch Reservefahrzeuge bzw. durch Personalplanung und Personalschulung soweit wie möglich zu begrenzen. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Betriebsfunk oder rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS) zu sichern.

Umfassende Beschleunigungsmaßnahmen tragen wirksam zur Einhaltung von Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit bei.

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven ÖPNV. In Abhängigkeit von der Fahrdauer ist eine bestimmte Verspätung zulässig. Die anzustrebenden zulässigen Grenzwerte nach FGSV 2010 zeigt **Bild 2-12**.

Angebotskriterium	Fahrdauer	Richtwert	Grenzwert
Pünktlichkeit (Verspätung)	bis 60 min	0 min	0 bis < 5 min
	über 60 min	< 5 min	5 bis < 10 min

Bild 2-12: Zielwert des Qualitätsziels Pünktlichkeit im Stadtgebiet Düsseldorf (nach FGSV 2010)

Der anzustrebende Richtwert für den das Düsseldorfer Stadtgebiet bedienenden ÖPNV liegt deutlich darunter: Für die Pünktlichkeit wird eine Toleranzgrenze von + 3 Minuten zugrunde gelegt. Die Rheinbahn veröffentlicht halbjährlich einen Bericht über die Einhaltung des Qualitätsziels Pünktlichkeit und berichtet jährlich im Ordnungs- und Verkehrsausschuss. Ein geeignetes Pönalsystem wird von der Verwaltung geprüft.

Busse und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel des ÖPNV können dieser Anforderung jedoch nicht immer gerecht werden, weil sie u.a. Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind. Solche Behinderungen haben sowohl Fahrzeitverlängerungen als auch Fahrzeitschwankungen zur Folge. Um dem entgegenzuwirken, sind die bestehenden Behinderungen im Straßenraum soweit wie möglich durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen abzubauen. Für die Ausstattung von Fahrwegen gelten die folgenden Qualitätsanforderungen:

- In stauanfälligen Bereichen sind bestehende Busspuren beizubehalten und auszuweiten bzw. neue Busspuren einzurichten. Diese Maßnahmen sind im Einzelfall ebenso zu prüfen wie Busschleusen.
- Auf ÖPNV-Achsen, die mit sechs oder mehr Fahrten pro Richtung und Stunde bedient werden, sind Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beeinflussung auszustatten.
- Die fahrgeometrischen Eigenschaften von Gelenkbussen sollen berücksichtigt werden (Bordsteinführung, Fahrstreifen- und Grenzmarkierungen).

Mobilitäts-und Anschlussgarantie

Für Düsseldorf gilt die landesweite **Mobilitätsgarantie NRW** sowie die darüberhinausgehende **VRR-Mobilitätsgarantie**. Diese greifen, wenn ein Nahverkehrsmittel mehr als 20 Minuten Verspätung hat und keine alternativen Fahrtmöglichkeiten bestehen. Ersatzweise kann der Fahrgast dann ein Taxi oder einen EC/IC- oder ICE-Zug nutzen. Die damit verbundenen Kosten werden bis zu einem bestimmten Höchstbetrag übernommen. Die Mobilitätsgarantie kommt nicht zur Anwendung bei Verspätungen, die durch höhere Gewalt (u.a. Unwetter, Naturgewalten und Bombendrohungen) und Streiks verursacht werden, sowie bei Verspätungen, die während der Fahrt auftreten.

Wenn in Düsseldorf anstatt eines Taxis ein Fahrzeug bei einem der Carsharing-Partner der Rheinbahn AG ausgeliehen wird, werden auch diese Kosten erstattet.

Darüber hinaus gilt in Düsseldorf die erweiterte Mobilitätsgarantie. Diese greift, wenn wegen einer Verspätung von Bus und Bahn der letzte Anschluss verpasst wird. In diesem Fall besteht der Anspruch auf Erstattung der Taxikosten von der Umsteigehaltestelle bis zur Haustür.

Die **Anschlussgarantie** der Rheinbahn AG gilt derzeit an ausgewählten Knotenpunkten, meist ab 20 Uhr, an manchen Haltestellen sogar ganztägig. Garantierte Anschlüsse sind in den Fahrplanbüchern und Aushangfahrplänen sowie auf den Haltestellenschildern mit dem Symbol der Anschlussgarantie gekennzeichnet. Das Fahrpersonal informiert mit einer Durchsage, ob der garantierte Anschluss gehalten werden kann. Sollte der Anschluss nicht klappen, kann sich der Fahrgast rechtzeitig beim Fahrer melden. Dieser bestellt über die Leitstelle ein Taxi zu der Umsteigehaltestelle, das den Fahrgast dann kostenlos zu seiner Zielhaltestelle bringt. Die Anschlussgarantie wird für mindestens fünf weitere Umsteigerelationen in Düsseldorf geprüft.

Die Anschlussgarantie gilt nicht, wenn die Verspätung aufgrund von Streikmaßnahmen, langfristigen Baumaßnahmen oder höherer Gewalt entsteht.

Sauberkeit

Der Fahrgast hat Anspruch auf intakte, saubere Fahrzeug- und Haltestellenausrüstung. Insbesondere die Sauberkeit ist ein wichtiger Bestandteil, den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Sowohl die eingesetzten Fahrzeuge als auch die Haltestellen müssen einem sauberen und gepflegten Erscheinungsbild genügen. Beanstandungen von z.B. defekten Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung, Möblierung sind an das zuständige Verkehrsunternehmen zu richten (z.B. über eine entsprechend erweiterte RheinbahnApp). Verbindliche Kundengarantien oder Zusagen zu Bearbeitungs- und Beseitigungsfristen gemeldeter Mängel gibt es allerdings nicht.

Sofern sich Probleme mangelnder Sauberkeit (z.B. an Haltestellen) außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Verkehrsunternehmen ergeben, ist ein entsprechender Informationsfluss zwischen den Beteiligten (z.B. Verkehrsunternehmen und Baulastträger) sicher zu stellen.

2.5.8 Anforderungen an die Sicherheit

Das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste spielt bei der Nutzung des ÖPNV eine große Rolle. Folgende Anforderungen tragen zu einem positiven Sicherheitsempfinden bei:

- Ausreichende Beleuchtung und gute Einsehbarkeit der Haltestellen sowie ausreichende Abstände zu „dunklen“ Punkten (z.B. Mauern, Hecken),
- Beobachtungsmöglichkeit des Innenraums durch das Fahrpersonal (oder eine Kamera) und eine hierfür erforderliche hinreichende Innenbeleuchtung,
- Einsatz von Servicemitarbeitern durch die Verkehrsunternehmen, welche auf den Bahnsteigen den Fahrgästen mit Rat und Tat zur Verfügung stehen,
- Einsatz von Sicherheitsdiensten durch die Verkehrsunternehmen auf den Bahnsteigen der U-Bahnhöfe,
- Einsatz von Sicherheitsdiensten, die am Wochenende (Freitag bis Sonntag) und in den Tagesrandzeiten streckenweise die Kurse begleiten und somit für Sicherheit beim Fahrgast wie auch beim Fahrpersonal sorgen,
- Einsatz von Personal auf der Leitstelle, welches über Kameras die Bahnhöfe beobachtet und über die Informations- und Notrufsäulen jederzeit ansprechbar ist,
- Video- und Notrufeinrichtungen an den Haltestellen.

2.5.9 Anforderungen an Information und Kommunikation

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

- Elektronische Fahrplanauskunft mit adressenscharfem Routing, Tarifauskünften und aktuellen Störungsmeldungen,
- Persönliche Fahrpläne und Fahrplanauskunft per Internet,
- Fahrtinformation über Printmedien, über Kundencenter, über das Service-

telefon mit der NRW-weit einheitlichen Rufnummer (01806-504030) und über die RheinbahnApp,

- Fahrkartenverkauf über Kundencenter, Vorverkaufsstellen, Fahrkartenautomaten an Haltestellen und in den Fahrzeugen, durch Busfahrer, über das Internet, das Handy / RheinbahnApp und die Abo-Bestellungen per Post oder Telefon,
- Beschwerdemanagement mit kundenfreundlichen Reaktionszeiten,
- Schnelle Kundeninformation bei Störungen in Fahrzeugen und Haltestellen (einschließlich Rolltreppen und Aufzüge),
- Lauftext auf den Displays in kurzer, prägnanter Sprache, auch in englischer Sprache.

Unter dem Aspekt einer selbstbestimmten und gleichberechtigten Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sind zusätzlich folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und darüberhinausgehende Anschlussverbindungen zur Unterstützung einer individuellen Reiseplanung.
- Mobilitätsberatung über barrierefreie Angebote in einem Kundencenter.
- Telefonische Beratung über barrierefreie Angebote (auch abrufbar über SMS und Internet).
- Barrierefreie Informationen über das Internet für blinde und sehbehinderte Menschen.
- Leicht verständliche Informationen für Menschen mit kognitiven Einschränkungen.
- Regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer zum Umgang mit Fahrgästen mit Behinderung.
- Regelmäßige Schulung des Servicepersonals besonders zur Mobilitätsberatung von Fahrgästen mit Behinderung.

2.5.10 Anforderungen an die betriebliche Steuerung

Die betriebliche Steuerung und Überwachung aller im Linienverkehr innerhalb des Stadtgebietes eingesetzten Fahrzeuge werden durch Leitstellen der Verkehrsunternehmen 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 eines rechnergestützten Betriebsleitsystems und ist rund um die Uhr besetzt. Darüber hinaus sind die folgenden Anforderungen durch die Betriebsleitstelle zu erfüllen:

- 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,
- Zeitnahe Disposition bei Fahrzeug- und Personalausfällen, Überlastungen oder anderer Störungen,
- Steuerung des Fahrzeugeinsatzes bei Veranstaltungen und bedarfsgesteuerten Verkehren.
- Anforderung von Hilfeleistungen, auch bei Verkehrsunfällen Dritter.
- Einleitung von Maßnahmen gemäß Gefahrenabwehrplan in Krisen- und Katastrophenfällen
- Ansprechpartner intern und extern (z.B. Polizei, Krisenstäbe, Feuerwehr)
- Informationsaustausch mit anderen Leitzentralen sowie der DB AG über Störungen im Planbetrieb
- Steuerung der Überwachung der Fahrten im Zugsicherungsbetrieb (Stellwerk).
- Gegenseitige Abstimmung zu Störungseignissen und Anlagenstörungen mit der Verkehrs- und Tunnelleitzentrale der Stadt Düsseldorf

2.5.11 Anforderungen an das Personal

Die Anforderungen an die Leistung und Qualität des bei den Verkehrsunternehmen eingesetzten Personals ist in **Bild 2-14** beschrieben. Das bei den Verkehrsunternehmen eingesetzte Personal ist nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu entlohnen.

2.5.12 Qualitätsmanagement-System Düsseldorf

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat am 14.12.2011 eine Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr verabschiedet. Diese Empfehlung ist in der gemeinsamen Arbeitsgruppe der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und des VRR erarbeitet und abgestimmt worden. Sie unterstützt die kommunalen Aufgabenträger, entsprechende Aussagen zur Qualitätssteuerung in die Nahverkehrspläne aufzunehmen und ein Qualitätsmanagementsystem in Abstimmung mit den vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen aufzubauen. Ziel der Empfehlung ist es auch, die Maßstäbe für Qualität zu vereinheitlichen, insbesondere für Verkehrsunternehmen, die für mehrere Aufgabenträger tätig sind. Damit wird eine flächendeckende Einführung von Qualitätsstandards und Messverfahren ermöglicht.

Dieser Ansatz soll dazu beitragen, den bei der Einführung eines QMS verbundenen Aufwand zu minimieren, die Vergleichbarkeit insbesondere in sich überschneidenden Verkehrsgebieten zu sichern sowie den Qualitätsbemühungen der Verkehrsunternehmen einen verlässlichen Rahmen für die betriebliche Umsetzung zu geben.

Aufbauend auf dieser Empfehlung haben die Stadt Düsseldorf als Aufgabenträger und die Rheinbahn im Jahr 2013 die Kriterien und die anzuwendenden Messmethoden für die Einführung eines QMS in Düsseldorf abgestimmt. Auf dieser Basis sollen die Rheinbahn und die das Düsseldorfer Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen jährlich einen Statusbericht Qualität erstellen.

Das Qualitätsmanagementsystem Düsseldorf sieht im Einzelnen folgendes vor (Gesamtübersicht):

- Die Rheinbahn wendet ein internes Qualitätsmanagement nach DIN EN 13816-2002 (ÖPNV – Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität) an.
- Die Qualität wird anhand definierter Maßstäbe erfasst, aufbereitet und in regelmäßigen Abständen den Entscheidungsträgern im Unternehmen vorgelegt.
- Anhand der Ergebnisse wird im Einzelfall in einem Lenkungsreis mit der obersten Leitung (dem Vorstand) festgelegt, welche Maßnahmen ggf. getroffen werden, um die Qualität sicherzustellen bzw. wieder herzustellen.

- Die Abläufe orientieren sich an unternehmensspezifischen Regelwerken, z.B. Prozessbeschreibungen, Qualitätshandbüchern.
- Die Prozess- und Produktstabilität wird über ein internes Audit-Verfahren geprüft und optimiert.

Die DIN EN13816 beschreibt drei mögliche Messmethoden zur Ermittlung von Qualität:

- Direkte Leistungsmessung (Direct Performance Measures – DPM)
Mit der direkten Leistungsmessung (DPM) kann die Leistung anhand festgelegter objektiver Skalen überwacht, beurteilt und ausgerechnet werden. Es werden nachweisbare Ergebnisse auf Basis „harter Fakten“ ermittelt. Das Ergebnis ist somit objektiv. Dies können je nach technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen dauerhafte Erhebungen sein oder repräsentative Messungen (z.B. vier Wochen über das ganze Jahr verteilt).

Die Rheinbahn wendet dieses Verfahren u.a. zur Erfassung der Pünktlichkeit, der Verfügbarkeit technischer Systeme der Infrastruktur sowie für Rückmeldefristen von Kundeneingaben an.

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

Die Rheinbahn lässt kontinuierlich über interne, geschulte Testkunden die Sauberkeit und Schadensfreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen einschl. der dortigen Kundeninformationsmedien überprüfen. Externe Testkunden bewerten in definierten Zeitperioden die Kundenorientierung der Personalgruppen Fahrpersonal, Sicherheits- und Servicepersonal und Vertriebspersonal unabhängig vom eingesetzten Betriebspersonal des Betriebsleiters (Betriebsleiterverantwortung).

- Befragungen zur Kundenzufriedenheit (Customer Satisfaction Surveys – CSS)

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

Die Rheinbahn beteiligt sich an branchenweiten, jährlichen Kundenzufriedenheits-Untersuchungen („Kundenbarometer“) externer Anbieter.

Der Statusbericht Qualität basiert auf den folgenden zwischen der Stadt Düsseldorf und der Rheinbahn AG abgestimmten Kriterien:

Angestrebte Leistung und Qualität ^[1]	Umsetzung Rheinbahn
1 Leistungsmerkmale	
1.1 Verfügbarkeit	
<p>Kundinnen und Kunden können sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt / veröffentlicht sind. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen (Baustellen etc.) gilt eine Ersatzlösung (z.B. Umleitungs-Fahrplan). Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen (Fahrzeugstörungen, Störungen durch Dritte etc.) wird eine Ersatzlösung (z.B. Ersatzverkehr mit Bus, Taxi) gewährleistet.</p> <p><u>Messmethode:</u> DPM und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Wird von der Rheinbahn erfüllt.</p> <p>Die Personal-, Betriebs- und Werkstattreserven werden dergestalt dimensioniert und disponiert, dass Ausfälle mit geringstmöglichen Auswirkungen auf die Kunden geregelt werden.</p>
1.2 Pünktlichkeit	
<p>Kundinnen und Kunden können sicher sein, dass die im Fahrplan veröffentlichten Fahrzeiten eingehalten werden. Busse und Bahnen fahren nicht zu früh von einer Haltestelle ab und haben nicht mehr als 3 Minuten Verspätung.</p> <p><u>Messmethode:</u> DPM und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Wird von der Rheinbahn erfüllt.</p> <p>Die Fahrzeiten werden auf der Grundlage von Fahrzeitmessungen in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen (ÖV und IV) tageszeitspezifisch festgelegt. Für Verspätungen wird eine Toleranzgrenze + 3:00 min zugrunde gelegt. Eine Verfrühung wird betrieblich nicht toleriert. Aus betrieblich-technischen Gründen, z.B. aufgrund fehlender Haltemöglichkeiten zum Ausgleich von Verfrühungen sind diese jedoch im Einzelfall nicht vermeidbar.</p> <p>Die Pünktlichkeit wird in erheblichem Umfang durch Bauaktivitäten im Stadtgebiet – insbesondere Großbauvorhaben sowie Großveranstaltungen, beeinträchtigt. Hinzu kommen wesentliche Einflüsse durch hohes Verkehrsaufkommen im MIV (zugefahrene Kreuzungen, Lieferverkehr etc.)</p>
1.3 Anschlüsse	
<p>Die Verkehrsunternehmen streben an, die Anschlussgarantien sukzessive auszuweiten, v.a. bei Anschlüssen mit geringer Taktichte z.B. in der Schwachverkehrszeit.</p> <p>Hierfür maßgebliche Anschlüsse werden festgelegt (Zeit, Ort, Linie Umsteigezeitfenster) und in den entsprechenden Medien (Fahrplanbuch, elektronische Fahrplanauskunft etc.) veröffentlicht. Die Fahrgäste soll sich darauf verlassen können, dass die Anschlüsse zwischen den definierten Linien an den definierten Verknüpfungspunkten funktionieren.</p> <p><u>Messmethode:</u> DPM und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Wird von der Rheinbahn erfüllt.</p> <p>Die Anschlüsse werden an definierten Punkten über eine Anschlussgarantie gewährleistet. Im Falle gestörter Anschlüsse an diesen Punkten greifen Ersatzstrategien mit Unterstützung der betrieblichen Leitstelle (Taxi, Manuelle Anschluss-Sicherung).</p> <p>In einem ersten Schritt sind dies die garantierten Anschlüsse.</p>

Bild 2-13: Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 1

Angestrebte Leistung und Qualität ^[1]	Umsetzung Rheinbahn
1.4 Bedienungshäufigkeit	
<p>Das im NVP zugrunde gelegte und umgesetzte Bedienungsangebot dient als Maßstab.</p> <p><u>Messmethode:</u> CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Wird von der Rheinbahn erfüllt.</p> <p>Kundinnen und Kunden sollen mit der angegebenen Taktfrequenz zufrieden sein.</p>
1.5 Platzangebot	
<p>Kundinnen und Kunden sollen mit dem Platzangebot im Fahrzeug zufrieden sein.</p> <p><u>Messmethode:</u> CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Das Platzangebot wird an die Nachfrage angepasst. Die Anpassung erfolgt in enger Abstimmung zwischen Aufgabenträger und Rheinbahn.</p>
2.0 Personal	
<p>Einsatz von Personal nach repräsentativ eingestuftem Tarifvertrag im Sinne des TVGN.</p>	<p>Wird von Rheinbahn erfüllt.</p>
2.1 Fahrpersonal	
<p>Das Fahrpersonal verfügt über Netz- und Ortskenntnisse sowie über Tarif- und Fahrplankenntnisse. Das Fahrpersonal soll freundlich und hilfsbereit auf die ÖPNV-Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden eingehen. Erscheinungsbild und Auftreten sollen den Kundinnen und Kunden gegenüber einen positiven Eindruck vermitteln. Der Fahrstil ist der Verkehrssituation anzupassen.</p> <p>Information während der Fahrt:</p> <p>Über gezielte Schulungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass das Fahrpersonal den Kundinnen und Kunden fachkompetent Auskunft geben kann. Dem Fahrdienstpersonal steht während der Betriebszeit die Leitstelle durchgehend (24/7) als kompetente Ansprechpartnerin zur Verfügung.</p>	<p>Im Rahmen der sog. Jahresunterweisung wird das Fahrdienstpersonal (Rheinbahn und Externe) zu Kundendienstbelangen geschult. Im Rahmen der Berufskraftfahrerinnen- und Berufskraftfahrer-Weiterbildung ist dies ebenfalls ein eigenständiges Thema.</p> <p>Darüber hinaus steht dem Fahrpersonal die Leitstelle als Hilfestellung bei besonderen Belangen der Fahrgastinformation zur Verfügung.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen haben bei der Auswahl des Personals zu gewährleisten, dass dieses den Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV hinsichtlich einer umfassenden Dienstleistungs- und Kundenorientierung entspricht.</p> <p>Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen hat Vorrang, z.B. kein Ausschluss von der Beförderung in der Dunkelheit oder bei extremer Witterung im Falle fehlender oder ungültiger Fahrausweise.</p> <p>Das Fahrpersonal hat besondere Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Der Begriff „mobilitätseingeschränkte Fahrgäste“ betrifft dabei nicht nur die Fahrgäste mit Gehbehinderung, Rollstühlen und/oder Sehbehinderung, sondern umfasst ausdrücklich alle Personen mit Einschränkungen, welche eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige und sichere Nutzung des ÖPNV nicht ermöglichen.</p>

Bild 2-14: Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 2

Angestrebte Leistung und Qualität ^[1]	Umsetzung Rheinbahn
2.1 Fahrpersonal (Fortsetzung)	
<p>Das Verkehrsunternehmen setzt Fahrpersonal mit abgestimmter Dienstkleidung (einheitlich und gepflegt) entsprechend ein. Ausnahmen zur einheitlichen Dienstkleidung können für Verkehre mit kurzzeitigem Einsatz sowie für durch Subunternehmen geleistete Verkehre vereinbart werden.</p> <p>Mitarbeiterinnen- und Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind regelmäßig, mindestens jährlich, durchzuführen. Bei mehrfach auftretenden Beschwerden wird den Verkehrsunternehmen eine Nachschulung der betreffenden Fahrerinnen und Fahrer nahegelegt.</p> <p>Das Fahrpersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen und zum VRR-Tarif verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben können.</p> <p><u>Messmethode:</u> MSS (externes Testkundenverfahren) und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Wird von Rheinbahn erfüllt.</p> <p>Wird von Rheinbahn erfüllt.</p> <p>Wird von Rheinbahn erfüllt.</p>
2.2 Vertriebspersonal KundenCenter	
<p>In Düsseldorf ist mindestens an einer zentralen Stelle ein KundenCenter mit eigenem Personal vorzuhalten.</p> <p>Die Grundqualifikation des Vertriebspersonals vor Einsatz ist zu gewährleisten. Die Anforderungen gemäß definiertem Anforderungsprofil werden vor Einsatz erfüllt. (Fahrplan- und Tarifkenntnisse, Kundenorientierung, Netz- und Ortskenntnisse etc.) bzw. sind durch geeignete organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.</p> <p>Im Rahmen von Schulungen werden die Anforderungen wiederkehrend den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vermittelt.</p> <p><u>Messmethode:</u> MSS (externes Testkundenverfahren) und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Wird von Rheinbahn erfüllt.</p> <p>Die Rheinbahn betreibt in Düsseldorf zwei eigene KundenCenter (Heinrich-Heine-Allee und Düsseldorf Hbf).</p>

Bild 2-15: Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 3

Angestrebte Leistung und Qualität ^[1]	Umsetzung Rheinbahn
2.3 Vertriebspersonal externe Vertriebspartner	
<p>Im Stadtgebiet Düsseldorf wird der Vertrieb durch externe Vertriebspartner sichergestellt.</p> <p>Es kann verschiedene Kategorien externer Vertriebsstellen geben, bei denen sowohl ein unterschiedliches Fahrausweissortiment als auch ein unterschiedlicher Grad an Fachkompetenz, Servicegrad etc. vereinbart ist. Je nach Kategorie sind die Aufgaben des Personals zu definieren und zu messen.</p> <p><u>Messmethode:</u> MSS (Testkundenverfahren) und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Wird von Rheinbahn erfüllt.</p> <p>Zur Teilnahme wird ein Nachweis geführt.</p> <p>Außerdem findet eine Betreuung vor Ort durch Außendienstbesuche statt.</p>
2.4 Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal	
<p>Das Verkehrsunternehmen setzt Service- und Sicherheitspersonal mit abgestimmter Dienstkleidung (einheitlich und gepflegt) entsprechend ein. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die ÖPNV-Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden eingehen und ihnen mit Rat und Tat zur Seite stehen.</p> <p>Sie sorgen für ein erhöhtes Sicherheitsgefühl und können Fahrausweiskontrollen durchführen.</p> <p><u>Messmethode:</u> MSS (Testkundenverfahren) und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Wird von Rheinbahn erfüllt.</p> <p>Im Rahmen von Schulungen werden die Anforderungen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wiederkehrend vermittelt.</p>
3 Vorverkauf	
3.1 Interne Vorverkaufsstellen KundenCenter	
<p>Die KundenCenter entsprechen hinsichtlich Erscheinungsbild und der Ausstattung den Kundenbedürfnissen.</p> <p>KundenCenter müssen folgende Vorgaben erfüllen: barrierefreier Zugang, elektronisches Fahrplanauskunftssystem, Möglichkeit der bargeldlosen Zahlung, komplettes Fahrausweisangebot erhältlich.</p> <p><u>Messmethode:</u> MSS (Testkundenverfahren) und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Die Erfüllung der Anforderungen wird durch regelmäßige Prüfungen sichergestellt.</p>

Bild 2-16: Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 4

Angestrebte Leistung und Qualität ^[1]	Umsetzung Rheinbahn
3.2 Externe Vorverkaufsstellen	
<p>Die externen Vorverkaufsstellen sind als Vorverkaufsstellen für VRR-Tickets gut erkennbar. Die externen Vorverkaufsstellen entsprechen in Hinblick des Erscheinungsbilds und der Ausstattung den Anforderungen, die mit dem Verkehrsunternehmen vereinbart wurden.</p> <p><u>Messmethode:</u> MSS (Testkundenverfahren) und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Die Erfüllung der Anforderungen (insbesondere Beschilderung mit Leuchtschildern) wird durch Vertrag geregelt und durch Prüfungen sichergestellt.</p>
3.3 Fahrausweisautomaten	
<p>Die Fahrausweisautomaten bieten den Kundinnen und Kunden die Möglichkeit, einen Fahrausweis auch außerhalb der Geschäftszeiten zu kaufen. Sie sind funktionsfähig, frei von Graffiti / Schmierereien und sauber. In den Schienenfahrzeugen erfolgt der Fahrausweisverkauf durch mobile Automaten, an den U-Bahnhöfen und wichtigsten zentralen Stationen durch stationäre Automaten.</p> <p><u>Messmethode:</u> DPM</p>	<p>Die Funktions- und Schadensfreiheit wird elektronisch und durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig geprüft und ggf. kurzfristig wiederhergestellt.</p>
3.4 Mobiles Ticketing (Handyticket)	
<p>Kunden können Tickets ganz unkompliziert und ohne Registrierungsprozess über die Handy-Rechnung erwerben.</p> <p>Die gewünschten Fahrscheine können direkt aus der App heraus erworben werden.</p> <p><u>Messmethode:</u> CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Wird von Rheinbahn erfüllt.</p> <p>Die RheinbahnApp ist kostenlos und derzeit für die Betriebssysteme Android, iOS sowie Windows Phone verfügbar. Voraussetzung für die Nutzung ist lediglich ein internetfähiges Smartphone.</p> <p>Über die RheinbahnApp sind Tickets des VRR, wie z.B. Einzel-, 10er- sowie Tages- und ZusatzTickets oder auch MonatsTickets, des VRS sowie ausgewählte Tickets des NRW-Tarifs käuflich.</p> <p>Die Funktionsfähigkeit der RheinbahnApp sowie die des mobilen Vertriebskanals wird regelmäßig durch externe Dienstleister mit automatisierter Meldung an Rheinbahn Mitarbeiter überprüft.</p>

Bild 2-17: Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 5

Angestrebte Leistung und Qualität ^[1]	Umsetzung Rheinbahn
4 Fahrzeuge	
<p>Die Fahrzeuge verfügen alle über die im jeweiligen Nahverkehrsplan festgelegte Ausstattung, sie sind sauber, frei von Graffiti / Schmierereien und zeigen in der Funktion / Beschaffenheit keine Mängel. (s. Bild 2-9)</p> <p>Die Sauberkeit und Schadensfreiheit wird durch mobile Dienstkräfte sowie in der Betriebspause durch das eingesetzte Personal auf den Betriebshöfen gewährleistet.</p> <p>Messmethode: MSS (internes Testkundenverfahren) und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Wird von Rheinbahn erfüllt.</p> <p>Die Fahrzeuge verfügen über die im Nahverkehrsplan beschriebene Ausstattungsmerkmale. (s. Bild 2-9)</p>
5 Haltestellen	
<p>Die Haltestellen / Bahnhöfe sind alle mit der im jeweiligen Nahverkehrsplan festgelegten Ausstattung ausgerüstet.</p> <p>Die Haltestellen / Bahnhöfe sind sauber, frei von Graffiti / Schmierereien und zeigen in der Funktion / Beschaffenheit keine Mängel.</p> <p>Die in der Verkehrssicherungspflicht der Verkehrsunternehmen liegenden Haltestellen sind im Winter in einem verkehrssicheren Zustand frei von Eis und Schnee zu halten.</p> <p>Messmethode: MSS (internes Testkundenverfahren) und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Wird von Rheinbahn erfüllt.</p> <p>Die Ausstattung der Haltestellen gemäß VRR-Haltestellenrichtlinie wird gewährleistet (s. Bild 2-11)</p> <p>Die Sauberkeit und Schadensfreiheit wird durch mobile Dienstkräfte sichergestellt, soweit das im Verantwortungsbereich der Rheinbahn liegt.</p>
6 Fahrgastinformation	
6.1 Information vor Fahrtantritt	
<p>Fahrplan</p> <p>Das Vorhandensein von aktuellen Fahrplänen und Liniennetzplänen in gedruckter Form (bei Bedarf Sonderfahrpläne) ist in definierten Vorverkaufsstellen sichergestellt.</p> <p>Messmethode: MSS (internes Testkundenverfahren) und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Die Informationsqualität wird als erfüllt angesehen.</p> <p>Folgende Informationsquellen stehen zur Verfügung: Internet, Aushangfahrplan, Fahrplanbuch, Dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen, RheinbahnApp, (Mobil)Telefon.</p>

Bild 2-18: Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 6

Angestrebte Leistung und Qualität ^[1]	Umsetzung Rheinbahn
6.1 Information vor Fahrtantritt	
<p>Fahrpläne an Haltestellen</p> <p>Zum Stichtag „Fahrplanwechsel“ erfolgt die zeitnahe Aktualisierung der Informationen an den Haltestellen. (zur Erneuerung zerstörter Fahrpläne s. Kap. 5)</p>	Wird von Rheinbahn erfüllt.
<p>KundenCenter</p> <p>Das Vertriebspersonal kann jederzeit dem Kunden fachkompetente Auskunft geben. Dies ist über gezielte Schulungsmaßnahmen zu gewährleisten.</p> <p>Zudem wird gewährleistet, dass ausreichend Infomaterialien zur Verfügung stehen. (s.a. Kap. 2. und 3)</p>	Wird von Rheinbahn erfüllt.
6.2 Information während der Fahrt	
<p>Fahrzeuge</p> <p>In den Fahrzeugen werden Informationen sichergestellt durch Monitoranzeigen und Haltestellendurchsagen.</p>	Wird von Rheinbahn erfüllt.
<p>Information im Störfall</p> <p>Die Information der Fahrgäste im Störfall ist ein sehr wichtiges Qualitätskriterium, das aber aufgrund des nicht vorhersehbaren Eintretens nicht objektiv messbar ist.</p> <p>Über eine Leitstelle wird sichergestellt, dass alle relevanten Stellen unverzüglich informiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Verkehrsunternehmen informiert die Fahrgäste unverzüglich über alle relevanten Betriebsstörungen (Ursache, Dauer, alternative Fahrtmöglichkeit), soweit bekannt und technisch möglich. • Es ist sicherzustellen, dass Fahr-, Service-, Kontroll- und Vertriebspersonal unverzüglich über Störungen im Betriebsablauf informiert werden, um eine optimale Fahrgastinformation gewährleisten zu können. <p>Messmethode: CSS (Kundenbarometer)</p>	Wird von Rheinbahn erfüllt.

Bild 2-19: Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 7

Angestrebte Leistung und Qualität ^[1]	Umsetzung Rheinbahn
6.3 Kundendialog	
<p>Erreichungsgrad (Kennzahl: VRR)</p> <p>Beschwerden werden entweder über die Verkehrsunternehmen direkt und / oder über ein Call-Center angenommen. Die Dienstleistungsqualität des Call-Centers wird gemäß VRR-Vertrag über ein Testkundenverfahren im Auftrag der VRR AöR durchgeführt.</p> <p><u>Messmethode:</u> DPM</p>	<p>Die Rheinbahn beantwortet Eingänge im Kundendialog innerhalb von 14 Arbeitstagen</p> <p>Die Rheinbahn nutzt die vom VRR eingerichteten permanente telefonische Beschwerdeannahme (24h/365T/Jahr)</p>
7 Sicherheit	
<p>Kundinnen und Kunden sollen sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher fühlen.</p> <p><u>Messmethode:</u> DPM und CSS (Kundenbarometer)</p>	<p>Auffälligkeiten hierzu sind nicht bekannt.</p> <p>Die Rheinbahn setzt punktuell geschultes Sicherheitspersonal im Stadtbahnbereich ein.</p>
<p>^[1] Nach Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Stand: 11.10.2011)</p>	

Bild 2-20: Angestrebte Leistung und Verfügbarkeit – Teil 8

Die Qualitätskriterien, Zielwerte und Messmethoden sowie die Erfassungs- und jährliche Berichtspflicht der Verkehrsunternehmen sollen in die öffentlichen Dienstleistungsaufträge integriert werden.

2.5.13 Anforderungsprofil der Betrauung der Rheinbahn AG

Die Stadt Düsseldorf wird die Erfüllung des Anforderungsprofils des Nahverkehrsplans im Beschluss zur Direktvergabe der ÖPNV-Leistungen im Stadtgebiet Düsseldorf durch einen dynamischen Verweis auf den jeweils gültigen Nahverkehrsplan sicherstellen.

3 Umsetzungsbilanz NVP 2010 – 2015

3.1 Vorbemerkungen

Der dritte Nahverkehrsplan 2010 – 2015 hat eine Reihe von Planungsaufträgen und konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Bedienung der Verwaltung und der Rheinbahn aufgegeben. Diese Planungsaufträge wurden in wesentlichen Teilen abgearbeitet. Maßnahmen, die nicht realisiert wurden oder nicht realisiert werden konnten, werden begründet.

Der nachfolgende Statusbericht enthält eine zusammenfassende Übersicht der seit Beschlussfassung des dritten Nahverkehrsplans umgesetzten Maßnahmen und Planungsaufträge mit Stand 31.12.2016.

3.2 Beseitigung von Erschließungs-/Verbindungsdefiziten

Anbindung neue Justizvollzugsanstalt Ratingen

Zum Fahrplanwechsel 08.01.2012 wurde auf der Linie 775 ein Shuttle-Verkehr montags bis freitags und samstags zwischen 7 und 11 Uhr sowie zwischen 14 und 18 Uhr eingerichtet, und zwar zwischen der Haltestelle Rath S und der neunten Justizvollzugsanstalt Ratingen, Oberhausener Straße. Zum Fahrplanwechsel am 04.09.2013 wurden die Samstags-Fahrten des Shuttle-Verkehrs aufgrund geringer Nachfrage wieder eingestellt.

Anpassung der Linienführung Linie 729

Zum Fahrplanwechsel 10.06.2012 wurden zur Verbesserung des Abendangebotes zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Flughafen Bahnhof auf der Linie 729 zusätzliche Fahrten zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Unterrath S im 30-Minuten-Takt eingerichtet. Die bisherigen Fahrten im 20-Minuten-Takt zwischen Flughafen Bahnhof und ISS Dome sind aufgrund geringer Nachfrage entfallen. Dafür wurden die Fahrten von der Theodor-Heuss-Brücke kommend über Unterrath S bis Flughafenbahnhof (ohne Bedienung des ISS Dome) verlängert. Hierdurch wurde eine Verbesserung der Anbindung der Stadtteile Lichtenbroich und Unterrath erreicht.

Verbesserte Anbindung der Universität

Die im August 2010 in Betrieb genommene Streckenverlängerung der U79 zur Universität Ost/Botanischer Garten wird sehr gut angenommen. Zur weiteren Verbesserung der Anbindung der Universität wurde zum Fahrplanwechsel am 04.09.2013 auf der Linie U79 montags – freitags der 10-Minuten-Takt auch auf die Zeit zwischen 10 und 15 Uhr ausgedehnt sowie eine neue Schnellbuslinie SB56 zwischen Bilk S und Universität Süd eingerichtet. Die neue Schnellbuslinie bedient die Haltestellen Bilk S, Universität West, Universität Mitte und Universität Süd. Die Linie verkehrt montags – freitags zwischen 7 und 10:30 Uhr sowie zwischen 15 und 18:30 Uhr im 10-Minuten-Takt. Im Gegenzug wurden die bisherigen E-Wagenfahrten auf dem Abschnitt Bilk S und Universität eingestellt. Diese Linie wird ebenfalls gut angenommen.

Anpassung Fahrplangebot Linie 727 an neue Ladenöffnungszeiten

Die im August 2010 neu eingerichtete Linie Reisholz S – IKEA Reisholz – Südpark 727 wird gut angenommen. Zum Fahrplanwechsel am 04.09.2013 erfolgte eine Anpassung des Fahrplanangebotes der Linie 727 an die neuen Öffnungszeiten von IKEA.

Verbesserte Erschließung von Himmelgeist und Am Pflanzkamp

Zum Fahrplanwechsel 27.04.2014 wurden die im NVP 2010 – 2015 enthaltenen Maßnahmen zur Erschließung von Himmelgeist und zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung im Bereich Am Pflanzkamp und Unterbach umgesetzt (vgl. **Bild 3-1** und **Bild 3-2**).

Zur Erschließung des Neubaugebietes Himmelgeist wurde die neue Linie 731 Am Pflanzkamp – Vennhauser Allee – Südpark eingerichtet. Zwischen Vennhauser Allee und Pflanzkamp übernimmt die Linie 731 gleichzeitig die Erschließung des Wohngebietes Am Pflanzkamp über den bisherigen Linienweg der Linie 732. Die Linie 732 endet damit bereits an der Vennhauser Allee.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird die Linie 731 zwischen Dechenweg und Otto-Hahn-Straße auf dem Linienweg der Linie 735 geführt und übernimmt somit auch die Erschließung von Wersten West. Die Linie 735 bedient nur den Streckenabschnitt zwischen Vennhauser Allee und Erkrath-Unterfeldhaus. An der Haltestelle Vennhauser Allee besteht Anschluss an die Linie 735.

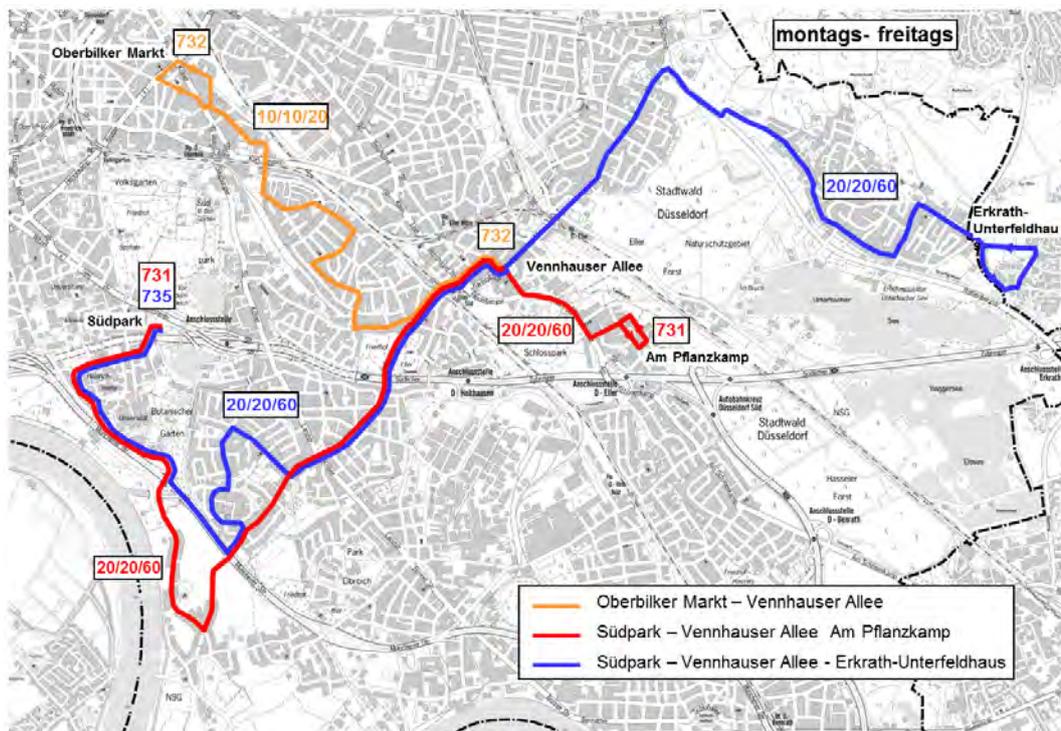


Bild 3-1: Erschließung von Himmelgeist, Am Pflanzkamp und Unterbach (montags – freitags)
(Quelle: Stadt Düsseldorf)

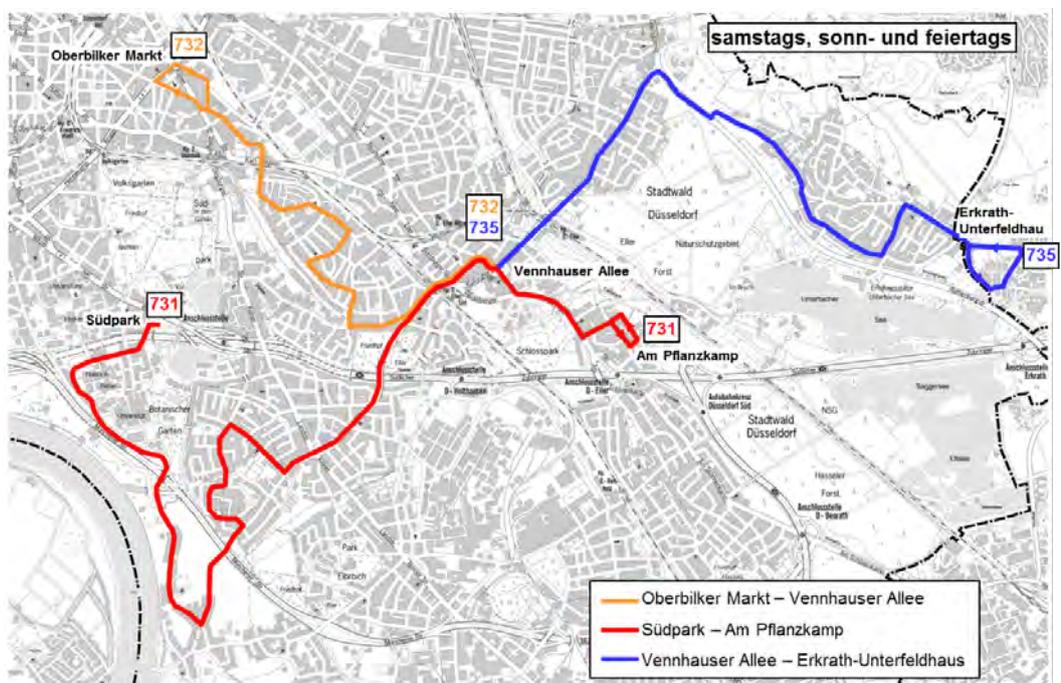


Bild 3-2: Erschließung von Himmelgeist, Am Pflanzkamp und Unterbach (samstags, sonntags und feiertags)
(Quelle: Stadt Düsseldorf)

Durch das Fahrplanangebot mit Überlagerung der Linien 731 und 735 montags - freitags führte auf dem Streckenabschnitt Vennhauser Allee – Dechenweg zu einer Verdoppelung des Fahrplanangebotes. Auf den Abschnitten Vennhauser Allee – Am Pflanzkamp und Vennhauser Allee – Erkrath-Unterfeldhaus wurde der heute vorhandene schwer merkbare 20-/40-Minuten-Takt aufgegeben und durch einen durchgängigen 20-Minuten-Takt ersetzt. Damit wurde eine Verbesserung der Erschließung der Wohngebiete Unterbach und Am Pflanzkamp erreicht.

Linienwegänderung Buslinie 834

Zum Fahrplanwechsel am 13.04.2015 wurde die im NVP 2010 – 2015 enthaltene Maßnahme „Linienwegänderung der Linie 834 über Derendorf S und Rather Straße“ umgesetzt (vgl. **Bild 3-3**). Durch die geänderte Linienführung erhält der neue FH-Standort eine verbesserte Anbindung an den ÖPNV. Im Zuge der Linienwegänderung werden die Haltestellen Derendorf S, Rather Straße, Schlachthof und Heinrich-Erhardt-Straße bedient. Die Haltestelle Heinrich-Erhardt-Straße wurde in die Rather Straße verlegt.

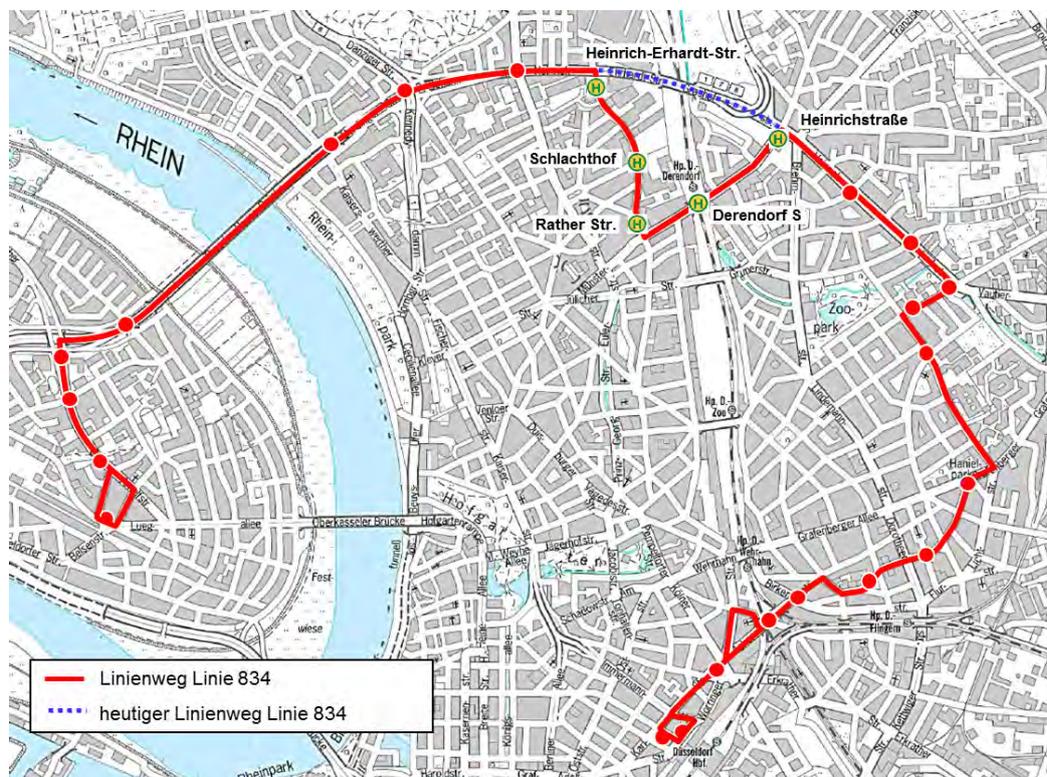


Bild 3-3: Linienwegänderung der Linie 834
(Quelle: Stadt Düsseldorf)

Verbesserung ÖPNV-Anbindung Türkisches Konsulat

Zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des neuen Standortes des Türkischen Konsulats an der Willstätterstraße wurde mit Betriebsaufnahme des Konsulats zum 20.04.2015 eine ergänzende Ringlinie E833 zur vorhandenen Buslinie 833 eingerichtet, zunächst für die Dauer eines Jahres. Die Ringlinie E833 verläuft von der Haltestelle Willstätterstraße im Uhrzeigersinn über Böhlerstraße – Hansaallee – Schießstraße und zurück über Willstätterstraße und bedient neben der Haltestelle „Willstätterstraße“ insbesondere auch die beiden Stadtbahnhaltestellen „Lörick“ (U70, U74, U76) und „Löricker Straße“ (U74, U76). Die Linie E833 verkehrt – ausgerichtet auf die Öffnungszeiten des Konsulats – montags bis freitags in der Zeit von 6:30 Uhr bis 14:30 Uhr im 20-Minuten-Takt, so dass zu diesen Zeiten im Wechsel mit der Stammlinie 833 eine Anbindung in einem 10-Minuten-Takt besteht.

Aufgrund geringer Nachfrage wurde die Linie E833 zum 01.03.2017 wieder eingestellt.

Verlängerung Linie 732

Mit Inbetriebnahme des Wehrhahn-Tunnels am 21.02.2016 wurde die am Oberbilker Markt endende Linie 732 über die Kölner Straße und Worringer Platz zum Hauptbahnhof und von dort weiter über den heutigen Linienweg der Linie 725 in den Hafen bis zur Endhaltestelle Kesselstraße bzw. Lausward geführt (vgl. **Bild 3-4**). Mit dieser Maßnahme wurden die im NVP – 2015 ermittelten Verbindungsdefizite des Bereichs Eller West zur Innenstadt im Einkaufsverkehr sowie die Bedienungs- und Verbindungsdefizite zu mehreren Arbeitsplatzschwerpunkten beseitigt.

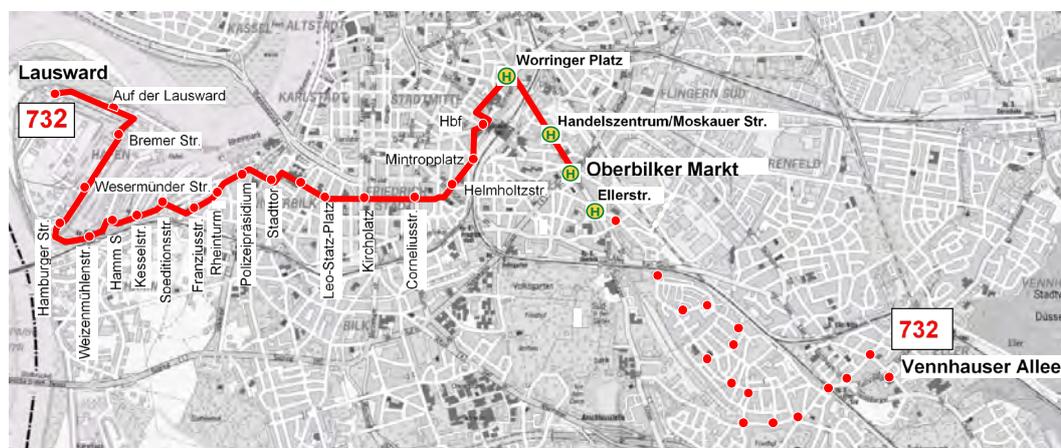


Bild 3-4: Verlängerung der Linie 732 in den Hafen
(Quelle: Stadt Düsseldorf)

Verlängerung Linie 723

Mit Inbetriebnahme des Wehrhahn-Tunnels am 21.02.2016 wurde die am Südfriedhof endende Linie 723 über Südring – Aderkirchweg – Fährstraße – Bilk Kirche bis zur Endhaltestelle Plange Mühle entsprechend der 1. Stufe des NVP 2010 – 2015 verlängert (vgl. **Bild 3-5**). Im Zuge der Linienverlängerung wurden die Haltestellen Aderkirchweg, Florensstraße und Kapellweg neu eingerichtet. Mit dieser Maßnahme wurde das Erschließungsdefizit in Hamm beseitigt.

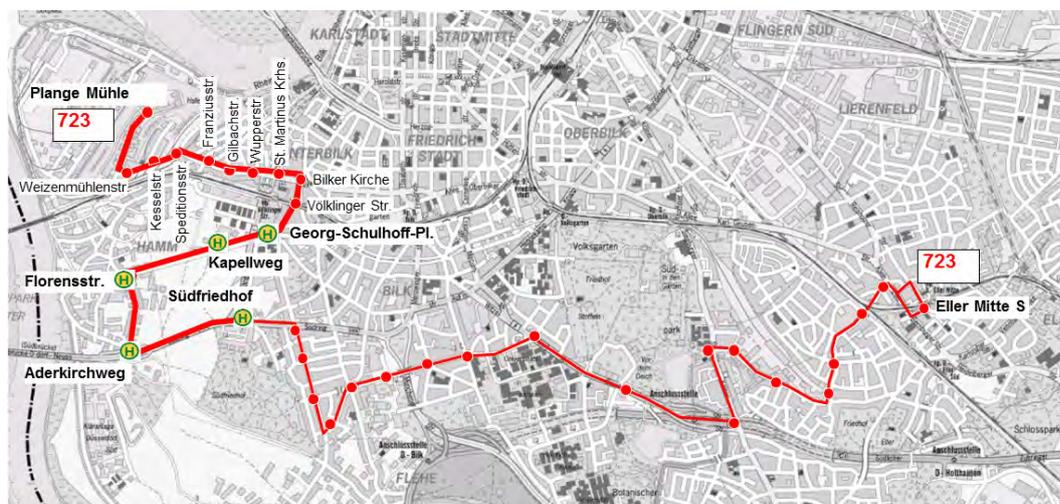


Bild 3-5: Verlängerung der Linie 723 über Hamm in den Hafen
(Quelle: Stadt Düsseldorf)

Aufgrund geänderter Entwicklungen (u.a. keine Kapazitäten für weitere endende Buslinien an der Endhaltestelle Heinrich-Heine-Allee, erwarteter Konflikt mit der Interessensgemeinschaft Lorettostraße) wurde die Linie 726 nicht wie im Nahverkehrsplan 2010 – 2015 vorgesehen bis zur Heinrich-Heine-Allee verlängert, sondern weiterhin auf dem bisherigen Linienweg zum Maxplatz geführt. Demzufolge wird auch die 2. Stufe der Linie 723 nicht mehr weiterverfolgt.

Verlängerung Linie 736 zum Kirchplatz

Mit Inbetriebnahme des Wehrhahn-Tunnels am 21.02.2016 wurde die heute am Hauptbahnhof endende Linie 736 ab Oberbilker Markt anstatt zum Hauptbahnhof über die Kruppstraße – Oberbilker Allee – Bilk Allee (S-Bahnhof Bilk) zum Kirchplatz geführt (vgl. **Bild 3-6**). Mit dieser Maßnahme wurden die Verbindungs- und Bedienungsdefizite im Bereich Oberbilker Allee / Ringelsweide – Kirchplatz im Berufsverkehr sowie zu den Einkaufszentren Friedrich-

straße und Kölner Straße behoben. Die mit dieser geänderten Linienführung entfallende Verbindung Oberbilker Markt – Hbf wurde von der Linie 732 übernommen.

Im Zuge der Linienverlängerung werden 10 Haltestellenkanten neu eingerichtet: Flügelstraße in Fahrtrichtung Eller, Kruppstraße in Fahrtrichtung Gerresheim, Friedrichstadt S in beiden Fahrtrichtungen, Morsestraße, Bilk S und Kirchplatz einschließlich Endhaltestelle mit Warteposition.

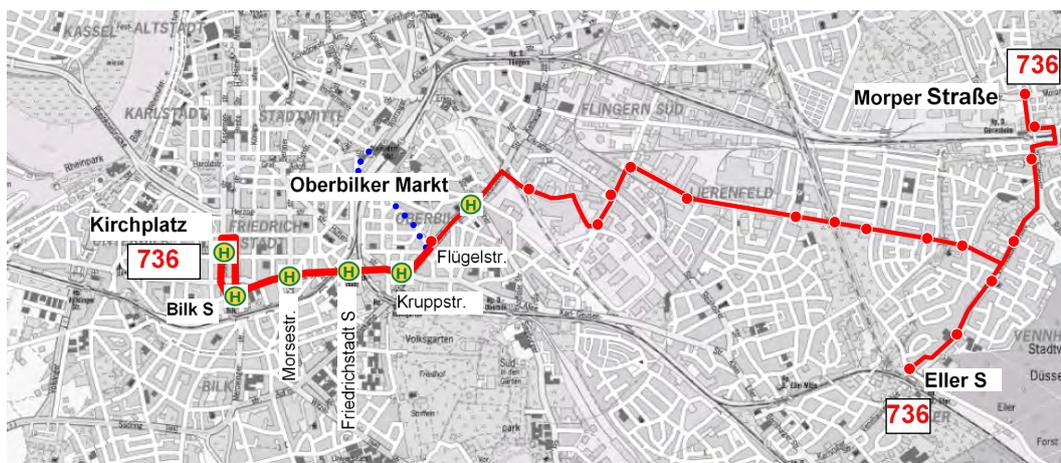


Bild 3-6: Verlängerung der Linie 736 zum Kirchplatz
(Quelle: Stadt Düsseldorf)

Neue Stadtteilbuslinie 725

Mit Inbetriebnahme der Wehrhahn-Tunnels am 21.02.2016 wurde die neue Stadtteilbuslinie 725 vom Gerresheim Krankenhaus – Schlüterstraße – Zoo S eingerichtet. Bis zur Fertigstellung der Erschließungsstraßen im Baugebiet des ehemaligen Hohenzollerngeländes wird die Linie 725 zunächst über den Linienweg der Linie 738 bis zur Hans-Günther-Sohl-Straße und von dort weiter bis zur Schlüterstraße geführt (vgl. **Bild 3-7**). Sobald die Erschließungsstraßen im Hohenzollerngelände fertiggestellt sind, erfolgt die Linienführung über den Flinger Richtweg und die Hohenzollernallee bis zur Schlüterstraße. An der Haltestelle Schlüterstraße erfolgt die Verknüpfung mit den Stadtbahnlinien.

Mit der neuen Stadtteilbuslinie werden die Erschließungsdefizite in den Bereichen Schlüterstraße und Neubaugebiet auf dem ehemaligen Hohenzollerngelände beseitigt sowie die Verbindungsdefizite zwischen Düsseldorf Ost und dem Einkaufszentrum Rethelstraße behoben.

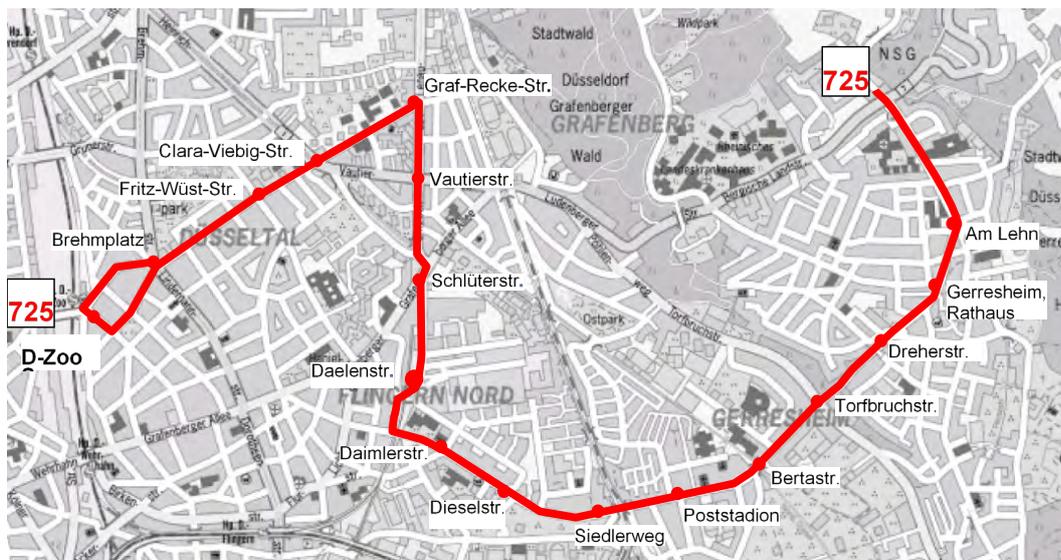


Bild 3-7: Neue Stadtteilbuslinie 725
(Quelle: Stadt Düsseldorf)

Geänderte Linienführung der regionalen Buslinien 780, 782 und 785

Mit Inbetriebnahme des Wehrhahn-Tunnels am 21.02.2016 haben die regionalen Buslinien 780, 782 und 785 eine geänderte Linienführung erhalten (vgl. **Bild 3-8**). Die aus Richtung Süden kommenden Buslinien SB50, 780, 782 und 785 werden wie bisher über Steinstraße – Breite Straße bis zur Heinrich-Heine-Allee geführt. Die Schnellbuslinie SB50 fährt weiter zu den Rheinterrassen. Die Warteposition für die endenden Buslinien 780, 782 und 785 bleibt wie bisher auf der Heinrich-Heine-Allee.

Die Rückfahrt erfolgt über Maximilian-Weyhe-Allee, Hofgartenstraße und den neuen Tunnel zurück zur Heinrich-Heine-Allee. Von dort aus geht es weiter über Kasernenstraße, Benrather Straße und Steinstraße. Ab Berliner Allee folgen SB50, 780, 782 und 785 dem alten Linienweg stadtauswärts. Hierdurch wird der Bereich Kasernenstraße und Benrather Straße bedient. Im Zuge dieser Linienführung wurden für die Fahrtrichtung stadtauswärts die Haltestellen Heinrich-Heine-Allee, Benrather Straße und Steinstraße/Königsallee neu eingerichtet. Der barrierefreie Ausbau der neuen Haltestellen ist im Rahmen der Oberflächengestaltung nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie vorgesehen.

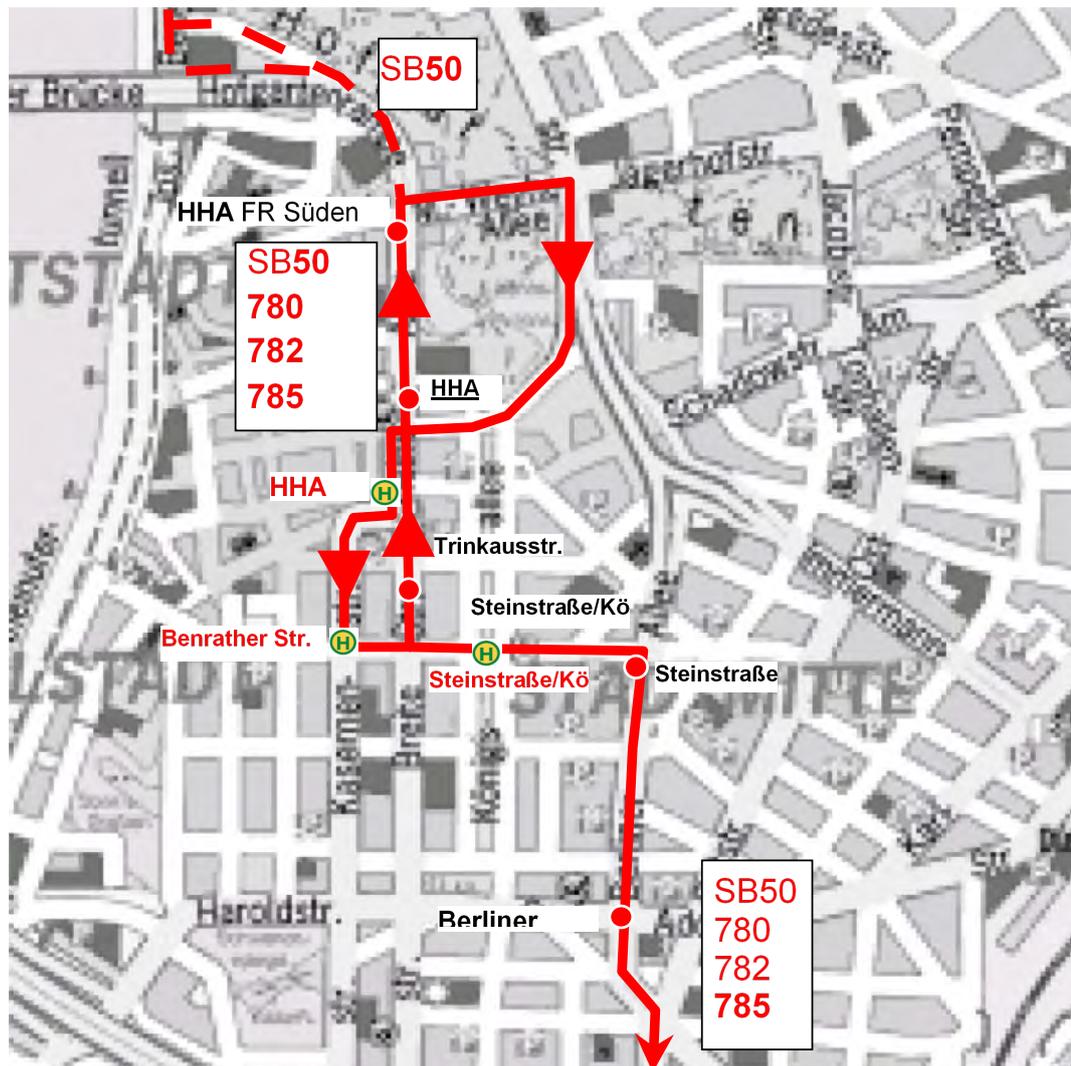


Bild 3-8: Verbesserung der Altstadterschließung
(Quelle: Stadt Düsseldorf)

3.3 Bewältigung der Pendlerströme im ÖPNV

Zum Fahrplanwechsel am 10.06.2012 verkehrt die Schnellbuslinie SB50 Haan – Heinrich-Heine-Allee – Rheinterrasse montags bis freitags zwischen 17 und 19 Uhr im 20-Minuten-Takt.

Die Bedienung der Linie 759 Ratingen Ost S – Düsseldorf-Flughafen Bahnhof wurde in der HVZ auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet.

3.4 Verbesserung des Verkehrsablaufs

Auf der Basis der im VEP identifizierten Streckenabschnitte im Straßenbahnnetz, auf denen systematisch größere Störungen im Betriebsablauf festgestellt wurden, wurde im NVP 2010 – 2015 eine Priorisierung der Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs vorgenommen. Eine hohe Priorität erhielten die Vorlaufstrecken der Wehrhahn-Linie, Bereiche mit geplanten Streckenneubau bzw. Streckenumbau sowie Abschnitte, in denen vorrangig ein barrierefreier Haltestellenausbau vorgesehen ist.

Birkenstraße von Ackerstraße bis Dorotheenstraße

Im Zusammenhang mit dem Umbau der Birkenstraße in 2012 wurden die Haltestellen Birkenstraße, Wetterstraße sowie Flingern S barrierefrei ausgebaut. Die Signaltechnik wurde in diesem Bereich optimiert.

Grafenberger Allee im Bereich Schlüterstraße

Die Entwurfsplanung für die Haltestelle wurde erstellt. Eine Umsetzung erfolgt voraussichtlich in 2017.

Aachener Straße zwischen Bilk S und Aachener Platz

Im Rahmen des ersten Teilausbaus des Aachener Platzes in 2011 wurde die Signalsteuerung hinsichtlich der ÖPNV-Abwicklung optimiert. Die Signalsteuerung im nördlichen Bereich der Aachener wurde signaltechnisch überarbeitet.

Ludenberger Straße zwischen Pöhlenweg bis Benderstraße

Die Lichtzeichenanlage auf Höhe Pöhlenweg wurde überarbeitet. Die Optimierung der Lichtzeichenanlage auf Höhe der Benderstraße ist mit dem Ausbau der Benderstraße erfolgt.

Ackerstraße im Abschnitt Worringer Platz – Birkenstraße

Im Rahmen des Umbaus der Birkenstraßen wurde die Lichtzeichenanlage auf Höhe der Birkenstraße angepasst.

Herderstraße im Abschnitt Humboldtstraße – Brehmplatz

Die Haltestelle Schillerplatz wurde barrierefrei ausgebaut. In diesem Zusammenhang wurde eine Anpassung der Signalsteuerung vorgenommen.

3.5 Maßnahmen an Verknüpfungspunkten

Bike-and-Ride-Anlagen

An allen S-Bahnhöfen sowie an den wichtigsten Straßenbahn- und Bushaltestellen bestehen zum Teil überdachte Bike + Ride Anlagen. In der Innenstadt bestehen an den wichtigsten Zielpunkten Fahrradabstellanlagen. Insgesamt sind im Stadtgebiet ca. 7.700 Fahrradabstellplätze vorhanden.

Im Rahmen der Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV/SPNV sollen an sechs Standorten im Stadtgebiet insgesamt 124 Fahrradboxen installiert und in Betrieb genommen werden. In der ersten Stufe wurden Ende 2014 als Pilotanlagen die Standorte Benrath Bahnhof mit 17 Boxen und Eller-Süd S mit 12 Boxen ausgestattet. Ende 2015 wurden am Standort Flughafen-Fernbahnhof 40 Fahrradboxen in Betrieb genommen.

Nach Abschluss der weiteren Planungen sollen auch an den Standorten Hellerhof S (10 Boxen) und Hamm S (13 Boxen – nach Fertigstellung der DB Umbauarbeiten) die neuen Fahrradboxen realisiert werden. Die Planung der Bike-and-Ride-Anlagen für den Standort Angermund S (geplant sind mind. 32 Boxen) hängt wesentlich von den zusätzlichen Gleis-Planungen zum RRX sowie den damit verbundenen Lärmschutzmaßnahmen ab und muss deshalb zunächst zurückgestellt werden. Die Umsetzungsbilanz von Maßnahmen an Bike-and-Ride-Anlagen zeigt **Bild 3-9**.

Haltestelle	Anzahl Fahrradstellplätze	Bemerkung
Angermund (S)	210	32 Boxen zurückgestellt bis nach RRX
Benrath (S)	240	davon 17 Boxen seit 2014
Eller Süd (S)	66	davon 12 Boxen seit 2014
Flughafen Bf	74	davon 20 Bügel in 2003 gebaut; 14 Bügel u. 40 Boxen Realisierung in 11/2015
Flughafen Terminal (S)	-	B&R nicht erforderlich und nicht vorhanden
Hamm (S)	30	10 Stellplätze in 2008 gebaut; zusätzl. 13 Boxen geplant nach Fertigstellung DB-MOF II-Maßnahme in 2016
Hauptbahnhof	700	500 Stellplätze wurden mit dem Bau der Radstation geschaffen
Hellerhof (S)	30	zusätzl. 10 Boxen geplant vsl. 2016

Bild 3-9: Umsetzungsbilanz von Maßnahmen an Bike-and-Ride-Anlagen

Anschlussgarantie

Zum Fahrplanwechsel am 12.06.2011 wurde zur Verbesserung der Anschlüsse die Anschlussgarantie um die Haltestelle Schlesische Straße erweitert. Damit wird an zwölf Haltestellen im Stadtgebiet Düsseldorf eine Anschlussgarantie angeboten. Zum Fahrplanwechsel am 04.09.2013 wurde an der Haltestelle Aachener Platz ganztägig eine Anschlussgarantie von der Linie 726 auf die Linie 723 eingerichtet.

3.6 Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau

Im Nahverkehrsplan 2010 – 2015 wurde die Priorisierung des weitergehenden barrierefreien Ausbaus von Haltestellen getrennt nach den Betriebszweigen Stadtbahn, Straßenbahn und Bus vorgenommen. Dabei wurden folgende Kriterien gleichgewichtig berücksichtigt:

- Anzahl der die Haltestelle anfahrenen Linien,
- Bedeutung der Haltestelle im Netz (Anzahl Umsteigende),
- Anzahl der Ein- und Aussteigenden pro Tag,
- Anteil der im Einzugsbereich der Haltestelle lebenden Bevölkerung über 65 Jahre,
- Anzahl der im Einzugsbereich der Haltestelle liegenden Alten- bzw. Behindertenwohnheime, Krankenhäuser, Förderschulen (mit dem Schwerpunkt körperliche und motorische Entwicklung) und Friedhöfe,
- Haltestellenlage in einem Streckenabschnitt mit Beschleunigungsbedarf für den ÖPNV (Grundlage VEP) oder Bedarf an genereller Straßenraumgestaltung (straßenräumliches Handlungskonzept VEP).

Die Umsetzungsbilanz sieht wie folgt aus:

Bushaltestellen

Seit der Beschlussfassung des NVP 2010-2015 wurden folgende Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut:

- In 2011:
Barmer Straße, Gerresheim Waldfriedhof, Im großen Winkel (Fahrtrichtung stadtauswärts), Kammerathsfeldstraße, Koblenzer Straße (Fahrtrichtung stadteinwärts), Lewittstraße (Fahrtrichtung Comeniusplatz), Neßlerstraße,

Sodenstraße, Stammesberg, Wilhelm-Rabe-Straße (Fahrtrichtung Flughafen Bahnhof), Wrangelstraße.

- In 2012:

An den Birken, Franziusstraße (Fahrtrichtung Lausward), Himmelgeister Landstraße (Fahrtrichtung In der Steele), Kirchplatz (Linien 835/836 Fahrtrichtung stadtauswärts), Kirchplatz (Linie 725), Speditionsstraße (Fahrtrichtung Lausward), Reisholz S (Linie 727), Rostocker Straße (Nordseite Fahrtrichtung Benrath S).

- In 2013:

Dreherstraße, Eller Friedhof (Fahrtrichtung Südpark), In der Steele, Reinhold-Schneider-Straße (Fahrtrichtung Benrath), Schönaustraße, Unterbach Friedhof (Fahrtrichtung Erkrath Neuenhausplatz), Urdenbacher Allee (Heubesstraße).

- In 2014:

Adam Stegwaldstraße, Am Ellerforst, Am Pflanzkamp (Fahrtrichtung Oberbiller Markt), Am Zault (Fahrtrichtung Unterfeldhaus), Bernburger Straße (Fahrtrichtung Vennhauser Allee), Brands Hof (Linie 721, Fahrtrichtung Flughafen), Brands Hof (Linie 724, Fahrtrichtung Gothaer Weg), Breslauer Straße (Fahrtrichtung Vennhauser Allee), Brockenstraße, Bunzlauer Weg, Carl-Severing-Straße, Daimlerstraße, Deutzer Straße, Mühlenplatz, Dresdener Straße, Eichsfelder Straße, Eller-Süd, Erlenkamp (Fahrtrichtung Stadthalle), Flößerstraße (Fahrtrichtung Südallee), Forststraße, Garather Kirchweg, Hassels Friedhof (Fahrtrichtung Südfriedhof), Himmelgeister Landstraße (Fahrtrichtung Oberkassel), Im Dahlacker, In den Maisbanden, Itter Friedhof (Osteingang), Jakob-Kneip-Straße, Königsbusch, Kurt-Tucholsky-Straße, Ludwigstraße (Fahrtrichtung Waldfriedhof), Marconistraße (Fahrtrichtung Am Falder), Merkurstraße, Neubrandenburger Straße, Otto-Pankok-Straße, Paul-Löbe-Straße, Reisholz S (Fahrtrichtung Langenfeld), Rene-Schickele-Straße, Richardstraße, Rosmarinstraße, Rostocker Straße (Linie 778, Fahrtrichtung Benrath S), Rudolf-Breitscheid-Straße, Sturmstraße, Südallee (Ausstiegshaltestelle), Sulzbachstraße (Fahrtrichtung Benrath), Torfbruchstraße (Fahrtrichtung Südallee), Unterbach Friedhof (Fahrtrichtung Innenstadt), Wormser Weg.

- In 2015:

Alice-Heye-Platz, Alt Eller, Alt Himmelgeist, Am Farnacker (Endhaltestelle), Borchemstraße, Burglandenweg, Dillenburger Weg (Fahrtrichtung Südfriedhof), Eichelstraße, Eisenacher Weg, Erlenkamp (Fahrtrichtung Gothar Weg), Flößerstraße (Fahrtrichtung Freiligrathplatz), Friedberger Weg (Fahrtrichtung Oberbilker Markt), Furtherstraße, Garath S Ostseite (Fahrtrichtung Nord), Hassels Denkmal (Fahrtrichtung Benrath), Hermann-vom-Endt-Straße, Hilgener Weg, Hinter den Höfen (Fahrtrichtung Gerresheim), IKEA Reisholz (Fahrtrichtung Holthausen), In den Kötten, Industriepark Niederheid, Jakob-Kneip-Straße, Johannes-Radke-Straße, Karweg, Langenbergerstraße, Lichtstraße, Reisholzer Werftstraße, Ronsdorferstraße, Sportpark Niederheid (an der Paul-Thomas-Straße), Strandbad Nord, Südallee (Fahrtrichtung Freiligrathplatz), Werstener Friedhof.

Bei der Haltestelle Altenbrückstraße (Fahrtrichtung Reisholz S) wurden taktile Elemente nachgerüstet.

- In 2016:

Aderkirchweg (Fahrtrichtung Plange Mühle), Clara-Viebig-Straße, Erich-Ollenhauer-Straße, Florensstraße, Garath S Ostseite (Fahrtrichtung Benrath), Georg-Schulhoff-Platz, Graf-Recke-Straße, Greifswalder Straße (Fahrtrichtung Süd), Handelszentrum/Moskauer Straße, Hellerhof S, Kapellweg, Kruppstraße, Oberbilker Markt, Professor-Dessauer-Weg, Sportpark Niederheid (in der Wendeschleife), Stralsunder Straße (Fahrtrichtung Süd), Südfriedhof, Zoo S (Endhaltestelle).

Insgesamt erfüllen 493 von 1.117 Haltestellenkanten (44,8%) im Düsseldorfer Stadtgebiet die Anforderungen an ein barrierefreies Einstiegsniveau (Stand Ende Dezember 2016).

Niederflurstadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen

Seit der Beschlussfassung des NVP 2010 – 2015 wurden folgende Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut:

- In 2011:

Aachener Platz, Oberbilker Markt (Linie 706), Kettwiger Straße, Stadtwerke/Düsselstrand, Flingern S, Christophstraße, Uni-Kliniken, Auf'm Hennekamp (Fahrtrichtung Innenstadt), Redinghovenstraße, Südfriedhof.

- In 2012:
Wehrhahn S, Flingern S (Linie 709 Fahrtrichtung Gerresheim), Wetterstraße, Birkenstraße (Fahrtrichtung Hauptbahnhof), Schönaustraße, Dörpfeldstraße (Fahrtrichtung Gerresheim S), Hardenbergstraße (Fahrtrichtung Innenstadt).
- In 2013:
Speditionsstraße, Kesselstraße, Schlesische Straße (Fahrtrichtung Vennhauser Allee), Brehmplatz (Herderstraße).
- In 2014:
Hansaplatz, Grunerstraße, Schillerplatz.
- In 2015:
Auf der Hardt, Friedingstraße, Heinrichstraße (Bahnsteig 8), Uhlandstraße, Von-Gahlen-Straße.
- In 2016:
Keine.

Insgesamt erfüllen 128 der 335 (38,2%) reinen Niederflurstadtbahn - und Straßenbahn-Haltestellenkanten im Düsseldorfer Stadtgebiet (einschließlich der 28 Haltestellenkanten, die auch von Bussen angefahren werden) die Anforderungen an ein barrierefreies Einstiegsniveau (24 cm). Nicht berücksichtigt sind hier die 21 im Mischbetrieb von Hochflur- und Niederflurfahrzeugen bedienten Haltestellenkanten. Von den 21 im Mischbetrieb angefahrenen Haltestellenkanten sind 6 Haltestellenkanten zumindest für die Niederflurfahrzeuge barrierefrei ausgebaut.

Hochflur-Stadtbahnhaltestellen

Seit Beschlussfassung des NVP 2011-2015 wurden an folgenden Stadtbahnhaltestellen Hochbahnsteige errichtet:

- In 2011: Kalkumer Schlossallee
- In 2012: keine
- In 2013: Kittelbachstraße, Lohausen
- In 2014: Heerdter Sandberg, Lohweg
- In 2015: Rheinbahnhof
- In 2016: Dominikus-Krankenhaus.

Mit dem Bau der Hochbahnsteige an den Haltestellen Alte Landstraße, Lohausen und Kittelbachstraße ist die Stadtbahnstrecke U79 im Bereich zwischen den Haltestellen Reeser Platz und Froschenteich (einschließlich) nunmehr fast vollständig barrierefrei. Eine Ausnahme bildet die Haltestelle Am Mühlenacker, die aufgrund geringer Ein- und Aussteigerzahlen zurückgestellt wurde.

Die drei noch nicht barrierefreien Haltestellen Luegplatz, Belsenplatz und Barbarossaplatz auf der Luegallee (Linien U70/U74/U75/U76/U77) befinden sich in der Planung. Für die Haltestelle Luegplatz wurde ein Einplanungsantrag für den Förderkatalog 2016/2017 gestellt. Zur Förderung des Umbaus der Haltestellen „Belsenplatz“ und „Barbarossaplatz“ gibt es noch keine Festlegungen.

Im Verlauf der Hansaallee hat die Stadtbahnstrecke der Linien U70/U74/U76/U77 (U70 hält linksrheinisch nur Düsseldorf-Lörick, Belsenplatz und Luegplatz) an den Haltestellen Heerdter Sandberg, Lohweg und Rheinbahnhof Hochbahnsteige erhalten. Für die Haltestelle Löricker Straße wurde ein Einplanungsantrag für den Förderkatalog 2016/2017 gestellt.

Der Umbau der Haltestelle Prinzenallee in der Hansaallee (U74/U76) wurde zunächst zurückgestellt, da an dieser Haltestelle ein Hochbahnsteig in der Fritz-Vomfelde-Straße vorhanden ist (U77).

Die Haltestelle Düsseldorf-Lörick wurde im Hinblick auf die laufende Planung der dort kreuzenden bzw. anzubindenden Stadtbahnstrecke U81 zurückgestellt.

Auf der linksrheinischen Stadtbahnstrecke der U75 ist mit dem Bau der Hochbahnsteige an der Haltestelle Nikolaus-Knopp-Platz Ende 2016 begonnen worden (Fertigstellung voraussichtlich 4. Quartal 2017). Der Umbau der Haltestelle Handweiser befindet sich in der Planung. Beide Maßnahmen sind im Förderkatalog 2012 enthalten. Die Maßnahme Handweiser konnte jedoch nicht binnen drei Jahren realisiert werden, so dass die Aufnahme in den Förderkatalog neu beantragt werden musste.

Der Umbau der Haltestellen Aldekerkstraße, Heesenstraße und Lierenfeld Betriebshof wird geplant. Für die Haltestelle Lierenfeld Betriebshof wurde ein Einplanungsantrag für den Förderkatalog 2016/2017 gestellt.

Die Planungen für die Haltestellen Drususstraße und Vogesenstraße wurde zurückgestellt, letztere weil sie von der Planung der Stadtbahnstrecke U81 betroffen ist.

Nach dem Stand Ende Dezember 2016 erfüllen 84 von 128 der reinen Stadtbahn-Haltestellenkanten (65,6%) die Anforderungen an die Barrierefreiheit.

Nicht berücksichtigt sind 21 Haltestellenkanten, die im Mischbetrieb von Hochflur- und Niederflurfahrzeugen bedient werden.

Nachrüstung von Aufzügen und Blindenleiteinrichtungen in den U-Bahnhöfen

Die Nachrüstung eines Aufzugs im U-Bahnhof Victoriaplatz/Kleiver Straße wurde im Oktober 2010 abgeschlossen. Die Brandschutzmaßnahmen und die Herstellung der Blindenleiteinrichtungen wurden im März 2014 fertiggestellt.

Für die Aufzugsnachrüstung und die Blindenleiteinrichtungen beim U-Bahnhof Nordstraße wurde in der Ratssitzung am 25.06.2015 der Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss gefasst. Mit dem Bau der Maßnahme ist Anfang 2016 begonnen worden. Die Fertigstellung ist für Mitte 2017 geplant.

Nachrüstung von Blindenleiteinrichtungen und Brandschutzmaßnahmen

In den Jahren 2016/18 werden in dem U-Bahnhof Düsseldorf Hbf Blindenleiteinrichtungen hergestellt und Brandschutzmaßnahmen durchgeführt. Die Förderung der Maßnahme ist genehmigt.

3.7 Verbesserung der Haltestellenausstattung

Fahrgastunterstand

Seit 2011 wurden insgesamt 70 Fahrgastunterstände an Bushaltestellen und an den von Niederflurbahnen bedienten Haltestellen aufgestellt.

Dynamische Fahrgastinformationsanlagen

Seit 2011 wurden insgesamt 211 Dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger (davon 133 mit Sprachausgabe) im Düsseldorfer Stadtgebiet errichtet (vgl. **Bild 3-10**).

Jahr	Anzahl Anzeiger	Haltestelle
2011	66	Hbf, Aachener Platz, Auf'm Hennekamp, Bilker Kirche, Elbruchstraße, Flingern S, Ickerswarder Straße, Oberbilker Markt, Opladener Straße, Steinstraße, Graf-Recke-Str., Hubertushain, Hirschweg, Mörsenbroicher Weg, Oberrath, Rather Waldstadion, Rather Broich, Vautierstraße
2012	24	Stresemannplatz, Kalkumer Schlossallee, Auf'm Hennekamp, Uni Nord/Christophstraße, Kettwiger Straße, Südfriedhof, Stadtwerke/Düsselstrand, Bilk S, Redinghovenstraße, Dörpfeldstraße, Hardenbergstraße, Schönausstraße
2013	8	Am Seestern, Prinzenallee, Lohausen, Kittelbachstr.
2014	31	Medienhafen Kesselstraße, Speditionsstraße, Birkenstraße, Derendorf S, Elbruchstraße, Gerresheim, Rathaus, Kappeler Straße, Lindemannstraße, Niederheid, Nordstraße, Pöhlenweg, Rath Mitte S, Schloss Benrath, Urdenbacher Allee, Wetterstraße
2015	78	Alt Eller, Grunerstraße, Helmholtzstraße, Hansaplatz, Jägerstraße, Kruppstraße, Luisenstraße, Oberbilk S, Rather Straße, Schillerplatz, Sternstraße, Eller Süd S, Heinrichstraße, Uhlandstraße, Benrather Straße, Graf-Adolf-Platz, Heinrich-Heine-Allee, Kirchplatz, Pempelforther Straße, Schadowstraße, Friedingstraße, Von-Gahlen-Straße
2016	4	Berliner Allee

Bild 3-10: Dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger im Stadtgebiet Düsseldorf

Einrichtung von Notruf-/Informationssäulen (NIS)

Die in den U-Bahn-Stationen eingerichteten Sicherheitsinseln, die durch ein im Bahnsteigbereich markiertes Quadrat gekennzeichnet waren, wurden entfernt und sind daher als solche für den Fahrgast nicht mehr erkennbar. Dennoch sind die damit verbundenen Anlagen wie Notrufsäulen und Videokameras vorhanden und auch in Funktion. Seit 2011 wurden an folgenden Standorten insgesamt 66 Notrufsäulen installiert:

- 2011: Alte Landstraße
- 2012: Kalkumer Schlossallee, Hauptbahnhof, Hirschweg, Oberrath, Rather Waldstadion, Rather Broich und Universität Ost/Botanischer Garten
- 2013: Lohausen
- 2014: Kittelbachstraße
- 2015: keine

- 2016: Pempelforther Straße, Schadowstraße, Heinrich-Heine-Allee, Benrather Straße, Graf-Adolf-Platz und Kirchplatz.

3.8 Infrastrukturmaßnahmen im Stadtbahn- und Straßenbahnnetz

Verlängerung der U 79 zur Universität

Für die Verlängerung der Schienenstrecke zur Universität West wurde die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2012 überarbeitet. Die Entscheidung für eine Vorzugsvariante steht noch aus.

Wehrhahn-Linie

Zum Fahrplanwechsel am 21.02.2016 wurde der 3,4 km lange Wehrhahn-Linien-Tunnel mit sechs neuen U-Bahnhöfen und zwei oberirdischen Haltestellen in Betrieb genommen. In diesem Zusammenhang wurde das Stadtbahn- und Straßenbahnnetz in Düsseldorf neu geordnet. Das bestehende Stadtbahnnetz wurde um folgende Linien erweitert:

- U71 Heinrichstraße – Benrath Betriebshof,
- U83 Gerresheim Krankenhaus – Benrath Betriebshof,
- U72 Ratingen – Volmerswerth und
- U73 Gerresheim S-Bahnhof – Universität Ost.

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.

Für die "Linienflügelung" U71/U83 und die Beibehaltung der Linie 708 montags - freitags zwischen 6 und 22 Uhr wurde zunächst ein einjähriger Probebetrieb beschlossen. Vor Ablauf des Probebetriebes ist eine Evaluierung des Probebetriebes vorgesehen, auf deren Grundlage eine Entscheidung über den Verbleib der Linie 708 getroffen werden soll.

Stadtbahnstrecke U 80

Die Maßnahme wurde zugunsten der 1. Baustufe der U81 zurückgestellt.

Stadtbahnstrecke U81

Für den 1. Bauabschnitt Freiligrathplatz – Flughafen liegt die Standardisierte

Bewertung vor. Die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und in den Infrastrukturfinanzierungsplan wurde beantragt. Der Planfeststellungsantrag wurde Mitte September 2015 bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingereicht. Der Erörterungstermin findet voraussichtlich im 3. Quartal 2017 statt. Der Planfeststellungsbeschluss wird Anfang 2018 erwartet.

Straßenbahnverlängerung in den Medienhafen

Am 08.01.2014 wurde die neue Straßenbahnstrecke zwischen Franziusstraße und Kesselstraße in Betrieb genommen. Dort verkehrt seit dem Fahrplanwechsel 21.02.2016 die Straßenbahnlinie 707.

Straßenbahnverlängerung Linie 701

Der Planfeststellungsbeschluss für geplante Verlängerung der Linie 701 ab Rath S-Bahnhof zum ISS-Dome erfolgte im August 2015. Die Verlängerung dient der Erschließung des neuen Entwicklungsgebietes an der Theodorstraße sowie der Arena ISS-Dome in Rath. Baubeginn erfolgt in 2016.

Beschaffung eines neuen rechnergestützten Betriebsleitsystems und Einführung des Digitalfunks

Im Juli 2012 hat die Rheinbahn die Entscheidung getroffen, gemeinsam mit anderen Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen, welche im Konsortium "spurwerk.nrw" zusammenarbeiten, ein neues rechnergestütztes Betriebsleitsystem zu beschaffen. Zeitgleich löst der Digitalfunk den bisherigen analogen Funk ab.

Das neue Betriebsleitsystem heißt ITCS (Intermodal Transport Control System). Es wird die Pünktlichkeit von Bahnen und Bussen verbessern, ebenso die Fahrgastinformation. Bisher gab es digitale Anzeigen ausschließlich an Haltestellen, nunmehr werden auch Bahnen und Busse mit Monitoren zur Fahrgastinformation ausgestattet (z.B. Anzeige von Anschlüssen/Umsteigemöglichkeiten).

Erneuerung der Zugsicherungstechnik

Während die Straßen- und Stadtbahnen an der Oberfläche „auf Sicht“ fahren, ist für den Stadtbahnbetrieb im Tunnel ein Fahren „auf Zugsicherung“ vorgeschrieben. Wesentliche Bestandteile der Zugsicherung sind das Stellwerk, das Zugbeeinflussungssystem (Fahrzeug- und Streckenausrüstung), die Weichenantriebe, die ortsfesten Signale, ein Gleisfreimeldesystem und die Anbindung eines Zuglenksystems (Dispositionssystem). Die vorgenannten Be-

standteile der Zugsicherung sind dabei als Einheit anzusehen, um den für eine Zulassung benötigten Sicherheitsnachweis zu erlangen.

Sowohl das Relaisstellwerk Heinrich-Heine-Allee als auch das vorhandene Linienzugbeeinflussungssystem sind veraltet. Die eingesetzten Fahrzeuggeräte werden nicht mehr hergestellt. Bereits heute gibt es dafür keine Ersatzteile mehr, so dass die Rheinbahn seit Längerem vom Bestand lebt. Der Hersteller des Systems gibt an, dieses bis voraussichtlich max. 2025 zu unterstützen. Folglich würde irgendwann auch eine Ersatzbeschaffung des zentralen Rechners zum Problem werden. Obwohl die Linienzugbeeinflussung bei der Deutschen Bahn nach deren Auskunft nach wie vor voll unterhalten und sogar noch neu eingebaut wird (z.B. auf der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main), ist dies für Düsseldorf wegen der hiesigen besonderen Bauform (Einzelsystem) keine Perspektive. Von der Erneuerung des Zugsicherungssystems ist – wegen der stadtgebietsübergreifenden Strecke der U 79 – auch die Nachbarstadt Duisburg betroffen.

Die Erneuerung des Zugsicherungssystems wurde im Dezember 2014 beauftragt, die Bauarbeiten und Abnahmeprüfungen werden ca. 3 Jahre dauern.

Erneuerung Gleichrichterunterwerk im U-Bahnhof Nordstraße

Mitte 2013 wurde das Gleichrichterunterwerk im U-Bahnhof Nordstraße erneuert.

Erneuerung der Fahrausweisautomaten

Im April/Mai 2013 wurden die Fahrausweisautomaten im Bereich der Haltestellen Tonhalle/Ehrenhof bis Ronsdorfer Straße erneuert.

Erneuerung von Fahrtreppen

Ende 2013 wurden im U-Bahnhof Heinrich-Heine-Allee 7 Fahrtreppen erneuert. Die Fahrtreppen in den U-Bahnhöfen Nordstraße (4 Stück) und Victoriaplatz/Klever Straße (4 Stück) wurden Ende 2014 erneuert. Im Jahr 2016 wurden im U-Bahnhof Steinstraße/Königsallee 8 Fahrtreppen erneuert.

3.9 SPNV-Maßnahmen (nachrichtlich)

Ost-Verlängerung der Regiobahn Mettmann – Wuppertal

Für die Verlängerung der Regiobahn von Mettmann nach Wuppertal ist die Finanzierung der Betriebsleitungen mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 01.01.2013 sichergestellt. Der Bewilligungsbescheid des Landes liegt vor. Mit den Bauarbeiten wurde in 2015 begonnen.

Regionalhalt Bilk

Der Baubeginn für den geplanten Regionalhalt im Bahnhof Bilk ist für 2018 vorgesehen. Zurzeit wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet, welches noch in 2016 eingeleitet werden soll. Die Projektplanung der DB AG sieht eine Inbetriebnahme des Regionalhaltes zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vor.

4 Zustandsanalyse

4.1 Strukturdaten

Am 31.12.2014 waren in der Stadt Düsseldorf 619.600 Einwohner gemeldet (Änderungen vom Amt für Statistik und Wahlen). Die kleinräumige Einwohnerverteilung zeigt **Bild 4-1**. Die höchsten Einwohnerzahlen sind in der Innenstadt und im Ring um die Innenstadt (Pempelfort, Derendorf, Düsseltal, Flingern, Friedrichstadt, Oberbilk, Bilk, Unterbilk) sowie in den Stadtteilen Lichtenbroich, Unterrath, Mörsenbroich, Gerresheim, Lierenfeld, Eller, Wers-ten, Holthausen und Hassels zu erkennen.

Das Verkehrsmodell der Stadt Düsseldorf geht für das Jahr 2014 von insgesamt 491.700 Beschäftigten aus. Die kleinräumige Verteilung der Beschäftigten ist in **Bild 4-2** dargestellt. Die höchsten Beschäftigtenzahlen zeigen sich in den Bereichen Innenstadtbezirk / Hbf, Pempelfort, Friedrichstadt, Kennedydamm, Flughafen, Lichtenbroich, Derendorf Nord, Mörsenbroich, Rath, Schlüterstraße, Unterbilk, Oberbilk, Hafen, Universität, Holthausen, Seestern und Heerdt.

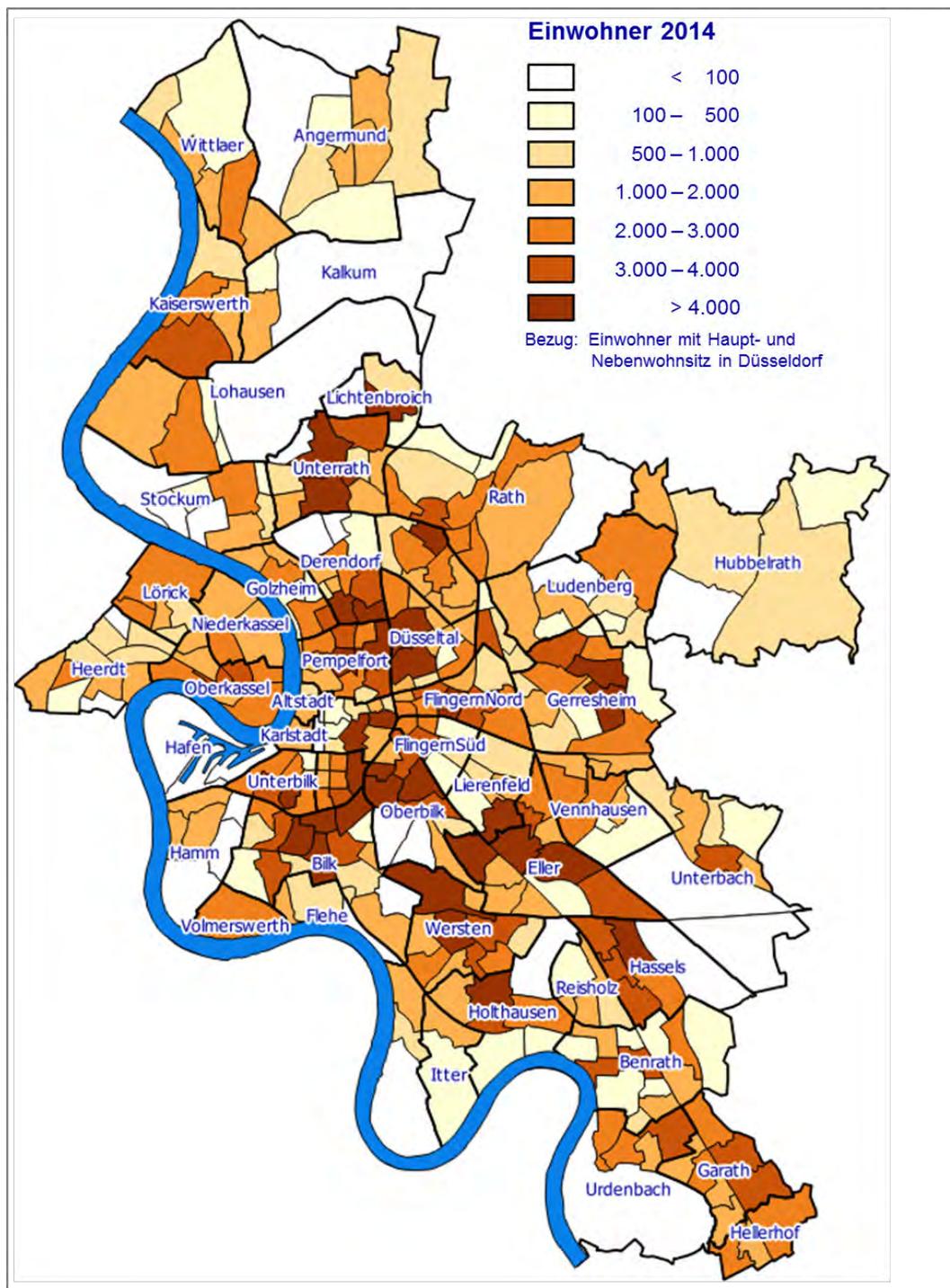


Bild 4-1: Einwohner der Landeshauptstadt Düsseldorf, Analyse 2014
 (Quelle: Amt für Statistik und Wahlen – Statistikabzug aus dem Einwohnermelderegister)

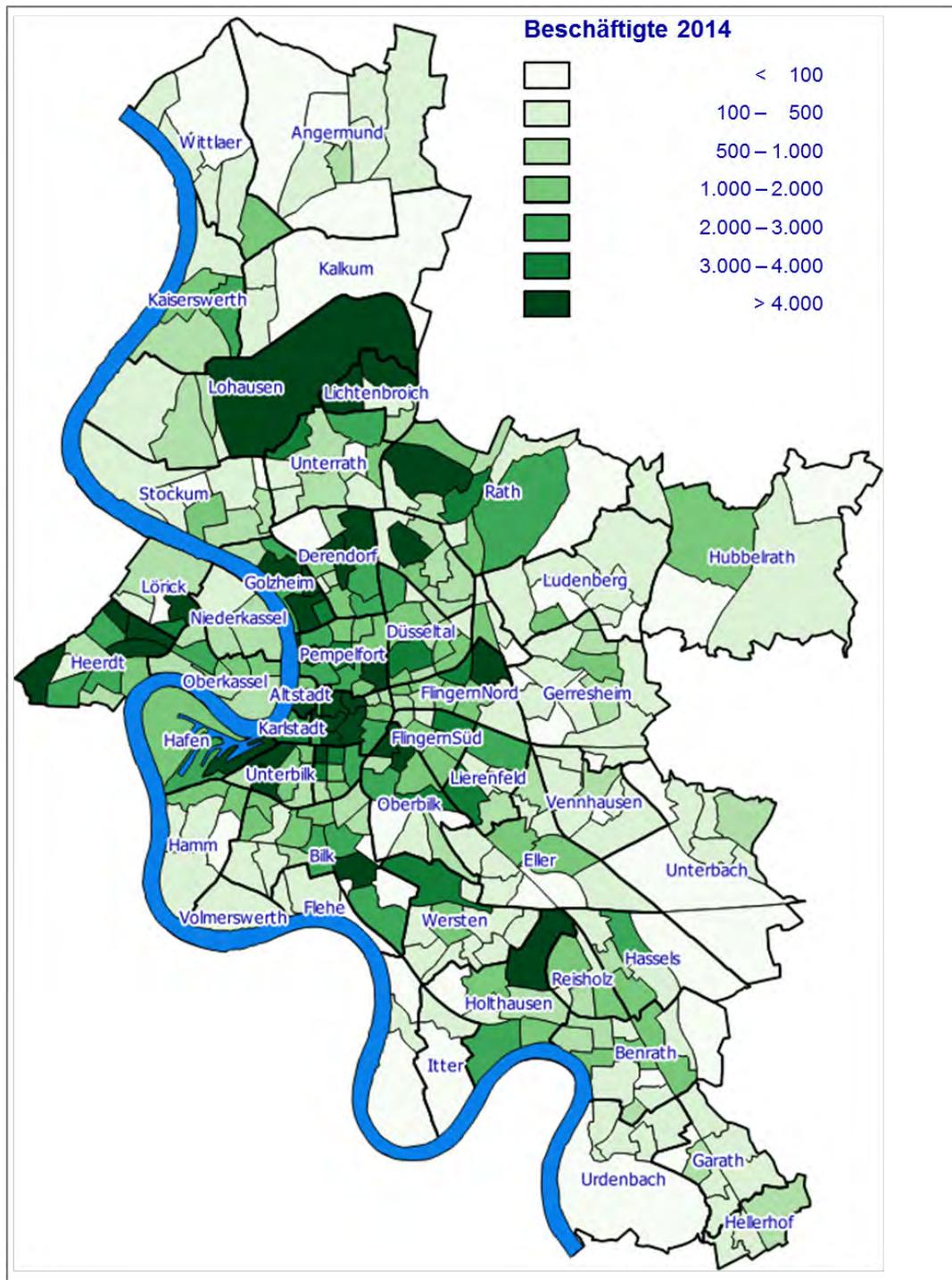


Bild 4-2: Beschäftigte in der Landeshauptstadt Düsseldorf, Analyse 2014
 (Quelle: Stadt Düsseldorf, Amt 66)

4.2 ÖPNV-Angebot

4.2.1 Vorbemerkungen

Nachfolgend wird das ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf der Basis des Fahrplans 2016/2017 (Stand 21.02.2016) beschrieben. Auf dieser Fahrplangrundlage wurde auch die Analyse durchgeführt.

Das ÖPNV-Angebot in Düsseldorf besteht aus dem SPNV-Netz des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn), dem kommunalen Netz von Stadtbahn- und Straßenbahn und dem ergänzenden 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 auf einer hochflurigen Stammstrecke in Nord-Süd-Richtung und auf einer neuen, niederflurigen Strecke in Ost-West-Richtung (sog. Wehrhahn-Linie) durch die Düsseldorfer Innenstadt.

Die Straßenbahnlinien durchfahren die Innenstadt auf unterschiedlichen Achsen und erschließen das Stadtgebiet dadurch flächenhaft.

Das Busnetz ergänzt den kommunalen Schienenverkehr in Stadtteilen, in denen eine alleinige Erschließung durch Schienenverkehrsmittel wirtschaftlich oder verkehrlich nicht möglich ist, und bietet Verbindungen in die Region. Die Buslinien sind mit dem regionalen und lokalen Schienenverkehrsnetz verknüpft. Nur wenige Buslinien – überwiegend mit regionaler Bedeutung – fahren direkt in die Düsseldorfer Innenstadt.

4.2.2 SPNV-Netz

Das Stadtgebiet von Düsseldorf wird gegenwärtig von insgesamt 17 SPNV-Linien bedient:

- 9 Regionalexpress-Linien:
RE1, RE2, RE3, RE4, RE5, RE6, RE6a, RE10 und RE13,
- 2 Regionalbahnlinien:
RB 35 (nur HVZ) und RB 38,

- 6 S-Bahnlinien:
S1, S6, S8, S11, S28 und S68.

Die durch Düsseldorf verlaufenden SPNV-Linien zeigt **Bild 4-3**.

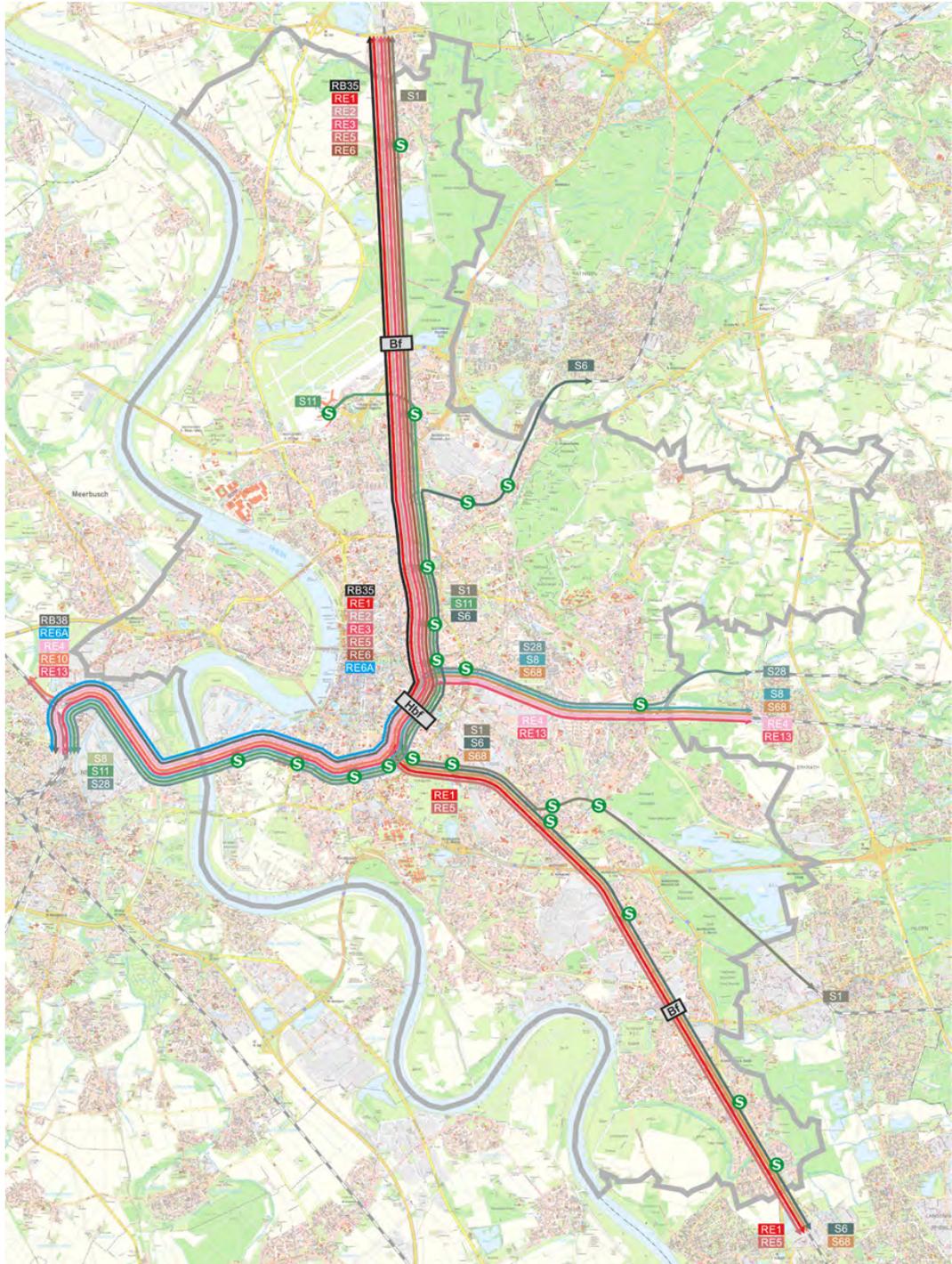


Bild 4-3: SPNV-Linien 2015/2016

Die RE- und RB-Linien bedienen 3 Haltestellen, die S-Bahnlinien 25 Haltestellen im Düsseldorfer Stadtgebiet. Die S-Bahn übernimmt damit auch Aufgaben im städtischen Binnenverkehr. Aufgabenträger für den SPNV ist die VRR AöR.

4.2.3 Stadt- und Straßenbahnnetz

Das Stadtbahnnetz besteht aus elf Linien, den 7 hochflurigen Stadtbahnlinien U70, U74, U75, U76 U77, U78 und U79 und den 4 niederflurigen Stadtbahnlinien U71, U72, U73 und U83. Die Linienführung der Stadtbahn im Stadtgebiet Düsseldorf zeigt **Bild 4-4**. Im städteverbindenden Verkehr werden mit der Stadtbahn die Städte Meerbusch, Krefeld, Neuss, Duisburg und Ratingen bedient.

Das Straßenbahnnetz besteht aus sieben Linien. Die Linienführung der Straßenbahn im Stadtgebiet von Düsseldorf ist in **Bild 4-5** dargestellt. Im städteverbindenden Verkehr wird mit der Straßenbahn die Stadt Neuss bedient.

Betreiber aller Stadt- und Straßenbahnlinien ist die Rheinbahn AG. Auf der Linie U79 erbringt die DVG im Rahmen der Gemeinschaftskonzession Leistungen auf dem Stadtgebiet von Düsseldorf.

Das Gesamtnetz des kommunalen Schienenverkehrs im Stadtgebiet von Düsseldorf zeigt **Bild 4-6**.

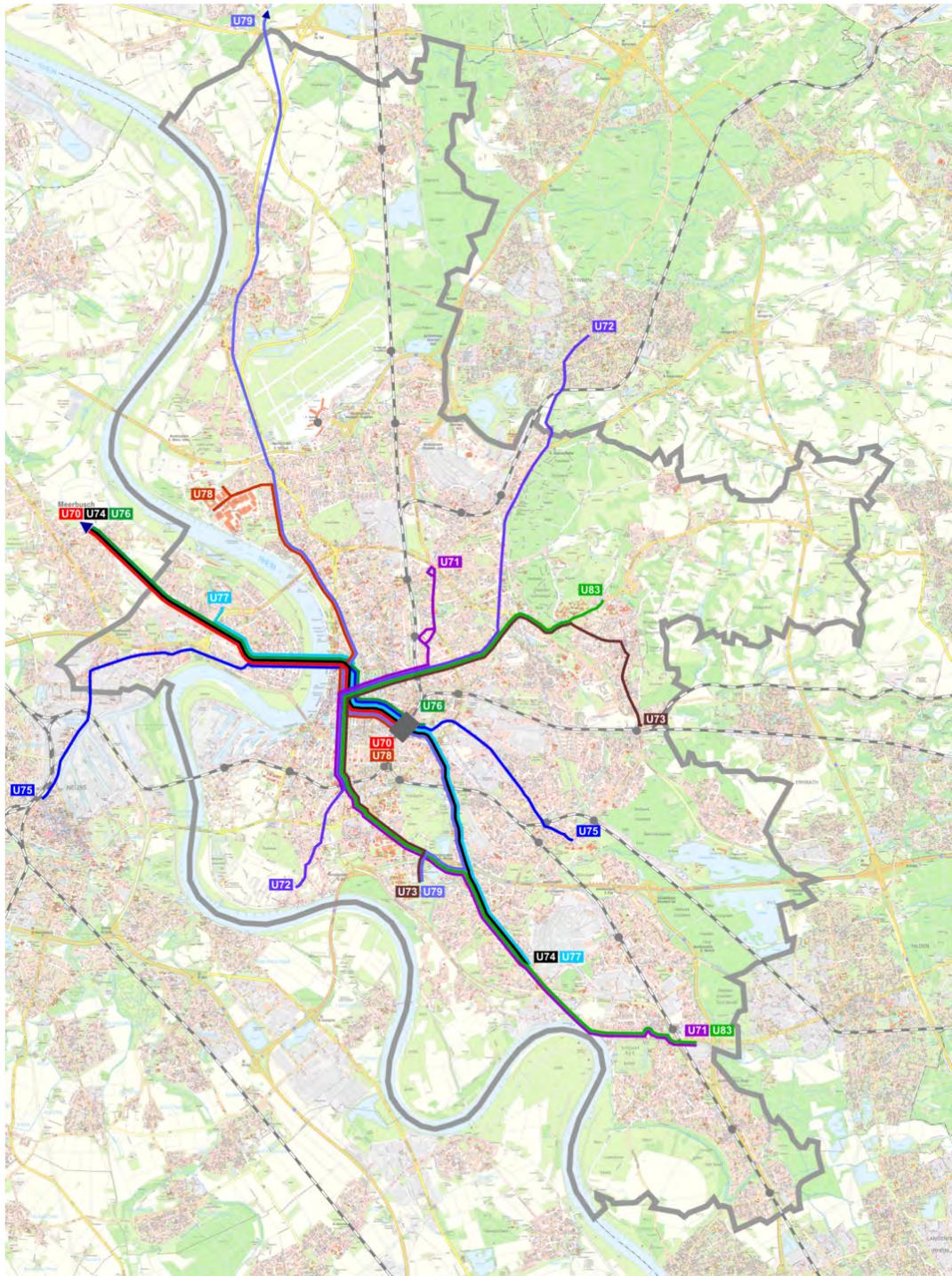


Bild 4-4: Stadtbahnnetz der Stadt Düsseldorf ab 21.02.2016

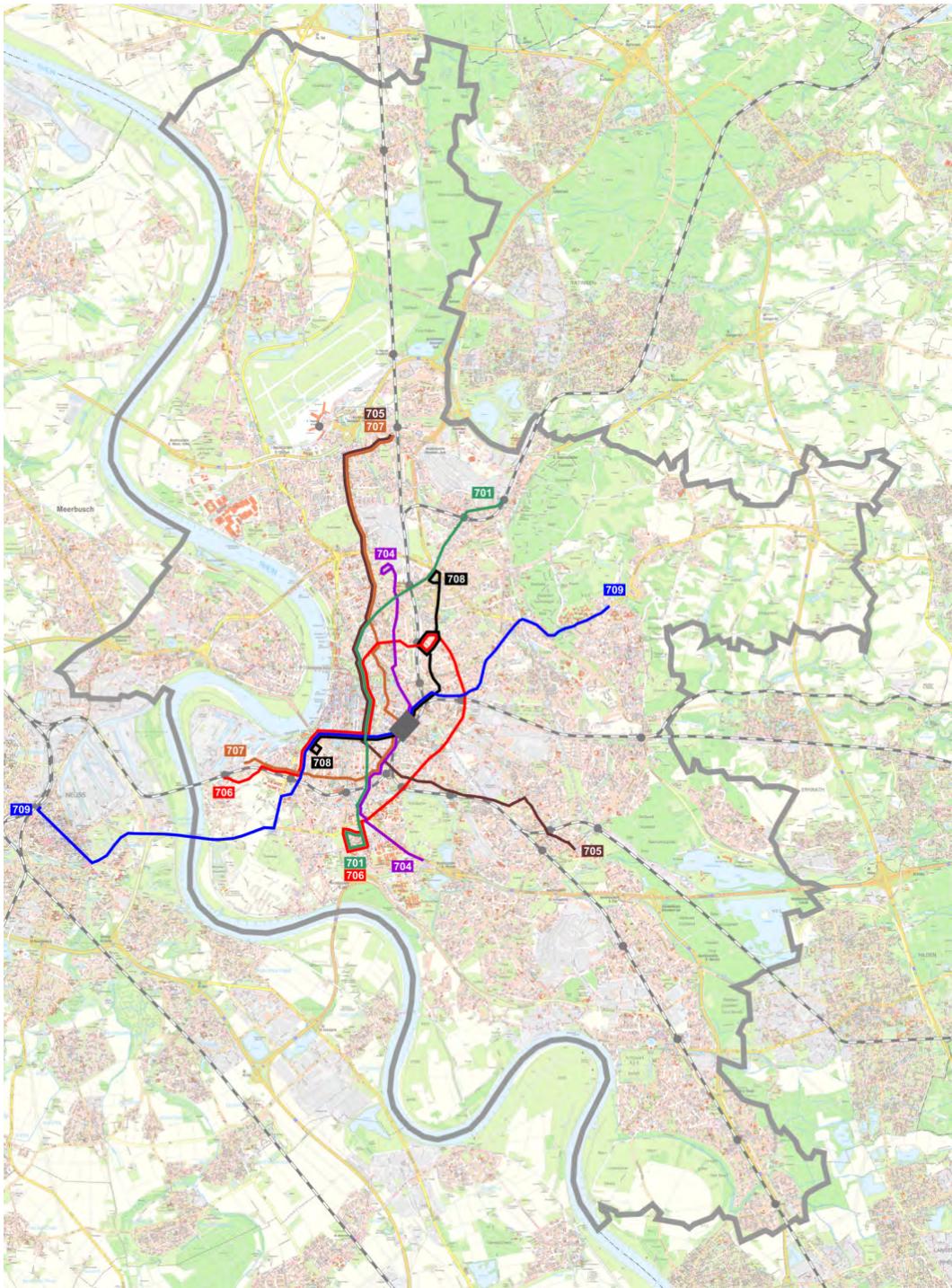


Bild 4-5: Straßenbahnnetz der Stadt Düsseldorf ab 21.02.2016

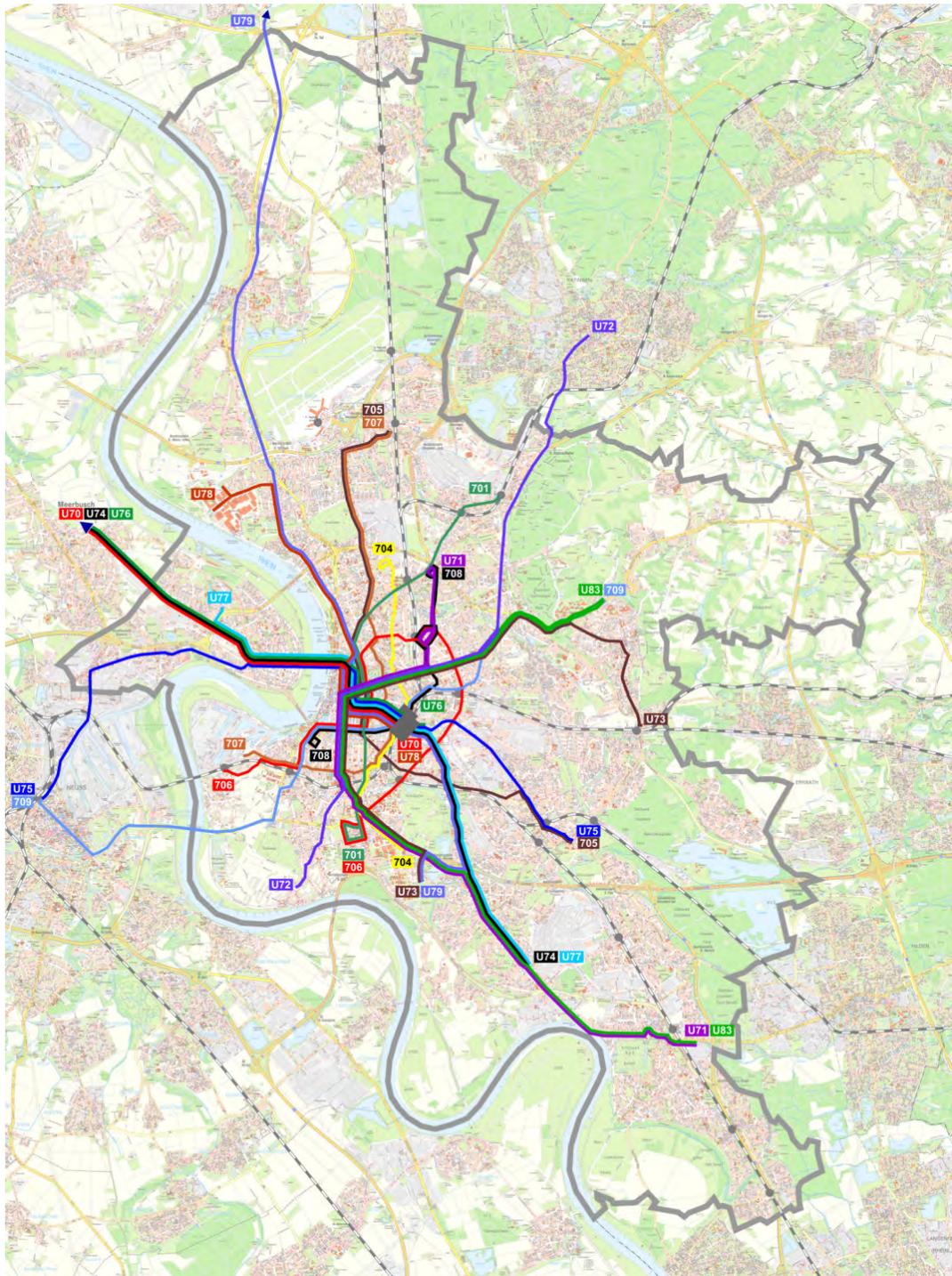


Bild 4-6: Kommunales Schienenverkehrsnetz im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016

4.2.4 Busnetz

Im Tagesverkehr wird der kommunale Schienenverkehr durch 55 Buslinien (zzgl. 5 Linien im Saisonal- und Veranstaltungsverkehr) ergänzt, die ihre Leistungen im Stadtgebiet Düsseldorf sowie im Regional- und Nachbarortsverkehr erbringen. Im Einzelnen sind dies:

- 5 Schnellbuslinien,
- 31 Buslinien im Regional- und Nachbarortsverkehr,
- 19 Stadtbuslinien.

Im Nachtverkehr verkehren Montag bis Freitag 6 Nachtlinien mit jeweils 1-4 Fahrtenpaaren. Zusätzlich verkehren im 60-Minuten-Takt 8 NachtExpress-Linien in den Nächten Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag sowie in den Nächten vor Feiertagen. Die NachtExpress-Linien spannen gemeinsam mit 3 im 30-Minuten-Takt verkehrenden Stadtbahnlinien das NachtExpress-Netz auf.

Im Saisonal- und Veranstaltungsverkehr verkehren zusätzlich 5 Buslinien.

Der Stadtbusverkehr innerhalb des Düsseldorfer Stadtgebiets wird komplett von der Rheinbahn AG betrieben. Im Nachbarorts-, Schnellbus- und Regionalbusverkehr betreiben neben der Rheinbahn noch weitere benachbarte Verkehrsunternehmen einzelne Linien bzw. betreiben diese gemeinschaftlich mit der Rheinbahn.

Die ab dem 21.02.2016 verkehrenden Buslinien und ihre Linienwege im Stadtgebiet Düsseldorf sind in **Bild 4-7** bis **Bild 4-12** dargestellt.

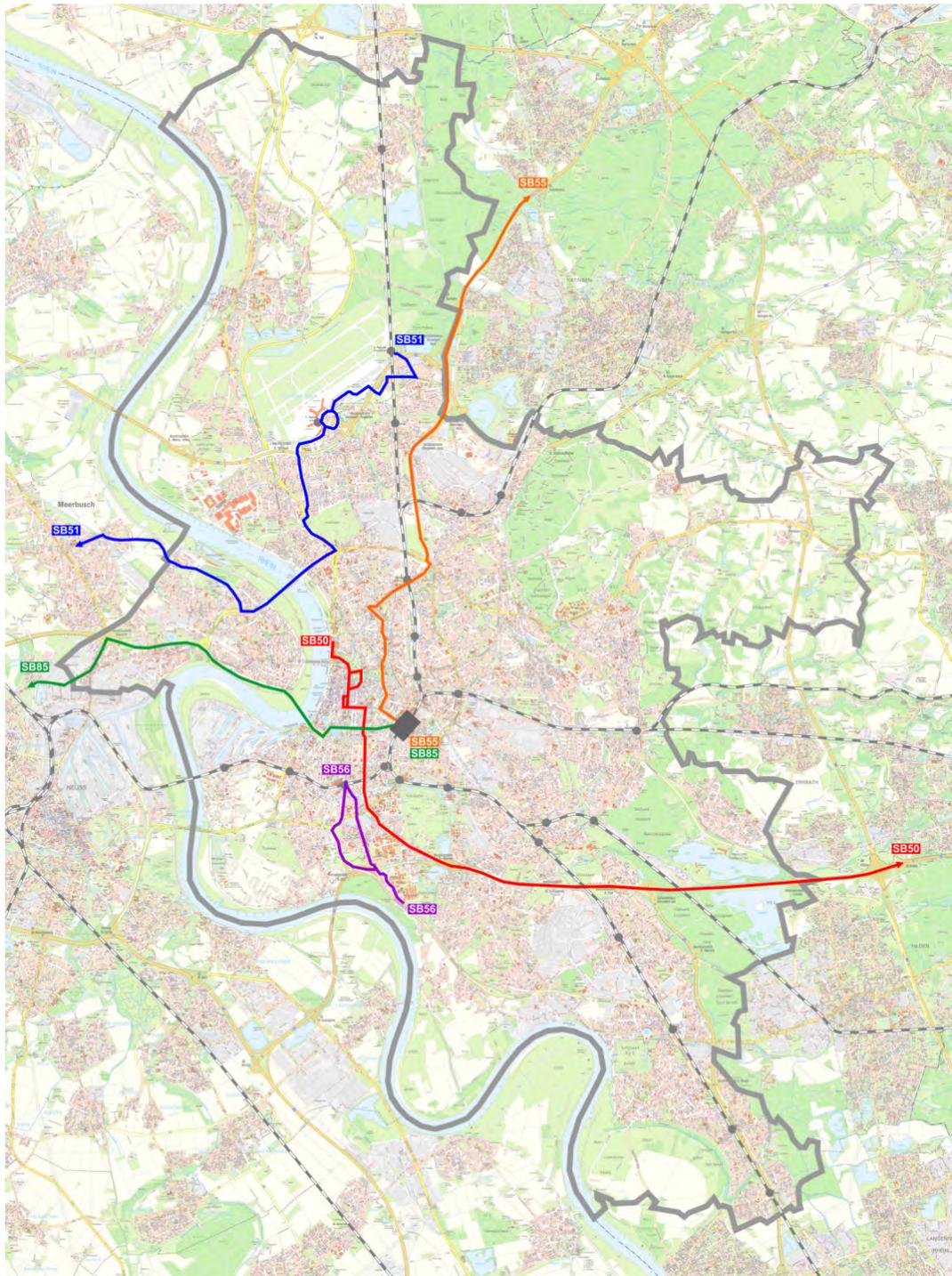


Bild 4-7: Schnellbuslinien im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016 (Montag – Freitag)

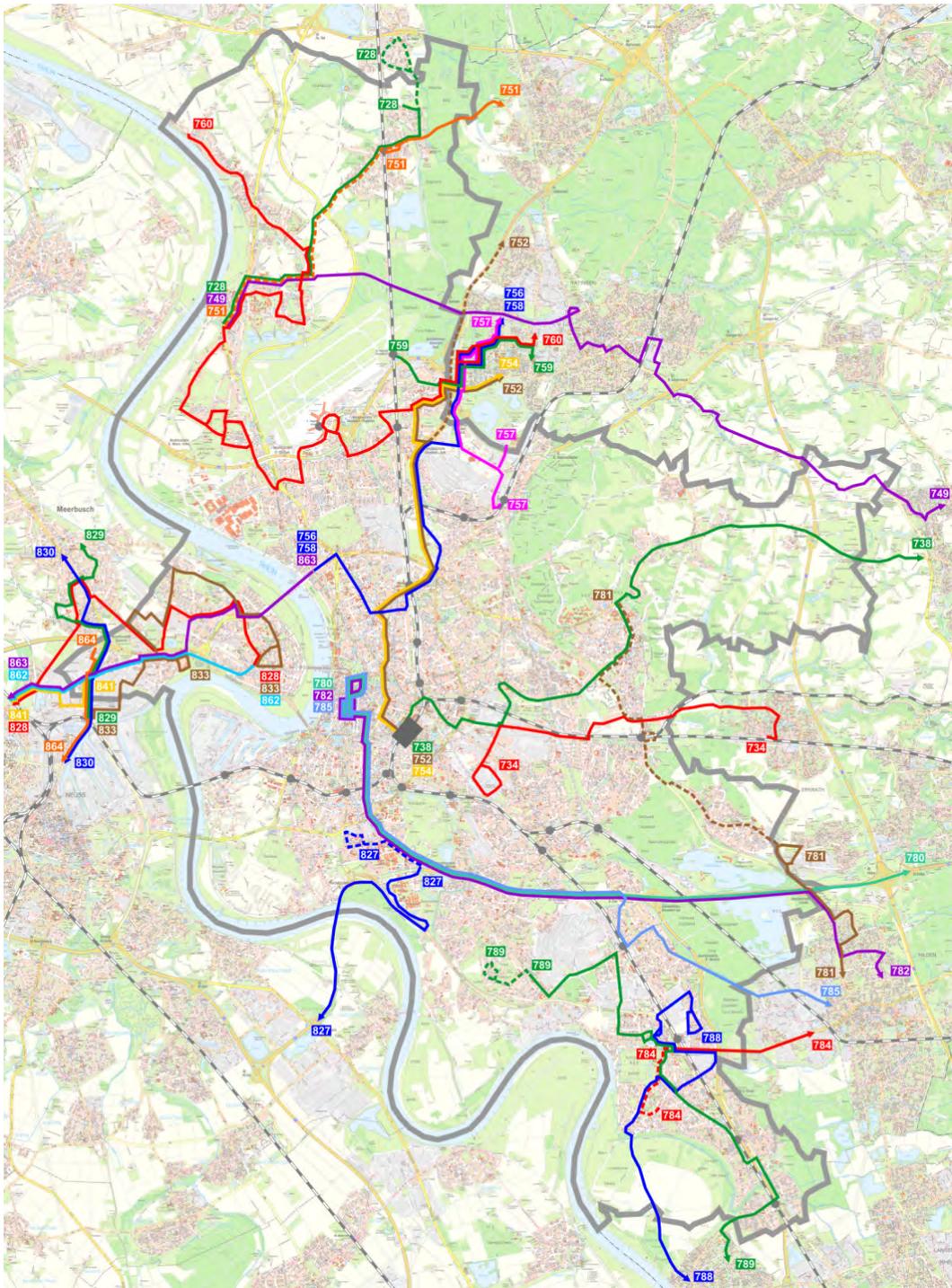


Bild 4-8: Buslinien im Regional- und Nachbarortsverkehr im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016 (Montag – Freitag)

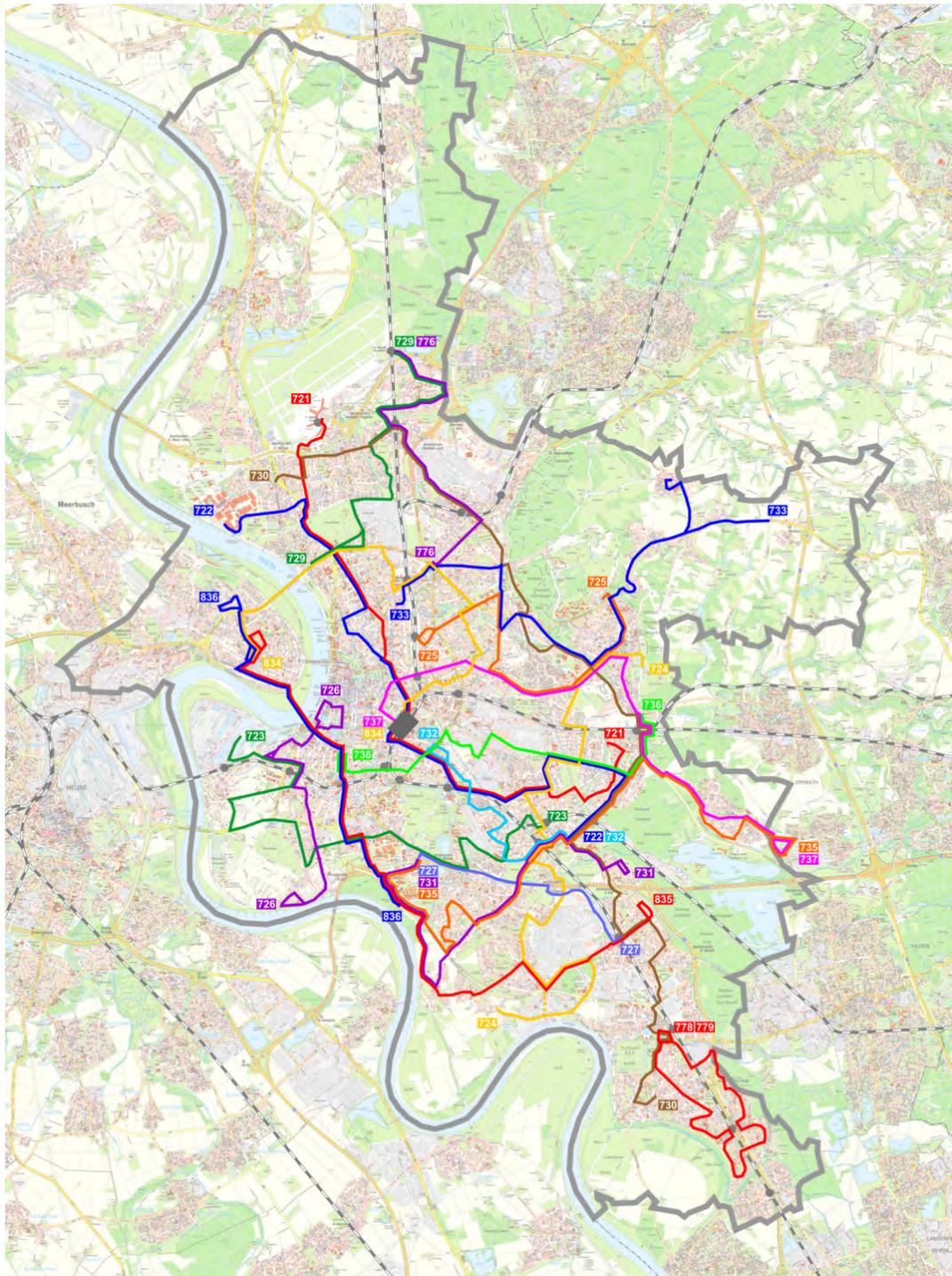


Bild 4-9: Buslinien im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016 (Montag – Freitag)

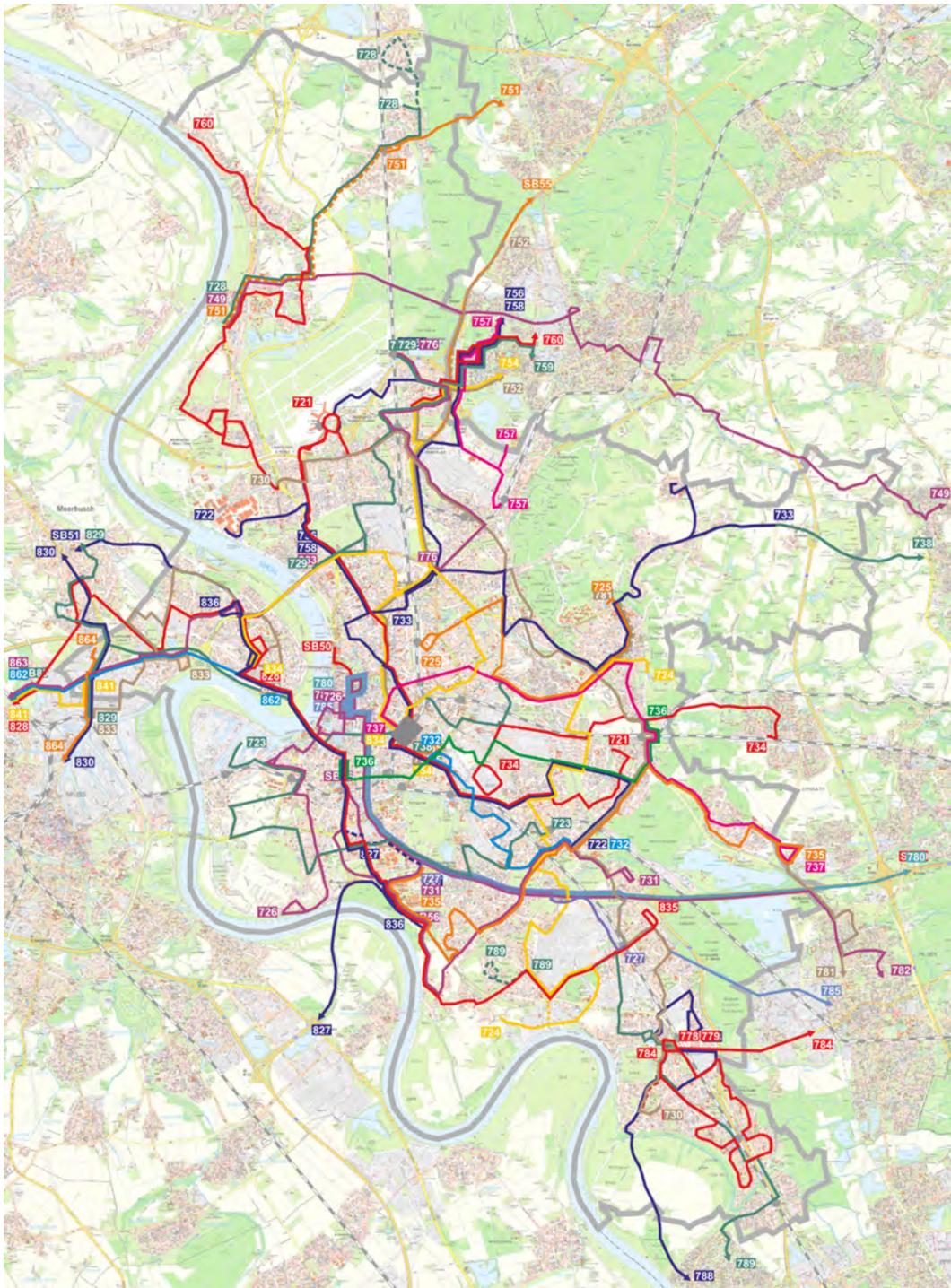


Bild 4-10: Buslinien im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016 (Gesamtnetz Montag – Freitag, ohne Nachtbus-Linien)

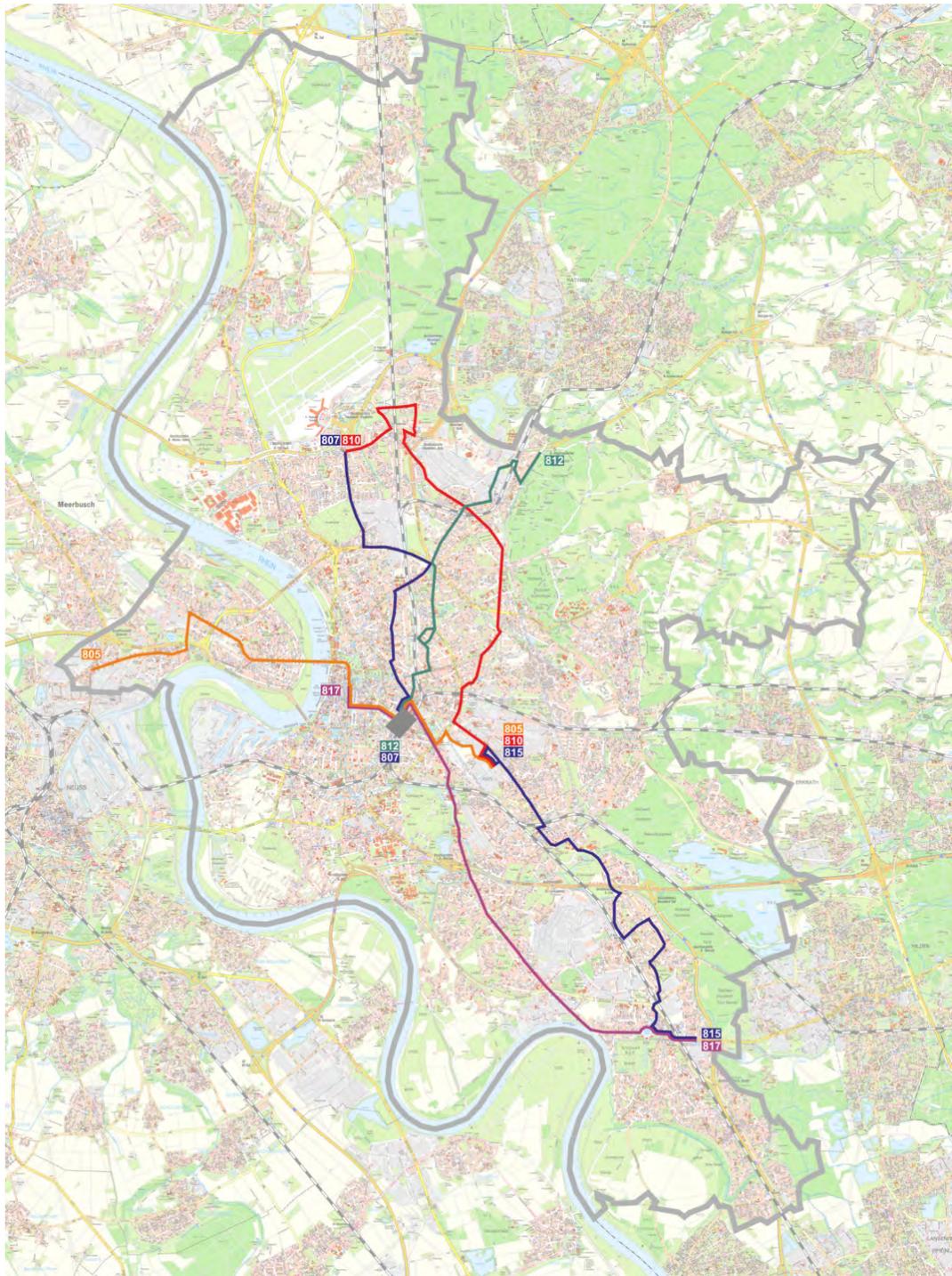


Bild 4-11: Nachtbuslinien im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016 (Montag – Freitag)

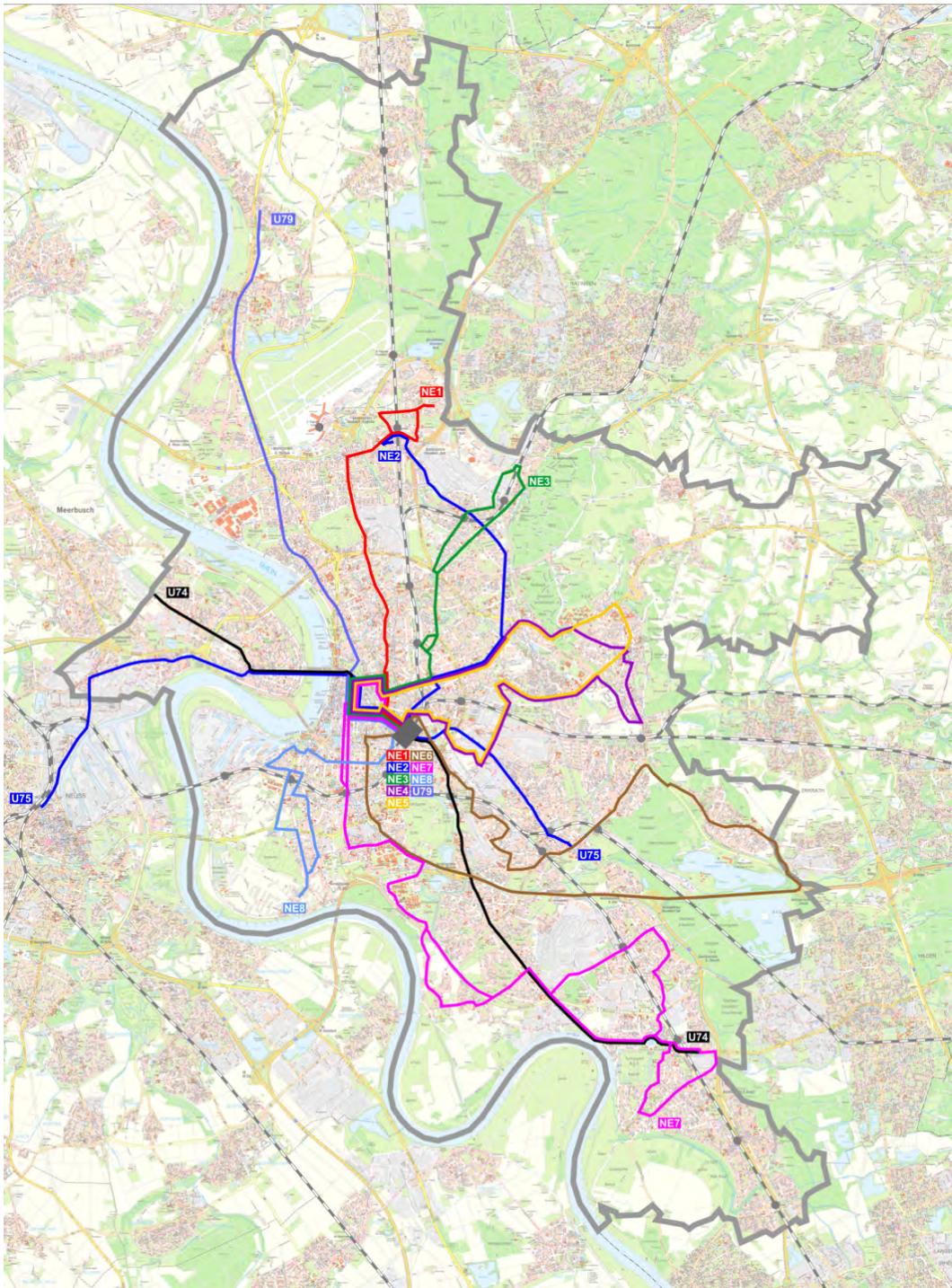


Bild 4-12: NachtExpress-Linien im Stadtgebiet Düsseldorf ab 21.02.2016
(Wochenendverkehr)

4.2.5 Bedienungshäufigkeit

Da die Nachfrage im Tagesverlauf durch unterschiedliche Intensitäten geprägt ist, wird bei der Taktfolge unterschieden zwischen Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Hauptverkehrszeit deckt hierbei die Verkehrsspitzen vor allem im Berufs- und Schülerverkehr ab, auf einigen Relationen werden zur Bewältigung der Nachfrage ggf. die Takte verdichtet. In der Schwachverkehrszeit ist die Nachfrage deutlich geringer, das Fahrtenangebot wird der Nachfrage entsprechend angepasst.

Auf den Stadtbahnlinien verkehren fünf (U72, U73, U75, U78 und U79) tagsüber im 10-Minuten-Takt. Die übrigen Stadtbahnlinien (U71, U74, U76, U77 und U83) bedienen die Strecken im 20-Minuten-Takt, wobei durch Überlagerung zwischen Lörick und Holthausen ein 10-Minuten-Takt entsteht. Die U70 verstärkt als Schnellverbindung zwischen Krefeld und Düsseldorf die Linie U76 in der Hauptverkehrszeit. In der Schwachverkehrszeit besteht auf den Linien U74, U76 bis U79 ein 15- bzw. 30-Minuten-Takt, auf den Linien U71, U72, U73 und U75 ein 20-Minuten-Takt.

Auf den Straßenbahnlinien mit Ausnahme der Linie 708 wird tagsüber vorwiegend ein 10-Minuten-Takt angeboten, die Linie 708 verkehrt montags bis freitags im 20-Minuten-Takt. In der Schwachverkehrszeit besteht auf den Linien in der Regel eine Nachfrageanpassung auf einen 20-Minuten-Takt.

Bei den Buslinien richtet sich die Taktfolge nach den jeweiligen verkehrlichen Erfordernissen der Linie. In der Hauptverkehrszeit besteht auf den wesentlichen vom Busverkehr befahrenen Strecken ein 10-Minuten-Takt, der vielfach durch Linienüberlagerung aufgespannt wird. Auf den 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 Straßenbahnnetz im Allgemeinen 20 Minuten. Auf den regionalen Linien wird ein 30- bzw. 60-Minuten-Takt angeboten.

Eine Übersicht über die einzelnen Linientakte zeigt **Bild 4-13**.

Grundtakt [min]	Stadtbahnlinie [Linien-Nr.]				
10	U72	U78			
	U73	U79			
	U75				
20	U70	U76			
	U71	U77			
	U74	U83			
Grundtakt [min]	Straßenbahnlinie [Linien-Nr.]				
10	701	706			
	704	707			
	705	709			
20	708				
Grundtakt [min]	Buslinie [Linien-Nr.]				
10	SB56	738			
	730	759			
	732	834			
20	721	733	756	782	833
	722	735	758	784	835
	724	736	776	785	836
	727	737	778	789	
	729	749	779	829	
	731	751	780	830	
30	SB50	726	788		
	723	728	841		
	725	760			
60	SB51	734	757	862	
	SB55	752	827	863	
	SB85	754	828	864	

Bild 4-13: Linientakte (Stand 21.02.2016)

4.2.6 Verknüpfungspunkte

Die wichtigsten Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet Düsseldorf zeigt **Bild 4-14**. Der bedeutendste Verknüpfungspunkt ist der Düsseldorfer Hauptbahnhof.

Verknüpfung	Haltestelle
Fernverkehr/SPNV / kommunaler ÖPNV	Hbf, Flughafen Bahnhof
SPNV / Stadtbahnnetz	Hbf, Oberbilk S, Eller Mitte S, Bilk S Wehrhahn S, Benrath S
Stadtbahn / Straßenbahn	Hbf, Heinrich-Heine-Allee Jan-Wellem-Platz
Bedeutame Verknüpfungspunkte auf Stadtteilebene (Verknüpfung zwischen Stadtbahn / Straßenbahn und Bus)	Heinrichstraße (Bezirk 1) Aachener Platz (Bezirk 3) Belsenplatz (Bezirk 4) Klemensplatz (Bezirk 5) Gerresheim Rathaus und Gerresheim Krankenhaus (Bezirk 7) Vennhauser Allee (Bezirk 8) Holthausen und Benrath S (Bezirk 9)

Bild 4-14: Wichtige Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet Düsseldorf

Intermodale Angebote

Intermodale Angebote verbinden die Vorteile einzelner Verkehrsarten miteinander und führen zu einer größeren Effizienz des ÖPNV-Systems. Klassischerweise ergänzen Park-and-Ride (Standorte siehe **Bild 4-15**) sowie Bike-and-Ride (Standorte siehe **Bild 4-16**) den Schienen- und Busverkehr. Fahrradverleihsysteme (nextbike) und carsharing-Angebote (Car2go, DriveNow, Greenweels, Drive Carsharing, Flinkster; Stadtmobil) ergänzen die Möglichkeiten der innerstädtischen Mobilität in Düsseldorf.

Park-and-Ride spielt in Düsseldorf eine untergeordnete Rolle, da kaum Flächen vorhanden sind und die verkehrliche Wirkung nur sehr gering ist (0,7 % des motorisierten Individualverkehrs und 0,4% des gesamten Wegevolumens in Düsseldorf). Die Stadt verfolgt daher das Ziel, ein Umsteigen auf den ÖPNV möglichst frühzeitig, d.h. quellnah und somit bereits in der Region zu erreichen.

Anlage	ÖPNV-Haltestelle	Kapazität
Angermund S	Angermund S	60
Wittlaer	Wittlaer	95
Rath S	Rath S	55
Staufenplatz	Staufenplatz	Nicht immer nutzbar
Gerresheim, Krankenhaus	Gerresheim, Krankenhaus	65
Gerresheim S	Gerresheim S	-
Simon-Gatzweiler Platz	Dominikus-Krankenhaus	150
Südfriedhof	Südfriedhof,	175
Südpark	Südpark	300
Eller-Süd S	Eller-Süd S	30
Eller S	Eller S	115
Benrath S	Benrath S	315
Garath S	Garath S	240
Hellerhof S	Hellerhof S	210
Summe		ca. 1.800

Bild 4-15: Park-and-Ride-Standorte

Haltestelle mit B+R-Anlage	Anzahl Fahrradstellplätze	Haltestelle mit B+R-Anlage	Anzahl Fahrradstellplätze
Am Seestern	16	Ickerswarder Straße	45
An den Kämpen	6	Im Großen Winkel	3
Angermund (S)	210	Jägerstraße	23
Auf der Krone	6	Kalkumer Schlossallee	25
Barbarossaplatz	25	Kittelbachstraße	25
Belsenplatz	45	Klemensplatz	50
Benrath (S)	240	Lörick	60
Bilk (S)	89	Luegplatz	30
Burgmüllerstraße	15	Messe Ost, Stockumer Kirchstraße	15
Christophstrasse	10	Nordstraße	10
Derendorf (S)	28	Oberbilk (S), Philipshalle	28
Eller (S)	10	Oberrath	10
Eller Mitte	30	Provinzialplatz	12
Eller Mitte (S)	13	Rath-Mitte (S)	14
Eller Süd (S)	66	Reisholz (S)	34
Flingern (S)	14	Rotthäuser Weg	6
Flughafen (S)	20	Staufenplatz	15
Flughafen Bf	74	Südpark	10
Flughafenstrasse	30	Unterrath (S)	14
Friedrichstadt (S)	14	Vennhauser Allee	48
Garath (S)	135	Völklinger Straße (S)	21
Gerresheim (S)	58	Volksgarten (S)	30
Gerresheim, Krankenhaus	20	Wehrhahn (S)	10
Hamm (S)	30	Werstener Dorfstraße	40
Handweiser	15	Wittlaer	30
Hauptbahnhof	700	Zoo (S)	7
Hellerhof (S)	30	Summe	2.609
Holthausen	45		

Bild 4-16: Bike-and-Ride-Standorte

4.3 ÖPNV-Nachfrage und Verkehrsmittelwahl

In Düsseldorf werden pro Werktag im Personenverkehr insgesamt ca. 2,36 Millionen Fahrten mit motorisierten Verkehrsmitteln (MIV + ÖPNV) durchgeführt. Davon entfallen rund 1,37 Mio. motorisierte Fahrten/Tag (58%) auf die Düsseldorfer Bevölkerung und rund 990.000 motorisierte Fahrten/Tag (42%) auf Nicht-Düsseldorfer. Der Anteil des ÖPNV beträgt ca. 27%.

Von den ca. 630.000 ÖV-Fahrten/Tag entfallen rund 70% auf die Düsseldorfer Bevölkerung und rund 30% auf Nicht-Düsseldorfer. Die Reisezweckanteile zeigt **Bild 4-17**.

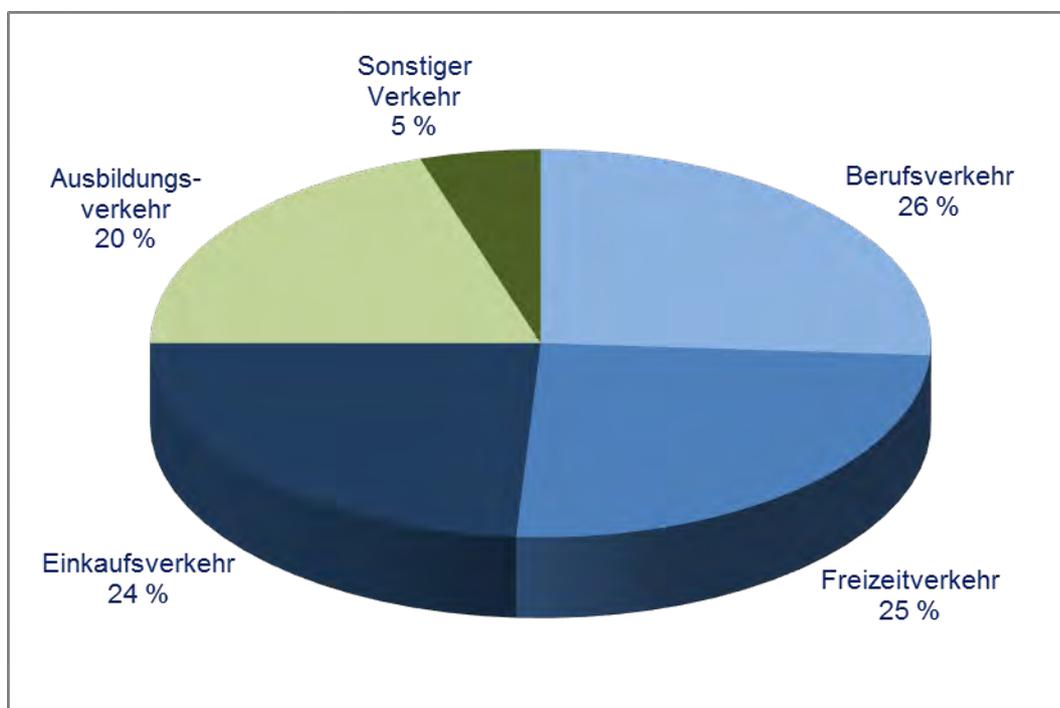


Bild 4-17: Reisezweckanteile im ÖPNV der Stadt Düsseldorf, Analyse 2014

Die vorgenannten Eckwerte wurden mit einem Verkehrsmodell ermittelt, das von der Ingenieurgruppe IVV im Auftrag des Landes NRW entwickelt und aktuell im Rahmen der ÖPNV-Bedarfsplanung des Landes NRW eingesetzt wird. Das Verkehrsmodell ist mit mehr als 330 Verkehrszellen in der Stadt Düsseldorf hinreichend differenziert, sodass es auch im Rahmen der Nahverkehrsplanung der Stadt Düsseldorf für Nachfrageprognosen, Modal-Split-Betrachtungen und Überprüfungen/Bewertungen von Infrastrukturvorhaben genutzt werden kann.

Zu diesem Zweck wurde das Verkehrsmodell NRW für das Gebiet der Stadt Düsseldorf fortgeschrieben und zum Zweck der Modellkalibrierung zunächst an den

Angebots- und Nachfragezustand 2014 angepasst (Analysefall Düsseldorf 2014). Grundlage waren Strukturdaten 2014, Nachfragedaten 2014 (ÖPNV-Zählung 2014, SrV 2013) und das ÖPNV-Angebot 2014.

Anschließend wurde der Analysefall Düsseldorf 2015 (nur ÖPNV) aufgebaut, der die Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie berücksichtigt. Der Analysefall Düsseldorf 2015 dient bei Maßnahmenbewertungen als Vergleichsfall.

4.4 Beförderungstarife, Marketing, Fahrgastinformation

4.4.1 Beförderungstarife

Für den ÖPNV in Düsseldorf (einschließlich des SPNV) gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Für den SPNV gelten daneben auch der NRW-Tarif und 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. Seit 2008 hat es mehrere Tarifstrukturreformen gegeben. Zunächst wurde beim Ticket2000 und Ticket1000 eine Unterscheidung in die Preisstufen A1 und A2 vorgenommen, im Jahr 2015 zusätzlich in die Preisstufe A3. In Düsseldorf und weiteren Großstädten, die mit einem umfassenden Angebot, dichten Takten, NachtExpress-Linien usw. eine besonders hohe Nahverkehrsqualität bieten, gilt der Preis der Preisstufe A3. Die Preisstufe B (benachbarte Tarifgebiete) gilt unverändert weiter.

Des Weiteren wurde eine neue Preisstufe C eingeführt, die die mittleren Reiseweiten abdeckt (z.B. Düsseldorf bis Essen, Wuppertal-Barmen oder Mönchengladbach). Preisstufe C gilt in zwei benachbarten Zentraltarifgebieten und in der Regel in allen angrenzenden Tarifgebieten.

Für die langen Reiseweiten galt im gesamten Verbundraum zunächst nur die Preisstufe D. Mit der Zusammenführung von VRR und Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) folgte zusätzlich die Preisstufe E. 2016 wurde das Tarifsystem vereinfacht. Seitdem gibt es nur noch die Preisstufen A1 bis A3, B, C und D.

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

Das Fahrausweissortiment unterteilt sich in Barfahrausweise, die vor Fahrtantritt entwertet werden müssen, und Zeitfahrausweise (Zeitkarten), die für einen bestimmten Gültigkeitszeitraum ausgestellt werden (z.B. einen Tag oder einen Monat) bzw. im Rahmen eines Abonnements mit unbefristeter Laufzeit.

Neben dem Jedermann-Sortiment gibt es als sog. Vertragsfahrausweise Angebote für spezielle Personengruppen, wie das FirmenTicket, das SemesterTicket und das KombiTicket für Veranstaltungen.

Der größte Teil der Fahrgäste (80%) ist mit Zeitkarten unterwegs. Um den Verkauf der Einzelkarten durch das Fahrpersonal noch weiter zu reduzieren und das Ziel der langfristigen Kundenbindung weiter gezielt zu verfolgen, müssen attraktive Alternativen zur Verfügung stehen. An wichtigen Haltestellen mit hohen Einsteigerzahlen stehen modernste Touchscreen-Fahrausweisautomaten für die Fahrgäste bereit. An nahezu allen stationären und mobilen Automaten wird inzwischen neben Münzen auch die bargeldlose Zahlung (z.B. Geldkarte, z.T. EC- oder Kreditkarte) akzeptiert.

In Düsseldorf, Hilden, Mettmann und Ratingen 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 (Fahrausweisverkauf und ÖPNV-Beratung), deren Beschäftigte durch spezielle Schulungsmaßnahmen qualifiziert werden, um auch Neukunden eingehend beraten zu können.

Seit über 10 Jahren sind alle Stadt- und Straßenbahnen mit Fahrscheinautomaten ausgestattet, so dass Einzelfahrscheine nur noch in Bussen verkauft werden.

Die Rheinbahn fördert insbesondere digitale Vertriebswege, wie z.B. den Ticketkauf direkt aus der Fahrplaninformation über die RheinbahnApp oder www.rheinbahn.de (HandyTicket) sowie eTarife, die ausschließlich über kundeneigene Endgeräte (Smartphones) gekauft werden können. Bei dem HandyTicket erfolgt das Payment für den Kunden einfach und schnell über die Mobilfunkabrechnung.

4.4.2 Marketing und Fahrgastinformation

Die Marketingstrategie der Rheinbahn ist in den letzten Jahren weiterentwickelt und verfeinert worden. Die Rheinbahn setzt in erster Linie auf Kundenbindung im Privat- und Großkunden-Abonnement. Im Jahr 2015 beträgt die Zahl der Privat- und Großkunden-Abos im gesamten Bedienungsgebiet der

Rheinbahn 202.300 plus 4.075 SozialTicket-Nutzer. 74% aller Fahrten werden bereits mit Abo-Fahrausweisen (ohne SemesterTicket) durchgeführt. Die Aktivitäten rund um das Firmenticket (Großkundenmodelle) wurden ausgebaut. Somit können immer mehr Düsseldorferinnen und Düsseldorfer für ihre Fahrt zum Arbeitsplatz den ÖPNV nutzen.

Parallel wurden Neukundenpotentiale durch gezielte Analysen eines geografischen Informationssystems ermittelt und mithilfe von gezielten Direktmarketing Kampagnen beworben.

Informationen über den ÖPNV der Landeshauptstadt Düsseldorf (und Meerbusch) finden sich einerseits in dem vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr herausgegebenen, gedruckten Stadtfahrplan. Er enthält neben Grundinformationen zum ÖPNV und Hinweisen für Menschen mit Behinderungen auch die Fahrpläne aller auf dem Gebiet der beiden Städte verkehrenden Nahverkehrsmittel, einschließlich der Strecken des SPNV. Andererseits gewinnt die Nutzung der fahrgast-eigenen Smartphones als mobiles Informationssystem immer größere Bedeutung. Die Rheinbahn-App ermöglicht nicht nur die Beratung, sondern auch den sofortigen Ticketkauf (HandyTicket). HandyTickets können Rheinbahnkunden seit Sommer 2015 auch über ihre Mobilfunkrechnung abrechnen lassen – ganz schnell, einfach und ohne Vorab-Registrierung.

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 (sog. persönliche Fahrpläne). Wird die Fahrt eines Rheinbahnkunden aufgrund einer geplanten Störung (z.B. eine Baumaßnahme) verzögert oder unterbrochen, findet man im Vorfeld Informationen auf www.rheinbahn.de und erhält Durchsagen im Fahrzeug sowie Informationen an der Haltestelle.

Weitere Medien zur Kundeninformation sind:

- RheinbahnApp: Die RheinbahnApp ist elektronische Fahrplanauskunft, Abfahrtsmonitor in Echtzeit sowie Ticketautomat in einem. Sie ist z. Zt. für Nutzer folgender Endgeräte verfügbar: iPhone, Android Smartphone, Windows Phone. Die Unterstützung der Betriebssysteme und die Weiterentwicklung der RheinbahnApp richten sich auch in Zukunft konsequent nach den Bedürfnissen der Kunden im Bedienungsgebiet der Rheinbahn.

- Das Internet: Sämtliche Informationen zu Fahrplan, Tarif, Ticketarten, Verkaufsstellen usw. können unter www.rheinbahn.de oder auch www.vrr.de abgerufen werden, auch der Zugriff auf alle bundesweiten ÖPNV-Angebote ist möglich. Für ein bestimmtes Ziel kann beispielsweise 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.
- 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 an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr unter der Service Nummer 01806/50 40 30 (20 Cent/Verbindung aus dem Festnetz sowie maximal 60 Cent/Verbindung aus den Mobilfunknetzen).
- Fahrgastinformation an Haltestellen: An U-Bahnhöfen sowie an ausgewählten oberirdischen Haltestellen befinden sich neben den Info-Trägern sogenannte Zugzielanzeiger, die dem Fahrgast bahnsteigbezogen Streckenverlaufsinformationen über die dort verkehrenden Linien anzeigen und unmittelbar vor Einfahrt des Zuges Streckenverlauf und Ziel angeben. Diese Zugzielanzeiger bieten auch dynamische Informationen, indem sie die tatsächlich zu erwartende Abfahrtszeit der nächsten Fahrten von der jeweiligen Haltestelle angeben.
- Sonderinformationen: Broschüren und Aushänge zur Düsseldorfer Kirmes, Karneval, Weihnachts- und Neujahrsfahrplan, Fahrplanwechsel etc. finden sich in Wartehallen, Haltestellenvitrinen und U-Bahnhöfen sowie in Fahrzeugen und KundenCentern. Sie stehen auch als Dokument zum Herunterladen unter www.rheinbahn.de bereit.
- Seit 2009 bietet die Rheinbahn mit der Broschüre „Düsseldorf erfahren“ allen Besuchern Düsseldorfs einen kompakten Überblick über Liniennetz, Tickets und Tarife sowie Fahrzeiten zwischen den – gerade für ausländische Besucher – gängigen Knotenpunkten im Bedienungsgebiet der Rheinbahn.

- Handzettel und andere Broschüren: Diese Informationsmittel liegen in den Fahrzeugen aus (Informationsboxen) und enthalten Informationen über bestimmte Angebote sowie zum Tarif.
- Aktuelle Störungsmeldungen – die Rheinbahn VerkehrsInfo: 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/verkehrsinfo 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.
- Neubürger in Düsseldorf: Über die Einwohnermeldeämter wird für Düsseldorfer Neubürgerinnen und Neubürger ein „Willkommen-Paket“ verteilt, das Basisinformationen zur ÖPNV-Nutzung in Düsseldorf sowie ein Angebot für ein SchnupperAbo der Rheinbahn enthält.
- VRR-Informationsmaterial: Diese Informationen werden wie das Informationsmaterial der Rheinbahn in KundenCentern und bei Veranstaltungen ausgelegt, per Post versandt oder über den Verkehrsverein, die SPNV-Unternehmen oder andere Stellen verteilt.
- Fahrplan-CDs: CDs (wie z.B. das Elektronische Kursbuch der DB AG) werden vereinzelt über die Verkehrsunternehmen und den Buchhandel vertrieben.
- Notruf-/Infosäulen befinden sich an verkehrlich wichtigen Standorten sowie in einigen Fahrzeugen der Rheinbahn.
- Spezielle Informationen: Für internationale Besucherinnen und Besucher wird z.B. der zweisprachige Aushangfahrplan (deutsch/englisch) erstellt, der dieser Zielgruppe den Zugang zur Nutzung des ÖPNV-Angebotes inkl. Ticketkauf erleichtert.

5 Nachfrageprognose 2030

5.1 Strukturdaten

Für das Jahr 2030 erwartet die Stadt Düsseldorf 663.000 Einwohner (Hauptvariante) in ihrem Stadtgebiet, gleichbedeutend mit einem Einwohnerzuwachs von 43.400 Einwohnern (+ 7%) gegenüber 2014 (Bevölkerungsprognose des Amtes für Statistik und Wahlen von Dezember 2015). Für den gleichen Zeitraum geht die Stadt Düsseldorf von einem Zuwachs um 42.300 Beschäftigte (+ 8,8%) aus und erwartet damit im Jahr 2030 insgesamt 534.000 Beschäftigte. Einzelheiten zeigt **Bild 5-1**.

Merkmal	2014	2030	Veränderung	
			absolut	%
Einwohner ¹⁾	619.600	663.000	43.400	7,0
Erwerbstätige ²⁾	295.400	323.000	27.600	9,3
Beschäftigte ³⁾	491.700	534.000	42.300	8,8
Schule/Ausbildung ²⁾	130.500	145.000	14.500	11,1

¹⁾Analyse-Werte gemäß Melderegister Stadt Düsseldorf (Stand 31.12.2014)
Prognose-Werte gemäß Bevölkerungsprognose Stadt Düsseldorf (Amt 12)
²⁾Analyse-Werte aus Verkehrsmodell Stadt Düsseldorf
Prognose-Werte in Analogie zur erwarteten Einwohnerentwicklung eingeschätzt
³⁾Analyse-Werte aus Verkehrsmodell Stadt Düsseldorf
Prognose-Werte: Erwartungswert der Stadt Düsseldorf

Bild 5-1: Entwicklung der Strukturdaten in der Landeshauptstadt Düsseldorf

Das Baulandkataster der Stadt Düsseldorf weist im Vergleich zum Analysezustand 2014 insgesamt 29 Baugebiete mit Wohnnutzung ≥ 300 Wohneinheiten aus (vgl. **Bild 5-2**) und 38 Baugebiete mit Büro-/Gewerbenutzung (vgl. **Bild 5-3**), die sich auf 32 Verkehrszellen verteilen.

Stadtteile mit größeren Einwohnerzuwächsen (≥ 1.000) sind Kaiserswerth, Angermund, Oberbilk, Gerresheim, Düsseltal, Heerdt, Flingern Nord, Hubbelrath, Rath, Volmerswerth, Bilk, Oberkassel und Himmelgeist (vgl. **Bild 5-4**). Einwohner- oder Beschäftigtenrückgänge werden auf Stadtteilebene nicht erwartet.

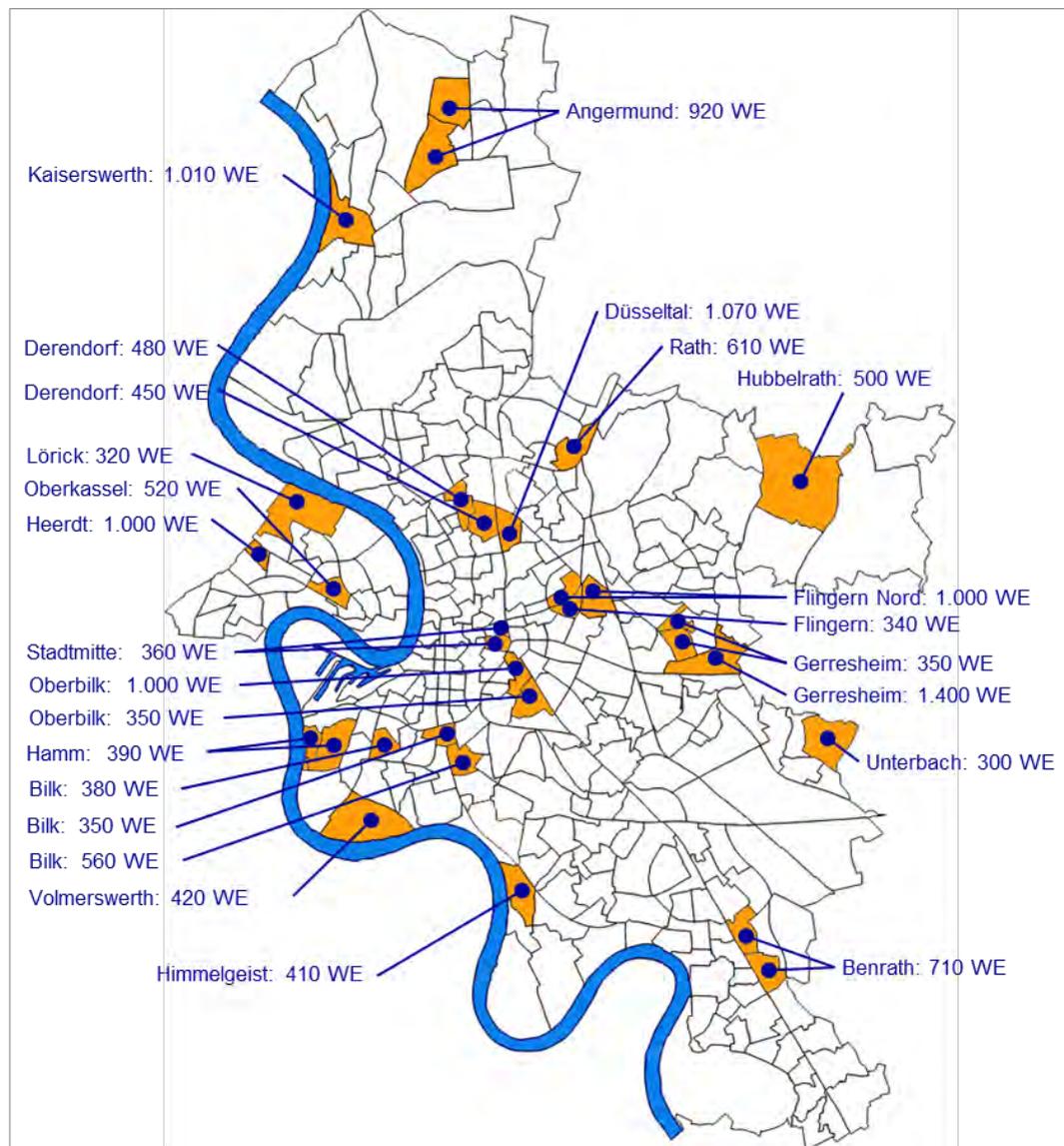


Bild 5-2: Verkehrszellen mit Baugebieten ≥ 300 Wohneinheiten (WE), Prognose 2030
(Quelle: Erwartungswerte Stadt Düsseldorf)

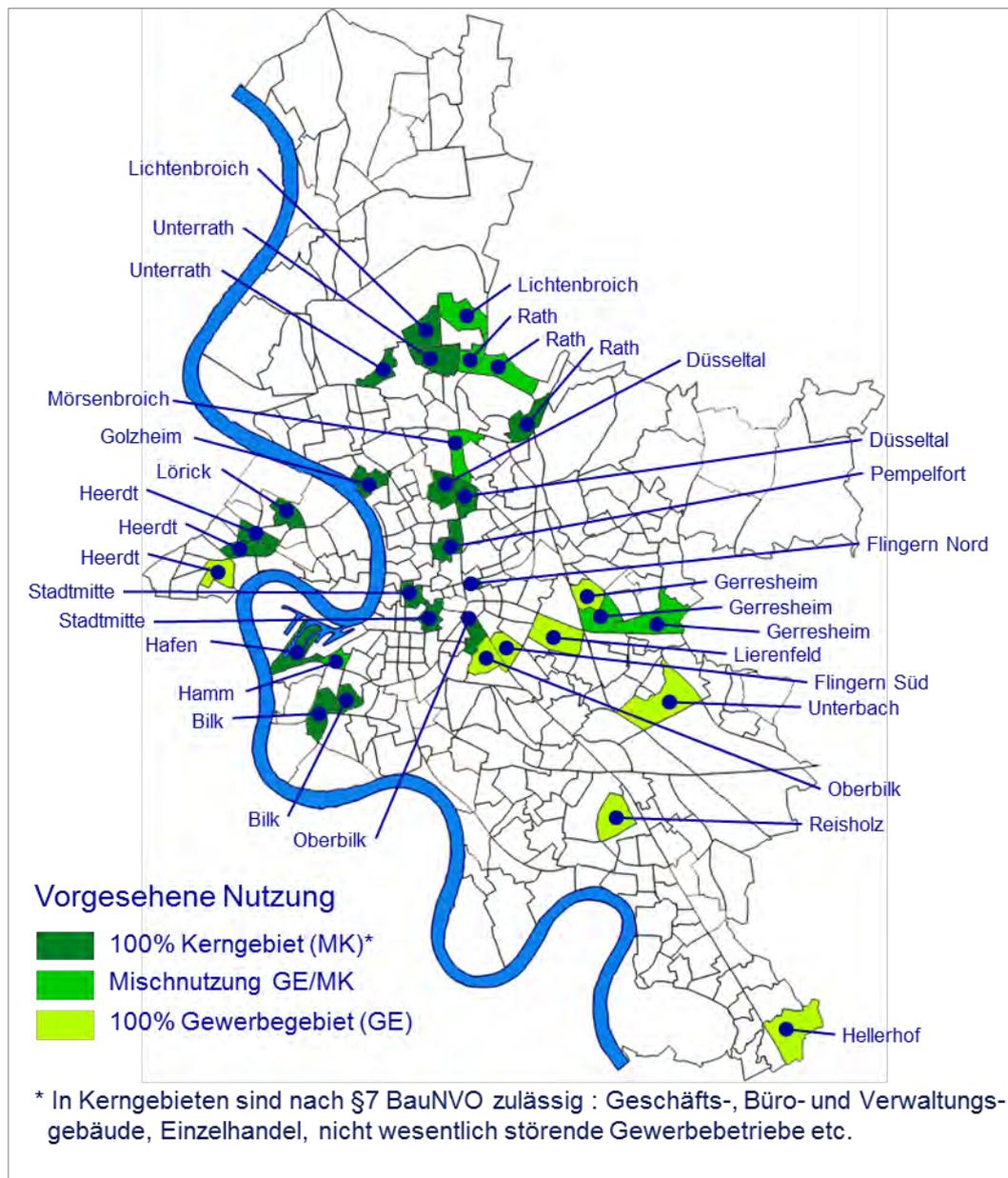


Bild 5-3: Verkehrszellen mit Baugebieten Büro-/Gewerbe, Prognose 2030
(Quelle: Stadt Düsseldorf, Amt 61)

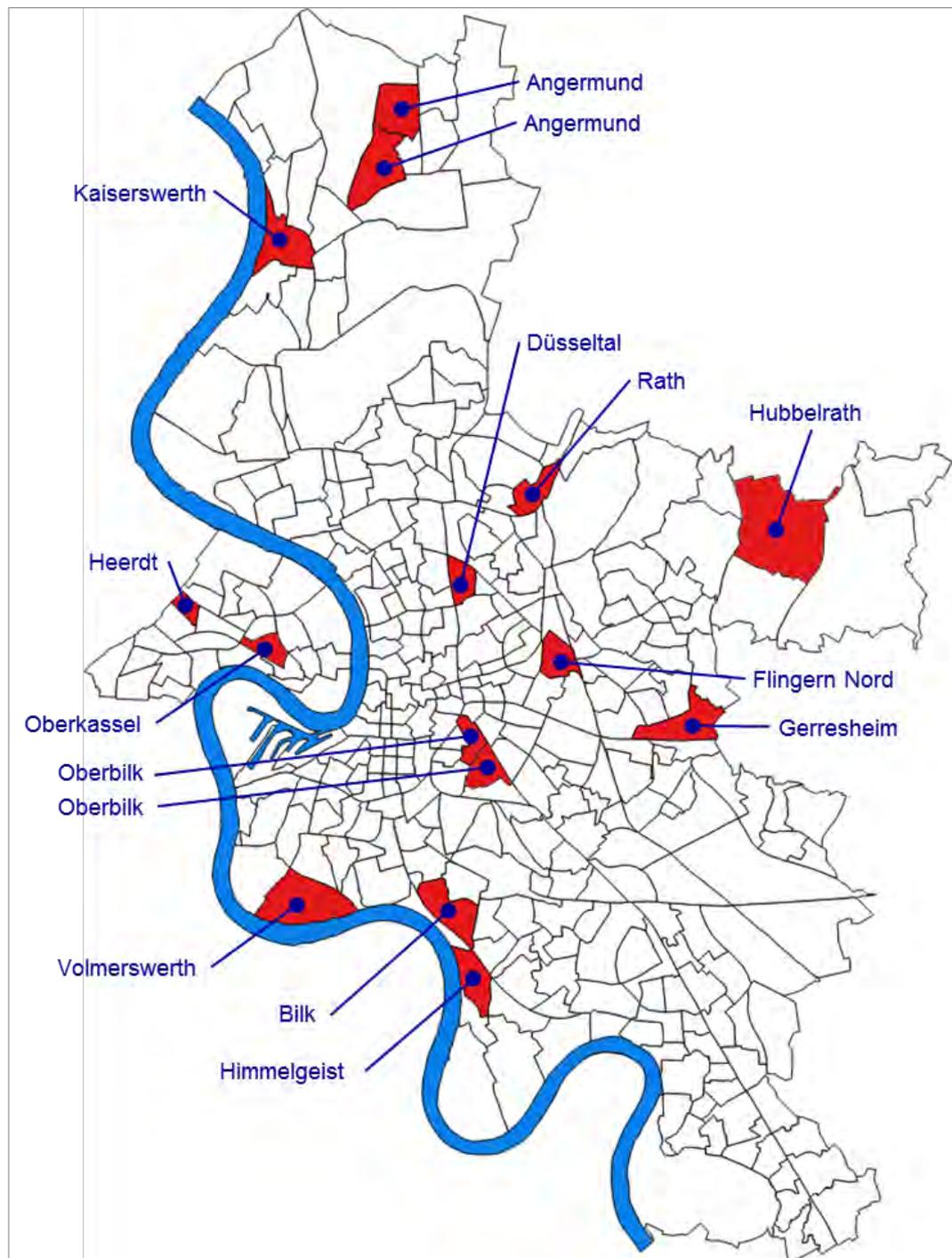


Bild 5-4: Verkehrszellen mit Einwohnerzuwächsen ≥ 1.000 Einwohnern (EW), Prognose 2030

(Quelle: Stadt Düsseldorf, Amt 61)

5.2 ÖPNV-Nachfrage und Verkehrsmittelwahl

Auf Basis des für die Stadt Düsseldorf fortgeschrieben Verkehrsmodells NRW werden für das Prognosejahr 2030 in Düsseldorf im Personenverkehr pro Werktag ca. 2,50 Millionen Fahrten mit motorisierten Verkehrsmitteln (MIV + ÖPNV) durchgeführt. Davon entfallen rund 1,52 Mio. motorisierte Fahrten/Tag (61%) auf die Düsseldorfer Bevölkerung und rund 990.000 motorisierte Fahrten/Tag (39%) auf Nicht-Düsseldorfer. Der Anteil des ÖPNV beträgt ca. 29% (2014: 27%). Den Vergleich mit entsprechenden Werten aus 2014 zeigt **Bild 5-5**.

Von den ca. 729.000 ÖV-Fahrten/Tag entfallen rund 72% auf die Düsseldorfer Bevölkerung und rund 28% auf Nicht-Düsseldorfer. Die Reisezweckanteile entsprechen in ersten Näherung denen des Jahres 2014 (vgl. **Bild 4-17**).

Bild 5-5 macht deutlich, dass der Nachfragezuwachs im motorisierten Verkehr in Höhe von ca. 148.000 Fahrten/Tag (+6%) im Vergleich zu 2014 überwiegend im ÖPNV stattfindet. Etwa $\frac{2}{3}$ der zusätzlichen Fahrten werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt, lediglich $\frac{1}{3}$ entfällt auf den MIV. Entsprechend beträgt der Nachfragezuwachs im ÖV mehr als 15%, im MIV lediglich knapp 3% gegenüber 2014.

Die dynamische Entwicklung der Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt Düsseldorf führt zu einem deutlichen Mehrverkehr der Düsseldorfer Bevölkerung (+11%, im wesentlichen Binnenverkehr der Stadt Düsseldorf). Die Verkehre der Nicht-Düsseldorfer bleiben in Summe (MIV + ÖV) unverändert. Im Vergleich zu 2014 werden zwar weniger MIV-Fahrten unternommen (-19.000 Fahrten/Tag), gleichzeitig nehmen aber die ÖV-Fahrten der Nicht-Düsseldorfer entsprechend zu (+19.000 Fahrten/Tag).

		2014		2030		2030-2014
ÖV	Verkehre mit Bezug zu Düsseldorf	630.100		728.800		98.700
	Verkehre der Düsseldorfer	446.400	71%	525.800	72%	79.400
	Verkehre der Nicht-Düsseldorfer	183.700	29%	203.000	28%	19.300
MIV	Verkehre mit Bezug zu Düsseldorf	1.731.200		1.780.800		49.600
	Verkehre der Düsseldorfer	925.300	53%	994.200	56%	68.900
	Verkehre der Nicht-Düsseldorfer	805.900	47%	786.600	44%	-19.300
Gesamt	Verkehre mit Bezug zu Düsseldorf	2.361.300		2.509.600		148.300
	Verkehre der Düsseldorfer	1.371.700	58%	1.520.000	61%	148.300
	Verkehre der Nicht-Düsseldorfer	989.600	42%	989.600	39%	0

Bild 5-5: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im motorisierten Verkehr mit Bezug zu Düsseldorf
(Quelle: Verkehrsmodell)

5.3 Schwachstellenanalyse ÖPNV

Die Schwachstellenanalyse bezieht sich auf die bis zum Jahr 2030 geplanten nachfragestarken Wohn- und Gewerbegebiete und baut somit auf der in Kap. 5.1 erwarteten Siedlungsentwicklung auf (vgl. **Bild 5-2** bis **Bild 5-4**). Untersucht werden:

Die Erschließungsqualität als Vergleich der tatsächlichen Fußwegentfernung zur Haltestelle mit den gesetzten Erschließungsstandards je Gebietskategorie gemäß **Bild 2-2**. Der Erschließungsanspruch einer Siedlungsfläche (Verkehrszelle) ergibt sich aus der Überlagerung der Ansprüche zur Erschließung von Einwohnern und Beschäftigten gemäß **Bild 5-6**.

Die Verbindungsqualität als Vergleich der tatsächlichen Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnplätzen, Gewerbezentren, Einkaufs- und Freizeitzentren etc. mit den gesetzten Verbindungsstandards je Verbindungskategorie gemäß **Bild 2-4** und **Bild 2-5**.

Mit der Inbetriebnahme des Wehrhahn-Linientunnels wurde bereits ein Großteil der im Nahverkehrsplan 2010-2015 enthaltenen Maßnahmen zur Beseitigung der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsdefizite umgesetzt. Der Schwerpunkt der Schwachstellenanalyse lag daher auf Entwicklungsgebiete mit wesentlichen strukturellen Veränderungen (u.a. Angermund, Lichtenbroich, Gerresheim, Hohenzollerngelände, Itter/Himmelgeist).

Im Einzelnen ergibt sich folgendes Bild:

Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wurde für alle Verkehrszellen mit geplanten Baugebieten mehr als ca. 300 Wohneinheiten sowie mit geplanten Büro- und Gewerbegebieten mit mehr als ca. 300 Arbeitsplätzen untersucht. Auf diese Weise soll die anspruchskonforme Anbindung von neuen, nachfragestarken Siedlungsflächen an den ÖPNV gewährleistet werden. Zusätzlich wurde untersucht, ob erhebliche Einwohnerzuwächse in bestehenden Siedlungsflächen (+1.000 Einwohner) ggf. zu einem höheren Erschließungsanspruch führen, der möglicherweise nicht erfüllt wird. Die Erschließungsanalyse bezieht sich somit auf neue und auf bestehende Siedlungsflächen, sofern dort erhebliche Nachfrageentwicklungen erwartet werden.

Die Analyse bestätigt die gute Erschließungsqualität der Verkehrszellen im Düsseldorfer Stadtgebiet. Der Erschließungsanspruch gemäß **Bild 5-6** wird bis auf wenige Ausnahmen erfüllt. Die erkannten Erschließungsdefizite sind in **Bild 5-7** und **Bild 5-9** zusammenfassend dargestellt. In den genannten Bereichen ergibt sich Handlungsbedarf sobald absehbar ist, dass die erwarteten Entwicklungen tatsächlich eintreten.

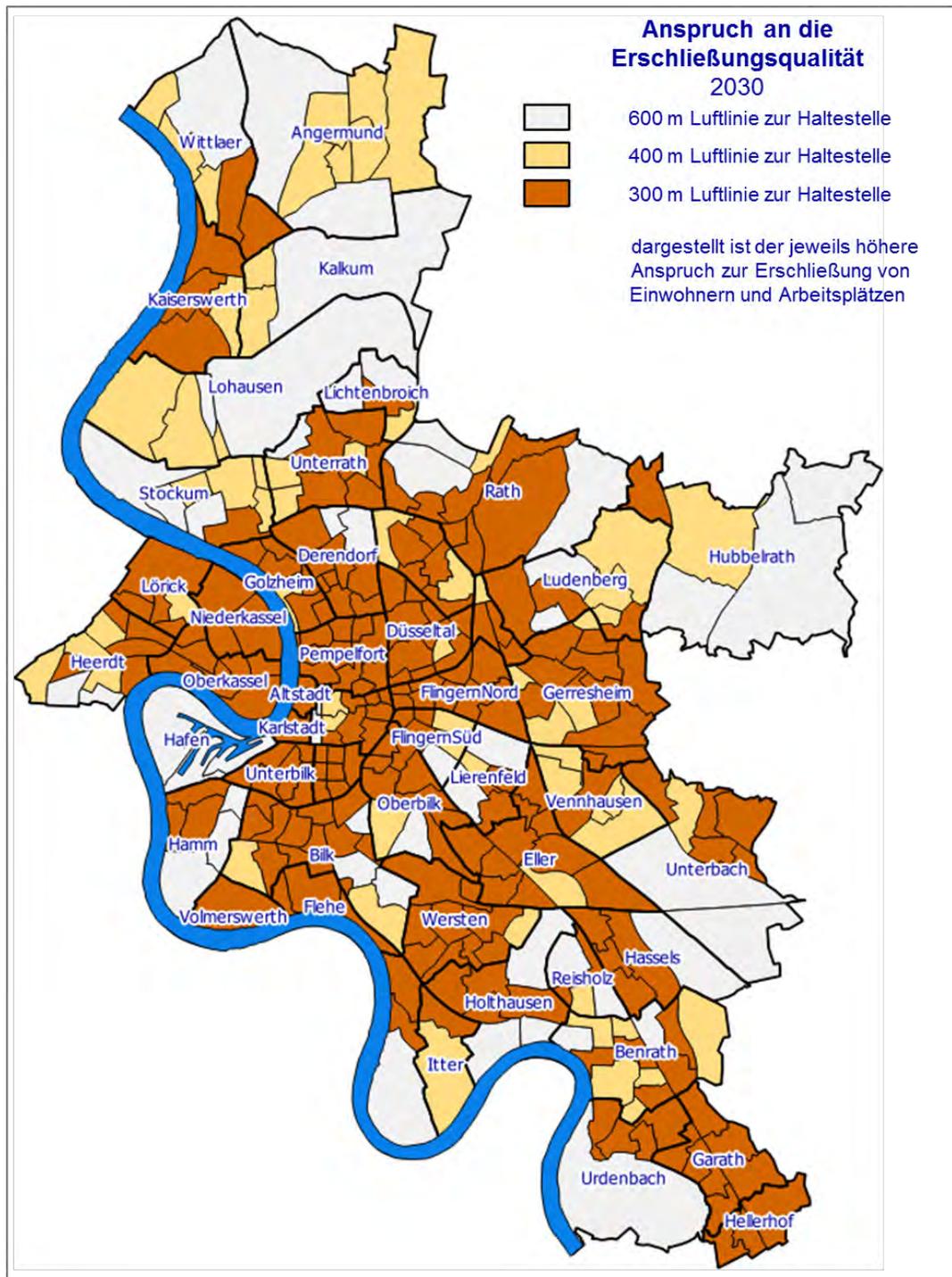


Bild 5-6: Ansprüche an die Erschließungsqualität im Stadtgebiet Düsseldorf, Prognose 2030

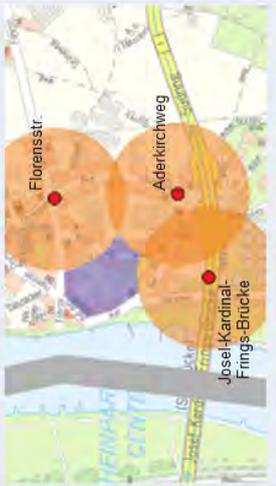
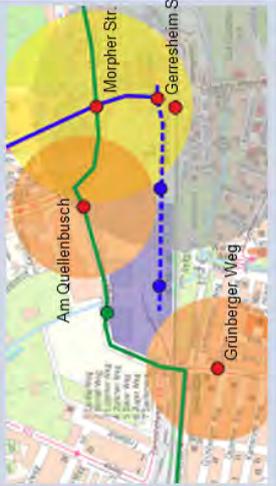
Erschließungsdefizite in Räumen mit überwiegender Wohnnutzung					
Bereich	Lage	Einzugsbereich gemäß Qualitätsstandard (SOLL)	Einzugsbereich (IST)	Mögliche Maßnahme	Raumbezug
Bilk	Aufm Tetelberg	Strab: 300m Bus: 300m	bis zu 500m	(mögliches Defizit, abhängig von der zukünftigen Bebauung) Prüfen eines zusätzlichen Haltes der Linie 709 Aufm Tetelberg	
Hamm	beiderseits Hinter der Böck	Bus: 300m	bis zu 500m	Die Entwicklung des Gebietes wird bei der Planung der Haltestelle Aderkirchweg (Fahrtrichtung Südfriedhof) berücksichtigt. Geringes Erschließungsdefizit des westl. Bereiches.	
Gerresheim	Glasmacher-viertel	S-Bahn: 600m Stadtbahn: 400m Bus: 300m	bis zu 600m	Verlängerung der U73 bis Nach den Mauresköthen und zusätzliche Haltestelle Linie 734	

Bild 5-7: Erschließungsdefizite in Räumen mit überwiegender Wohnnutzung, Prognose 2030

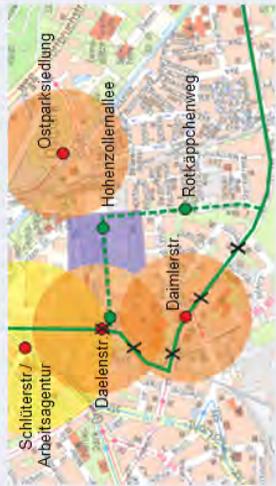
Erschließungsdefizite in Räumen mit überwiegender Wohnnutzung					
Bereich	Lage	Einzugsbereich gemäß Qualitäts- standard (SOLL)	Einzugsbereich (IST)	Mögliche Maßnahme	Raumbezug
Flingern Nord	Metrostraße	Stadtbahn: 400m Bus: 300m	bis zu 500m	Führung der 725 durch Flingern Nord nach Fertigstellung der Erschließung (Maßnahme des NVP 2010-2015)	
Angermund	beiderseits auf der Krone	S-Bahn: 600m Bus: 400m	bis zu 700m	<i>(mögliches Defizit, abhängig von der zukünftigen Bebauung)</i> Anpassung der Linienführung der Linie 728 mit Entwicklung des Gebietes	

Bild 5-8: Erschließungsdefizite in Räumen mit überwiegender Wohnnutzung, Prognose 2030

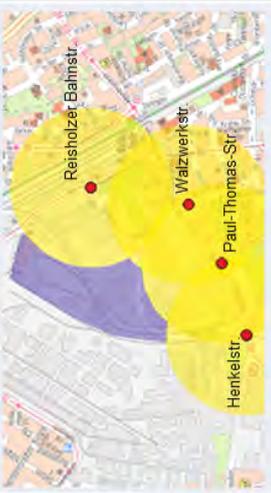
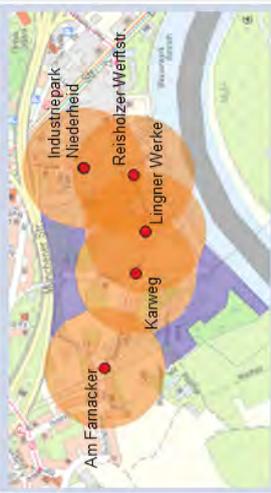
Erschließungsdefizite in Räumen mit überwiegend gewerbliche Nutzung					
Bereich	Lage	Einzugsbereich gemäß Qualitätsstandard (SOLL)	Einzugsbereich (IST)	Mögliche Maßnahme	Raumbezug
Unterrath	Airport City/ Flughafenstraße	Bus: 300m	bis zu 400m	Änderung der Linienführung der Linie 760	
Reisholz	Ortsumgehung Reisholz/ Henkelstraße	Bus: 400m	bis zu 700m	z.Zt. keine Maßnahme vorgesehen	
Holthausen	Am Trippelsberg	Bus: 300m	bis zu 500m	(mögliches Defizit, abhängig von der zukünftigen Bebauung) z.Zt. keine Maßnahme vorgesehen	

Bild 5-9: Erschließungsdefizite in Räumen mit überwiegend gewerblicher Nutzung, Prognose 2030

Verbindungs- und Bedienungsqualität

Die Verbindungs- und Bedienungsqualität wurde für alle Verkehrszellen mit Einwohnerzuwächsen ≥ 1.000 Einwohner untersucht, sofern diese einen höheren Anspruch an die Verbindungs- und Bedienungsqualität auslösen. Die analysierten Ziele sind

- das Stadtzentrum (A),
- das jeweilige Stadtbereichszentrum (B) bzw.
- das Stadtteilzentrum (C),
- die Arbeitsplatzschwerpunkte (Bereich Handweiser, Seestern, Flughafen, Kennedydamm, Mercedes, Schlüterstraße, Oberbilk Markt, Henkel, Uni-Klinik, Kirchplatz, Theodorstraße, Böhlergelände) sowie
- die geplanten Büro- und Gewerbebaugelände mit mehr als 1.000 Arbeitsplätzen (Lichtenbroich, nördlicher Kieshecker Weg (ehem. Kaufring); Rath, Theodorstr. (A52); Oberbilk, östliche Kölner Str. (IHZ)).

Die Einordnung der Verkehrszellen mit überwiegender Wohnfunktion in Gebietskategorien, denen Anforderungen an die Verbindungsqualität im werktäglichen Berufsverkehr der Stadt Düsseldorf zugeordnet sind, zeigt **Bild 5-10**. Die entsprechende Einordnung der Verkehrszellen mit überwiegender Arbeitsfunktion in Gebietskategorien, denen Anforderungen an die Verbindungsqualitäten im werktäglichen Einkaufs- und Versorgungsverkehr der Stadt Düsseldorf zuzuordnen sind, zeigt **Bild 5-11**.

Die Analyse bestätigt die gute Erreichbarkeit der untersuchten Ziele im Düsseldorfer Stadtgebiet. Die gesetzten Qualitätsstandards gemäß **Bild 2-4** und **Bild 2-5** werden bis auf wenige Ausnahmen erfüllt. Verbindungs- bzw. Bedienungsdefizite ergeben sich jedoch in folgenden Bereichen (siehe **Bild 5-12** bis **Bild 5-14**):

In den angesprochenen Bereichen ergibt sich Handlungsbedarf sobald absehbar ist, dass die erwarteten Entwicklungen tatsächlich eintreten.

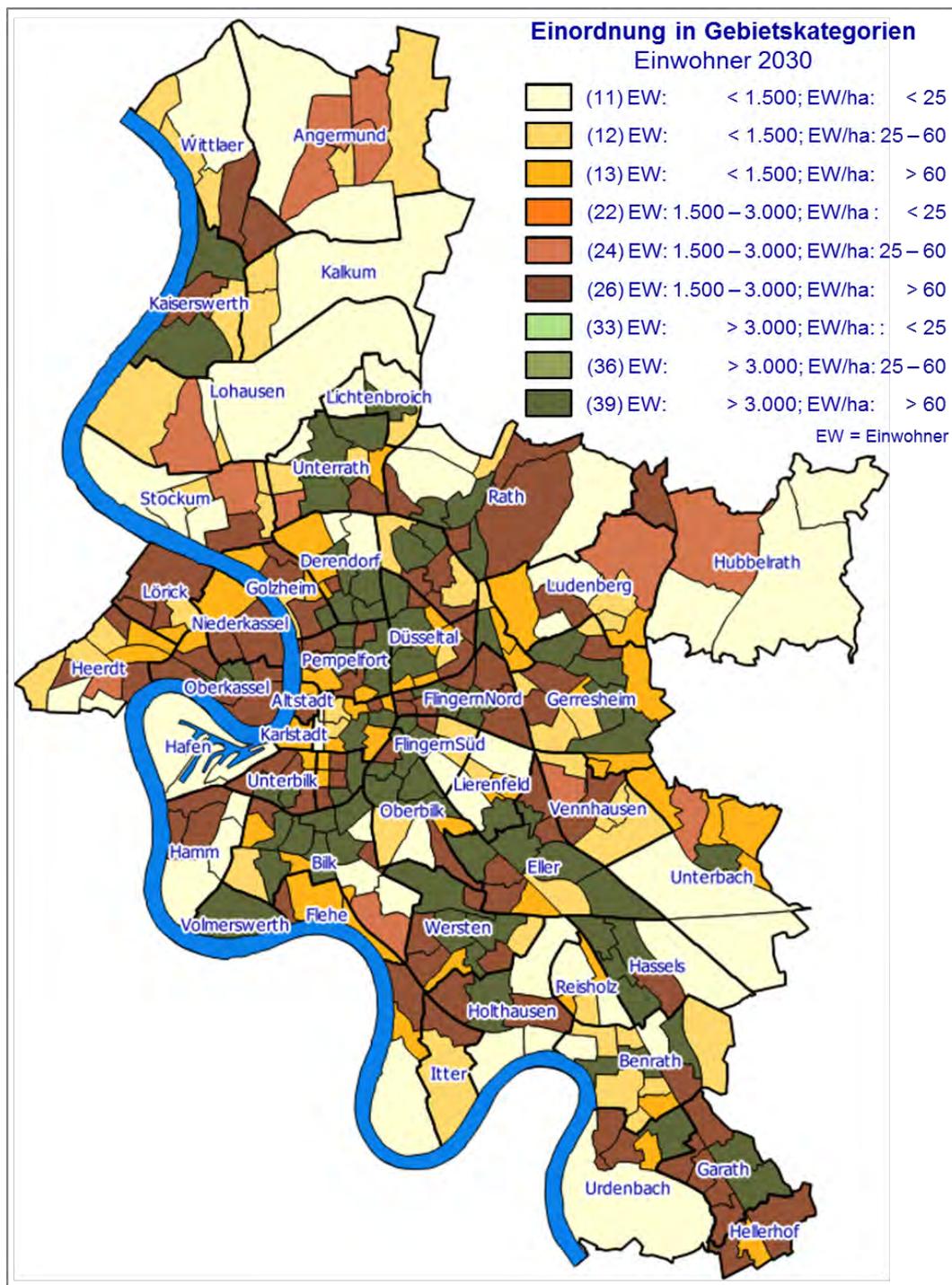


Bild 5-10: Einordnung der Verkehrszellen nach Einwohneranzahl und -dichte in Gebietskategorien, Prognosehorizont 2030

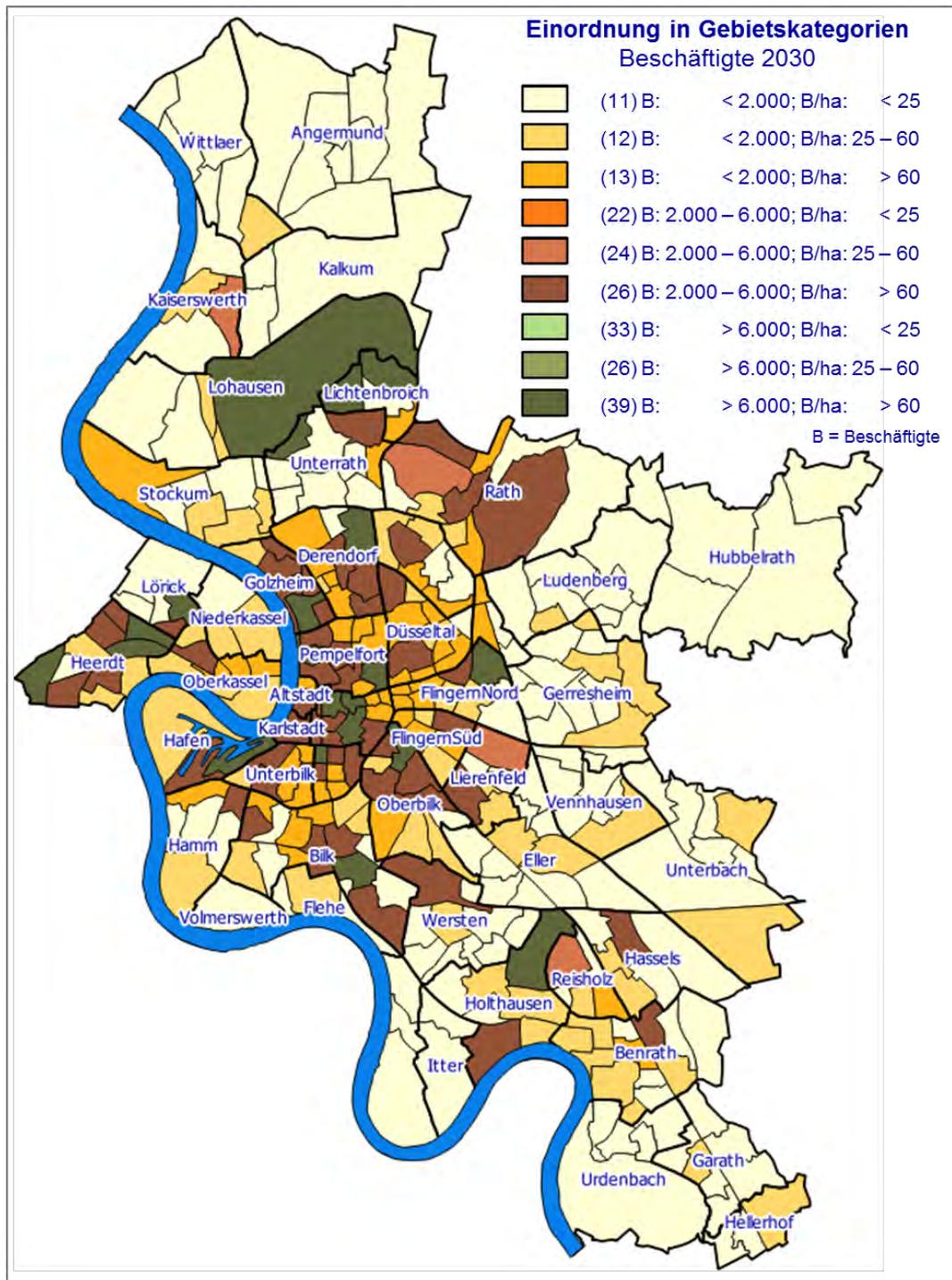


Bild 5-11: Einordnung der Verkehrszellen nach Beschäftigtenanzahl und -dichte in Gebietskategorien, Prognosehorizont 2030

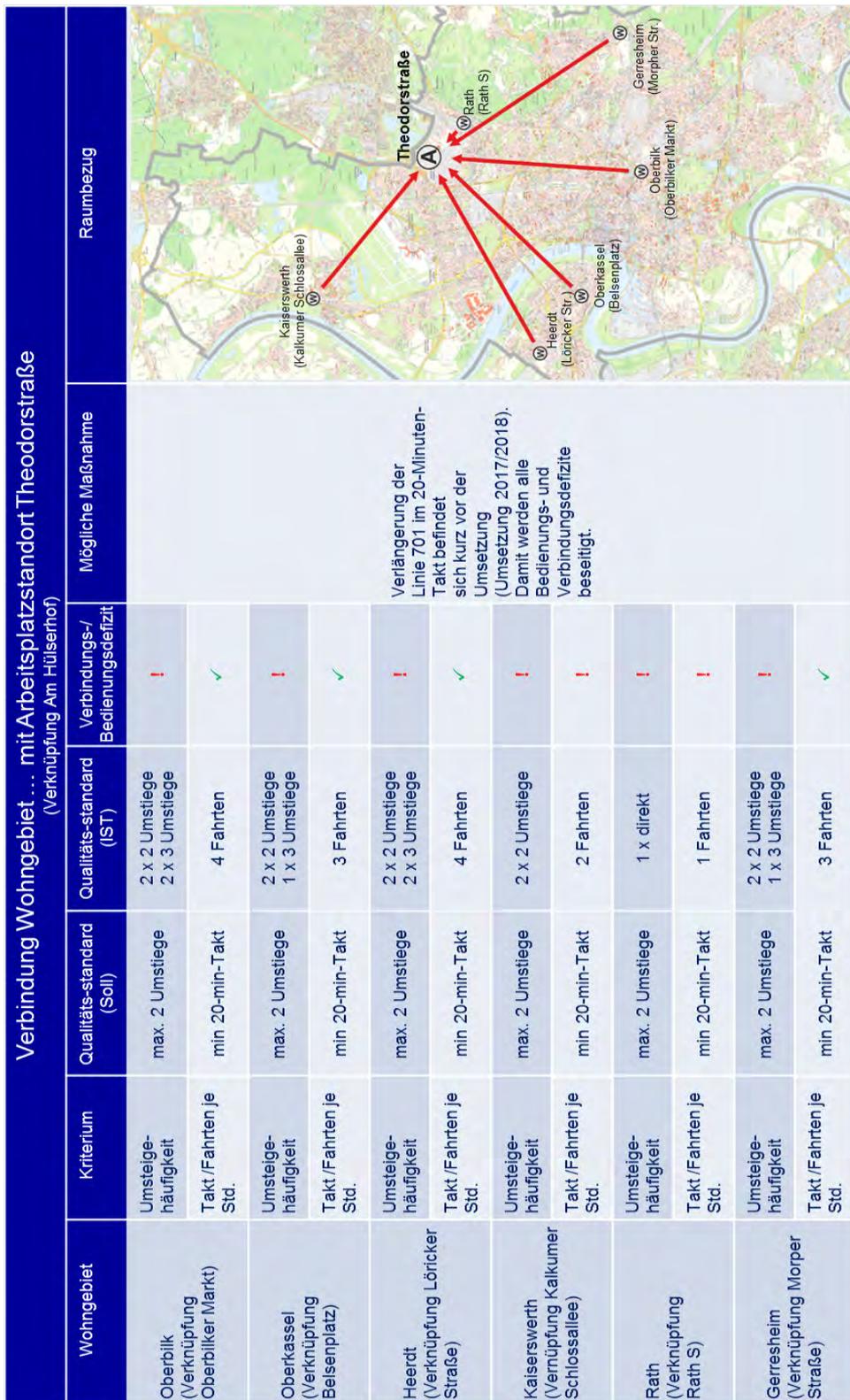


Bild 5-12: Bedienungs- und Verbindungsdefizite zum Arbeitsplatzstandort Theodorstraße (ÖPNV-Angebot gemäß Fahrplan 2016, 10 -11 Uhr), Prognose 2030



Bild 5-13: Bedienungs- und Verbindungsdefizite zu Arbeitsplatzstandort Lichtenbroich, nördlicher Kieshecker Weg (ÖPNV-Angebot gemäß Fahrplan 2016, 10 –11 Uhr), Prognose 2030

Verbindung Wohngebiet ... mit Arbeitsplatzstandort Oberbilk, östliche Kölner Str. (HZ) (Verknüpfung Worringer Platz)						
Wohngebiet	Kriterium	Qualitätsstandard (Soll)	Qualitätsstandard (IST)	Verbindungs-/Bedienungsdefizit	Mögliche Maßnahme	
Himmelgeist (Verknüpfung Himmelgeist Friedhof)	Umsteige- häufigkeit	max. 1 Umstiege	3 x 2 Umstiege	!	Formal besteht ein Verbindungsdefizit infolge eines zusätzlichen Umstiegs. Durch 700m Fußweg ab Düsseldorf Hbf ist der Bereich Worringer Platz mit nur einem Umstieg in die Stadt-bahn (Ickerswarter Str. / Holthausen) jedoch erreichbar. Keine Maßnahme vorgesehen.	
	Takt /Fahrten je Std.	min 20-min-Takt	3 Fahrten	✓		
Verbindung Wohngebiet ... mit Versorgungsstandort Stadtzentrum						
Wohngebiet	Kriterium	Qualitätsstandard (Soll)	Qualitätsstandard (IST)	Verbindungs-/Bedienungsdefizit	Mögliche Maßnahme	
Himmelgeist (Verknüpfung Himmelgeist Friedhof)	Umsteige- häufigkeit	direkt	3 x 1 Umstiege	!	Formal besteht ein Bedienungs- und Verbindungsdefizit infolge Umstieg in die Stadtbahn (Ickerswarter Str. / Holthausen). Keine Maßnahme vorgesehen.	
	Takt /Fahrten je Std.	min. 10-min-Takt	3 Fahrten	!		

Bild 5-14: Verbindungs-/Bedienungsdefizite zu Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorten (ÖPNV-Angebot gemäß Fahrplan 2016, 10 –11 Uhr), Prognose 2030

6 Maßnahmenentwicklung

6.1 Zukunftsklausel

Vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt, steigender Anforderungen an den Klimaschutz und die Luftreinhaltung, der fortschreitenden Digitalisierung und des sich künftig ändernden Mobilitätsverhaltens bildet der Nahverkehrsplan auch die Grundlage für zukunftsfähige, innovative und nachhaltige Maßnahmen einer Weiterentwicklung des ÖPNV. Dafür soll ein Innovationsspektrum eröffnet werden, das auch noch nicht endgültig oder seriell erprobten Verkehrsmitteln mit z.B. alternativen Antriebsformen eine Chance gibt, sich in die Struktur von Planung und Vergabe gemäß Nahverkehrsplan einzufügen. Als Beispiel hierfür gelten geförderte Versuche von Elektromobilität bis hin zu autonomen digitalisierten Linien- und Netzbetrieben.

Die angestrebte und erwartete Zunahme der Fahrgastzahlen und damit der Fahrten mit Bussen und Bahnen muss mit einer Stärkung des ÖPNV-Angebotes einhergehen. Hierzu sind umfängliche und nachhaltige Analysen notwendig, aus denen kontinuierlich ein nachfragegerechtes und bedarfsorientiertes Angebot bezüglich Linienweg, Taktfrequenz und Fahrzeuggröße abgeleitet werden kann. Dies soll in der Reihenfolge der Prioritäten zuerst für die Stadtbahnlinien, dann für die Straßenbahnlinien und schlussendlich für die Buslinien geschehen. Die sich hieraus ergebende Notwendigkeit, Taktverdichtungen und Kapazitätserhöhungen zur Befriedigung der vorhandenen und erwarteten Nachfrage auf den Linien vorzunehmen, wird unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit schrittweise umgesetzt.

Erste Meilensteine auf diesem Weg können die Einführung von Metrobuslinien auf den stark belasteten städtischen Busachsen außerhalb des Schienennetzes sein, die Einrichtung einer Innovationslinie (s.o. alternative Antriebe) und die schrittweise Möglichkeit der Einführung von Bussen mit schadstofffreien Antriebssystemen oder Komfortaspekten, die heute noch gar nicht bekannt sind (Barrierefreiheit, Sicherheit u.a.). Einen weiteren Ansatz für den ÖPNV der Zukunft können sog. On-Demand Busse darstellen, die nachfrageorientiert ohne feste Haltestellen und Linienwege verkehren. Dies böte auch die Möglichkeit einer Verbesserung der Anbindung von Randgebieten in Randzeiten wie in Hubbelrath/Knittkuhl und Unterbach.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll durch eine Evaluierung begleitet werden, um hieraus Schlüsse für die weiteren Entwicklungen und Meilensteine der Umsetzung ableiten zu können.

6.2 Maßnahmenprogramm SPNV (nachrichtlich)

Der VRR-Nahverkehrsplan 2016 (Entwurfsstand: 20.04.2016) formuliert die Anforderungen an das Fahrplanangebot, die Infrastruktur und weitere Qualitätsaspekte für ein integriertes und zukunftsorientiertes SPNV-System im VRR. Die Entwicklung des SPNV-Leistungsangebots und des Fahrzeugeinsatzes wird bestimmt von der Umsetzung des RE-Konzepts, des S-Bahn-Konzepts mit einem 15-/30-Minuten-Takt und der Einführung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX).

Nach Umsetzung des RE-Konzeptes ab Dezember 2016 entfällt bei der Linie RE1 der Abschnitt Hamm – Paderborn. Ersetzt wird der entfallende Abschnitt durch die Linie RE11 die dann von Düsseldorf (anstelle von Mönchengladbach) stündlich bis Paderborn und alle zwei Stunden nach Kassel verkehrt. Dadurch wird zusammen mit den Linien RE1 und RE6 ein angenäherter 20-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Düsseldorf – Hamm aufgespannt, was zu einer deutlichen Angebotsverbesserung führt. Zusätzlich wird zweistündlich eine neue Direktverbindung von Düsseldorf nach Kassel geschaffen.

Bei der Linie RE5 entfällt der Abschnitt Emmerich – Wesel. Neu eingerichtet wird die stündlich verkehrende Linie RE19, die die Bedienung des entfallenden Abschnitts des RE5 übernimmt und die Einzelfahrten der RB35 im Abschnitt Düsseldorf – Duisburg ersetzt. Ab Juni 2017 wird die Linie RE19 ins niederländische Arnheim verlängert, die damit eine neue Direktverbindung zwischen Arnheim und Düsseldorf aufspannt. Nach Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt wird die Linie RE19 zusätzlich um den Flügel Wesel – Bocholt ergänzt, sodass eine neue Direktverbindung zwischen Düsseldorf und Bocholt entsteht.

Die Fahrten der Linie RE6a (Düsseldorf – Köln/Bonn Flughafen) werden in die Linie RE6 integriert, die ab Düsseldorf über Neuss, Dormagen und Köln bis zum Flughafen Köln/Bonn verlängert wird. Dadurch bleibt die dritte stündliche RE-Verbindung zwischen Köln und Düsseldorf gesichert.

Bereits vor Einführung des RRX-Betriebes im Zielzustand (2030-2035) werden schrittweise die Linien RE11 (Dezember 2018), RE5 (Juni 2019), RE6

(Dezember 2019), RE1 (Juni 2020) und RE4 (Dezember 2020) auf die neuen RRX-Fahrzeuge umgestellt. Neben der erwarteten Verbesserung der Fahrplanstabilität durch das optimierte Beschleunigungsvermögen der neuen Fahrzeuge entstehen Qualitätssteigerungen durch eine erhöhte Sitzplatzzahl von 800 Plätzen pro Fahrt.

Nach Einführung des RRX-Betriebes im Zielzustand (2030-2035) wird Düsseldorf durch 6 RRX-Linien bedient. Auf der zentralen Achse Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm wird durch Überlagerung von vier RRX-Linien ein 15-Minuten-Takt aufgespannt. Zwischen Düsseldorf und Duisburg erfolgt eine weitere Verdichtung um zwei Fahrten pro Stunde durch die Überlagerung von zwei weiteren RRX-Linien.

Ab Dezember 2017 wird die Linie RB38 Düsseldorf – Neuss – Grevenbroich – Horrem – Köln in zwei Linienabschnitte geteilt. Der Abschnitt Düsseldorf – Grevenbroich – Bedburg wird dann als RB37 bedient, der Abschnitt Bedburg – Horrem – Köln weiterhin als RB38. In Bedburg besteht fahrplanmäßiger Anschluss zwischen beiden Linien. Der Split der Linie hat für Düsseldorf nur geringe Auswirkungen, da Düsseldorf aus Richtung Grevenbroich und Neuss weiterhin umsteigefrei erreicht wird. Bei ausreichend zur Verfügung stehenden Finanzmitteln soll die fehlende Wochenendbedienung der RB38 (zukünftig RB37) zwischen Düsseldorf und Neuss beseitigt werden.

Die Taktumstellung im S-Bahn-System hat für Düsseldorf keine Auswirkung, da die Bereiche Düsseldorf und Köln weiterhin im 20-Minuten-Taktschema bedient werden.

Punktuelle Verbesserungen sind im Nachtverkehr bei den RB- und RE-Linien vorgesehen, im NVP des VRR aber nicht einzeln benannt. Es wird erwartet, dass die angestrebten Verbesserungen im Nachtverkehr positive Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Stadt Düsseldorf im Spät- und Nachtverkehr haben werden.

Insgesamt bedeuten die Anpassungen und Veränderungen im SPNV eine verbesserte Erreichbarkeit der Stadt Düsseldorf. Es werden neue Direktverbindungen angeboten (z.B. Arnheim, Bocholt, Kassel) und zusätzliche Fahrtmöglichkeiten geschaffen (z.B. nach Köln, Wuppertal, auf der Achse Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund). Durch den Einsatz neuer Fahrzeuge ist zudem eine deutliche Qualitätssteigerung zu erwarten (Verbesserung der Fahrplanstabilität durch höheres Beschleunigungsvermögen, Erhöhung der Platzkapazitäten).

Mit dem Bau des Regionalhaltes Bilk soll in 2018 begonnen werden. Die Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel Dezember 2020 geplant.

6.3 Maßnahmenprogramm Stadtbahn / Straßenbahn

6.3.1 Geplante Maßnahmen

Kurz- bis mittelfristig sind folgende Weiterentwicklungen gegenüber dem Angebotskonzept 2015 (inkl. Netzänderung zum Fahrplanwechsel 21.02.2016) vorgesehen (sog. indisponible Maßnahmen):

- Geplante Maßnahmen im Stadtbahn- und Straßenbahnnetz
 - Freiligrathplatz – Flughafen Terminal (1. Baustufe U81)
 - ESPRIT arena / Messe Nord – Handweiser (Rheinquerung, 2. Baustufe U81)
 - Freiligrathplatz - ESPRIT arena / Messe Nord (U80 Messeumfahrung)
 - Rath S – Am Hülserhof (Verlängerung der Linie 701, in Bau)
- Annahmen zum Betriebskonzept
 - U78: Düsseldorf Hbf – Meerbusch, Haus Meer (20-Minuten-Takt)
 - U80: Düsseldorf Hbf – ESPRIT arena / Messe Nord (20-Minuten-Takt)
 - U81: Neuss Hbf – Flughafen Terminal (20-Minuten-Takt)
 - U82: Düsseldorf Hbf – Flughafen Terminal (20-Minuten-Takt)
 - 701: Verlängerung Rath S – ISS Dome – Am Hülserhof (20-Minuten-Takt)
 - U71: Verlängerung Heinrichstraße – Rath S (20-Minuten-Takt)
 - U75: Streckabschnitt Neuss Hbf – Handweiser (20-Minuten-Takt)
Streckenabschnitt Handweiser – Vennhauser Allee (10-Minuten-Takt)
 - U78 fährt zur HVZ bis KR-Rheinstraße und ersetzt HVZ-Linie U70.

Ggf. erforderliche Anpassungen im nachgeordneten Busverkehr erfolgen umsetzungsbegleitend.

Die indisponiblen Maßnahmen im Stadtbahn- und Straßenbahnverkehr zeigt **Bild 6-1** in einer Übersicht. Das damit verbundene Linienkonzept im Bereich Flughafen/Messe ist in **Bild 6-2** schematisch dargestellt.

Die als indisponible Maßnahmen vorgesehene Verlängerung der Linie 701 zum Am Hülserhof, einschließlich der damit verbundenen Anpassungen im Busnetz zeigt **Bild 6-3**.

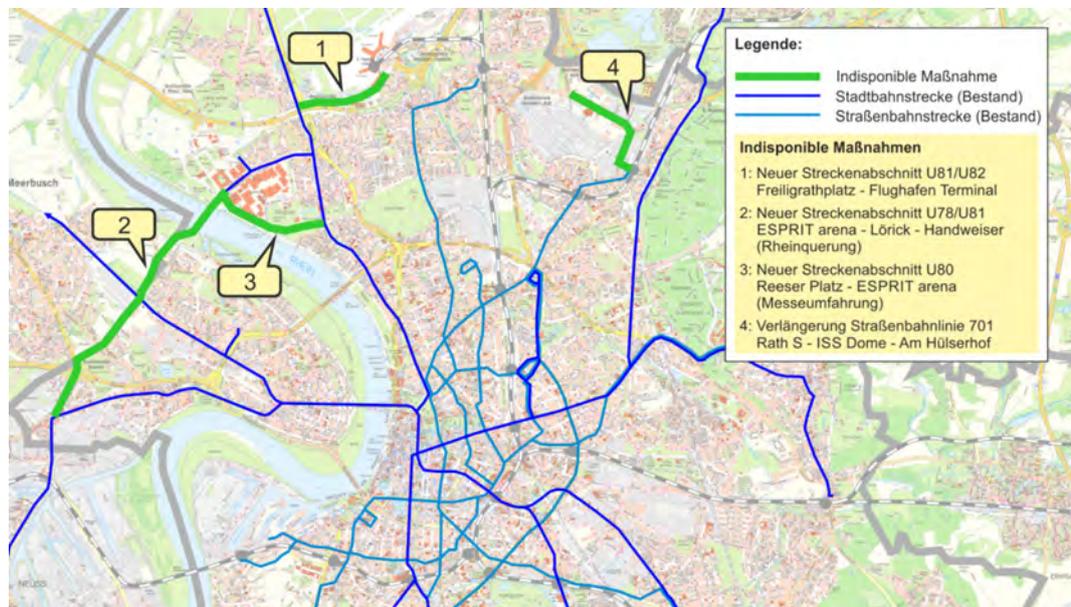


Bild 6-1: Übersicht indisponiblen Maßnahmen (Prognose 2030)

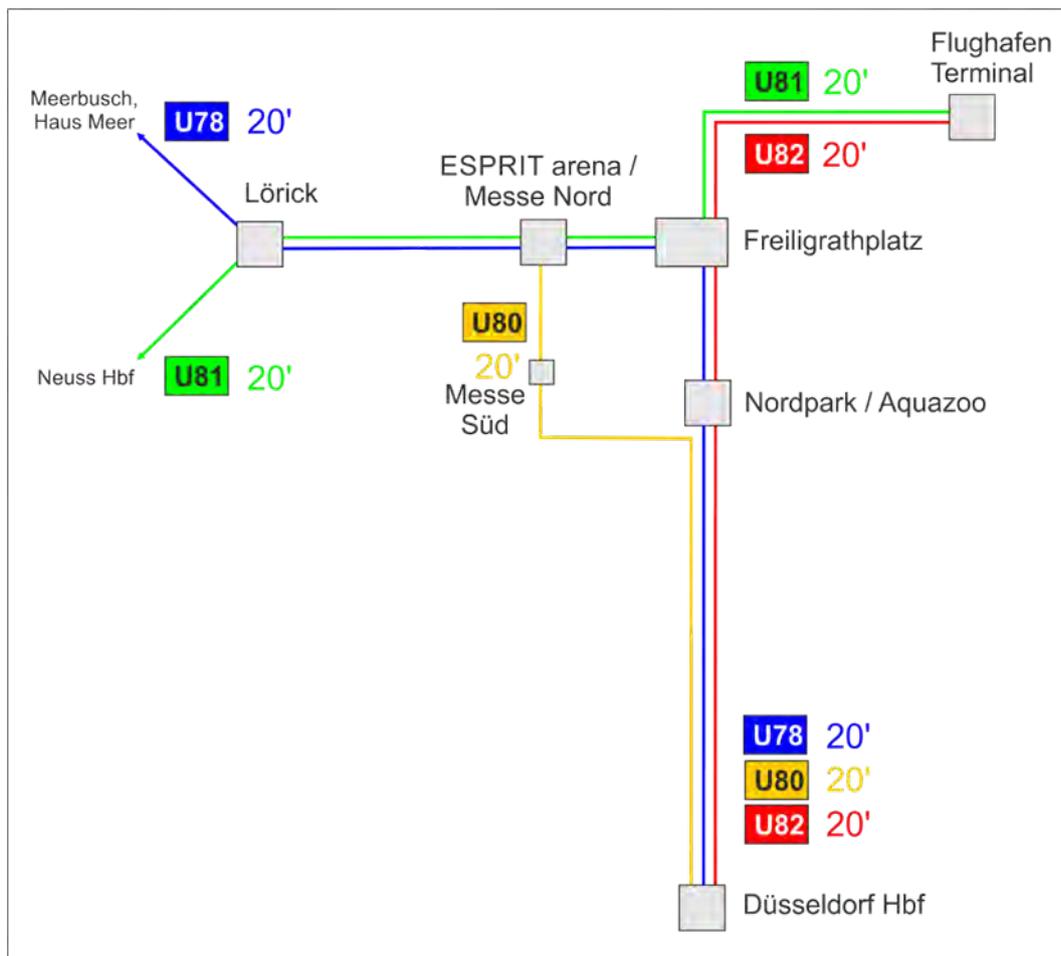


Bild 6-2: Linienkonzept der indisponiblen Maßnahmen im Bereich Flughafen/Messe in schematischer Darstellung (Prognose 2030)

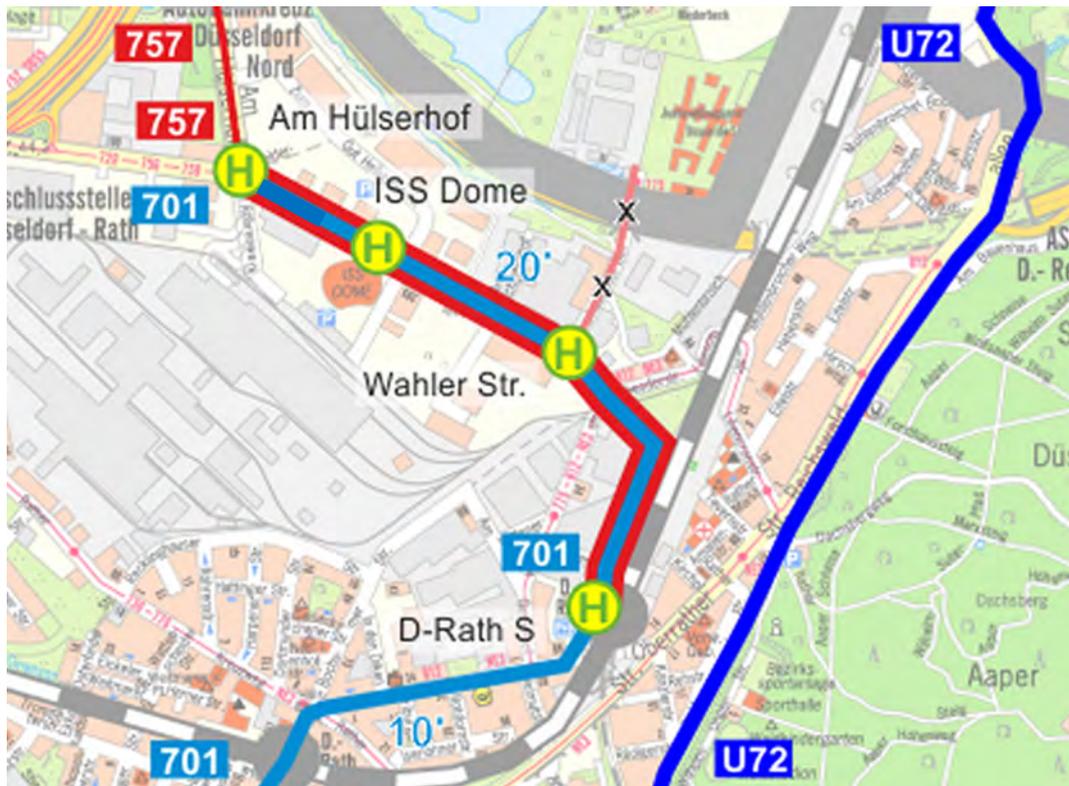


Bild 6-3: Verlängerung der Linie 701 über ISS Dome nach „Am Hülserhof“ (Prognose 2030)

6.3.2 Prüfung weiterer Maßnahmen zur Netzentwicklung Schiene

Untersucht wurden 8 Planfälle zur Weiterentwicklung des Stadtbahn- und Straßenbahnnetzes, die von der Stadt Düsseldorf vorgegeben wurden (vgl. **Bild 6-4**):

- Prüfauftrag 1:
Neuer Streckenabschnitt U73 Südpark – Universität West/Mensa,
- Prüfauftrag 2:
Verlängerung Stadtbahntunnel Kennedydamm – Reeser Platz,
- Prüfauftrag 3:
Neuer Streckenabschnitt U81/U82 Flughafen Terminal – Flughafen Bahnhof,
- Prüfauftrag 4:
Neuer Streckenabschnitt U81 Flughafen Bahnhof – Ratingen,
- Prüfauftrag 5:
Verlängerung Stadtbahnlinie U75 Vennhauser Allee – D-Gerresheim S,

- Prüfauftrag 6:
Verlängerung Straßenbahnlinie 705 Vennhauser Allee – D-Reisholz S,
- Prüfauftrag 7:
Verlängerung Linie 708 Heinrichstr. – Spichernplatz,
- Prüfauftrag 8:
Neuer Streckenabschnitt 701 ISS Dome – Ratingen West.

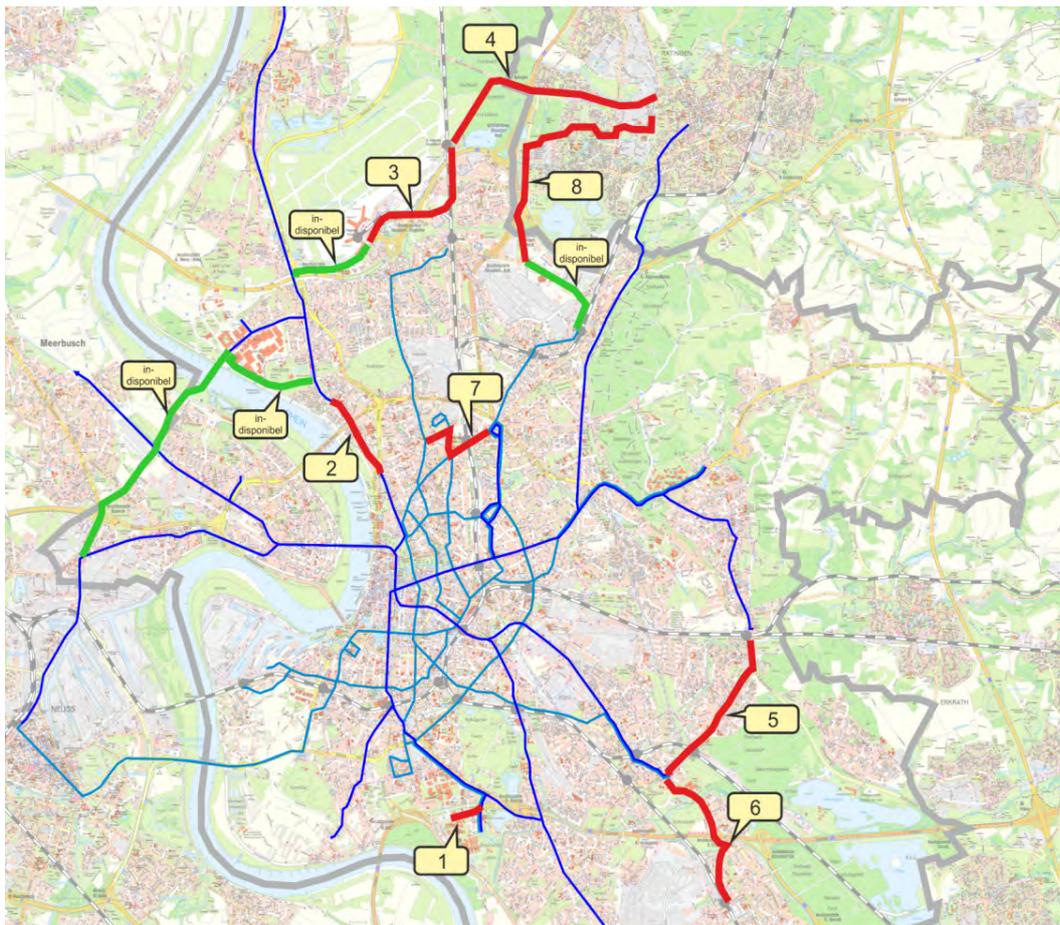
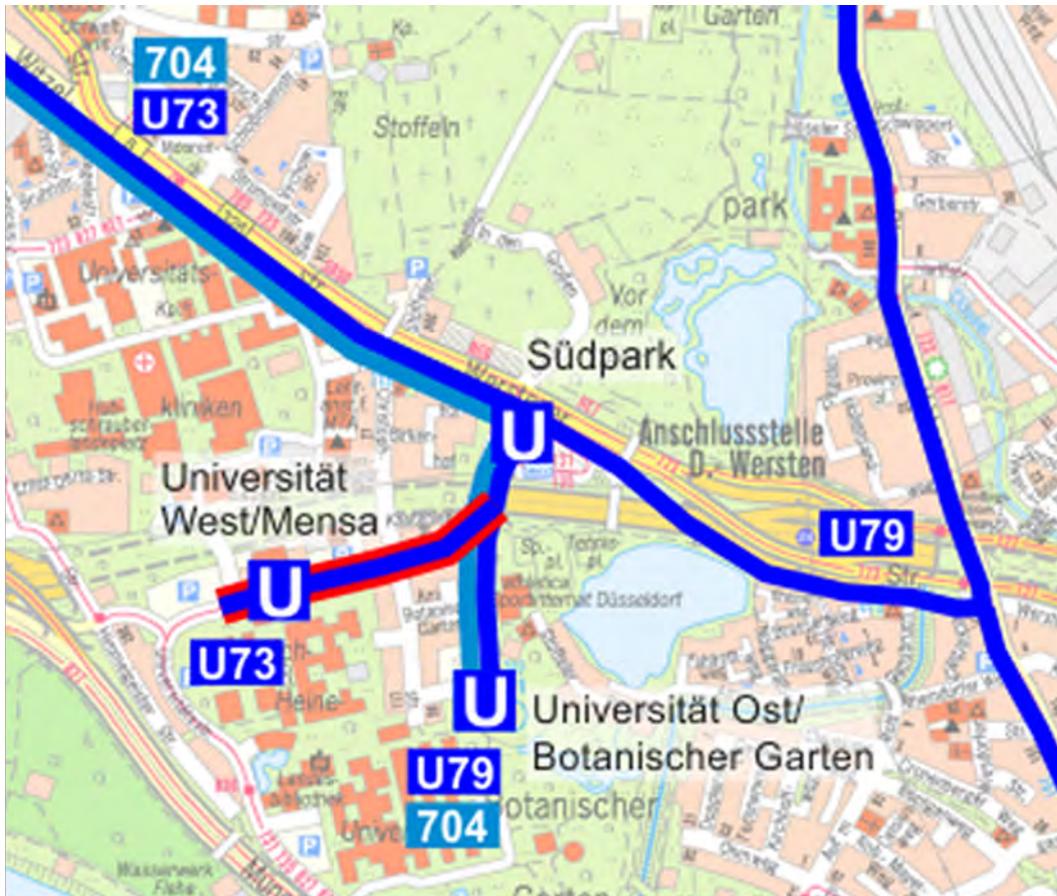


Bild 6-4: Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des Stadtbahn- und Straßenbahnnetzes

Für jeden Planfall wurde ein Angebotskonzept (Linienführung, Bedienungshäufigkeiten, Betriebszeiten, Produkt/Fahrzeugtyp) entwickelt und mit der Stadt Düsseldorf sowie der Rheinbahn abgestimmt. Das Angebotskonzept umfasst auch Vorstellungen zum komplementären Busverkehr. Die Anpassungen der Busverkehre an das jeweilige Schienenkonzept sind von dem Grundgedanken getragen, vorhandene Verkehrsbeziehungen möglichst weitgehend zu erhalten und auf gebrochene Verkehre möglichst zu verzichten. Die Prüfaufträge bauen auf einem erweiterten Grundangebot im Prognosejahr

2030 auf. Dies umfasst alle in Kap. 6.3 dargestellten indisponiblen Maßnahmen.

Gegenstand der Prüfaufträge ist die verkehrliche Bewertung mit Hilfe eines Verkehrsmodells, das von der Ingenieurgruppe IVV im Auftrag des Landes NRW entwickelt und aktuell im Rahmen der ÖPNV-Bedarfsplanung des Landes NRW eingesetzt wird (vgl. Kap. 4.3 sowie Kap. 5.2). Die Nachfrageermittlung auf Basis eines landesweiten Verkehrsmodells kann mit einer eingeschränkten Aussagegenauigkeit auf lokaler Ebene verbunden sein. Im vorliegenden Fall gilt dies insbesondere in Teilräumen mit besonders kleinteiliger Angebotsstruktur (Prüfauftrag 7) und im Stadt-Umland-Bereich (Prüfaufträge 4 und 8). Im landesweiten Kontext sind beispielsweise Verkehrszellen und Anbindungen von Verkehrszellen an Haltestellen etwas gröber geschnitten als in Verkehrsmodellen, die für einen städtischen Einsatzkontext entwickelt werden. Derartige Vereinfachungen sind – insbesondere in den vorgenannten Fällen – mit einer Fehlermarge bzgl. der Verkehrsnachfrage verbunden, die über das bei Verkehrsmodellrechnungen übliche Maß hinausgeht.

Neuer Streckenabschnitt Südpark – Universität West/Mensa**Maßnahmen im Schienenverkehr**

- Neuer Streckenabschnitt U73 Südpark – Universität West/Mensa
- Takt (HVZ/NVZ): gemäß Fpl. 02/2016

Anpassung parallelverlaufender Buslinien ist zu prüfen

- Unverändert

Bild 6-5: Neuer Streckenabschnitt Südpark – Universität West/Mensa:
Anpassungen im Liniennetz

Verkehrliche Bewertung

- Die zu erwartende Verkehrsnachfrage liegt im unteren Bereich des stadtbahn-typischen Niveaus, für einen Linienend-ast ist die Nachfrage jedoch sehr gut.
- Verlängerung bis Uni West/Mensa führt zu einer deutlich besseren Anbindung der Universität.
- Die zu erwartende Verkehrsnachfrage rechtfertigt weitere Planungsschritte, u.a.
 - differenzierte Infrastruktur- und Betriebsplanung,
 - differenzierte Kosten- und Nachfrageermittlung,
 - Standardisierte Bewertung.

Empfehlung:

- Das Vorhaben wird bei der weiteren Netzentwicklung berücksichtigt.
- Abhängig von den betrieblichen Vorteilen eines modifizierten Betriebskonzepts (U79 zur Uni West/Mensa und U73 zur Universität Ost/ Botanischer Garten) soll eine verkehrliche Bewertung durchgeführt und im Lichte beider Ergebnisse über die Ausgestaltung dieser Maßnahme entschieden werden.

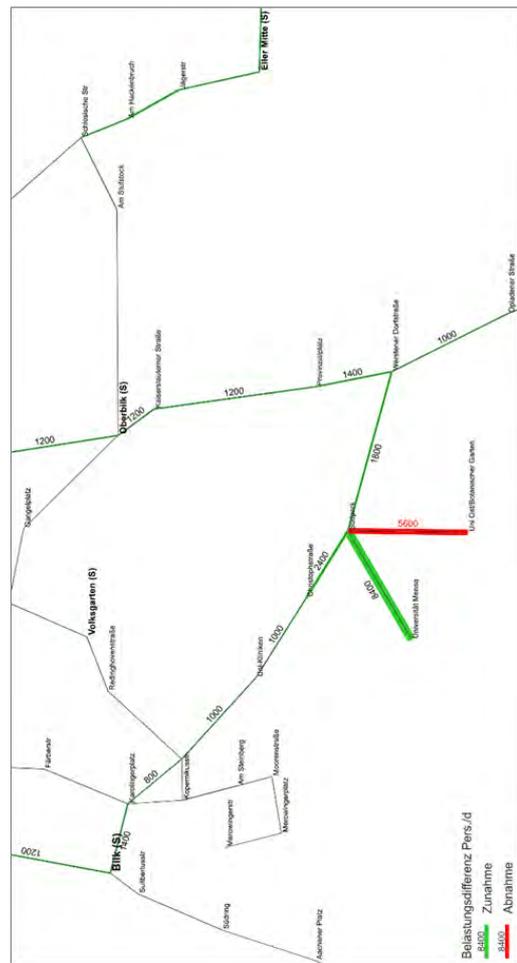
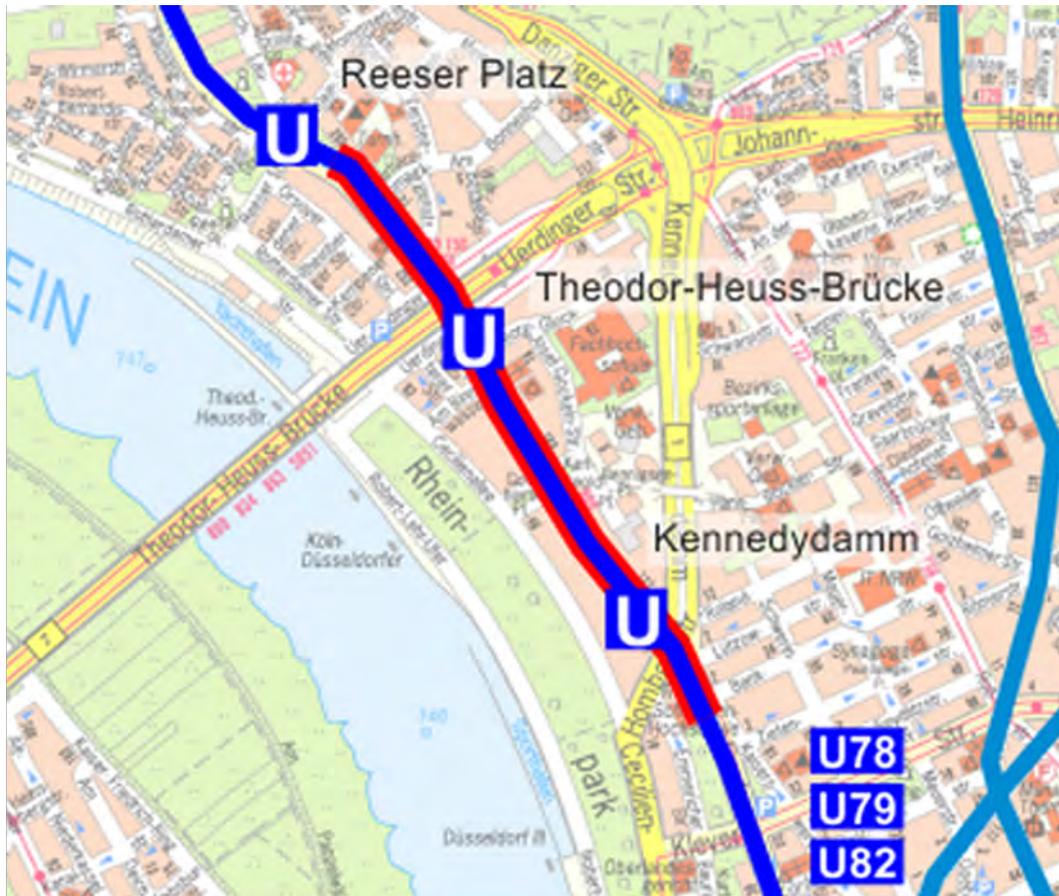


Bild 6-6: Neuer Streckenabschnitt Südpark – Universität West/Mensa: Verkehrliche Bewertung

Verlängerung Stadtbahntunnel Kennedydamm – Reeser Platz**Maßnahmen im Schienenverkehr**

- Verlängerung Stadtbahntunnel im Bereich Kennedydamm – Reeser Platz
- Betroffene Linien: U78, U79, U82

Anpassung parallelverlaufender Buslinien ist zu prüfen

- Keine

Bild 6-7: Verlängerung Stadtbahntunnel Kennedydamm – Reeser Platz:
Anpassungen im Liniennetz

Verkehrliche Bewertung

- Die zu erwartende Steigerung der Verkehrsnachfrage (ohne besucherstarke Messen) liegt trotz der geringen Fahrtzeitgewinne durch die kurze Tunnelstrecke bei ca. 10%. Zusätzlich kann eine deutliche Stabilisierung des Fahrplans, insbes. bei Messe-/ Arena-Verkehren erwartet werden.
- Die zu erwartende Verkehrsnachfrage (ohne besucherstarke Messen) in Verbindung mit der Fahrplanstabilisierung rechtfertigt weitere Planungsschritte, u.a.
 - differenzierte und Infrastruktur- und Betriebsplanung,
 - differenzierte Kosten- und Nachfrageermittlung,
 - Standardisierte Bewertung.

Empfehlung:

- Das Vorhaben wird bei der weiteren Netzentwicklung berücksichtigt.
- Um die Fahrplanstabilität auf diesem Streckenabschnitt kurzfristig zu verbessern, sollen geeignete Maßnahmen an der Oberfläche geprüft und realisiert werden

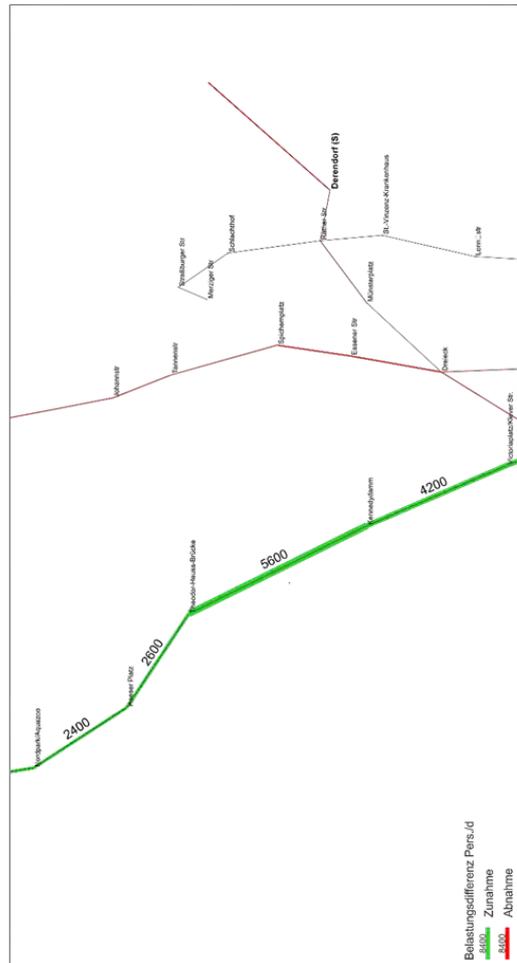
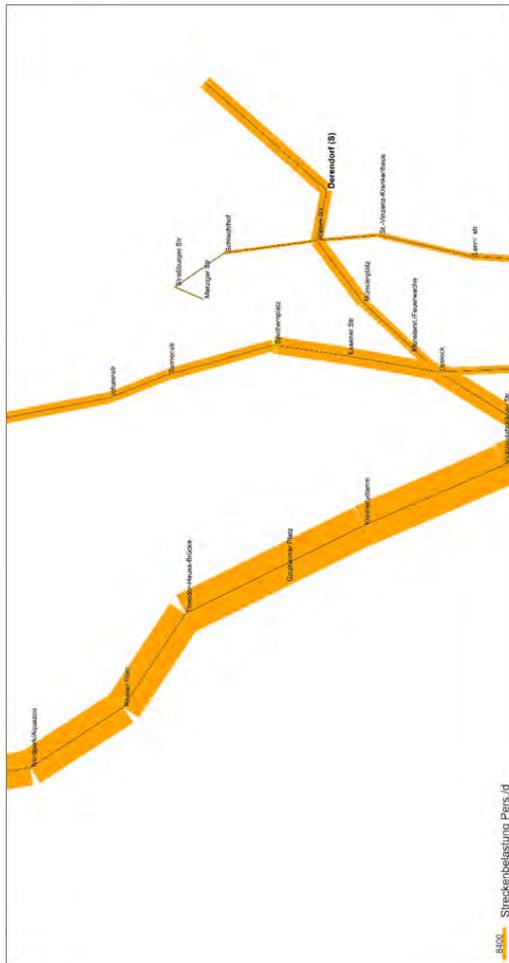
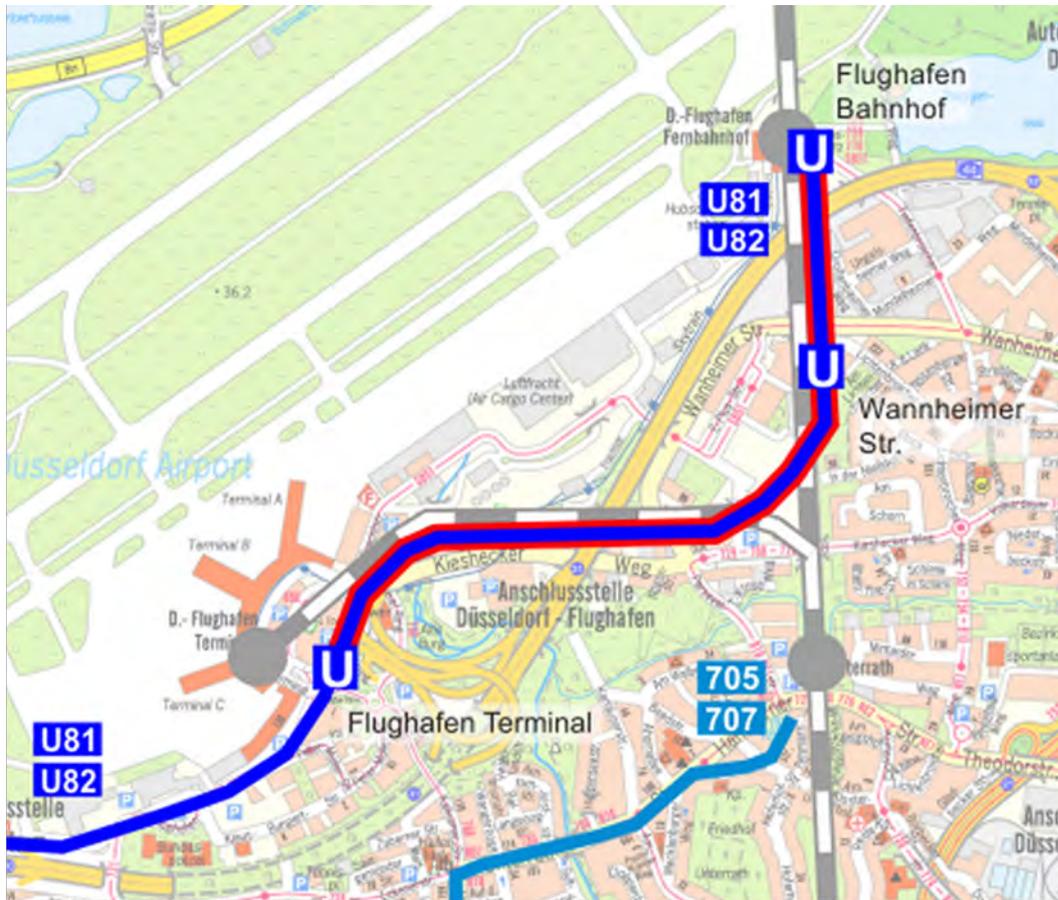


Bild 6-8: Verlängerung Stadtbahntunnel Kennedydam – Reeser Platz: Verkehrliche Bewertung

Neuer Streckenabschnitt Flughafen Terminal – Flughafen Bahnhof



Maßnahmen im Schienenverkehr

- Neuer Streckenabschnitt Flughafen Terminal – Flughafen Bahnhof der Linie U81/U82
- Takt (HVZ/NVZ): 20 Minuten

Zusätzliche Annahmen im Schienenverkehr

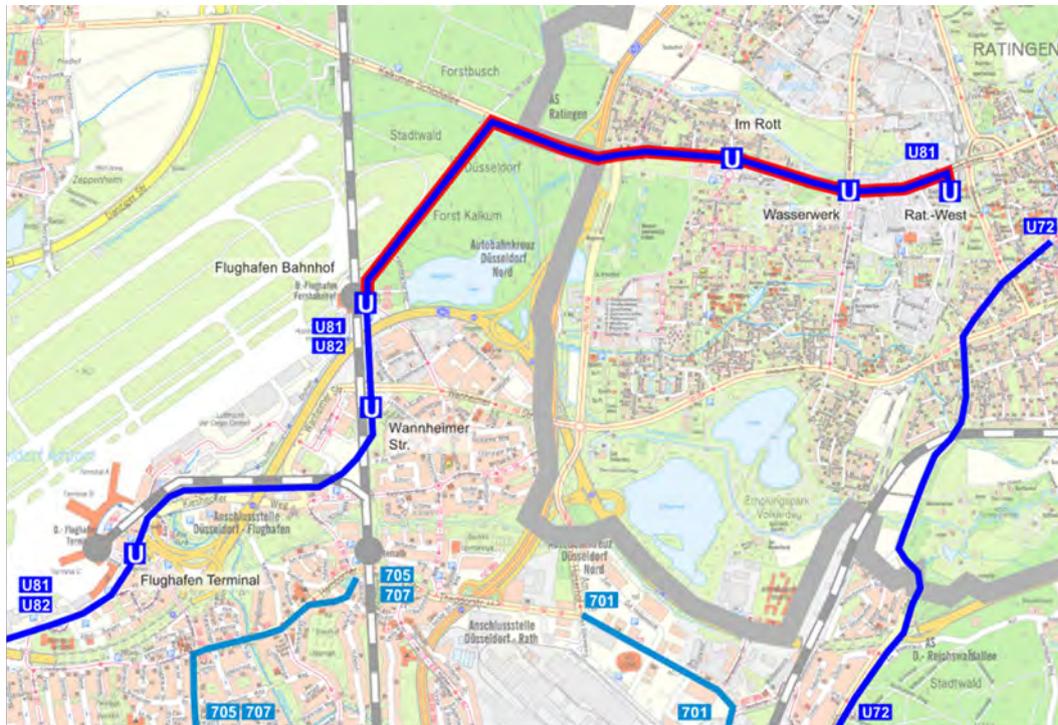
- U80 (Messeumfahrung) ist in Betrieb
- U80 fährt bis ESPRIT arena / Messe Nord
- U78 fährt zur HVZ bis KR-Rheinstraße und ersetzt HVZ-Linie U70

Anpassung parallelverlaufender Buslinien ist zu prüfen

- SB51
- 722

Bild 6-9: Neuer Streckenabschnitt Flughafen Terminal – Flughafen Bahnhof: Anpassungen im Liniennetz

Neuer Streckenabschnitt Flughafen Bahnhof – Ratingen



Maßnahmen im Schienenverkehr

- Neuer Streckenabschnitt Flughafen Bahnhof – Ratingen mit Bedienung durch Linie U81
- Die Maßnahme baut auf der Stadtbahnverlängerung Flughafen Terminal – Flughafenbahnhof auf (Prüfauftrag 3)
- Takt (HVZ/NVZ): 20 Minuten

Zusätzliche Annahmen im Schienenverkehr

- U80 (Messeumfahrung) ist in Betrieb
- U82 bis Flughafen Bahnhof
- U78 fährt zur HVZ bis KR-Rheinstraße und ersetzt HVZ-Linie U70

Anpassung parallelverlaufender Buslinien ist zu prüfen

- 759
- 760
- SB51 - Anpassung aus Prüfauftrag 3
- 722 - Anpassung aus Prüfauftrag 3

Bild 6-11: Neuer Streckenabschnitt Flughafen Bahnhof – Ratingen: Anpassungen im Liniennetz

Verkehrliche Bewertung

- Die zu erwartende Verkehrsnachfrage liegt im mittleren Bereich des stadtbahn-typischen Niveaus. Zusammen mit PF 3 entsteht eine attraktive Schienenanbindung von Ratingen-West an den Flughafen, die Arbeitsplatzschwerpunkte im Flughafenumfeld, die Messe und die Stadt Düsseldorf.
- Die Fahrzeitverlängerung durch Führung der U80 über Messe-Süd dämpft die zu erwartende Verkehrsnachfrage
- Die zu erwartende Verkehrsnachfrage rechtfertigt weitere Planungsschritte, u.a.
 - differenzierte und Infrastruktur- und Betriebsplanung,
 - differenzierte Kosten- und Nachfrageermittlung,
 - Standardisierte Bewertung.

Empfehlung:

- Das Vorhaben wird bei der weiteren Netzentwicklung berücksichtigt.

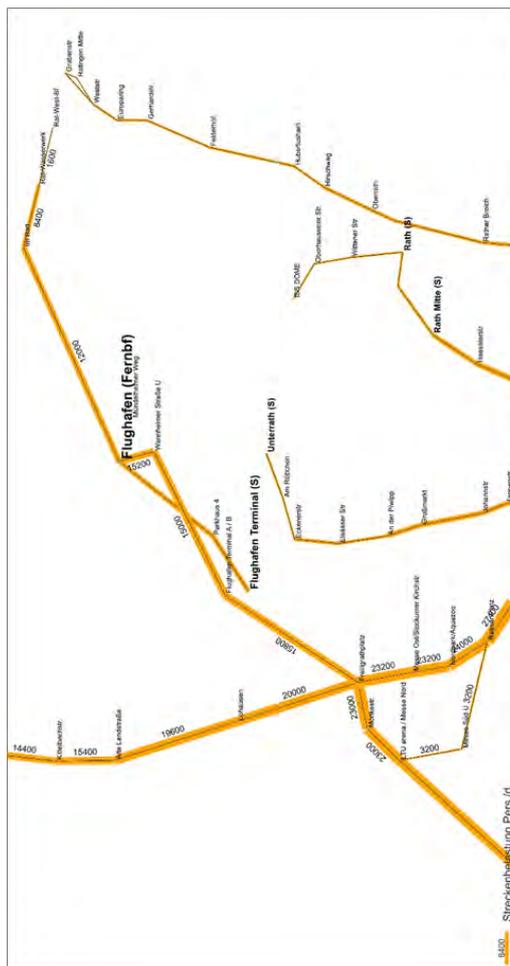


Bild 6-12: Neuer Streckenabschnitt Flughafen Bahnhof – Ratingen: Verkehrliche Bewertung

Verlängerung Stadtbahnlinie U75 Vennhauser Allee – D-Gerresheim S**Maßnahmen im Schienenverkehr**

- Verlängerung Stadtbahnlinie U75 ab Vennhauser Allee nach D-Gerresheim S
- Takt (HVZ/NVZ): 10 Minuten

Anpassung parallelverlaufender Buslinien ist zu prüfen

- Unverändert

Bild 6-13: Verlängerung Stadtbahnlinie U75 Vennhauser Allee – D-Gerresheim S:
Anpassungen im Liniennetz

Verkehrliche Bewertung

- Die zu erwartende Verkehrsnachfrage liegt bei einem 10'-Takt unter stadtbahn-typischem Niveau.
- Ein Stadtbahnbetrieb im 10'-Takt rechtfertigt kaum weitere Planungsschritte mit stadtbahnmäßigem Ausbau.
- Alternativ könnte ein Ausbau entsprechend Straßenbahnstandard (Verlängerung 705) erwogen werden.
- Eine Verkehrliche Bewertung bei Verlängerung 705 sollte durch Verkehrsmodellrechnung erhärtet werden

Empfehlung:

- Das Vorhaben ist zur weiteren Prüfung vorgesehen.

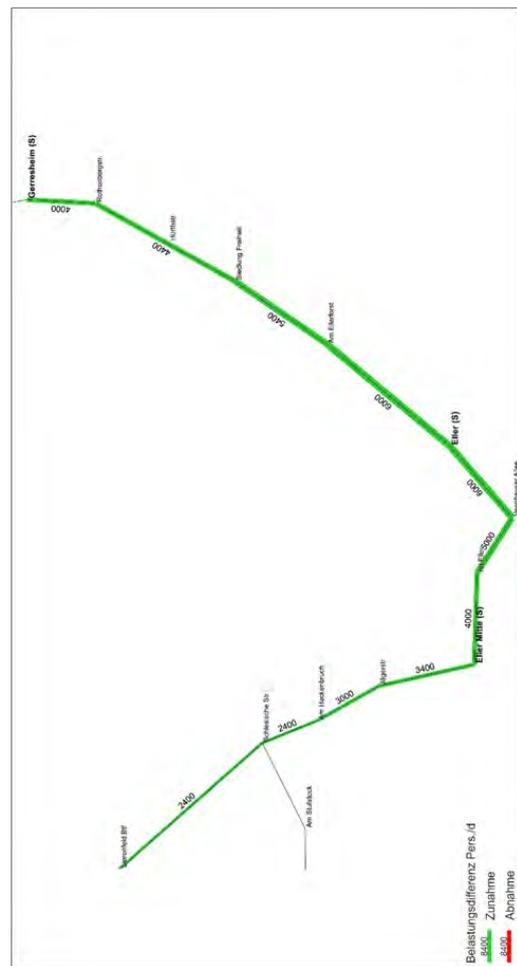
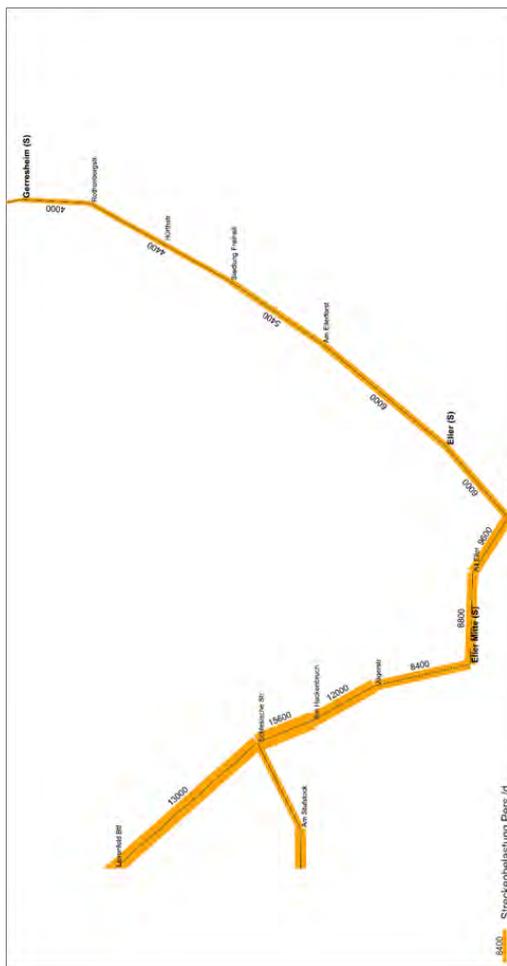


Bild 6-14: Verlängerung Stadtbahnlinie U75 Vennhauser Allee – D-Gerresheim S: Verkehrliche Bewertung

Verlängerung Linie 705 Vennhauser Allee – D-Reisholz S**Maßnahmen im Schienenverkehr**

- Verlängerung Straßenbahnlinie 705 ab Vennhauser Allee nach D-Reisholz S
- Takt (HVZ/NVZ): 10 Minuten

Anpassung parallelverlaufender Buslinien ist zu prüfen

- 730
- 731
- 785

Bild 6-15: Neuer Streckenabschnitt Vennhauser Allee – Reizholz S:
Anpassungen im Liniennetz

Verkehrliche Bewertung

- Die zu erwartende Verkehrsnachfrage liegt im unteren Bereich des straßenbahntypischen Niveaus.
- Die zu erwartende Verkehrsnachfrage rechtfertigt kaum weitere Planungsschritte.
- Abzuwarten bleibt die Maßnahmenbewertung im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplans NRW (zzt. in Bearbeitung).

Empfehlung:

- Das Vorhaben wird nicht weiterverfolgt.

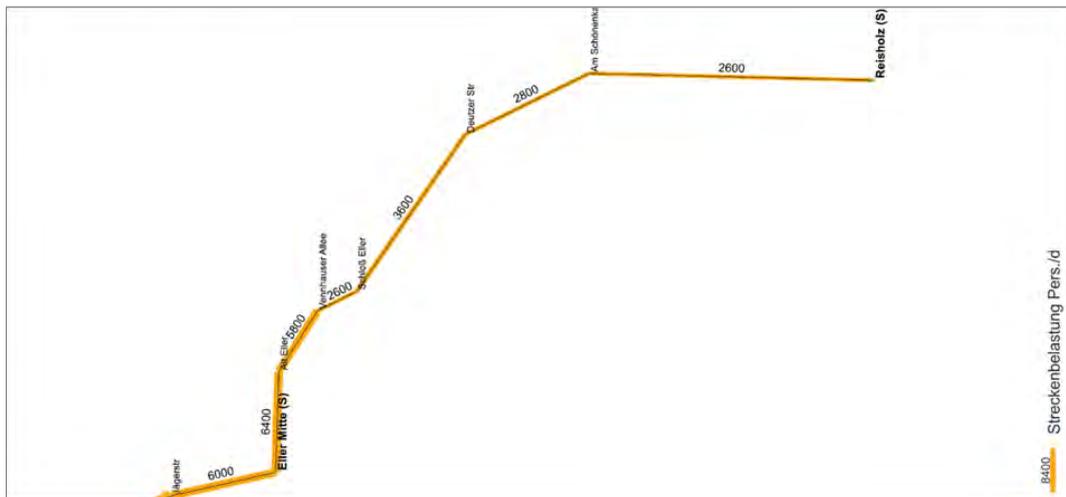
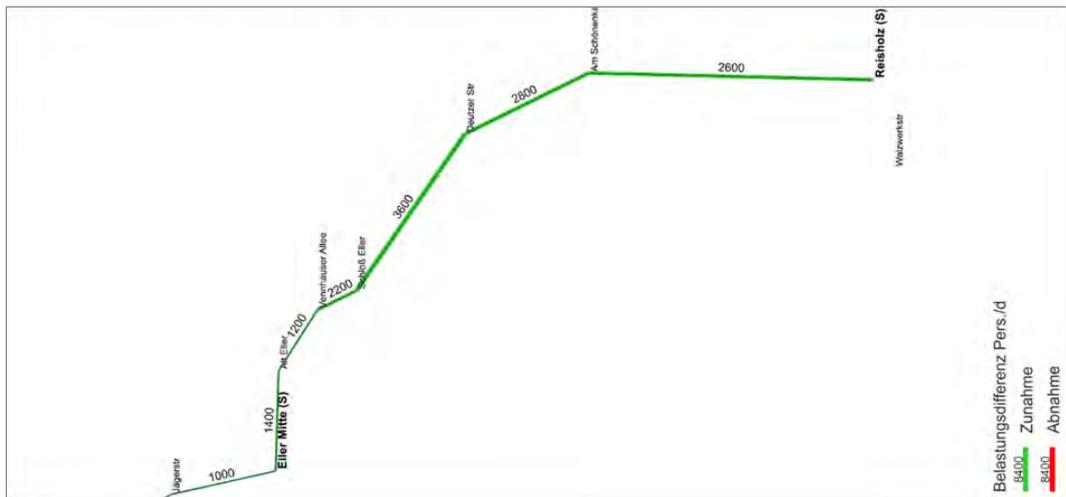
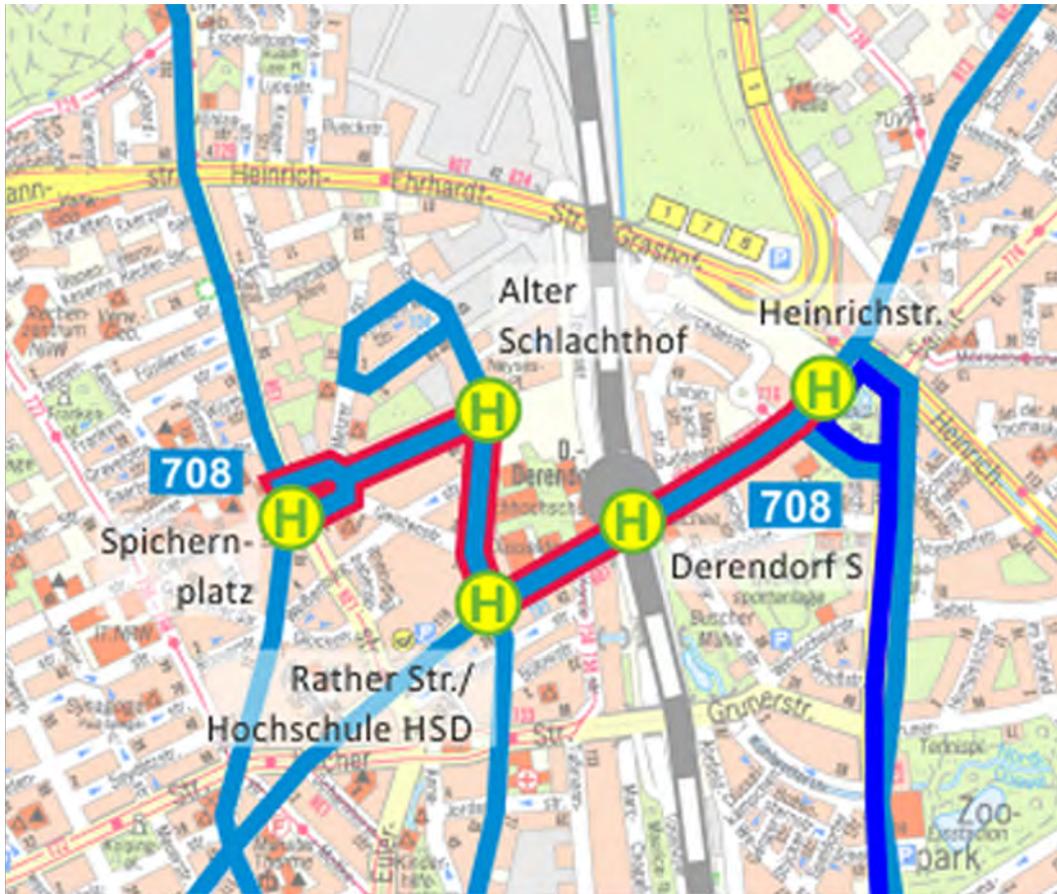


Bild 6-16: Neuer Streckenabschnitt Vennhauser Allee – Reizholz S: Verkehrliche Bewertung

Verlängerung Linie 708 Heinrichstraße – Spichernplatz**Maßnahmen im Schienenverkehr**

- Verlängerung Linie 708 ab Heinrichstr über Rather Str./Hochschule HSD zum Spichernplatz
- Takt (HVZ/NVZ): gemäß Fahrplan 02/2016

Anpassung parallelverlaufender Buslinien ist zu prüfen

- Keine

Bild 6-17: Verlängerung der Linie 708 zum Spichernplatz:
Anpassungen im Liniennetz

Verkehrliche Bewertung

- Die zu erwartende Verkehrsnachfrage liegt nicht auf straßenbahntypischem Niveau.
- Die zu erwartende Verkehrsnachfrage rechtfertigt kaum weitere Planungsschritte.

Empfehlung:

- Das Vorhaben wird im Lichte der Entwicklung der Studierendenzahlen an dem Standort weiter geprüft.

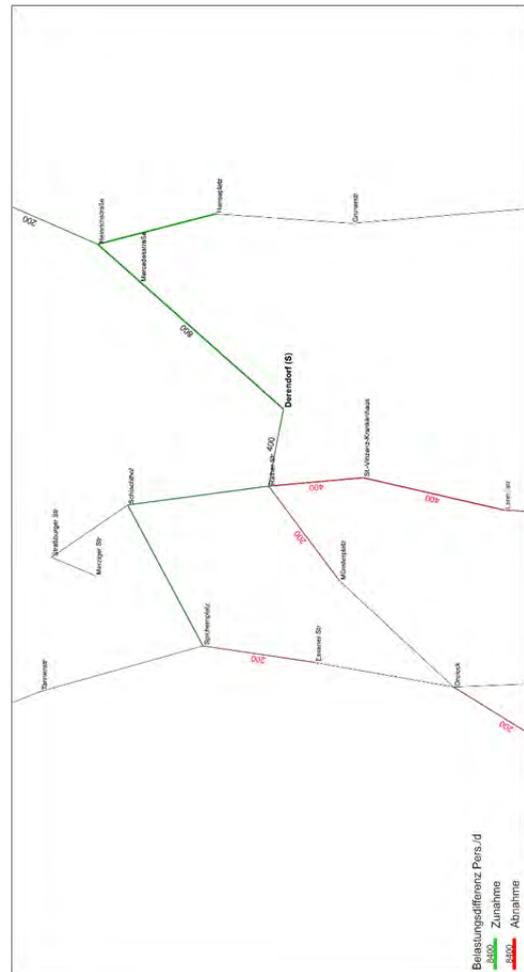
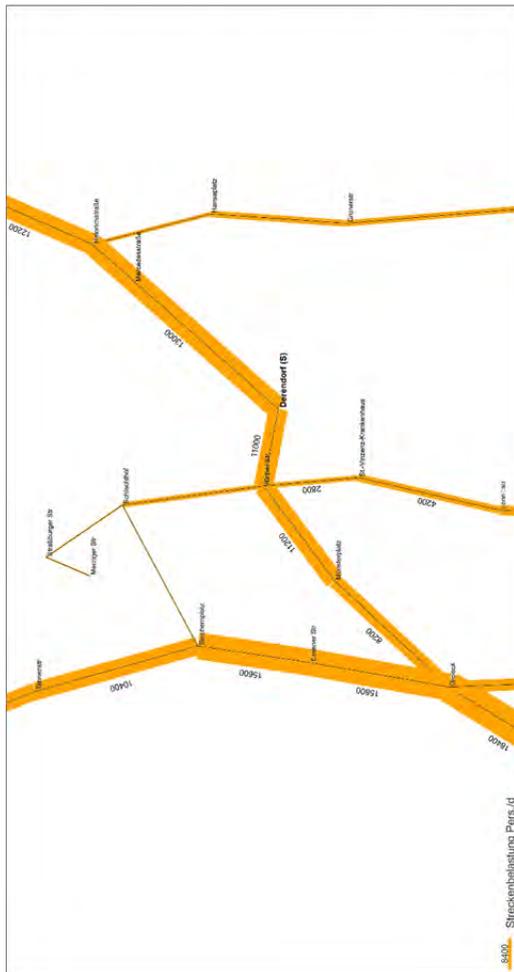
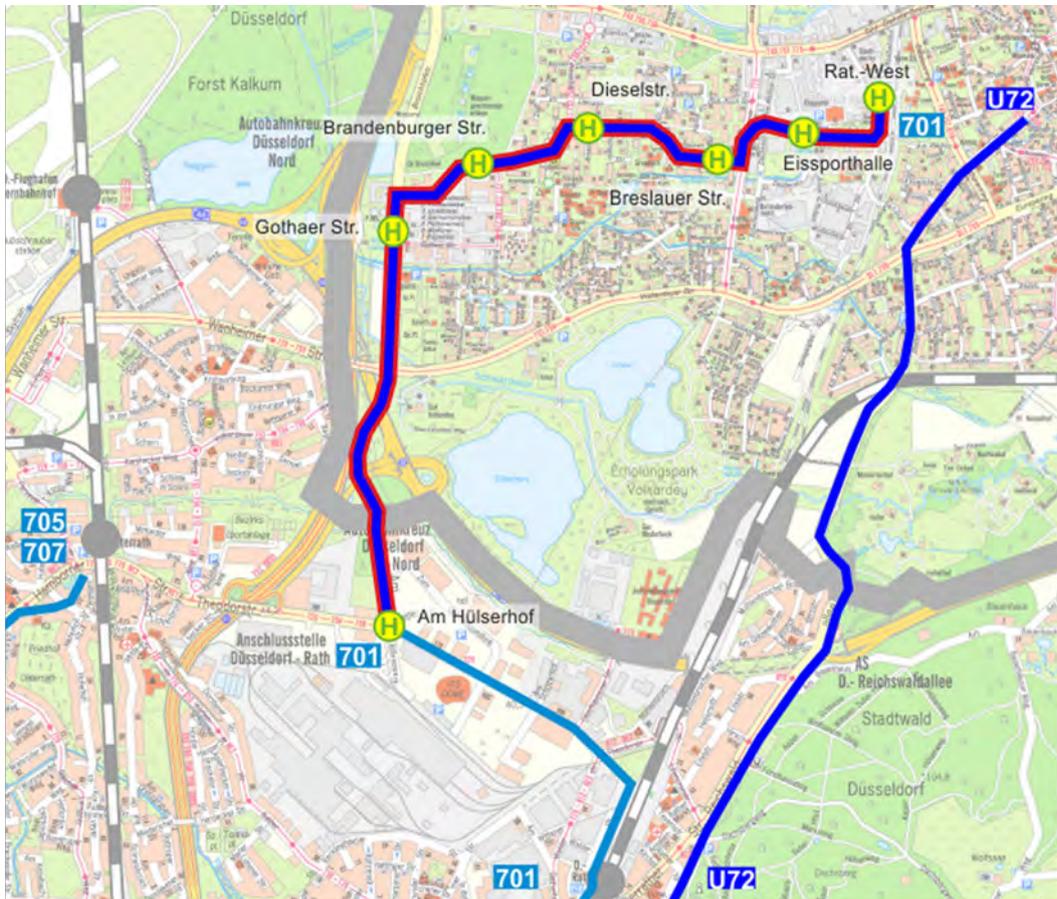


Bild 6-18: Verlängerung der Linie 708 zum Spichernplatz: Verkehrliche Bewertung

Neuer Streckenabschnitt 701 ISS Dome – Ratingen West



Maßnahmen im Schienenverkehr

- Neuer Streckenabschnitt Am Hülserhof – Ratingen West der Linie 701
- Takt (HVZ/NVZ): 20 Minuten

Anpassung parallelverlaufender Buslinien ist zu prüfen

- 757
- 756/758
- 752/754

Bild 6-19: Neuer Streckenabschnitt 701 ISS Dome – Ratingen West:
Anpassungen im Liniennetz

Verkehrliche Bewertung

- Die zu erwartende Verkehrsnachfrage liegt unter den gegebenen Randbedingungen im unteren Bereich des straßenbahntypischen Niveaus.
- Der Busparallelverkehr auf der Berliner Straße ist zur Anbindung an die Ratinger Innenstadt erforderlich. Es sollte jedoch überlegt werden, ob weitere Modifikationen im Busnetz möglich sind, um zusätzliche Fahrgastpotenziale für die Straßenbahn zu erschließen.

Empfehlung:

- Das Vorhaben ist zur weiteren Prüfung vorgesehen.

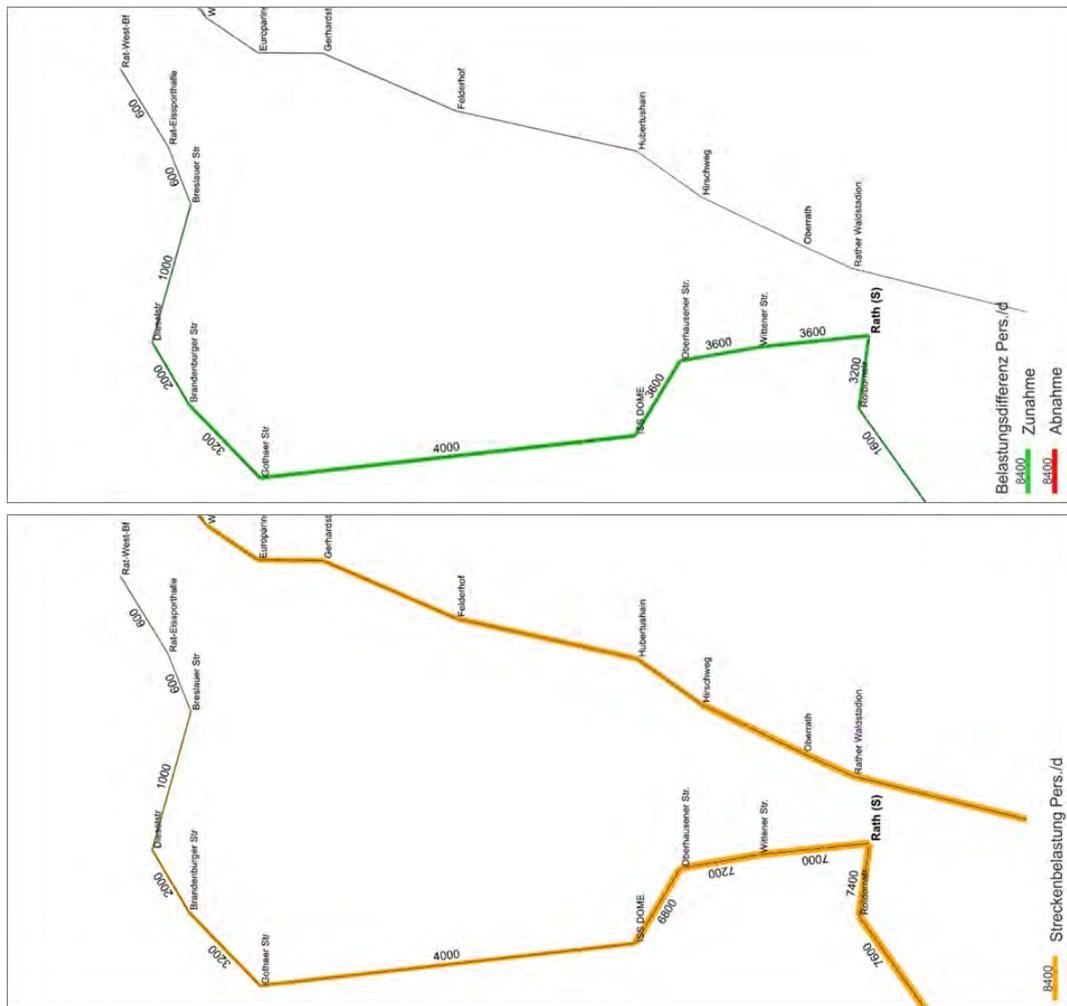


Bild 6-20: Neuer Streckenabschnitt 701 ISS Dome – Ratingen West: Verkehrliche Bewertung

Prüfergebnis:

Die verkehrliche Bewertung der Prüfaufträge hat zu folgendem Ergebnis geführt:

- Prüfaufträge 1, 2, 3 und 4 sollen weiterverfolgt werden (siehe Kap. 6.3.3), da die zu erwartende Verkehrsnachfrage jeweils ein Nachfrageniveau erreicht, das für Stadtbahnsysteme typisch ist.
- Prüfaufträge 5 und 8 sollen in modifizierter Form weiterverfolgt werden (siehe Kap. 6.3.4), da weitere Optimierungsmöglichkeiten gesehen werden, um ein Nachfrageniveau zu erreichen, das für Straßenbahnsysteme typisch ist.
- Prüfaufträge 6 und 7 sollen nicht weiterverfolgt werden, da kein für Straßenbahnsysteme typisches Nachfrageniveau erreicht wird und zzt. keine weiteren Optimierungsmöglichkeiten gesehen werden.

Die weiteren Planungsschritte sind abhängig von der Aufnahme der verfolgungswerten Maßnahmen in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW (zzt. in Bearbeitung).

6.3.3 Verlängerung U73 in Richtung „Nach den Mauresköthen“

Zur Erschließung des Entwicklungsgebietes Gerresheimer Glashüttengelände soll die Stadtbahnlinie U73 von der Haltestelle Gerresheim S entlang der geplanten Umgehung Gerresheim in Richtung „Nach den Mauresköthen“ verlängert werden. Hierdurch würden zwei weitere Haltestellen im Bereich des Erschließungsgebietes entstehen (vgl. **Bild 6-21**).

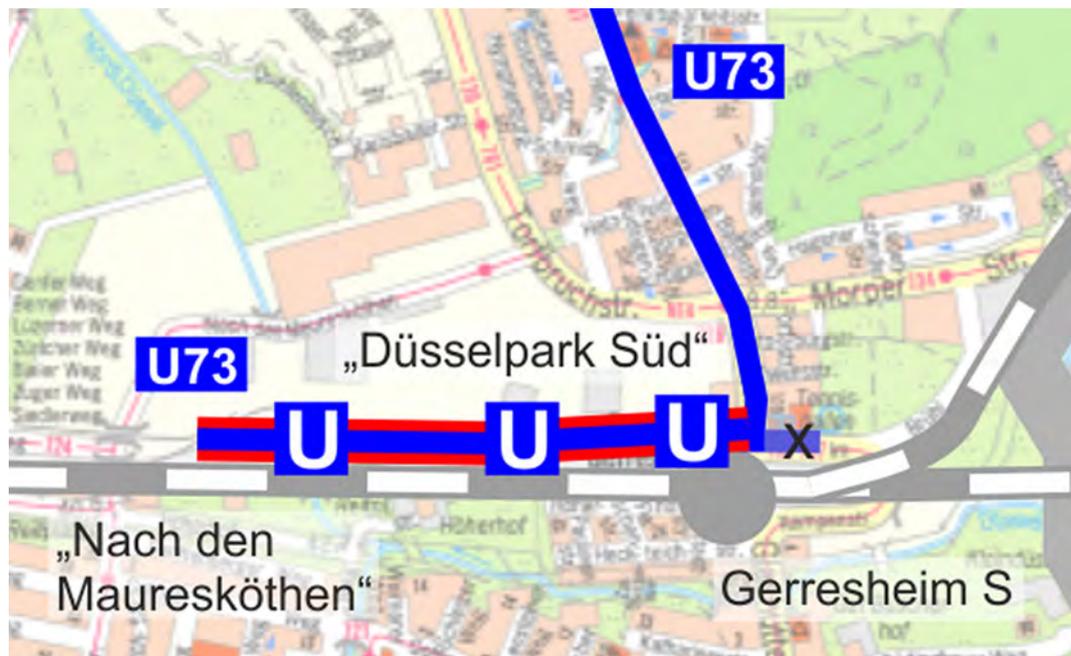


Bild 6-21: Verlängerung der U73 in Richtung „Nach den Mauresköthen“

6.3.4 Maßnahmen zur Weiterentwicklung Stadtbahn / Straßenbahn

Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Stadtbahn- und Straßenbahnnetzes sind in **Bild 6-22** dargestellt. Neben den in Kap. 6.3.1 beschriebenen gesetzten Maßnahmen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Neuer Streckenabschnitt Südpark – Universität West/Mensa,
- Verlängerung Stadtbahntunnel Kennedydamm – Reeser Platz,
- Neuer Streckenabschnitt Flughafen Terminal – Flughafen Bahnhof (3. Bauabschnitt U81),
- Neuer Streckenabschnitt Flughafen Bahnhof – Ratingen (4. Bauabschnitt U81),
- Neuer Streckenabschnitt Gerresheim S – Nach den Mauresköthen (Verlängerung der Linie U73).

Bei den folgenden Maßnahmen (ebenfalls in **Bild 6-22** dargestellt) besteht weiterer Prüfungsbedarf (Prüfaufträge):

- Vennhauser Allee – D-Gerresheim S (Verlängerung Straßenbahnlinie 705),
- Am Hülserhof – Ratingen West (Verlängerung der Straßenbahnlinie 701).

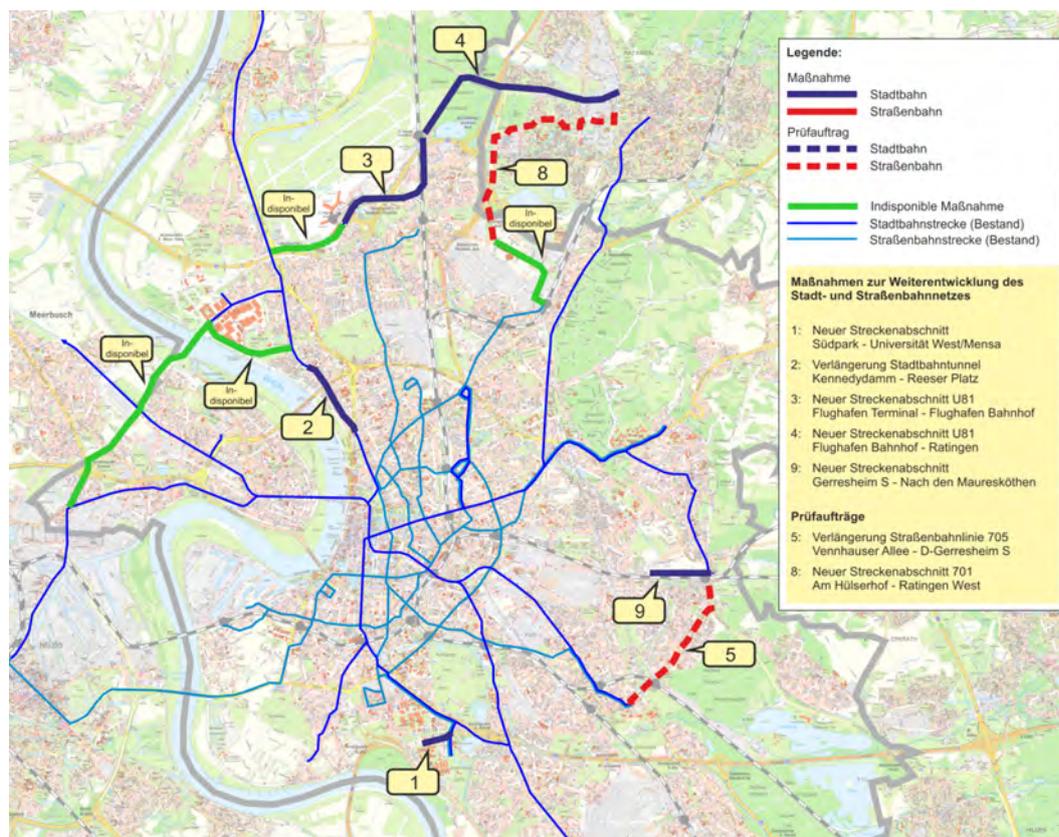


Bild 6-22: Maßnahmen zur Weiterentwicklung Stadtbahn- und Straßenbahnnetzes

6.3.5 Verlängerung U76 bis Lierenfeld Betriebshof

Die Linie U75 überschreitet auf dem Linienabschnitt Schlesische Straße – Düsseldorf Hbf (insbesondere auf der Ronsdorfer Straße) zur Hauptverkehrszeit die in Kap. 2.5.4 definierte maximale Auslastung des Platzangebots regelmäßig. Da für eine Taktverdichtung der U75 auf dem gesamten Linienweg keine ausreichende Nachfrage auf den weiteren Linienabschnitten besteht und auch keine geeigneten Wendemöglichkeiten für Kurzläufer vorhanden sind, soll zur Entlastung des Streckenabschnitts die am Hauptbahnhof endende Linie U76 bis zur Haltestelle Lierenfeld Betriebshof verlängert werden. Eine Wendemöglichkeit besteht im Betriebshof Lierenfeld.

6.4 Maßnahmenprogramm Bus

6.4.1 Vorbemerkungen

Folgende Maßnahmen aus dem NVP 2010 – 2015 zur Beseitigung der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsdefizite, die bislang noch nicht

umgesetzt wurden, werden weiterverfolgt und deshalb in das Maßnahmenprogramm dieses NVP übernommen:

- Anpassung des Fahrplanangebotes der Linie 757 an die Verlängerung der Linie 701.
- Neuordnung der Linien SB55 und 752/754 zur Behebung des Verbindungs- und Bedienungsdefizits von Lichtenbroich zur Innenstadt.
- Taktverdichtung auf der Linie 776 in der HVZ auf einen 20-Minuten-Takt.
- Regionales Schnellbuskonzept

Die Umsetzung der im Nahverkehrsplan 2010-2015 verankerten Konzeption zum Schnellbusnetz scheiterte bislang am fehlenden Interesse der betroffenen Gebietskörperschaften und Aufgabenträger. Auch sind die genaue Linienführung und die Finanzierung noch ungeklärt. An der Grundkonzeption des Schnellbusnetzes zur Anbindung der zwischen den SPNV-Achsen liegenden Korridore wird weiter festgehalten.

Die Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften und Aufgabenträgern soll wieder aufgenommen werden.

6.4.2 Anpassung Fahrplanangebot Linie 757 an Verlängerung Linie 701 und Weiterführung bis Unterrath

Mit Inbetriebnahme der Verlängerung der Straßenbahnlinie 701 bis Am Hülserhof endet auch die Linie 757 an der Haltestelle Am Hülserhof. Der Takt der Linie 757 wird an den 20-Minuten-Takt der Linie 701 angepasst. Die Taktverdichtung auf einen durchgehenden 20-Minuten-Takt zwischen Ratingen und ISS-Dome ist auch im Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann verankert. Die Fahrten zwischen Rath S und der Justizvollzugsanstalt Ratingen entfallen künftig.

Zur Beseitigung der Verbindungslücke zwischen Unterrath S und dem Gewerbegebiet Theodorstraße ist zu prüfen, ob die mit der Verlängerung der Linie 701 an der Haltestelle Am Hülserhof endende Linie 757 bis Unterrath S geführt werden kann.

6.4.3 Neuordnung SB55 und Linien 752/754 zur Behebung Verbindungs- und Bedienungsdefizit von Lichtenbroich zur Innenstadt.

Die Linie SB55 soll eine direkte und schnelle Verbindung über die Autobahn A52 zum Düsseldorfer Hauptbahnhof herstellen mit einem auf einen 30-Minuten-Takt verdichtetem Taktangebot. Die Linie 752 wird mit einheitlicher Linienführung entsprechend der Linie 754 von Ratingen kommend über Lichtenbroich zum Hauptbahnhof geführt. Hierdurch werden die noch bestehenden Verbindungsdefizite von Lichtenbroich zur Innenstadt behoben. Die Neuordnung der Linien 752/754 und SB55 ist ebenfalls im Nahverkehrsplan 2014 des Kreises Mettmann enthalten.

Im Zuge der Neuordnung der Linien 752/754 wird eine Linienwegänderung über den Vogelsanger Weg mit Bedienung der Haltestellen Vogelsanger Weg und Haeseler Straße geprüft.

6.4.4 Linienwegänderung Linie 760 zur Anbindung Airport-City und Taktverdichtung

Für eine verbesserte ÖPNV-Anbindung des Bereiches Klaus-Bungert-Straße/ Peter-Müller-Straße soll die Buslinie 760 die Erschließung von Airport-City mitübernehmen. Die Linie 760 soll dazu von Unterrath kommend über die Kalkumer Straße – Flughafen Terminal – Terminalring – Peter-Müller-Straße – Klaus-Bungert-Straße – Flughafenstraße – Am Roten Haus und weiter über den bisherigen Linienweg geführt werden. In Gegenrichtung soll die Linie 760 aus Richtung Freiligrathplatz kommend ab Flughafenstraße über die Klaus-Bungert-Straße – Peter-Müller-Straße – Flughafenstraße und weiter über den bisherigen Linienweg geführt werden (vgl. **Bild 6-23**) Im westlichen Teil der Klaus-Bungert-Straße wird eine neue Haltestelle eingerichtet. Die neue Haltestelle erhält dem Namen Flughafenverwaltung.



Bild 6-23: Linienwegänderung der Linie 760 zur Anbindung von Airport-City

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger Kreis Mettmann und der Stadt Ratingen wird der Fahrplankontakt der Linie 760 montags bis freitags ganztägig auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet.

6.4.5 Taktverdichtung auf Linie 776 in der HVZ auf einen 20-Minuten-Takt und Änderung Linienweg der Linie 776

Eine direkte Verbindung zwischen Lichtenbroich und Rath besteht aktuell mit der Linie 776, die vom Flughafenbahnhof kommend über Unterrath S und Rath Mitte bis zur Haltestelle Mercedesstraße im 60-Minuten-Takt verkehrt. Der Nahverkehrsplan 2010 – 2015 sieht für diese Linie eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit montags bis freitags auf einen 20-Minuten-Takt vor.

Für eine verbesserte Direktverbindung von Lichtenbroich nach Rath soll die Linie 776 zwischen den Haltestellen Im Schlank und Unterrath Kirche nicht wie bisher über Unterrath S, sondern über den Lichtenbroicher Weg mit Bedienung der Haltestelle Mintarder Weg/Bezirkssportanlage geführt werden. Die direkte Verbindung zwischen Unterrath S und Rath Mitte ist weiterhin über die Linie 730 gegeben (vgl. **Bild 6-24**).



Bild 6-24: Änderung des Linienweges der Linie 776 (analog NVP 2010-2015)

Zur Behebung des Bedingungsdefizits der Bereiche Kürtenstraße und St. Franziskusstraße zum Arbeitsplatzschwerpunkt Derendorf Nord soll das Fahrplanangebot auf der Linie 776 montags bis freitags ganztägig auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet werden.

6.4.6 Schnellbusverbindung Hellerhof – Garath – Südpark

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Bereiche Universität / Uniklinken von Hellerhof und Garath soll eine direkte Schnellbusverbindung eingerichtet werden. Der Bereich Universität / Uni-Klinken ist von Benrath aus u.a. direkt mit den Stadtbahnlinien U71/U83 erreichbar.

Die neue Schnellbuslinie wird von Hellerhof S über Garath S Ostseite weiter über die Frankfurter Straße – Münchener Straße – Universitätsstraße – bis zum Südpark geführt. Von dieser SB-Linie werden die Haltestellen Hellerhof S, Dresdener Straße, Garath S Ostseite, Universität Südost – Universität Süd – Universität Mitte – Universität Mensa und Südpark (Endhaltestelle) bedient (vgl. **Bild 6-25**). An der Haltestelle Südpark besteht Übergang zu den Stadtbahnlinien U71, U73, U79 und U83.

Die neue Schnellbuslinie soll montags bis freitags von 7 – 10 Uhr und von 15 – 19 Uhr im 20-Minuten-Takt verkehren.



Bild 6-25: Schnellbusverbindung Hellerhof – Garath – Südpark

6.4.7 Erschließung Glasmacherviertel

Zur Erschließung des Entwicklungsgebietes Glasmacherviertel werden die heute in der Heyestraße verkehrenden Buslinien 730, 736, 737 und 781 über die im Rahmen der Ortsumgebung Gerresheim geplante Parallelstraße zur Heyestraße geführt. Zur Beseitigung des Erschließungsdefizits im Bereich des westlichen Glasmacherviertels ist die Einrichtung einer neuen Haltestelle auf der Straße Nach den Mauresköthen im Bereich der Düssel im Zuge der Linie 734 vorgesehen.

6.4.8 Erschließung Entwicklungsgebiet Bergische Kaserne

Zur Anbindung des geplanten Baugebietes auf dem Gelände der Bergischen Kaserne wurden im Rahmen eines Gutachtens verschiedene Varianten für die unterschiedlichen Verkehrssysteme (Stadtbahn/Straßenbahn, Seilbahn, Hochbahn und Bus) untersucht und einer sogenannten SWOT-Analyse unterzogen. Die SWOT-Analyse eignet sich für die Bewertung von Strategien in der Verkehrsplanung, indem sie die Argumente den vier Kategorien Stärken

(strengths), Schwächen (weaknesses), Chancen (opportunities) und Risiken (threats) zuordnet. Im Rahmen des Gutachtens wurden dabei auch unterschiedliche Vorgaben in Bezug auf die geplanten Wohneinheiten (WE) in der Bergischen Kaserne betrachtet (1.700 WE bzw. 3.000 WE). Der Gutachter empfiehlt die Anbindung durch eine leistungsfähige beschleunigte Busverbindung mit den vorhandenen Buslinien. Die beschleunigte Busverbindung kann in 2 Stufen realisiert werden:

- Priorisierung der Busse an den Lichtsignalanlagen und an den Haltestellen,
- Bau einer separaten Busspur, die im Wechselbetrieb jeweils in der Hauptlastrichtung von den Bussen genutzt wird.

Bei entsprechender Nachfrage soll das Fahrplanangebot der Buslinien verdichtet werden.

Ergänzend hierzu wird die Anbindung mit einer Seilbahn weiter untersucht.

6.4.9 Erschließung Entwicklungsgebiet Angermund

Zur Erschließung des geplanten Neubaugebietes in Angermund soll die Linieneinführung der Buslinie 728 entsprechend der Entwicklung des Gebietes angepasst werden. Zur besseren Erreichbarkeit des S-Bahnhofes Angermund S sollen ergänzend multimodale Angebote geschaffen werden. Zur Beseitigung des Bedienungsdefizits soll das Fahrplanangebot in der Hauptverkehrszeit in einer 1. Stufe auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet werden.

6.4.10 Einrichtung neue Schellbuslinie SB52 Meerbusch-Osterrath – Düsseldorf Nord

Zur Behebung der Verbindungsdefizite zwischen den Rheingemeinden und dem Düsseldorfer Norden soll in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Rheinkreis Neuss und der Stadt Meerbusch eine neue Schnellbuslinie SB52 eingerichtet werden. Die Linie SB52 soll von Meerbusch-Osterrath Bahnhof kommend über Meerbusch-Hoterheide – Meerbusch Lank – A 44-Brücke – Düsseldorf-Stockum – Freiligrathplatz zum Nordpark/Aquazoo (Endhaltestelle) geführt werden (vgl. **Bild 6-28**).



Bild 6-26: Schnellbusverbindung SB52 Meerbusch-Osterath – Düsseldorf Nord

Die Linie soll montags bis samstags im 60-Minuten-Grundtakt verkehren. Das Fahrplanangebot soll zusätzlich montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 15 Uhr und 19 Uhr auf einen 20- oder 30-Minuten-Takt verdichtet werden.

Auf Düsseldorfer Stadtgebiet werden die Haltestellen Plüschowstraße, Freiligrathplatz, Messe Ost/Stockumer Kirchstraße und Nordpark/Aquazoo bedient.

6.4.11 Optimierung und Verstärkung der nachfragestärksten innerstädtischen Buslinien (Metrobusse)

Auf den nachfragestärksten innerstädtischen Buslinien ist eine Verstärkung durch Metrobuslinien vorgesehen. In einer ersten Stufe sollen auf drei Relationen zusätzlich zu den dort verkehrenden Stadtbuslinien 3 Metrobuslinien verkehren:

- Linie M1: Freiligrathplatz - Unterrath (S) – Rath Mitte (S) – Staufenbergplatz – Gerresheim (S) Eller (S) – Vennhauser Allee – Reisholz (S) – Benrath (S)
- Linie M2: Burgmüllerstraße/Staufenbergplatz – Heinrichstraße – Nordfriedhof – Am Seestern – Vodafone Campus – Am Heerdter Krankenhaus

- Linie M3: Am Seestern – Belsenplatz – Landtag/Kniebrücke – Kirchplatz – Bilk (S) – Universität Mitte – Holthausen – Reisholz (S)

Die Schnellbuslinie SB56 wird mit Inbetriebnahme der Metrobuslinie M3 eingestellt, da das Fahrplanangebot der SB56 in die neue Metrobuslinie M3 integriert wird. Die Metrobuslinien verkehren montags bis samstags zwischen 6 Uhr (samstags 8 Uhr) und 21 Uhr im 20-Minuten-Takt, fahren auf optimierten Linienwegen und halten an besonders wichtigen Haltstellen mit zahlreichen Umsteigemöglichkeiten.

Durch kurze Reisezeiten und optimale Umsteigemöglichkeiten ergeben sich völlig neue attraktive Netzverbindungen. Dafür müssen die Linienwege einer detaillierten Analyse zu Behinderungen und Verlustzeiten unterzogen und gemäß der in Kapitel 6.9 beschriebenen Möglichkeiten beschleunigt werden.

Durch das zusätzliche Metrobus-Angebot können neue Kunden sowohl auf den Metrobuslinien, als auch auf den entlasteten Grundlinien gewonnen werden.

Nach einer Erprobungsphase soll das Angebot der Metrobuslinien auf eine mögliche Taktverdichtung bis 21 Uhr und auf eine Angebotsausweitung auf Sonntage sowie abends zwischen 21 Uhr – 24 Uhr geprüft werden:

- montags – freitags: 6 – 21 Uhr im 10-Minuten-Takt, 21 – 24 Uhr im 20-Minuten-Takt,
- samstags: 8 – 21 Uhr im 10-Minuten-Takt, 21 – 24 Uhr im 20-Minuten-Takt,
- sonn- und feiertags: 10 – 21 Uhr im 10-Minuten-Takt, 21 – 24 Uhr im 20-Minuten-Takt.

Auch die Einrichtung weiterer Metrobuslinien ist zu prüfen.

6.4.12 Weiterentwicklung Schnellbuskonzept / Expressbuslinien

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Schnellbuskonzeptes wird auch die Schließung von Angebotslücken auf nachfragestarken Ein- und Auspendlerlinien zwischen Düsseldorf und der Region geprüft. Bei der Prüfung wird auch eine Optimierung der vorhandenen Linienwege angestrebt. Die dieser Konzeption zugrundeliegenden schnellen Direktverbindungen in die Region sollen als ein gesondertes Produkt vermarktet werden.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Schnellbuskonzeptes werden folgende Anregungen aus dem Beteiligungs- und Anhörungsverfahren geprüft:

- Schnellbusverbindung von Heiligenhaus und Velbert zum Flughafen über die A44,
- Schnellbusverbindung vom Neusser Süden in den Düsseldorfer Süden.

Die Weiterentwicklung des Schnellbuskonzeptes/Expressbuslinien erfolgt in enger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen und Aufgabenträgern.

6.4.13 Anpassung Fahrplangebotes auf Linie SB50

Zur Stärkung der Linie SB50 Rheinterrasse – Heinrich-Heine-Allee – Unikliniken – Haan soll das Fahrplanangebot gezielt optimiert und an den Bedürfnissen der Fahrgäste ausgerichtet werden. Die Anzahl der Fahrgäste ist in den letzten Jahren stetig gestiegen.

Auf der Linie SB50 besteht montags bis freitags im Übergang zur Schwachverkehrszeit (zwischen 19 Uhr und 20 Uhr) eine Bedienungslücke von Düsseldorf in Richtung Haan. Da zu dieser Zeit noch eine erhöhte Fahrgastnachfrage vorliegt, soll zur Beseitigung des Defizits eine zusätzliche Fahrt eingerichtet werden.

Des Weiteren besteht an Samstagen eine erhöhte Nachfrage zwischen 8 Uhr und 12 Uhr in Richtung Düsseldorf sowie zwischen 14 Uhr und 19 Uhr in Richtung Haan. Das Fahrplanangebot soll daher samstags zwischen 9 Uhr und 16 Uhr von einem 60-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden (zusätzlich 7 Fahrten/Richtung).

Darüber hinaus sollen in den Nächten auf Samstag, Sonntag und vor Feiertagen jeweils 2 zusätzliche Fahrten aus der Düsseldorfer Altstadt nach Haan bis ca. 2.30 Uhr eingerichtet werden.

Die vorgenannten Angebotsausweitungen sind mit der Stadt Haan und dem Kreis Mettmann abgestimmt und sollen zeitnah umgesetzt werden. Es besteht folgender Prüfauftrag:

- Um ein leistungsfähiges attraktives ÖPNV-Angebot anzubieten, soll eine weitere Ausweitung des Bedienungsangebotes auf einen 30-Minuten-Takt montags bis freitags bis ca. 23 Uhr geprüft werden. Diese Maßnahme ist auch im aktuellen NVP des Kreises Mettmann verankert.

6.4.14 Anpassung Fahrplanangebot auf Linie 722

Die Linie 722 Messe Congress Center – Nordfriedhof – Viktoriaplatz/Klever Straße – Hauptbahnhof – Vennhauser Allee bedient werktags ab ca. 19:30 Uhr und sonntags ganztägig nur den Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen Schlesische Straße und Vennhauser Allee. Es besteht folgender Prüfauftrag:

- Bedienung des Streckenabschnitts Hauptbahnhof und Messe Congress Center mit der Linie 722 werktags bis 21 Uhr,
- Bedienung des Streckenabschnitts sonntags ganztägig im 30- oder 60-Minuten-Takt.

6.4.15 Anpassung Fahrplanangebot auf Linie 732

An Sonn- und Feiertagen endet die Linie 732 am Kirchplatz. Es besteht folgender Prüfauftrag:

- Verlängerung der an Sonn- und Feiertagen an der Haltestelle Kirchplatz endenden Fahrten bis zur Franziusstraße (20-Minuten-Takt bis zur Franziusstraße).

6.4.16 Anpassung Fahrplanangebot auf Linie 737

Die Linie 737 Erkrath, Unterfeldhaus, Neuenhausplatz – Unterbach, Am Zault – Gerresheim S – Fingern Nord – Hauptbahnhof verkehrt sonntags erst ab 9:30 Uhr in Richtung Hauptbahnhof. Es besteht folgender Prüfauftrag:

- Früherer Betriebsbeginn an Sonntagen,
- Ausdehnung des 30-Minuten-Taktes auf dem Streckenabschnitt zwischen Gerresheim S und Unterbach in den Abendstunden.

6.4.17 Taktverdichtung auf Linie 749

Die Linie 749 Kaiserswerth – Kalkum – Ratingen Ost S – Mettmann Stadtwald S verkehrt zwischen Ratingen und Kaiserswerth in der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt. Zwischen 9 Uhr und 14 Uhr wird diese Relation nur im Stundentakt bedient, ab 20 Uhr besteht kein Fahrplanangebot mehr. Es besteht folgender Prüfauftrag:

- Taktverdichtung zwischen Kaiserswerth und Ratingen. Die Anpassung des Fahrplanangebotes ist mit der Stadt Ratingen und dem Aufgabenträger Kreis Mettmann abzustimmen.

6.4.18 Taktverdichtung auf Linie 759

Die Linie 759 Ratingen Ost S – Ratingen Mitte – Ratingen West – Düsseldorf-Flughafen Bahnhof bindet Ratingen direkt an den Düsseldorfer Flughafenbahnhof und damit an das Fernverkehrsnetz an. Während die Linie 759 auf Ratinger Stadtgebiet montags bis freitags ganztägig bereits im 10-Minuten-Takt verkehrt, wird der 10-Minuten-Takt auf Düsseldorfer Stadtgebiet nur in den Hauptverkehrszeiten zwischen ca. 5 Uhr und 10 Uhr sowie zwischen 14:30 Uhr und 19:30 Uhr angeboten. Zwischen 10 Uhr und 14:30 Uhr besteht eine Verbindung zum Flughafen Bahnhof im 20-Minuten-Takt.

Zur Verbesserung der Anbindung von Ratingen an den Flughafen Bahnhof soll die Linie 759 auch auf Düsseldorfer Stadtgebiet montags bis freitags in der Zeit von 10:00 Uhr bis 14:30 Uhr von einem 20-Minuten-Takt auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Die Taktverdichtung ist auch im NVP des Kreises Mettmann verankert.

6.4.19 Taktverdichtung auf Linie 760

Die Linie 760 Ratingen Ost – Unterrath – Flughafen Terminal – Lohausen – Kaiserswerth – Wittlaer-Bockum bindet Ratingen direkt an den Düsseldorfer Flughafen an. Zur Verbesserung der Anbindung von Ratingen an den Flughafen soll das Fahrplanangebot auf der Linie 760 zwischen 14:30 Uhr und 16:00 Uhr von einem 60-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet werden.

6.4.20 Anpassung Fahrplanangebot auf Linie 788

Die Linie 788 Benrath Paulsmühle – Benrath – Urdenbach – Monheim-Baumberg – Monheim Busbahnhof – Monheim, Heerweg verkehrt sonntags erst ab ca. 11 Uhr. Es besteht folgender Prüfauftrag:

- Früherer Betriebsbeginn an Sonntagen. Die Anpassung des Fahrplanangebotes ist mit der Stadt Monheim abzustimmen.

6.4.21 Stärkung der Linie 827 nach Neuss

Die Linie 827 (Am Steinberg -) Uni-Kliniken – Südpark – Neuss-Grimmlinghausen – Neuss-Norf S – Neuss, Habichtweg verkehrt montags bis freitags in der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt. Zwischen ca. 8.30 Uhr und 14.30 Uhr sowie samstags und sonntags besteht dagegen nur ein Angebot im Stundentakt. Darüber hinaus endet das Angebot bereits gegen 19 Uhr. Es besteht folgender Prüfauftrag:

- Ausweitung des Taktangebotes ganztägig auf einen 20-Minuten-Takt
- Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden, sowie samstags und sonn- und feiertags.

Die Anpassung des Fahrplanangebotes ist mit der Stadt Neuss abzustimmen.

6.5 Maßnahmenprogramm Abendverkehr, Nachtverkehr / NachtExpress

Die Überprüfung des vorhandenen NachtExpress-Angebotes nach Inbetriebnahme des Wehrhahn-Liniennetzes zum 21.02.2016 hat ergeben, dass die vorliegenden Fahrgastzahlen eine Beibehaltung der Fahrplantakte auf den einzelnen Linien rechtfertigen. Die Anschlussgarantien am zentralen Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof können ebenfalls unverändert beibehalten werden.

Bei der Linie NE6 wird die Linienführung dahingehend geändert, dass die Linie auf dem Rückweg nicht über die Autobahn zurück zum Hauptbahnhof geführt wird, sondern dem Linienweg des Hinweges folgt.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Nacht-Express-Angebotes werden u.a. folgende Prüfaufträge näher untersucht:

- Einbindung des Ratinger Stadtgebietes in das Düsseldorfer NachtExpress-Angebot: Die in Oberrath endende NachtExpress-Linie NE3 soll ab Oberrath bis Ratingen Mitte verlängert werden, und zwar verbunden mit der Rücknahme der U72 auf dem Streckenabschnitt Ratingen Mitte – Schlüterstraße/Arbeitsagentur. Die U72 endet dann an der Haltestelle Staufenzplatz (Wendemöglichkeit/Endhaltestelle). Die Prüfung erfolgt in enger Abstimmung mit der Stadt Ratingen und dem zuständigen Aufgabenträger Kreis Mettmann.

- Einrichtung einer NachtExpress-Verbindung nach Knittkuhl oder Hubbelrath.

NE-Linie	Beschreibung	Maßnahme
NE1	Neu-Lichtenbroich – Unterrath S – Spichernplatz – Hbf und zurück; 60 Minuten-Takt	unverändert
NE2	Unterrath S - Rath Mitte S - Grafenberg – Hbf und zurück; 60-Minuten-Takt	unverändert
NE3	Oberrath – Mörsenbroich – Wehrhahn S – Hbf und zurück; 30-Minuten-Takt	Prüfauftrag
NE4	Hbf – Heinrich-Heine-Allee – Wehrhahn S – Grafenberg – Gerresheim - Dieselstraße – Hbf; 60-Minuten-Takt	unverändert
NE5	Hbf – Dieselstraße – Gerresheim – Grafenberg - Wehrhahn S – Heinrich-Heine-Allee – Hbf; 60-Minuten-Takt	unverändert
NE6	Hbf – Eller Süd S – Vennhauser Allee – Eller S – Unterbach, Am Zault – Uni-Kliniken – Hbf; 60-Minuten-Takt	Taktfrequenz unverändert; Änderung des Linienweges (identischer Linienweg für Hinweg und Rückweg): Hbf – Eller Süd S – Vennhauser Allee – Unterbach, Am Zault (und zurück)
NE7	Hbf – Heinrich-Heine-Allee – Bilk S – Uni-Kliniken – Holthausen – Reisholz - Benrath – Urdenbach, Südallee und zurück; 30-Minuten-Takt	unverändert
NE8	Hbf – Kirchplatz U – Franziusstraße – Bilk Volmerswerth und zurück; 30-Minuten-Takt	unverändert

Bild 6-27: Maßnahmen im NachtExpress-Netz der Stadt Düsseldorf

Bedarfs- und Nutzer*innengerechte Anpassung des Angebotes

Der in **Bild 2-6** definierte zeitliche Übergang des hohen Angebotes der Normalverkehrszeit II (NVZ II) zum Schwachverkehrsangebot II (SVZ II) und dessen Übergang zur Schwachverkehrszeit III (SVZ III) wird dahingehend überprüft, wie die Qualität des Angebots am Abend bedarfsgerecht verbessert werden kann.

Als ein Komfort- bzw. Qualitätskriterium für den zeitlichen Übergang von der NVZ II zur SVZ II soll die Sitzplatzauslastung einzelner Linien bzw. Strecken-

abschnitte herangezogen werden. Nach Ende der HVZ II sollen mit der angebotenen Fahrtenhäufigkeit in der Regel so viele Sitzplätze vorgehalten werden, dass für die das aktuelle Fahrgastaufkommen zuzüglich einer Platzreserve von 15% (Wachstumspotential) ausreichend Sitzplätze zur Verfügung stehen. Diese Bemessung soll für einzelne Linien- oder Streckenabschnitte wiederkehrend durchgeführt werden.

In einem ersten Schritt wurde dieser Ansatz für die Hochflurstadtbahnlinien U70 und U74 bis U79 durchgeführt. Die Auswertung der Fahrgastzahlen nach 19 Uhr hat ergeben, dass ein erhöhtes Fahrgastaufkommen mit Auslastung der Sitzplatzkapazitäten bis ca. 21 Uhr besteht.

Aufgrund dieser Ergebnisse soll bei den vorgenannten Hochflur-Stadtbahnlinien das Takt-Angebot der NVZ II um 1 Stunde auf 21 Uhr ausgedehnt werden. Die Schwachverkehrszeit II verschiebt sich somit entsprechend um 1 Stunde. Die Verlängerung des dichten NVZ-Taktes bis 21 Uhr wurde für die U76 bereits in Abstimmung mit den betroffenen Aufgabenträgern umgesetzt. Für die U75, U77 und U78 liegen entsprechende Konzepte vor.

Um eine klare Profilierung von Nachtverkehr und NachtExpress für die Fahrgäste zu erreichen, ist zu prüfen, inwieweit der Nachtverkehr mit dem NachtExpress verknüpft werden kann. Das Angebot im Nachtverkehr und NachtExpress soll gemeinsam weiterentwickelt und im Hinblick auf eine verbesserte Kundenwahrnehmung und Kundenakzeptanz sowie zur Förderung des lebendigen Kultur- und Ausgeh-Angebotes in Düsseldorf geprüft werden. Hierbei soll auch das Ziel verfolgt werden, von definierten Umsteigepunkten eine Verbindung von der Innenstadt in die einzelnen Stadtteile anzubieten.

Für die Niederflurstadtbahn-, Straßenbahn und Buslinien werden entsprechende Konzepte erarbeitet. In diesem Zusammenhang wird auch die Schwachverkehrszeit III bis zum Betriebsschluss überprüft.

Weiterentwicklung des Abend- und Nachtverkehrsangebotes

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Abend- und Nachtverkehrsangebotes werden folgende Anregungen aus dem Anhörungs- und Beteiligungsverfahren geprüft:

- Ausweitung der Bedienungszeiten an die Ladenschlusszeiten,
- Ausweitung des 20-Minuten-Taktes auf der Linie 737 bis 20 Uhr,
- Ausweitung des 10-Minuten-Taktes auf der Linie 738 bis 20 Uhr,

- Angebot auf der Linie U75 nach 0 Uhr: Verlängerung der letzten Fahrt der Linie U75 über Lierenfeld Betriebshof hinaus bis zur Vennhauser Allee (Umsetzung ist zum Fahrplanwechsel Juni 2017 vorgesehen),
- Zusätzliche Fahrten auf der Linie U79 werktags aus der Innenstadt nach Duisburg,
- Verlängerung der zwei Spätabendfahrten auf der Linie 709 um 0:02 Uhr und 0:32 Uhr ab Gerresheim Krankenhaus zum Südfriedhof (Umsetzung ist zum Fahrplanwechsel Juni 2017 vorgesehen),
- Ausweitung des 30-Minuten-Taktes auf der Linie SB50 montags – freitags bis 23 Uhr,
- Angebot auf der Linie 721 nach 24 Uhr,
- Ausweitung des 30-Minuten-Taktes auf der Linie 728 montags – freitags und am Wochenende bis 23 Uhr,
- Angebot auf der Linie 730 nach 24 Uhr,
- Halbstündliche Bedienung auf der Linie 731 in Wersten West abends und am Wochenende,
- Taktverdichtung auf der Linie 732 in den Abendstunden und am Wochenende auf einen 30-Minuten-Takt,
- Anpassung des Bedienungsangebotes auf der Linie 736 abends an die Veranstaltungszeiten im Zakk,
- Taktverdichtung auf der Linie 737 auf dem Streckenabschnitt zwischen Gerresheim S und Unterbach in den Abendstunden auf einen 30-Minuten-Takt,
- Ausweitung des 30-Minuten-Taktes auf der Linie 749 montags – freitags bis 23 Uhr,
- Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt um 22:29 Uhr auf der Linie 788 ab Benrath in Richtung Monheim.

6.6 Maßnahmenprogramm Verknüpfungspunkte / Intermodalität

Die Sicherung von Mobilität in der Stadt kann künftig nur durch eine Ausweitung der Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote gewährleistet werden. Das Rückgrat ist dabei weiterhin ein attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV mit innovativen Verknüpfungen zu allen anderen Verkehrssystemen. Der Ausbau intermodaler Angebote macht das ÖPNV-System flexibler und ermöglicht den Nutzern eine bessere Erreichbarkeit der Ziele.

Unter Berücksichtigung der kontinuierlich wachsenden Fahrradnutzung wird ein großes Potential zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV im Ausbau der Fahrradabstellanlagen an Haltestellen gesehen. Es wird geprüft, das Bike-and-Ride-Angebot weiter auszubauen mit dem Ziel, einen einheitlichen B+R-Standard zu etablieren.

Im Zuge der Verlängerung der U73 von Gerresheim S bis Nach den Mauresköthen ist der Bau einer P+R-Anlage mit ca. 150 Stellplätzen geplant. Über die bisherige Zielrichtung als Zubringerverkehr hinaus sollte sichergestellt werden, dass die Anlagen als Teil der ÖPNV-Reisekette ausgestaltet werden. Inter- und multimodale Angebote betonen diesen Aspekt.

Park and Ride bietet einen weiteren Baustein zur Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage und zur Reduzierung des PKW-Verkehrs in Düsseldorf. Hierfür ist die Attraktivität vorhandener Anlagen an den ÖPNV-Linien nach Düsseldorf zu steigern. Die größten Potenziale haben P+R-Plätze in den Nachbargemeinden, die gut und schnell von Schnellverkehrsstraßen zu erreichen sind und an leistungsfähigen ÖPNV-Strecken nach Düsseldorf liegen. Ausbau, Erweiterung und Neubau von P+R-Plätzen sind in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn und den übrigen Aufgabenträgern zu prüfen. Hierin einzubeziehen ist auch die Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Angebots nach Düsseldorf.

Diese P+R-Anlagen sollten digital darstellbar und durch eine App abbildbar sein.

Darüber hinaus ist vorgesehen, dass Fahrgäste über ein digitales Angebot, u.a. über die Rheinbahn-App oder online, weitere Mobilitätsangebote einsehen, reservieren und buchen können.

Mittels „Mobilstationen“ können an Verkehrsknotenpunkten Zugänge zum ÖPNV (z.B. Bus, U-/Straßenbahn) mit motorisierten bzw. geteilten oder auch

privaten Verkehrsmitteln (z.B. Fahrräder / E-Bikes zum Leihen, Fahrradboxen für eigene Fahrräder / E-Bikes, (E-)Carsharing etc.) verzahnt werden. An zunächst 2 noch nicht festgelegten Standorten soll eine Mobilstation umgesetzt und deren Wirkung evaluiert werden. Im Zuge weiterer planerischer Überlegungen sollte die Prüfung weiterer Standorte erfolgen, die das Potential zur Entwicklung einer Mobilstation haben.

Ergänzend zur physischen Verzahnung der unterschiedlichen Mobilitätsmöglichkeiten mittels „Mobilstationen“ gilt es, ein leistungsfähiges digitales Angebot bereitzustellen, welches die flexible und spontane Nutzung der unterschiedlichen Mobilitätsmöglichkeiten ermöglicht, ohne dass hierbei unterschiedliche Anwendungen (z.B. Apps) für die einzelnen Prozessschritte – Übersicht/Information, Reservierung bzw. Buchung und Nutzung sowie idealerweise auch Abrechnung – benötigt werden.

6.7 Maßnahmenprogramm Barrierefreiheit

6.7.1 Prioritätenliste

Die Landeshauptstadt Düsseldorf und die Rheinbahn AG arbeiten kontinuierlich daran, die Barrierefreiheit des ÖPNV in Düsseldorf im Rahmen der örtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zu verbessern. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen soll in Abhängigkeit von der jeweiligen Bedeutung erfolgen. Zur Bewertung dieser Bedeutung wurden als Bewertungskriterien die Ein- und Aussteigerzahlen, Bedeutung im Netz (Umsteigebeziehungen), Anzahl der Linien und Anzahl der Haltestellenabfahrten herangezogen (vgl. **Bild 6-28**). Für jedes einzelne Kriterium erfolgt eine Bedeutungseinstufung nach 4 Kategorien. In Kategorie 1 ist die Bedeutung der betreffenden Haltestelle besonders hoch, bei Kategorie 4 entsprechend gering. Entsprechend der Bedeutung in dem jeweiligen Kriterium wird eine Punkte-Gewichtung vorgenommen, die Punkte werden über alle Kriterien aufsummiert.

Kategorie	Aufkommen (Ein-/ Aussteiger)	Bedeut. Umsteigen	Linien (Anzahl)	Frequenz (Abfahrten/ Std.)	Punkte	
						1
2	Schiene Bus	> 3.000 – 5.000 > 1.000 – 4.000	mittel	> 2	> 12 - 24 6	3
3	Schiene Bus	> 1.000 – 3.000 > 250 – 1.000	gering	> 1	> 6 – 12 > 2 – 6	2
4	Schiene Bus	≤ 1.000 ≤ 250	keine	1	≤ 6 ≤ 2	1

Bild 6-28: Bewertungskriterien für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

In die Bewertung einbezogen wurden als weiteres Kriterium im Einzugsbereich von Haltestellen vorhandene wichtige Ziele / Einrichtungen, die für die in ihrer Mobilität oder ihrer Sensorik eingeschränkten Menschen relevant sind. Hierzu gehören u.a. Versorgungseinrichtungen, Krankenhäuser, Friedhöfe, Zentren *Plus*, Betreutes Wohnen, Pflegeeinrichtungen, Behindertenschulen, Behindertenwerkstätten und Beratungsstellen. Entsprechend der Bedeutung der jeweiligen Einrichtung wurde auch hier eine Einstufung in 4 Kategorien vorgenommen (vgl. **Bild 6-29**).

Kategorie	Im Haltestelleneinzugsbereich vorhandene relevante Einrichtungen	Punkte
1	Krankenhaus, Friedhöfe, Förderschule am Volksgarten (Förderschwerpunkt körperliche und motorische Entwicklung)	4
2	KoKoBe, Zentren plus, Förderschulen, Behindertenwerkstätten oder mehrere Einrichtungen	3
3	eine Einrichtung (Pflegeeinrichtung, stationäre Pflege, Behindertenwohnheim, Betreutes Wohnen)	2
4	Keine Einrichtung	0

Bild 6-29: Zusatzkriterien für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Auf Basis der vorgenannten Kriterien wurden jeweils für die einzelnen Betriebszweige (Hochflurstadtbahn, Niederflurstadtbahn und Niederflurstraßenbahn sowie Bus) getrennte Prioritätenlisten erstellt (vgl. Anlage 11.1 bis 11.3).

6.7.2 Ausnahmen von der Anwendung der Prioritätenliste

Stadtbahn- und Straßenbahn-Haltestellen, für die bereits weit fortgeschrittene Planungen vorliegen, wurden aus der Priorisierung herausgenommen und als gesetzt eingestuft. Die gesetzten Maßnahmen werden der Prioritätenliste vorrangestellt. Aufgrund der langen Planungszeiten für den barrierefreien Ausbau von Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen (einschließlich der erforderlichen Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsverfahren) sollen die bereits laufenden Planungen für diese Haltestellen weiter betrieben und anschließend umgesetzt werden. Im Planungsprozess befinden sich folgende Haltestellen:

- Haltestellen mit Hochbahnsteigen:
Nikolaus-Knopp-Platz (Baubeginn Ende 2016), Lierenfeld Betriebshof, Luegplatz, Löricker Straße Aldekerkstraße und Heesenstraße.
Da mit dem Bau für die Haltestelle Nikolaus-Knopp-Platz begonnen wurde, wird die Haltestelle in der Prioritätenliste der Hochbahnsteige nicht mehr aufgeführt.
- Haltestellen mit Niederflurbahnsteigen:
Gerresheim Rathaus (Baubeginn August 2016), Schlüterstraße/Arbeitsagentur, Brehmplatz, Elsässer Straße, Hardenbergstraße (Fahrtrichtung Gerresheim), Südring und Wupperstraße.
Da sich die Haltestelle Gerresheim Rathaus in Bau befindet, wird diese Haltestelle in der Prioritätenliste nicht mehr aufgeführt.

Unabhängig von der Rangfolge in der Prioritätenliste werden auch Haltestellen, die im Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie 701/U71 stehen, barrierefrei ausgebaut: Rath S, Rotdornstraße, Rath-Mitte S, Am Schein und Haeselerstraße.

Bei den Bushaltestellen werden zunächst die Haltestellen, die mit der Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie zum Fahrplanwechsel 21.02.2016 neu eingerichtet wurden und für die bereits konkrete Planungen vorliegen, als gesetzt betrachtet. Auch diese Haltestellen sollen unabhängig von der Rangfolge in der Prioritätenliste barrierefrei ausgebaut werden.

Für eine Reihe von Bushaltestellen fanden bereits Bereisungen statt. Dabei wurden u.a. auch die Bushaltestellen herausgefiltert, die ohne weitere Planung und damit unabhängig von Rangfolge in der Prioritätenliste barrierefrei ausgebaut werden:

- Neu eingerichtete Bushaltestellen, für die konkrete Planungen vorliegen:
 - Linie 723: Aderkirchweg (Fahrtrichtung Eller),
 - Linie 732: Ellerstraße,
 - Linie 725: Schlüterstraße/Arbeitsagentur,
 - Linie 736: Flügelstraße, Friedrichstadt S
 - Linie 731: Scheideweg.
- Bushaltestellen, die im Bestand ausgebaut werden können:

Stralsunder Straße (Fahrtrichtung Nord), Julius-Raschdorff-Straße (Fahrtrichtung Süd), Uni-Kliniken (Bussteig 4 und 5), Max-Born-Straße, Mendelweg (Fahrtrichtung West), Nernstweg (Fahrtrichtung Südpark), Ohmweg (Fahrtrichtung Eller), Guerickeweg (Fahrtrichtung Eller), Ickerswarder Straße, Pattscheider Straße (Fahrtrichtung Südpark), Benninghauser Straße (Fahrtrichtung Südpark), Paulsmühlenstraße, Jagenbergstraße, Corellistraße (Fahrtrichtung Monheim), Holthausen (Fahrtrichtung Himmelgeist), Wimpfener Straße (Fahrtrichtung Monheim), Benrodestraße (Fahrtrichtung Monheim), Gubener Straße (Fahrtrichtung Eller), In der Elb (Fahrtrichtung Oberbilkler Markt), Schloss Eller (Fahrtrichtung Am Pflanzkamp), Ludwigstraße (Fahrtrichtung Am Farnacker).
- Bushaltestellen, die sich in Planung befinden:

Hassels Kirche, Ricarda-Huch-Straße, Julius-Raschdorff-Straße (Fahrtrichtung Nord), Hermann-vom-Endt-Straße (Fahrtrichtung Nord), IKEA Reisholz (Fahrtrichtung Waldfriedhof), Hinter den Höfen (Fahrtrichtung Am Farnacker), Lingener Werke, Demagstraße, Ludwigstraße (3 Kanten), Knuppertsbrück (Fahrtrichtung Süd), Poststadion, Hürthstraße, Dieselstraße (1 Kante), Bernburger Straße (Fahrtrichtungen Waldfriedhof und Oberbilkler Markt), Siedlerweg, Bingener Weg (Fahrtrichtung Hauptbahnhof); Offenbacher Weg (Fahrtrichtung Oberbilkler Markt), Grünberger Weg, Fuldaer Straße, Wormser Weg (1 Kante), Seeheimer Weg, Erenkamp (Fahrtrichtung Tannenhofweg), Strandbad Nord (Fahrtrichtung Neuenhausplatz), Piniestraße, Sohnstraße (Richtung Hbf), Heinrichstraße (Bussteig 1), Neuenhaus (Fahrtrichtung Jubiläumsplatz), Am Quellenbusch, D-Gerresheim S, Königsbusch (Fahrtrichtung Waldfriedhof), Morper Straße, Torfbruchstraße, Alte Gasse, Eller Kamp, Medienhafen Kesselstraße (Fahrtrichtung Eller), Pirmasenser Weg (Fahrtrichtung Hafen), Wupperstraße, Nikolaus-Knopp-Platz (im Rahmen Ausbau der Hochbahnsteige), Belsenplatz (im Rahmen Ausbau der Hochbahnsteige).

6.7.3 Haltestellen an Mischbetriebsstrecken von Hochflur- und Niederflurfahrzeugen

Einen Sonderfall stellen Haltestellen dar, die sowohl von Hochflur-Stadtbahnwagen als auch von den Niederflur-Stadtbahnwagen der Wehrhahn-Linie bzw. von Niederflurstraßenbahnen befahren werden. Hiervon betroffen sind die Streckenabschnitte Werstener Dorfstraße – Holthausen (Linien U74, U77 / Linien U71, U83) und die Mischbetriebsstrecke nach Eller (Schlesische Straße – Vennhauser Allee, Linien U75/705). Aufgrund der straßenräumlichen Gegebenheiten ist es auf dem Abschnitt Schlesische Straße – Vennhauser Allee nicht an jeder Haltestelle möglich, sowohl einen Hochbahnsteig als auch einen Niederflurbahnsteig für einen barrierefreien Einstieg zu realisieren. Für den Abschnitt zwischen Werstener Dorfstraße und Holthausen muss dies noch geklärt werden.

Grundsätzlich ist auf beiden Streckenabschnitten der barrierefreie Ausbau der Haltestellen für die Niederflurfahrzeuge umsetzbar. Damit wäre die barrierefreie Zugänglichkeit zum ÖPNV gegeben. Für den Streckenabschnitt Werstener Dorfstraße – Holthausen (von und aus Richtung Hauptbahnhof) ist bereits heute ein barrierefreier Umstieg zwischen beiden Systemen an der Haltestelle Werstener Dorfstraße gegeben (Umstieg zwischen den Hochflur-Stadtbahnlinien U74, U77 und den Niederflur-Stadtbahnlinien U71/U83) sowie an der Haltestelle Südpark (Umstieg zwischen der Hochflur-Stadtbahnlinie U79 und den Niederflur-Stadtbahnlinien U71/U83).

Für die Mischbetriebsstrecke nach Eller liegt eine Machbarkeitsuntersuchung für den barrierefreien Haltestellenausbau vor. Die Vorzugsvariante geht von einem weitreichenden Ausbau und Umbau von Hochbahn- und Niederflurhaltestellen hin zur Barrierefreiheit aus, so dass an allen Haltestellen die Hochflurstadtbahnen der Linie U75 sowie die Niederflurstraßenbahnen der Linie 705 halten können. Eine Ausnahme stellt die Haltestelle Alt Eller dar. Hier ist es aufgrund der örtlichen Situation nicht möglich, baulich Hochbahnsteige zu errichten, so dass hier nach Ausbau der Haltestellen ausschließlich die Bahnen der Linie 705 halten werden. Um die Haltestellenabstände zu optimieren, wurden die Haltestellen Jägerstraße und Am Hackenbruch zusammengelegt. Die neue Haltestelle erhält dann die Bezeichnung Jägerstraße.

Des Weiteren liegt eine Machbarkeitsuntersuchung für einen barrierefreien Ausbau der Endhaltestelle Vennhauser Allee für beide Fahrzeugsysteme bei Beibehaltung der derzeitigen Linienwege vor. Der barrierefreie Ausbau der

Haltestelle Vennhauser Allee soll in die Gesamtmaßnahme „Barrierefreies Eller“ aufgenommen werden.

Die Planungen sollen jedoch für jede Haltestelle einzeln angestoßen werden. Die Realisierungszeitpunkte für die einzelnen Bauwerke erfolgen in Abhängigkeit von den unterschiedlichen Planungszeiträumen und den zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen.

Für den Streckenabschnitt Werstener Dorfstraße – Holthausen (Linien U74, U77 / Linien U71, U83) soll ebenfalls eine Machbarkeitsuntersuchung erstellt werden.

6.8 Haltestellenausrüstung

Das Maßnahmenprogramm zur Haltestellenausrüstung sieht eine stufenweise Ausstattung der Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DyFa) mit Sprachausgabe vor. Perspektivisch sollen alle Stadtbahn-, Straßenbahn- und Metrobushaltestellen sowie die wichtigsten Bushaltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern ausgestattet werden. Hiervon ausgenommen sind jeweils die beiden letzten Haltestellen vor der Endhaltestelle einer Linie, sofern diese keine Umsteigefunktion haben.

Für die Priorisierung der Standorte werden als Kriterien die Anzahl der ein- und aussteigenden Personen je Tag, die Anzahl der dort verkehrenden Linien und die Bedeutung der Haltestelle im Netz (Umsteigepunkt) zugrunde gelegt. In gleicher Weise werden Kriterien für die Installation von Videoüberwachungskameras und Notrufeinrichtungen an Haltestellen und Fahrzeugen entwickelt.

Im Rahmen des Förderprogramms Sicherheit und Service werden auch zukünftig Bauabschnitte mit einem jährlichen Investitionsvolumen von etwa 1 Mio. € (ca. 20 bis 27 Anzeiger) gebildet. Der Zuschnitt der Bauabschnitte erfolgt nach den oben genannten Kriterien. Teil dieser Bauabschnitte kann auch die Nachrüstung oder Sanierung bereits bestehender Anlagen sein. Im Rahmen der beiden nächsten Bauabschnitte (9. und 10. BA) ist die Ausstattung der in **Bild 6-30** genannten Haltestellen mit Dyfa-Anzeigern vorgesehen.

	Haltestelle	Bemerkung
9. BA	Dreieck	Bahn
	Werstener Dorfstraße	Bus
	Kirchplatz U	Bus
	Uni-Kliniken	Bus
	Schlesische Straße	Bus
	Marienhospital	Bahn
	Ellerstraße U	Bus
	Venloer Straße	Bahn
	Spichernplatz	Bahn
10. BA	Fürstenplatz	Bahn
	Handweiser	Bahn
	Münsterplatz	Bahn
	Am Hackenbroich	Bahn
	St.-Vinzenz-Krankenhaus	Bahn
	Hoffeldstraße	Bahn
	In der Donk	Bus
	Suitbertusstraße	Bahn
	Aldekerstraße	Bahn
	Dreherstraße	Bus

Bild 6-30: Nächste Bauabschnitte mit Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern

Um Synergieeffekte zu nutzen, erfolgt die Ausstattung von Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen auch im Rahmen von laufenden Aus- und Umbauprojekten wie z.B. die Straßenbahnanbindung ISS DOME oder im Rahmen des Umbaus von Bahn- und Bushaltestellen zur Schaffung der Barrierefreiheit.

Alle geplanten und künftig installierten dynamischen Fahrgastinformationssysteme werden grundsätzlich mit einem akustischen Ansagesystem ausgerüstet.

6.9 Maßnahmenprogramm Verkehrsablauf

Zur Verringerung von Störeinflüssen auf den ÖPNV im Verkehrsgeschehen bestehen verschiedene Optionen:

- vom MIV separierte Fahrwege in Form besonderer Bahnkörper oder Sonderfahrstreifen,
- Vorrangschaltungen an Lichtzeichenanlagen zur Minimierung der Verlustzeiten,
- verkehrsregelnde Maßnahmen, wie Abbiegeverbote für den MIV oder (Neu-) Ordnung des ruhenden Verkehrs,
- gezielte Verkehrsüberwachung durch Polizei oder Ordnungskräfte.

Die Maßnahmen sowie ihre Prioritätenreihung werden auf Grundlage streckenbezogener oder linienbezogener Analysen mit der Rheinbahn AG abgestimmt. Mit Vorrang werden die Stadtbahn- und Straßenbahnlinien einschließlich der dort verkehrenden Buslinien untersucht. Anschließend erfolgt die Überprüfung der Buslinien. Die Überprüfung der Linien der Zulaufstrecken der Wehrhahn-Linie wird voraussichtlich im Jahr 2017 abgeschlossen sein.

Straßen mit mehreren Fahrstreifen je Fahrtrichtung und festgestellten Behinderungen im Fahrtenverlauf werden auf die Einrichtung von ÖPNV-Spuren hin untersucht.

Die Umsetzung ist abhängig von der Bereitstellung finanzieller und personeller Ressourcen. Die Maßnahmenumsetzung wird in der Folge von einem Qualitätssicherungsprogramm bei der Rheinbahn und der Stadt Düsseldorf begleitet.

7 Umsetzungsprogramm

7.1 Vorbemerkungen

Das Umsetzungsprogramm beinhaltet neben den konkreten Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und den kurz- und mittelfristigen Infrastrukturmaßnahmen einzelne Planungs- und Prüfaufträge, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2017 zu bearbeiten sind.

Bei den angegebenen Investitionskosten handelt es sich um überschlägig geschätzte Kosten, sofern keine genaueren Kostenermittlungen vorliegen. Hier werden die Bruttokosten genannt, d.h. ohne Berücksichtigung der Gewährung von Landesmitteln oder Leistungen Dritter.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Linien- Netz- und Fahrplankonzepte wird Auswirkungen auf den bestehenden Fahrzeug- und Personalbedarf der Rheinbahn haben.

7.2 Umsetzungsprogramm Stadtbahn und Straßenbahn

Indisponible Maßnahmen	Realisierungshorizont			Investitionsbedarf (Mio. €)
	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (bis 2030)	langfristig (nach 2030)	
Straßenbahnstrecke 701 Rath S - ISS DOME - Am Hülserhof Verlängerung Linie 701	x			30
Stadtbahnstrecke U81 - 1. Bauabschnitt Freiligrathplatz - Flughafen Terminal (Flughafenanbindung) Neue Linie U82	x			155
Stadtbahnstrecke U81 - 2. Bauabschnitt ESPRIT Arena/Messe Nord - Handweiser (Rheinquerung) Neue Linie U81, Verlängerung Linie U78		x		221
Stadtbahnstrecke U80 Reeser Platz - ESPRIT Arena/Messe Nord (Messeumfahrung) Neue Linie U80		x		125

Bild 7-1: Maßnahmen zur Netzentwicklung Stadtbahn und Straßenbahn (Teil 1)

Maßnahmen zur Beseitigung von Erschließungs- und Verbindungsdefiziten	Realisierungshorizont			Investitionsbedarf
	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (bis 2030)	langfristig (nach 2030)	(Mio. €)
Linie 709 Prüfen eines zusätzlichen Haltes "Auf'm Tetelberg" zur Behebung des Erschließungsdefizits im Bereich "Auf'm Tetelberg"	x			0,5

Maßnahmen zur weiteren Netzentwicklung	Realisierungshorizont			Investitionsbedarf
	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (bis 2030)	langfristig (nach 2030)	(Mio. €)
Stadtbahnstrecke Gerresheim S - Nach den Mauresköthen Verlängerung Linie U73	x			10
Stadtbahnstrecke Südpark - Universität West/Mensa Verlängerung Linie U73/U79		x		14
Stadtbahnstrecke U81 - 3. Bauabschnitt Flughafen Terminal - Flughafen Bahnhof Verlängerung Linie U81/U82		x		160
Stadtbahnstrecke U81 - 4. Bauabschnitt Flughafen Bahnhof – Ratingen Verlängerung Linie U81			x	70
Stadtbahntunnel Kennedydamm - Reeser Platz Anpassung Linie U78, U79, U82			x	240

Prüfaufträge	Realisierungshorizont			Investitionsbedarf
	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (bis 2030)	langfristig (nach 2030)	(Mio. €)
Straßenbahnstrecke 705 Vennhauser Allee - Gerresheim S Verlängerung Linie 705			x	k. A.
Straßenbahnstrecke 701 Am Hülserhof - Ratingen West Verlängerung Linie 701			x	k. A.

Bild 7-2: Maßnahmen zur Netzentwicklung Stadtbahn und Straßenbahn (Teil 2)

Maßnahmen zur Netzentwicklung Stadtbahn und Straßenbahn Teil 3			
Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität	Realisierungshorizont		
	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (bis 2030)	langfristig (nach 2030)
Linie U75 Verlängerung der Fahrt 0.27 Uhr ab Lierenfeld Betriebshof bis Vennhauser Allee (Mo – Do)	Juni 2017		
Linie U76 Verlängerung ab Hauptbahnhof bis Betriebshof Lierenfeld	x		
Linie 709 Verlängerung der Fahrten 0.02 Uhr und 0.32 Uhr ab Gerresheim Krankenhaus bis Südfriedhof	Juni 2017		
Prüfaufträge			
	Realisierungshorizont		
	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (bis 2030)	langfristig (nach 2030)
Linie U70 Bedienung Haltestelle Prinzenallee	x		
Linie U79 Zusätzliche Fahrten werktags aus der Innenstadt nach Duisburg	x		

Bild 7-3: Maßnahmen zur Netzentwicklung Stadtbahn und Straßenbahn (Teil 3)

7.3 Umsetzungsprogramm Busverkehr

Weiter zu verfolgende Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2010 - 2015	Realisierungshorizont		
	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (bis 2030)	langfristig (nach 2030)
Linie 725 Anpassung des Linienvverlaufs im Bereich Flingern Nord nach Fertigstellung der Infrastruktur und Verlegung der Haltestelle aus der Humboldtstraße in die Rethelstraße	x		
Linie 757 (gekoppelt an Verlängerung Linie 701) Verknüpfung der Linie 757 an „Am Hülserhof“ mit Linie 701 und Taktverdichtung (Abschnitt Am Hülserhof – Rath S und JVA – Rath S entfällt)	x		
Linie SB55/752/754 Neuordnung zur Behebung Verbindungs- und Bedienungsdefizits Lichtenbroich - Innenstadt	x		
Linie 776 Taktverdichtung auf 20'-Takt und geänderte Liniennführung über Lichtenbroicher Weg	x		
Beseitigung des Erschließungsdefizits im Bereich der Hohenzollernallee	x		
Weiterentwicklung und Konkretisierung des regionalen Schnellbusnetzes in Abstimmung mit den betroffenen Aufgabenträgern	x		
Maßnahmen zur Beseitigung von Erschließungs- und Verbindungsdefiziten	Realisierungshorizont		
	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (bis 2030)	langfristig (nach 2030)
Linie 730/734/736/737/781 Geänderte Liniennführung über Parellelstr. zur Heyestr. Zusätzliche Haltestelle auf „Nach den Mauresköthen“ im Bereich der Düssel zur Behebung des Erschließungsdefizits westl. Glasmacherviertel	x		
Linie 760 Geänderte Liniennführung über Klaus-Bungert-Straße und Einrichtung einer neuen Haltestelle	Juni 2017		
Schaffung einer leistungsfähigen Busverbindung zur Erschließung des Entwicklungsgebietes Bergische Kaserne		x	
Linie 728 Taktverdichtung auf 20'-Takt	x		
Linie 728 Anpassung des Linienvverlaufs im Bereich des Entwicklungsgebietes "Auf der Krone" in Abhängigkeit der zukünftigen Bebauung und Infrastruktur		x	

Bild 7-4: Maßnahmen zur Netzentwicklung Bus (Teil 1)

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität	Realisierungshorizont		
	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (bis 2030)	langfristig (nach 2030)
Schnellbusanbindung der Universität aus Richtung Garath/Hellerhof zur HVZ im 20'-Takt	Juni 2017		
Linie SB50 Zusätzliche Fahrt mo-fr zwischen 19-20 Uhr, Taktverdichtung samstags zwischen 9-16 Uhr, 2 zusätzliche Fahrten in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen	Juni 2017		
Linie SB52 Neue Schnellbuslinie Meerbusch Osterath – Düsseldorf Nord	x		
Verstärkung der drei nachfragestärksten Buslinien durch im 20-Minuten-Takt verkehrende Metrobuslinien	x		
Linie 737 Früherer Betriebsbeginn an Sonntagen	Juni 2017		
Linie 759 Taktverdichtung zu einen durchgängigen 10'-Takt am gesamten Linienverlauf	x		
Linie 760 Taktverdichtung zu einen durchgängigen 20'-Takt am gesamten Linienverlauf ab 14.30 Uhr	x		
Linie 788 Früherer Betriebsbeginn an Sonntagen	Juni 2017		
Linie NE6 Anpassung Linienweg (identischer Linienweg für beide Fahrtrichtungen)	x		

Prüfaufträge	Realisierungshorizont		
	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (bis 2030)	langfristig (nach 2030)
Schnellbusverbindung von Heiligenhaus und Velbert zum Flughafen über die A44	x		
Schnellbusverbindung vom Neusser Süden in den Düsseldorfer Süden	x		
Linie 722 Bedienung des Streckenabschnitts Hauptbahnhof und Messe Congress werktags bis 21 Uhr und sonntags ganztäglich im 30'- oder 60'-Takt.	x		
Linie 732 Verlängerung der an Sonn- und Feiertagen an der Haltestelle Kirchplatz endenden Fahrten bis zur Franziusstraße	x		
Stärkung der Linie 827 nach Neuss	x		

Bild 7-5: Maßnahmen zur Netzentwicklung Bus (Teil 2)

Prüfaufträge	Realisierungshorizont		
	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (bis 2030)	langfristig (nach 2030)
Im Rahmen der Weiterentwicklung des Schnellbuskonzeptes Schließung von Angebotslücken auf nachfragestarken Ein- und Auspendlerlinien	x		
Überprüfung des Angebotes der Metrobuslinien nach einer Erprobungsphase auf eine mögliche Taktverdichtung sowie auf Einrichtung weiterer Metrobuslinien	x		
Linie 737 Ausweitung des 20'-Takt bis 20 Uhr zwecks Anpassung an die Ladenschlusszeiten	x		
Linie 732 Taktverdichtung auf 30'-Takt am Wochenende	x		
Linie 738 Ausweitung des 10'-Takt bis 20 Uhr zwecks Anpassung an die Ladenschlusszeiten	x		
Linie 749 Taktverdichtung auf 20'-Takt zwischen 9-14 Uhr	x		
Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des Abend- und Nachtverkehrsangebotes	Realisierungshorizont		
	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (bis 2030)	langfristig (nach 2030)
Linie NE3 Verlängerung Oberrath - Ratingen Mitte	x		
Einrichtung einer NachtExpress-Verbindung nach Knittkuhl oder Hubbelrath.	x		
Linie SB50 Ausweitung des 30'-Takt bis ca. 23 Uhr (Mo-Fr)	x		
Linie 721 und Linie 730 Ausweitung des Fahrtenangebotes nach 24 Uhr	x		
Linie 728 Ausweitung des 30'-Takt bis 23 Uhr	x		
Linie 731 Bedienung von Wersten West abends und am Wochenende im 30'-Takt	x		
Linie 732 Taktverdichtung auf 30'-Takt in den Abendstunden	x		
Linie 736 Anpassung des Bedienungsangebotes abends an die Veranstaltungszeiten im Kulturzentrum Zakk	x		
Linie 737 Verdichtung auf einen 30'-Takt auf dem Streckenabschnitt zwischen Gerresheim S und Unterbach in den Abendstunden	x		
Linie 749 Ausweitung des 30'-Takt bis ca. 23 Uhr (Mo-Fr)	x		
Linie 760 Ausweitung des 30'-Takt bis 23 Uhr	x		
Linie 788 Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt um 22:29 Uhr ab Benrath in Richtung Monheim	x		

Bild 7-6: Maßnahmen zur Netzentwicklung Bus (Teil 3)

7.4 Umsetzungsprogramm Barrierefreiheit

Um den barrierefreien Ausbau von Haltestellen zügig vorantreiben zu können, werden in Abstimmung mit den Behindertenverbänden zunächst die Haltestellen, für die bereits konkrete Planungen vorliegen, und die Bushaltestellen, die ohne Planung im Bestand ausgebaut werden können, barrierefrei hergestellt (gesetzte Maßnahmen). Anschließend erfolgt der weitere barrierefreie Ausbau der Haltestellen auf der Basis der für die einzelnen Betriebszweige erstellten Prioritätenlisten (siehe Kap. 6.7 und die Anlagen 11.1 bis 11.3).

Auch sollen aufgrund der langen Planungsphase für den Bau von Hochbahnsteigen und den barrierefreien Ausbau von Niederflur-Stadtbahnhaltestellen und Straßenbahnhaltestellen die bereits begonnenen Planungen unabhängig von der Einstufung in den Prioritätenlisten weitergeführt und abgeschlossen werden.

Um Synergien zu nutzen, werden Haltestellen die im Bereich anstehender Straßenausbaumaßnahmen oder Sanierungsmaßnahmen liegen, zeitgleich barrierefrei ausgebaut, und zwar unabhängig von der Rangfolge in der Prioritätenliste. Auch werden bei der Planung für den barrierefreien Ausbau einer Haltestelle auch die von der Planung betroffenen Haltestellenkanten anderer Betriebszweige unabhängig von dessen Rangfolge in der Prioritätenliste mit bearbeitet.

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen Heinrich-Heine-Allee, Benrather Straße, Steinstraße und Königsallee wird im Zusammenhang mit der Oberflächengestaltung des Straßenzuges Friedrichstraße/Breite Straße bzw. Elisabeth/Kasernenstraße umgesetzt.

Die Haltestelle Worringer Platz (Fahrtrichtung Eller) erfolgt mit dem Umbau des Worringer Platzes im Rahmen des Projektes EKISO.

Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen kann unter Berücksichtigung der finanziellen und personellen Ressourcen davon ausgegangen werden, dass pro Jahr maximal 2 bis 3 Haltestellen mit Hochflurbahnsteigen (4 bis 6 Hochbahnsteigkanten), 5 Niederflurhaltestellen (10 Haltestellenkanten) und zwischen 20 und 25 Bushaltestellen (40 und 50 Haltestellenkanten) ausgebaut werden können. Diese Annahmen gehen davon aus, dass seitens des Zuwendungsgebers die entsprechenden Fördermittel auch bereitgestellt werden.

Der Investitionsaufwand für den Bau bzw. barrierefreien Ausbau der noch fehlenden

- 56 Hochbahnsteigkanten wird auf 112 Mio. Euro,
- 214 Niederflurbahnsteige wird auf rund 103 Mio. Euro,
- 607 Bus-Haltestellenkanten wird auf ca. 25 Mio. Euro geschätzt.

Der barrierefreie Ausbau der Hoch- und Niederflurbahnsteige wurde für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet (Vorhaben, die nach §12 ÖPVG NRW gefördert werden).

Selbst bei allen Anstrengungen, den barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet voranzutreiben, ist aufgrund des bestehenden Handlungsbedarfes unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen das im PBefG genannte Ziel zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nicht bis zum 01.01.2022 erreichbar.

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG müssen im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann.

Unter den vorgenannten Rahmenbedingungen werden die gesetzten Hochflurstadtbahnhaltestellen sowie die gesetzten Niederflurstadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen voraussichtlich bis Ende 2019 sowie die gesetzten Bushaltestellen voraussichtlich bis Ende 2018 barrierefrei ausgebaut sein (vgl. **Bild 7-7** bis **Bild 7-9**). Bis zum 31.12.2021 können voraussichtlich die Hochflurstadtbahnhaltestellen bis einschließlich Rang 11, die Niederflurstadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen bis einschließlich Rang 12 und die Bushaltestellen bis einschließlich Rang 50 barrierefrei ausgebaut werden (vgl. **Bild 7-10**).

Der barrierefreie Ausbau aller in den Prioritätenlisten enthaltenen Haltestellen wird voraussichtlich bei den Hochflurstadtbahnhaltestellen spätestens im Jahr 2027, bei den Niederflurstadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen und bei den Bushaltestellen spätestens im Jahr 2030 abgeschlossen sein (vgl. **Bild 7-11**).

Da zum derzeitigen Zeitpunkt keine vollständige detaillierte Erfassung der Haltestelleninfrastruktur im Stadtgebiet vorliegt, können auch keine konkreten Aussagen darüber getroffen werden, wo ein vollständiger barrierefreier Ausbau der Haltestellen einschließlich einer barrierefreien Zuwegung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten baulich nicht möglich ist. Diese Haltestellen wä-

ren unter Einbeziehung der Behindertenverbände als Ausnahme gemäß § 8 Abs. 3 PBefG zu benennen.

Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau				
Indisponible Maßnahmen		Realisierungshorizont		Investitionsbedarf (Mio. €)
		kurzfristig (bis 2021)	mittelfristig (nach 2021)	
Hochbahnsteige	Nikolaus-Knopp-Platz	in Bau		24,0
	Lierenfeld Betriebshof	bis 2019		
	Luegplatz	bis 2019		
	Löricker Straße	bis 2019		
	Aldekerkstraße	bis 2019		
	Heesenstraße	bis 2019		
Haltestellen von Niederflurstadtbahn und Niederflurstraßenbahn	Rath S	2017		8,8
	Rotdornstraße	2017		
	Rath-Mitte S	2017		
	Am Schein	2017		
	Haeselerstraße	2017		
	Wupperstraße	2017		
	Brehmplatz (1 Kante)	2018		
	Schlüterstraße/Arbeitsagentur	2018		
	Hardenbergstraße(1 Kante)	2018		
	Südring	2018/19		
	Elsässer Straße	2018/19		
	Kardinal-Frings-Brücke (im Zusammenhang mit der Erneuerung der Brücke Aderkirchweg)	2019		

Bild 7-7: Voraussichtlich bis zum 31.12.2021 zu realisierende Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau (Teil 1)

Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau				
Indisponible Maßnahmen		Realisierungshorizont		Investitionsbedarf
		kurzfristig (bis 2021)	mittelfristig (nach 2021)	(Mio. €)
Bushaltestellen	Neu eingerichtete Bushaltestellen (vgl. Kap. 6.7.2) <ul style="list-style-type: none"> - Aderkirchweg (FR Eller) - Ellerstraße - Schlüterstr./Arbeitsagentur - Flügelstraße - Friedrichstadt S - Scheideweg 	2017/18		0,5
Bushaltestellen	Bushaltestellen, die im Bestand ausgebaut werden können (25 Haltekanten, vgl. Kap. 6.7.2 bzw. Anl. 11.3.1) <ul style="list-style-type: none"> - Stralsunder Straße - Julius-Raschdorff-Straße - Uni-Kliniken - Max-Bornstraße - Mendelweg - Nernstweg - Ohmweg - Guerickestraße - Ickerswarder Straße - Pattscheider Straße - Benninghauser Straße - Paulsmühlenstraße - Jagenbergstraße - Corellistraße - Holthausen - Wimpfener Straße - Benrodestaße - Gubener Straße - In der Elb - Schloss Eller - Ludwigstraße 	2017/18		1,0

Bild 7-8: Voraussichtlich bis zum 31.12.2021 zu realisierende Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau (Teil 2)

Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau				
Indisponible Maßnahmen		Realisierungshorizont		Investitionsbedarf
		kurzfristig (bis 2021)	mittelfristig (nach 2021)	(Mio. €)
Bushaltestellen	Bushaltestellen, die sich in Planung befinden (62 Haltekanten, vgl. Kap. 6.7.2 bzw. Anl. 11.3.2) - Hassels Kirche - Ricarda-Huch-Straße - Julius-Raschdorff-Straße - Hermann-vom Endt-Straße - IKEA Reisholz - Hinter den Höfen - Lingener Werke - Demagstraße - Ludwigstraße - Knuppertsbrück - Poststation - Hürthstraße - Dieselstraße - Bernburger Straße - Siedlerweg - Bingerner Weg - Offenbacher Weg - Grünberger Weg - Fulder Weg - Wormser Weg - Seeheimer Weg - Erlenkamp - Strandbad (Nord) - Pinienstraße - Sohnstraße - Heinrichstraße - Neuenhaus - Am Quellenbusch - Geresheim S - Königsbusch - Morper Straße - Torfbruchstraße - Alte Gasse - Eller Kamp - Medienhafen, Kesselstraße - Pirmasenser Weg - Wupperstraße - Nikolaus-Knopp-Platz - Belsenplatz	2017/18		2,5

Bild 7-9:: Voraussichtlich bis zum 31.12.2021 zu realisierende Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau (Teil 3)

Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau				
Voraussichtlich bis zum 31.12.2021 zu realisierende Maßnahmen		Realisierungshorizont		Investitionsbedarf
		kurzfristig (ab 2019 bis 2021)	Mittelfristig (nach 2021)	(Mio. €)
Hochbahnsteige	Belsenplatz	x		36,0
	Barbarossaplatz	x		
	Holthausen	x		
	Theodor-Heuss-Brücke	x		
	Vennhauser Allee	x		
	Ickerswarder Straße	x		
	Handweiser			
	Opladener Straße	x		
	Eller Mitte S	x		
Haltestellen von Niederflurstadtbahn und Niederflurstraßenbahn	Düsseldorf Hbf (U)	x		12
	Bilk S (& Bilker Allee/Friedrichstraße)	x		
	Auf'm Hennekamp	x		
	Lindemannstraße	x		
	Bilker Kirche	x		
	Dreieck	x		
	Marienhospital	x		
	Pempelforther Straße	x		
	Karolingerplatz	x		
	Uhlandstraße	x		
	Flingern S	x		
Helmholtzstraße	x			
Bushaltestellen	ca. 150 Haltekanten Rang 1 bis Rang 50 gemäß Prioritätenliste (vgl. Anlage 11.3.3)	2019 - 2021		6

Bild 7-10: Voraussichtlich bis zum 31.12.2021 zu realisierende Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau (Teil 4)

Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau				
Voraussichtlich nach dem 31.12.2021 zu realisierende Maßnahmen		Realisierungshorizont		Investitionsbedarf
		kurzfristig (bis 2021)	mittelfristig (nach 2021)	(Mio. €/Jahr)
Hochbahnsteige	noch 14 verbleibende Haltestellen gemäß Prioritätenliste 11.1.2 (Rang 12 – Rang 28)		2022 - 2026	6,0
Haltestellen von Niederflurstadtbahn und Niederflurstraßenbahn	noch 77 verbleibende Haltestellen gemäß Prioritätenliste Anl. 11.2.2 (Rang 13 – Rang 90)		2022 – 2030	4,0
Bushaltestellen	noch 229 verbleibende Haltestellen gemäß Prioritätenliste Anl. 11.3.3 (Rang 51- Rang 279)		2022 - 2030	2,0

Bild 7-11: Voraussichtlich nach dem 31.12.2021 zu realisierende Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau

8 Feststellung des vorhandenen Verkehrsnetzes

8.1 Veranlassung

Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG dürfen Verkehrsleistungen im Straßenbahn-, Obus- und Linienverkehr nicht genehmigt werden, wenn sie die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigen. Eine Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen liegt nach § 13 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe d) PBefG insbesondere auch dann vor, wenn der beantragte Verkehr **einzelne ertragsreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz** oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Vor dem Hintergrund dieses Versagungsgrundes stellt die Stadt Düsseldorf fest, welche Linien zum vorhandenen Verkehrsnetz gehören.

8.2 Vorhandenes Verkehrsnetz

Das vorhandene Verkehrsnetz wird in Kapitel 4.2 des vorliegenden Nahverkehrsplans detailliert beschrieben. Es beschränkt sich nicht allein auf das Stadtgebiet Düsseldorf, sondern verknüpft das Stadtgebiet Düsseldorf sowohl mit den unmittelbar angrenzenden Gebietskörperschaften als auch mit der weiteren Region.

Das vorhandene Verkehrsnetz tritt unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsintegration in einem einheitlichen Marktauftritt als System auf. Es stellt im Sinne einer integrierten Angebotsgestaltung eine Gesamtleistung gegenüber dem Fahrgast dar. Diese Gesamtleistung kann nur durch die Verknüpfung der Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien sichergestellt werden.

Der Betrieb der Stadtbahn-, Straßenbahn und Buslinien bedarf aus Sicht der Fahrgäste einer übergreifenden Planung und betrieblichen Steuerung. Im öffentlichen Verkehrsinteresse muss daher ein zwischen Bahnen und Bussen abgestimmtes und miteinander vertaktetes Fahrplanangebot mit einheitlichen Informations- und Vertriebsstechniken als einheitliche Gesamtleistung angeboten werden können. Zugleich muss innerhalb dieser Gesamtleistung auch kurzfristig auf Störungen des Betriebsablaufs einzelner Verkehrsträger reagiert werden können.

Das vorhandene Verkehrsnetz besteht vor diesem Hintergrund zum einem aus dem SPNV-Netz des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn). Dieses Verkehrsnetz erfüllt im Wesentlichen regionale und überregionale Verbindungsfunktionen. Es wird in der Aufgabenverantwortlichkeit des VRR betrieben und unterliegt einem gesonderten Vergaberegime.

Zum anderen besteht das vorhandene Verkehrsnetz aus sowohl innerstädtischen als auch gebietsübergreifenden Stadtbahnlinien, Straßenbahnlinien sowie aus Buslinien, die die Stadtbahn- und Straßenbahnlinien ergänzen und mit ihnen verknüpft sind. Diese Linien bilden das vorhandene ÖSPV-Verkehrsnetz (Gesamtnetz) im Sinne des § 13 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe d) PBefG. Im Einzelnen handelt es sich um

- sieben hochflurige Stadtbahnlinien und vier niederflurige Stadtbahnlinien,
- drei Nachtexpress-Stadtbahnlinien,
- sieben Straßenbahnlinien (alle in Kapitel 4.2.3 beschrieben)

und

- 55 Buslinien,
- sechs Nachtlinien,
- acht NachtExpress-Linien,
- fünf Buslinien im Saisonal- und Veranstaltungsverkehr (alle in Kapitel 4.2.4 beschrieben).

Die Buslinien sind mit den Stadt- und Straßenbahnlinien verknüpft.

Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe d) PBefG dürfen einzelne ertragreiche Linien nicht aus diesem vorhandenen Verkehrsnetz herausgelöst werden.

8.3 Weiterentwicklungen des vorhandenen Verkehrsnetzes

Die in Kapitel 6 beschriebenen kurz- und mittelfristigen Maßnahmen dienen der Verbesserung und Weiterentwicklung des vorhandenen Verkehrsnetzes. Sie begründen daher kein neues Verkehrsnetz, sondern sind integraler Bestandteil des vorhandenen Gesamtnetzes.

Insofern geht die Stadt Düsseldorf davon aus, dass auch diese zusätzlichen Verkehrsleistungen gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe d) PBefG nicht aus dem vorhandenen Verkehrsnetz herausgelöst werden können.

Darüber hinaus können Änderungen und Erweiterungen des vorhandenen Verkehrsnetzes über die im Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen hinaus auch innerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Nahverkehrsplans vorgenommen werden, wenn diese z.B. infolge veränderter Verkehrsnachfrage oder politischer Entscheidungen erforderlich sind.

Auch in diesen Fällen geht die Stadt Düsseldorf aufgrund der bloßen Weiterentwicklung und Anpassung des Gesamtnetzes an neue Gegebenheiten davon aus, dass es sich bei diesen Veränderungen um integrale Bestandteile des Gesamtnetzes handelt, die gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe d) PBefG nicht aus dem vorhandenen Verkehrsnetz herausgelöst werden dürfen.

8.4 Betreiber des „Verkehrsnetzes Düsseldorf“

Das vorhandene „Verkehrsnetz Düsseldorf“ wird aktuell durch die folgenden Verkehrsunternehmen (Altbetreiber / Bestandsunternehmen) bedient:

- Die Rheinbahn AG betreibt derzeit alle innerstädtischen Stadt- und Straßenbahnlinien sowie alle Stadtbusverkehre innerhalb des Düsseldorfer Stadtgebiets. Sie betreibt ebenfalls die Stadt- und Straßenbahnlinien in die Städte Meerbusch, Krefeld, Neuss, Duisburg und Ratingen sowie Buslinien in alle benachbarten Kommunen (mit Ausnahme der Stadt Dormagen).
- Einzelne Linien des Nachbarorts-, Schnellbus- und Regionalbusverkehrs auf dem Stadtgebiet von Düsseldorf werden von weiteren benachbarten Verkehrsunternehmen betrieben bzw. diese Unternehmen betreiben diese Linien gemeinschaftlich mit der Rheinbahn (Gemeinschaftsgenehmigungen):
 - die Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) betreibt die Stadtbahnlinie U79 zusammen mit der Rheinbahn AG (Gemeinschaftsgenehmigung),
 - die Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM) betreiben die Buslinien 788 und 789 zusammen mit der Rheinbahn AG (Gemeinschaftsgenehmigungen) sowie die Buslinie NE 14,
 - die Stadtwerke Neuss GmbH (SWN) betreibt die Buslinie 841,

- die Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) betreibt die Buslinie 752 zusammen mit der Rheinbahn AG (Gemeinschaftsgenehmigung),
- die Busverkehr Rheinland GmbH (BVR) betreibt die Buslinien 827 und 828 zusammen mit der Rheinbahn AG (Gemeinschaftsgenehmigungen) sowie die Buslinien SB 85, 862 und 864,
- die Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH (KVGM) betreibt die Buslinien 734, 749 und 757 zusammen mit der Rheinbahn AG (Gemeinschaftsgenehmigungen),
- die Flughafen Düsseldorf GmbH betreibt den Skytrain am Flughafen Düsseldorf.

Die vorstehenden Verkehrsunternehmen wurden von der Stadt Düsseldorf mit Beschluss vom 15.12.2005 (Drucksache 01/345/2005) sowie ergänzendem Beschluss vom 25.06.2009 (Drucksache 01/143/2009) mit der Erbringung der Betriebsleistung im Stadtgebiet Düsseldorf betraut. Diese Betrauungen sind bis zum 31.10.2019 wirksam.

8.5 Begründung für das Gesamtnetz

Ein solches Gesamtangebot kann daher überwiegend nur durch einen Betreiber gewährleistet werden.

9 Direktvergabe und Finanzierung öffentlicher Personenverkehrsdienstleistung im Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1370/2007

9.1 Bildung einer Gruppe von Behörden im VRR

Die Stadt Düsseldorf ist Verbandsmitglied des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (im Folgenden ZV VRR). Der ZV VRR verfolgt in Anlehnung an § 2 Abs. 3 ÖPNVG NRW das Ziel, eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV im gesamten Verbundgebiet zu gewährleisten.

Um sicherzustellen, dass öffentliche Personenverkehrsdienstleistung aufgabenträger-gebietsüberschreitend im Verbundgebiet erteilt werden können, haben sich die Verbandsmitglieder im ZV VRR als Gruppe von zuständigen Behörden im Sinne von Art. 2 Buchstabe b) VO (EG) Nr. 1370/2007 zusammengeschlossen. Dadurch ist mit dem VRR eine Einheit geschaffen worden, in der die Beförderungsleistungen die Vorgaben für integrierte Personenverkehrsdienste im Sinne des Art. 2 Buchstabe m) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfüllen. Gleichzeitig tragen die bestehenden Strukturen des VRR den engen verkehrlichen Verflechtungen im Verbundraum Rechnung.

Aufgrund erheblicher Vorlaufzeiten für die Wiedererteilung öffentlicher Personenverkehrsdienstleistungen im Verfahren nach VO (EG) Nr. 1370/2007 und PBefG, den bestehenden verkehrlichen Verflechtungen mit den Nachbareaufgabenträgern und mit den bedienenden Verkehrsunternehmen, hat der ZV VRR frühzeitig die Weiterentwicklung des VRR-Finanzierungssystems angestoßen.

Zwecks Sicherstellung einer integrierten Verkehrsbedienung haben die Verbandsmitglieder die europarechtskonforme Finanzierung delegierend auf den ZV VRR übertragen. Außerdem haben die Verbandsmitglieder die Aufgabe der Vergabe von öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen gemäß den Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 sicherzustellen, auf den Zweckverband mandatierend übertragen. Mit der Mandatierung des ZV VRR ist eine verbundweit einheitliche Lösung erreicht worden. Sie eröffnet die Möglichkeit der Direktvergaben an interne Betreiber im Verbundraum des VRR.

In Folge der Mandatierung ist die Stadt Düsseldorf verpflichtet, bei der Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienstleistungen eine Abstimmung mit

den von der Vergabe betroffenen Verbandsmitgliedern und dem ZV VRR herbeizuführen.

Gleichwohl bleibt es dabei, dass die Stadt Düsseldorf auch weiterhin über die zukünftige Ausgestaltung des ÖSPV entscheidet und wie bisher die Zuständigkeit für das jeweilige Leistungsangebot und die damit verbundenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen innehält. Die Stadt Düsseldorf bleibt auch verantwortlich für die Schaffung der Voraussetzungen für eine Direktvergabe an einen internen Betreiber (Art. 5 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007).

Bei der Entscheidung, Personenverkehrsdienstleistungen im Wege einer Direktvergabe zu vergeben, ist § 5a der Satzung des ZV VRR zu beachten.

Die Verbandsversammlung (VV) des ZV VRR hat im März 2014 einstimmig der Anpassung des VRR-Finanzierungssystems und den Änderungen der Finanzierungsrichtlinie (Drucksache Nr. N/VII/2014/0507) sowie (im Dezember 2014) den Änderungen der Zweckverbandssatzung zugestimmt.

Gleichzeitig wurde den Verbandsmitgliedern empfohlen, dass in Zukunft das Verfahren der Direktvergabe von öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 anzustreben sei, um sicherzustellen, dass die Personenverkehrsdienstleistungen im Verbundgebiet weiterhin von den internen Betreibern der Verbandsmitglieder bedient werden können. Der Rat der Stadt Düsseldorf als Aufgabenträger hat am 05.02.2015 korrespondierende Beschlüsse gefasst.

Die Weiterentwicklung des VRR-Finanzierungssystems und die Entscheidung für das Verfahren der Direktvergabe an interne Betreiber basieren dabei auf den nachfolgenden Prämissen:

- Die Finanzierungsübertragung auf die VRR AöR hat weiterhin Bestand.
- Von den Aufgabenträgern werden Betrauungen im Rahmen von Direktvergaben an interne Betreiber angestrebt.
- Die heutigen Verkehrsbeziehungen/-verflechtungen sollen (weitestgehend) erhalten bleiben.

9.2 Begründung der Entscheidung für eine Vergabe als Gesamtleistung

Die Verordnung (EG) 1370/2007 und das Personenbeförderungsgesetz lassen Direktvergaben an die internen Betreiber der vorbeschriebenen Gruppe von Behörden ausdrücklich zu.

Den Aufgabenträgern steht es uneingeschränkt frei, ihren ÖPNV mit eigenen Beteiligungsgesellschaften (internen Betreibern) zu organisieren. Ihnen steht diesbezüglich ein sehr weitreichender politischer Einschätzungs- und Gestaltungsspielraum zu (vgl. OLG München, Beschluss vom 31.03.2015, Verg. 14/15).

Im Rahmen dieses Einschätzungs- und Gestaltungsspielraumes hat sich die Stadt Düsseldorf – in Reaktion auf die Empfehlung der Verbandsversammlung des ZV VRR – für eine Direktvergabe des Gesamtnetzes an die internen Betreiber der Gruppe von Behörden entschlossen. Sie legt dieser Entscheidung die folgenden Erwägungen zu Grunde:

- **Wirtschaftliche Erwägungen**

Mit der Direktvergabe des Gesamtnetzes insbesondere an den internen Betreiber der Stadt Düsseldorf soll gewährleistet werden, dass die Inhomogenität einzelner Linien im Hinblick auf deren Ertragsstärke und Kostenintensität nivelliert wird. Es soll stets ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen den einzelnen Linien erreicht werden. Der Grundgedanke hierbei ist die Vermeidung eines „Rosinenpickens“ wirtschaftlich lukrativer Linien mit hohen bzw. auskömmlichen Erträgen und dem daraus resultierenden Verbleib wirtschaftlich nicht auskömmlicher Linien im gemeinwohlorientierten öffentlichen Personenbeförderungsauftrag der Stadt Düsseldorf.

Eine Zusammenfassung der Verkehrsleistungen des vorhandenen als Gesamtleistung ist insofern wirtschaftlich geboten. Eine übergreifende Planung und ein einheitlicher Betrieb des ÖPNV-Netzes stellen sicher, dass Kosten und Nutzen insgesamt optimiert werden und sich die Wirtschaftlichkeit nicht an Teilsystemen orientiert. Größenvorteile und Synergien führen dadurch zu niedrigeren Produktionskosten. Ohne die Festlegung einer Gesamtleistung kämen andernfalls erheblich höhere Belastungen auf den städtischen Haushalt der Stadt Düsseldorf zu.

- Qualitative Erwägungen

Ferner soll durch die Gesamtvergabe sichergestellt werden, dass die qualitativen und quantitativen Vorgaben des vorliegenden Nahverkehrsplans auch tatsächlich bei sämtlichen Verkehrsleistungen eingehalten werden und nicht einzelne Linien im privatwirtschaftlichen Interesse nur noch zu geringeren Standards bedient werden.

Die Direktvergabe des Gesamtnetzes soll einen verkehrsträgerübergreifenden optimalen Betrieb sicherstellen. Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung sollen so erhalten bleiben.

Die Vergabe als Gesamtleistung stellt zudem einen zuverlässigen Betrieb sicher. Bei Störungen im Stadt-/Straßenbahnnetz kann schneller reagiert werden, um Schienenersatzverkehre zu organisieren oder den Verlauf von Buslinien bei Straßenbahnnumleitungen kurzfristig zu ändern. Fahrpersonal mit Fahrerlaubnissen für Bus und Stadt- bzw. Straßenbahn kann flexibel eingesetzt werden, um störungsbedingte Kursausfälle zu minimieren. Über die Leitstelle kann eine gemeinsame Betriebssteuerung für alle Betriebszweige sichergestellt werden.

Die Vergabe als Gesamtleistung soll darüber hinaus sicherstellen, dass es tatsächlich bei einer flächendeckenden Raumerschließung und integrierten Verkehrsbedienung bleibt, diese gestärkt wird und der funktionale Zusammenhang des Netzes (Stadtbahn-, Straßenbahn- und Busverkehr) erhalten bleibt. Damit wird gleichzeitig gewährleistet, dass das Verkehrsangebot im Bedarfsfall wesentlich effektiver weiterentwickelt werden kann als bei einem Betrieb durch mehrere unabhängig voneinander agierende Unternehmen, die nicht unter der Kontrolle der Gruppe von zuständigen Behörden stehen.

- Administrative Zielsetzung

Das Verfahren der Direktvergabe durch eine Gruppe von Behörden soll zudem sicherstellen, dass in administrativer Hinsicht eine Vereinfachung sowie die Kohärenz und Konsistenz des Verfahrens zur Erteilung der öffentlichen Personenbeförderungsaufträge einschließlich der Erteilung der Liniengenehmigungen gewährleistet bleibt. Der Aufwand für das kommunale Erteilungsverfahren für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge gemäß § 8a PBefG und VO (EG) Nr. 1370/2007 seitens der Gruppe von zuständigen Behörden sowie das sich anschließende Genehmigungsverfahren nach § 12 ff. PBefG soll in Hinblick auf die zur Verfügung stehenden

personellen und sachlichen Ressourcen der Verwaltungen sowohl dem Umfang nach als auch in zeitlicher Hinsicht überschaubar und administrativ handhabbar bleiben.

10 Finanzierung

10.1 Finanzierung des ÖPNV-Angebotes

Die EU-Verordnung Nr. 1370/2007, in Kraft getreten am 03.12.2009, bildet den spezifischen vergabe- und beihilferechtlichen Rahmen für den ÖPNV. Vor diesem Hintergrund ist die Betrauung der Verkehrsunternehmen, die auf dem Gebiet der Stadt Düsseldorf Verkehre anbieten, um eine Regelung zur Laufzeit bis zum 31.10.2019 ergänzt worden (Ratsbeschluss vom 25.06.2009).

Der Rat der Stadt Düsseldorf hat mit Beschluss vom 16.12.2010 u.a. die Finanzierungsaufgabe der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste auf den Zweckverband VRR (ZV VRR) übertragen.

Die Betrauung der Verkehrsunternehmen beinhaltet die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die für die im Stadtgebiet Düsseldorf tätigen Verkehrsunternehmen gelten. Die Finanzierungsrichtlinie des ZV VRR einschließlich deren Anlagen definiert zusätzlich Kostenparameter für die Gewährung von Ausgleichsleistungen zum Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Dabei handelt es sich um die folgenden Finanzierungsbausteine (Kostenparameter):

- Vorhaltung von Verkehrsinfrastruktur (Finanzierungsbaustein 1),
- Erbringung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrleistungen (Finanzierungsbaustein 2),
- Vorhaltung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Fahrzeug-Qualitätsstandards (Finanzierungsbaustein 3)
- Erbringung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (Finanzierungsbaustein 4a),
- Erfüllung sozialpolitischer Verpflichtungen (Finanzierungsbaustein 4b).

Dieses Finanzierungssystem basiert demzufolge auf einer typisierenden Festlegung von Kostenparametern, die für die Bestimmung des Defizitausgleichs maßgeblich sind.

Die Höhe des Finanzierungsbedarfs für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird jährlich auf Basis der Anträge der Verkehrsunternehmen vom ZV VRR festgelegt. Der tatsächliche Ausgleich darf den vom ZV VRR ermittelten

Finanzierungsbedarf nicht überschreiten, ansonsten liegt eine beihilferechtliche Überkompensation vor, die an die Stadt zurückzuführen ist.

Das VRR-Finanzierungssystem ist nach Feststellung der Europäischen Kommission im Beihilfenbeschluss vom 23.02.2011 über die staatliche Beihilfe C 58/2006 (ex NN 98/2005) Deutschlands für Bahnen der Stadt Monheim (BSM) und Rheinische Bahngesellschaft (RBG) im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr grundsätzlich mit EU-Recht vereinbar.

10.2 Finanzierung laufender und geplanter Investitionen

Der Investitionsbedarf für die einzelnen Infrastrukturmaßnahmen ist Kapitel 7 zu entnehmen.

Im städtischen Haushalt sind 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, das heißt in der Regel erst nach der Leistungsphase 3 bzw. 5 HOAI.

11 Anlagen

11.1 Prioritäten beim barrierefreien Haltestellenausbau (Hochbahnsteige)

11.1.1 Gesetzte Maßnahmen (Hochbahnsteige)

Gesetzte Maßnahmen				
Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung	keine Planung
Luegplatz	2			
Löricker Straße	2			
Aldekerkstraße	2			
Lierenfeld Betriebshof	2			
Heesenstraße	2			

11.1.2 Weitere Maßnahmen gemäß Prioritätenliste (Hochbahnsteige)

Prioritätenliste					
Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung	keine Planung
1	Belsenplatz	4	0	4	0
2	Barbarossaplatz	2	0	2	0
3	Holthausen	2	0	0	2
4	Theodor-Heuss-Brücke	2	0	0	2
5	Vennhauser Allee	2	0	2	0
7	Ickerswarder Straße	2	0	0	2
8	Handweiser	2	0	2	0
10	Opladener Straße	2	0	0	2
11	D-Eller Mitte S	2	0	2	0
12	Universität Ost/Botanischer Garten	2	0	0	2
13	Golzheimer Platz	2	0	0	2
14	Schlesische Straße	2	0	2	0
15	Prinzenallee 1/2	2	0	0	2
16	Elbruchstraße	2	0	2	0
18	Kennedydamm	2	0	0	2
19	Lörick	2	0	0	2
20	Drususstraße	2	0	0	2
22	Alt-Eller	2	0	2	0
24	D-Vogesenstrasse	2	0	0	2
25	Jägerstraße	2	0	2	0
26	Am Hackenbruch	2	0	2	0
27	Am Mühlenacker	2	0	0	2
28	Mörikestraße	2	0	0	2

11.2 Prioritäten beim barrierefreien Haltestellenausbau (Niederflur-Stadtbahn und Niederflur-Straßenbahn)

11.2.1 Gesetzte Maßnahmen (Niederflur-Stadtbahn/-Straßenbahn)

Gesetzte Maßnahmen				
Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	Planungskonzepte	keine Planung
Schlüterstr./Arbeitsagentur	2			
Brehmplatz	1			
Elsässer Straße	2			
Südring	2			
Wupperstraße	2			
Hardenbergstraße	1			
Kardinal-Frings-Brücke	2			
Rath S	2			
Rotdornstraße	2			
Rath Mitte (S)	2			
Am Schein	2			
Haeselerstraße	2			

11.2.2 Weitere Maßnahmen gemäß Prioritätenliste (Niederflur-Stadtbahn/-Straßenbahn)

Prioritätenliste					
Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vor-handen	Planungs-konzepte	keine Planung
1	Düsseldorf Hbf (U)	4	0	4	0
2	Bilk (S) (& Bilker Allee/Friedrichstraße)	4	2	2	0
3	Auf'm Hennekamp	4	1	1	2
4	Lindemannstraße	4	0	3	1
5	Bilker Kirche	4	0	0	4
6	Dreieck	3	0	3	0
7	Marienhospital	3	0	0	3
8	Pempelforter Straße	4	2	0	2
9	Karolingerplatz	2	1	0	1
10	Uhlandstraße	6	4	0	2
11	Flingern (S)	4	3	0	1
12	Helmholtzstraße	4	1	0	3
13	Engerstraße	4	0	2	2
14	Stockkampstraße	4	0	0	4
15	Unterrath (S)	2	0	0	2
16	Heinrichstraße	6	1	0	5
17	Venloer Straße	3	0	0	3
18	Morsestraße	4	0	0	4
19	Spichernplatz	2	0	0	2
20	Vennhauser Allee	4	0	4	0
21	Am Röttchen	2	0	0	2
22	Rather Straße (Hochschule HSD)	4	2	0	2
23	Essener Straße	2	0	0	2
24	Ickerswarder Straße	2	0	0	2
25	St.-Vinzenz-Krankenhaus	2	0	0	2
26	Kruppstraße	4	0	0	4
27	Derendorf (S)	2	0	0	2
28	Birkenstraße	2	1	0	1
29	Hoffeldstraße	2	0	0	2
30	Tannenstraße	2	0	0	2
31	Opladener Straße	2	0	0	2
32	Sternstraße	3	0	0	3
33	Jacobistraße	4	2	0	2

Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	Planungskonzepte	keine Planung
34	Gerresheim (S)	2	0	2	0
35	Luisenstraße	4	2	0	2
36	Johannstraße	2	0	0	2
37	Elbruchstraße	2	0	0	2
38	Corneliusstraße	2	0	0	2
39	Nordstraße (U)	2	0	2	0
40	Benrath (S)	2	0	0	2
41	Pöhlenweg	2	0	2	0
42	Merowingerplatz	1	0	0	1
43	Fürstenplatz	2	0	0	2
44	Mintropplatz	2	0	1	1
45	Schlesische Straße	2	1	1	0
46	Eller Mitte (S)	2	0	2	0
47	Eckenerstraße	2	1	0	1
48	Gangelplatz	2	0	0	2
49	Kopernikusstraße	3	0	0	3
50	Franziusstraße	2	0	0	2
51	Völklinger Straße (S)	2	0	2	0
52	Sonnenstraße	2	0	0	2
53	Lennéstraße	2	0	2	0
54	An der Piwipp	2	0	0	2
55	Am Steinberg	1	0	0	1
56	Alt Eller	2	0	2	0
57	Färberstraße	2	0	0	2
58	Am Stufstock	2	0	0	2
59	Morper Straße	2	0	2	0
60	Großmarkt	2	0	0	2
61	Niederheid	2	0	0	2
62	Volmerswerther Straße	2	0	0	2
63	Staufenplatz	1	0	0	1
64	Suitbertusstraße	2	0	0	2
65	Oberbilk (S) (U)	2	0	0	2
66	Jägerstraße	2	0	2	0
67	Zoo (S)	2	0	0	2

Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	Planungskonzepte	keine Planung
68	Lindenstraße	2	0	0	2
69	Adlerstraße	2	0	0	2
70	Merziger Straße	1	0	0	1
71	Polizeipräsidium	2	0	0	2
72	Klosterstraße	2	0	0	2
73	Kronprinzenstraße	2	0	0	2
74	Hellriegelstraße	1	0	0	1
75	Rochusmarkt	2	0	2	0
76	Tußmannstraße	2	0	0	2
77	Am Hackenbruch	2	0	2	0
78	Straßburger Straße	2	0	2	0
79	Alter Schlachthof	2	0	0	2
80	Schumannstraße	2	0	0	2
81	Schloss Benrath	2	0	0	2
82	Kappeler Straße	2	0	0	2
83	Merowingerstraße	1	0	0	1
84	Schöne Aussicht	2	0	0	2
85	Christophstraße, Schleife	1	0	0	1
86	Krahkampweg	2	0	0	2
87	Fichtenstraße	2	0	0	2
88	Hammer Dorfstraße	2	0	0	2
89	Hamm	2	0	0	2
90	Vor der Hardt	1	0	1	0

11.3 Prioritäten beim barrierefreien Haltestellenausbau (Bushaltestellen)

11.3.1 Gesetzte Maßnahmen (Bushaltestellen im Bestand auszubauen)

Gesetzte Maßnahmen: im Bestand auszubauen				
Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung	keine Planung
Benninghauser Straße (FR Südpark)	1			
Benrodestraße (FR Monheim)	1			
Corellistraße (FR Monheim)	1			
Gubener Straße (FR Eller)	1			
Guerickeweg (FR Eller)	1			
Holthausen (FR Himmelgeist)	1			
Ickerswarder Straße	2			
In der Elb (FR Oberbilker Markt)	1			
Jagenbergstraße	1			
Julius-Raschdorff-Straße (FR Süd)	1			
Ludwigstraße (FR Am Farnacker)	1			
Max-Born-Straße	2			
Mendelweg (FR West)	1			
Nernstweg (FR Südpark)	1			
Ohmweg (FR Eller)	1			
Pattscheider Straße (FR Südpark)	1			
Paulsmühlenstraße	2			
Schloss Eller (FR Am Pflanzkamp)	1			
Stralsunder Straße (FR Nord)	1			
Uni-Kliniken (Bussteig 4 und 5)	2			
Wimpfener Straße (FR Monheim)	1			

11.3.2 Gesetzte Maßnahmen (Bushaltestellen in Planung)

Gesetzte Maßnahmen: Haltestellen in Planung				
Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung	keine Planung
Alte Gasse	2			
Am Quellenbusch	2			
Bernburger Straße (FR Waldfriedhof und Oberbilker Markt)	2			
Bingener Weg (FR Hbf)	1			
Demagstraße	2			
D-Gerresheim (S)	2			
Dieselstraße	1			
Eller Kamp	2			
Erlenkamp (FR Tannenhofweg)	1			
Fuldaer Straße	2			
Grünberger Weg	2			
Hassels Kirche	2			
Heinrichstraße (Bussteig 1)	1			
Hermann-vom-Endt-Straße (FR Nord)	1			
Hinter den Höfen (FR Am Farnacker)	1			
Hürthstraße	2			
IKEA Reisholz (FR Waldfriedhof)	1			
Julius-Raschdorff-Straße (FR Nord)	1			
Knuppertsbrück (FR Süd)	1			
Königsbusch (FR Waldfriedhof)	1			
Lingener Werke	2			
Ludwigstraße	3			
Medienhafen, Kesselstr. (FR Eller)	1			
Morper Straße	3			
Neuenhaus (FR Jubiläumsplatz)	1			
Nikolaus-Knopp-Platz (im Rahmen Ausbau der Hochbahnsteige)	2			
Offenbacher Weg (FR Hafen)	1			
Pinienstraße	2			
Pirmasenser Weg (FR Hafen)	1			
Poststadion	2			

Gesetzte Maßnahmen: Haltestellen in Planung				
Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung	keine Planung
Ricarda-Huch-Straße	2			
Seeheimer Weg	2			
Siedlerweg	2			
Sohnstraße (FR Hbf)	1			
Strandbad Nord (FR Neuenhausplatz)	1			
Torfbruchstraße	2			
Wormser Weg	1			
Wupperstraße	2			

11.3.3 Weitere Maßnahmen gemäß Prioritätenliste (Bushaltestellen)

Prioritätenliste					
Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung *siehe gesetzte Maßnahmen	keine Planung
1	Düsseldorf Hbf	9	0	0	9
2	D-Unterrath (S)	4	0	0	4
3	Vennhauser Allee	6	0	0	6
4	D-Bilk (S)	2	0	0	2
5	Dreherstraße	4	2	0	2
6	Nordfriedhof	7	0	0	7
7	D-Rath Mitte (S)	4	0	0	4
8	Im Schlank	3	2	0	1
9	Südpark	3	1	0	2
10	Gerresheim, Rathaus	3	0	0	3
11	Moorenstraße	5	4	0	1
12	Am Röttchen	4	1	0	3
13	Bankstraße	2	0	0	2
14	D-Eller (S)	6	0	0	6
15	Merowingerplatz	4	3	0	1
16	D-Benrath (S)	11	0	0	11
17	Theodor-Heuss-Brücke	4	3	0	1
18	Schönaustraße	3	2	0	1
19	Belsenplatz	6	1	0	5
20	Torfbruchstraße	4	1	2*	1
21	Flughafen Bf	2	0	0	2
22	Frankenplatz	2	0	0	2
23	Landtag/Kniebrücke	5	1	0	4
24	Flughafen Terminal A/B/C	6	0	0	6
25	Kalkumer Schloßallee	4	2	0	2
26	Handweiser	8	2	0	6
27	St.-Vinzenz-Krankenhaus	2	0	0	2
28	In den Kötten	4	3	0	1
29	Löricker Straße	4	0	0	4
30	D-Derendorf (S)	2	0	0	2
31	Heinrichstraße	8	1	1*	6
32	Knuppertsbrück	2	0	1*	1
33	Münsterstraße/Feuerwache	4	0	0	4
34	Rückertstraße	2	0	0	2

Prioritätenliste					
Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung *siehe gesetzte Maßnahmen	keine Planung
35	Elisabethkirche	4	2	0	2
36	Unterrath, Friedhof	3	0	0	3
37	Schwarzbachstraße	2	0	0	2
38	Schlesische Straße	4	1	0	3
39	Pempelforter Straße (U)	4	0	0	4
40	Mintropplatz	2	0	0	2
41	Kettwiger Straße	3	0	0	3
42	Unterrath, Kirche	2	1	0	1
43	Breslauer Straße	2	1	0	1
44	Oststraße (U)	2	0	0	2
45	Universität Südost	2	0	0	2
46	Nikolaus-Knopp-Platz	5	1	2*	2
47	Am Fettpott	2	0	0	2
48	Hubbelrath	2	1	0	1
49	Gwgb. Zülpicher Str.	2	0	0	2
50	Staufenplatz	3	0	0	3
51	Johannstraße	4	0	0	4
52	D-Eller Mitte S	2	1	0	1
53	Eckenerstraße	2	0	0	2
54	Deutzer Straße	4	2	0	2
55	Rather Broich	2	0	0	2
56	Jacobistraße	3	0	0	3
57	Mörsenbroicher Weg	6	0	0	6
58	Aachener Platz	3	0	0	3
59	Posener Straße	2	0	0	2
60	Feuerbachstraße	2	0	0	2
61	Universität Mensa	2	0	0	2
62	Corneliusstraße	2	0	0	2
63	Franziusstraße	4	2	0	2
64	Niederkassel	2	0	0	2
65	Gubener Straße	2	0	1*	1
66	Am Stufstock	2	0	0	2
67	Marienhospital	2	0	0	2
68	Stadtter	3	0	0	3

Prioritätenliste					
Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung *siehe gesetzte Maßnahmen	keine Planung
69	Linnicher Straße	2	1	0	1
70	Schloss Kalkum	2	0	0	2
71	Niederkasseler Kirchweg	2	0	0	2
72	Stahlstraße	2	0	0	2
73	Neu-Lichtenbroich	2	0	0	2
74	Lindemannstraße	2	0	0	2
75	Burgmüllerstraße	3	2	0	1
76	Fritz-Wüst-Straße	2	1	0	1
77	Am Lehn	2	0	0	2
78	Am Seestern	3	2	0	1
79	Höherweg	5	2	0	3
80	Herborner Weg	2	0	0	2
81	Polizeipräsidium	2	0	0	2
82	Am Roten Haus	2	0	0	2
83	Zeisigweg	4	0	0	4
84	Großmarkt	2	0	0	2
85	Dominikus-Krankenhaus	2	1	0	1
86	Engerstraße	3	0	0	3
87	Bingener Weg	2	0	1*	1
88	Mannesmannröhrenwerke	2	0	0	2
89	Siedlung Kürtenstraße	2	0	0	2
90	Erttstraße/Grand Bateau	2	1	0	2
91	Ludwig-Beck-Straße	2	1	0	1
92	Ostendorfstraße	2	0	0	2
93	Blanckertzstraße	2	1	0	1
94	Adlerstraße	2	0	0	2
95	Fortunaplatz	2	0	0	2
96	D-Rath (S)	2	1	0	1
97	Sportmeile Grafenberg	2	0	0	2
98	Prinz-Georg-Straße	2	0	0	2
99	Parsevalstraße	2	1	0	1
100	Markenstraße	2	0	0	2
101	Bilker Kirche	2	0	0	2
102	Mündelheimer Weg	2	0	0	2

Prioritätenliste					
Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung *siehe gesetzte Maßnahmen	keine Planung
103	Bunzlauer Weg	2	1	0	1
104	Am Zault	5	2	0	3
105	Schloß Jägerhof	4	2	0	2
106	D-Völklinger Straße (S)	2	0	0	2
107	Lohweg	4	0	0	4
108	Einbrunger Straße	3	0	0	3
109	Gräul. Str./G'heim,Krh.	2	0	0	2
110	D-Wehrhahn (S)	4	2	0	2
111	Professor-Dessauer-Weg	2	1	0	1
112	Kürtenstraße	2	0	0	2
113	Leo-Statz-Platz	2	0	0	2
114	In der Elb	2	0	1*	1
115	Josef-Neuberger-Straße	2	0	0	2
116	Lindenstraße	2	0	0	2
117	Helmholtzstraße	2	0	0	2
118	Jägerstraße	2	0	0	2
119	Nürnberger Straße	2	0	0	2
120	Am Hackenbruch	2	0	0	2
121	Birkenstraße	3	1	0	2
122	Falkenweg	2	0	0	2
123	Buschgasser Weg	2	0	0	2
124	Messe Ost/Stock. Kirchstr.	4	2	0	2
125	D-Hamm (S)	2	0	0	2
126	Fl.-Nightingale-Krh.	2	1	0	1
127	Schiesstraße	2	0	0	2
128	Vogesenstraße	2	1	0	1
129	Volmerswerther Straße	2	0	0	2
130	Langenberger Straße	3	2	0	1
131	Königsberger Straße	4	3	0	1
132	Sportstraße	2	0	0	2
133	Gut Rothenberg	2	0	0	2
134	Tonhalle/ Ehrenhof	4	0	0	4
135	Kalkum,Kirche	2	0	0	2
136	Derfflingerstraße	2	1	0	1

Prioritätenliste					
Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung *siehe gesetzte Maßnahmen	keine Planung
137	Langerstraße	2	0	0	2
138	Hardenbergstraße	2	1	0	1
139	Karl-Geusen-Straße	2	1	0	1
140	Rheinturm	2	0	0	2
141	Schimmelpfennigstraße	2	1	0	1
142	Venloer Straße	3	2	0	1
143	Schloss Eller	2	0	1*	1
144	Uhlandstraße	7	1	0	6
145	Schellbergweg	2	0	0	2
146	Barbarossaplatz	2	0	0	2
147	In der Flieth	2	0	0	2
148	Reichenbacher Weg	2	0	0	2
149	Im Großen Winkel	3	2	0	1
150	Rotthäuser Weg	4	1	0	3
151	Vautierstraße	2	0	0	2
152	Bachstraße	2	1	0	1
153	Kolpingplatz	2	0	0	2
154	Weizenmühlenstraße	2	0	0	2
155	Haeselerstraße	4	0	0	4
156	Heesenstraße	4	0	0	4
157	Rather Straße	1	0	0	1
158	Heinrich-Ehrhardt-Straße	4	0	0	4
159	Sohnstraße	2	0	1*	1
160	Hermannstraße	2	0	0	2
161	Am Püttkamp	2	0	0	2
162	Ostparksiedlung	2	1	0	1
163	Kissinger Straße	2	0	0	2
164	Lichtenbr. Quartier (n)	2	0	0	2
165	Herzogstraße	2	0	0	2
166	Meisenweg	2	0	0	2
167	Birkhahnweg	2	1	0	1
168	Erich-Ollenhauer-Straße	2	0	0	2
169	Gallberg	2	1	0	1
170	Am Hain	2	0	0	2

Prioritätenliste					
Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung *siehe gesetzte Maßnahmen	keine Planung
171	Hubert-Hermes-Straße	4	0	0	4
172	Mahnmal	2	0	0	2
173	Niederdonker Straße	2	1	0	1
174	Victoriaplatz/Klever Straße	2	1	0	1
175	Am Mergelsberg	2	0	0	2
176	Benediktusstraße	2	1	0	1
177	Klashausweg	2	1	0	1
178	Lörick	1	0	0	1
179	Gothaer Weg	1	0	0	1
180	Schweidnitzer Straße	2	0	0	2
181	D-Angermund (S)	2	0	0	2
182	Benrath, Rathaus	2	0	0	2
183	Hoferhofstraße	2	0	0	2
184	Max-Halbe-Straße	2	0	0	2
185	Erenkamp	2	1	0	1
186	Vinckestraße	2	0	0	2
187	Ziegelstraße	2	0	0	2
188	Höxterweg	2	0	0	2
189	Heinsbergstraße	2	0	0	2
190	St.-Franziskus-Kirche	2	0	0	2
191	Mintarder Weg/Bez.sp.anl	2	0	0	2
192	Willstätterstraße	2	0	0	2
193	Bremer Straße	2	0	0	2
194	Messe-Center	2	0	0	2
195	Hamburger Straße	2	0	0	2
196	Guerickeweg	2	0	*1	1
197	Wesermünder Straße	2	0	0	2
198	Friedberger Weg	2	1	0	1
199	Flughafen, Halle 7	2	1	0	1
200	Messe, Osteingang	3	0	0	3
201	Böhlerstraße	2	0	0	2
202	Im Brühl	2	1	0	1
203	Alter Hafen	2	0	0	2
204	Windmühlenstraße	2	0	0	2

Prioritätenliste					
Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung *siehe gesetzte Maßnahmen	keine Planung
205	Wittener Straße	2	0	0	2
206	Am Steinberg	2	1	0	1
207	Gilbachstraße	2	0	0	2
208	Volmerswerther Deich	2	1	0	1
209	Roßpfad	2	0	0	2
210	Waldfriedhof	2	1	0	1
211	Seeweg	2	0	0	2
212	Plange Mühle	2	0	0	2
213	An der Bausenheide	2	0	0	2
214	Nagelsweg	2	0	0	2
215	Wehrhahn-Center	2	0	0	2
216	Bocholter Straße	2	0	0	2
217	Weinheimer Straße	2	1	0	1
218	Angeraue	2	0	0	2
219	Rheinterrasse	1	0	0	1
220	Lewitstraße	2	1	0	1
221	Am Farnacker	2	1	0	1
222	An der Apfelweide	2	1	0	1
223	Kanalstraße	2	0	0	2
224	Lohausen, Kirche	2	0	0	2
225	Zonser Straße	2	0	0	2
226	Walsroder Weg	2	0	0	2
227	Dormagener Straße	2	0	0	2
228	Auf dem Rheindamm	2	0	0	2
229	Erich-Müller-Straße	2	0	0	2
230	Hinter den Kämpen	2	0	0	2
231	Friederike-Fliedner-Weg	2	0	0	2
232	Uedesheimer Straße	2	1	0	1
233	Hugo-Viehoff-Straße	2	0	0	2
234	Wasserwerksweg	2	0	0	2
235	Am Scharfenstein	2	1	0	1
236	Neusser Weg	2	0	0	2
237	An der Vehlingshecke	2	0	0	2
238	Lotharstraße	2	1	0	1

Prioritätenliste					
Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung *siehe gesetzte Maßnahmen	keine Planung
239	Strandbad Lörick	2	0	0	2
240	Am Flugfeld	2	0	0	2
241	Zur Linde	2	0	0	2
242	Johannsenstraße	2	0	0	2
243	Lantzallee	2	0	0	2
244	Alte Kalkumer Straße	2	0	0	2
245	Tilsiter Straße	2	0	0	2
246	Am Frohnhof	2	0	0	2
247	Im Grund	2	0	0	2
248	Volmarweg	2	0	0	2
249	Plüschowstraße	2	0	0	2
250	Edmund-Bertrams-Straße	2	0	0	2
251	Im Lohausen Feld	2	0	0	2
252	Forst Kalkum	2	0	0	2
253	Sigmaringenstraße	2	0	0	2
254	Anna-von-Krane-Straße	2	0	0	2
255	Schmidtberg	2	0	0	2
256	Rheinweg	2	0	0	2
257	Heinr.-Holtschneider-Weg	2	0	0	2
258	Auf der Lausward	2	0	0	2
259	Zur Hütte	2	0	0	2
260	Zum Hohen Bröhl	2	0	0	2
261	Arnulfstraße	2	0	0	2
262	Mercedesstraße	2	0	0	2
263	Lierenfelder Straße	3	0	0	3
264	Abteihofstraße	2	0	0	2
265	Wilhelm-Raabe-Straße	2	1	0	1
266	Allmendenweg	2	0	0	2
267	Viersener Straße	2	0	0	2
268	Röhrenlager	2	0	0	2
269	Siedlung Höherweg	2	0	0	2
270	Tichauer Weg	2	0	0	2
271	Clarissenstraße	2	1	0	1
272	Koppersstraße	2	0	0	2

Prioritätenliste					
Rang	Haltestelle	Anzahl Steige	vorhanden	in Planung *siehe gesetzte Maßnahmen	keine Planung
273	Hoferhäuschen	2	0	0	2
274	Höherhofstraße	2	0	0	2
275	Wiesenstraße	2	0	0	2
276	Heerd, Friedhof	2	0	0	2
277	Am Kreuzweg	2	0	0	2
278	Werftstraße	2	0	0	2
279	Lierenfeld Btf Süd	1	0	0	1



Herausgegeben von der
Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Verkehrsmanagement

Verantwortlich
Ingo Pähler

Redaktion
Amt für Verkehrsmanagement,
Ingenieurgruppe IVV GmbH & CO. KG, Aachen

Fotos
Rheinbahn

Layout
Medienservice, Stadtbetrieb Zentrale Dienste

V/17
www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement