

Arbeitsstand: 19.06.2013

1 Maßnahmenkonzept

1.1 Strukturieren der Handlungsfelder

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

Seite | 1

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

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

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

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

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

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

Prüfauftrag: Anpassen des Bedienungsangebotes Linie 747 an die Nachfrage ⇨ Generierung von Einsparungen
<i>Prüfansatz:</i> • Geprüft werden soll die Anpassung des Bedienungsangebotes auf der Linie 747 zwischen Wulfrath und Velbert Mitte außerhalb der HVZ bzw. außerhalb des Schulkverkehrs vom 30-Minuten-Takt auf einen 60-Minuten-Takt.
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> • Anpassen des Bedienungsangebotes an die Nachfrage (2010: insgesamt ca. 1.200 Einsteiger pro Verkehrstag Mo.-Fr.) • Einsparung von Leistungen und ggf. Reinvestition an anderer Stelle
<i>Anmerkung:</i> • Für eine zielgerechte Überprüfung des Angebotes sind fahrtenscharfe Fahrgastzahlen erforderlich. • <i>perspektivisch:</i> Die Maßnahme steht auch in Zusammenhang mit der avisierten Realisierung der Regiobahn-Verlängerung (Zielhorizont: vsl. 2017).

Seite | 11

*Tabelle 9:
Prüfauftrag: Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann*

Prüfauftrag: Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann
<i>Prüfansatz:</i> • Linie 741: Verdichtung auf T20 oder T20/ 40 zwischen Hilden Süd und Mettmann, abends auf T30 zwischen Hochdahl und Hilden; im Sommerhalbjahr Verdichtung an Samstagen und Sonntagen in den Nachmittagsstunden auf T30
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <u>Vorteile:</u> • Verdichtung des Angebotes auf der regionalen Relation Hilden – Erkrath Hochdahl – Mettmann • Verbesserung der Erreichbarkeit der Kreisstadt • Stärkung des Freizeitverkehrs mit der Anbindung des Neanderthalmuseums; saisonale Verdichtung des Angebotes zur besseren Erreichbarkeit des Nean-

derthals

Konsequenzen:

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

Anmerkung:

- Der Prüfansatz wird von der Stadt Mettmann mit Blick auf den Kosten/Nutzen-Faktor kritisch hinterfragt.

Seite | 12

Tabelle 10: Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Erkrath – Hilden

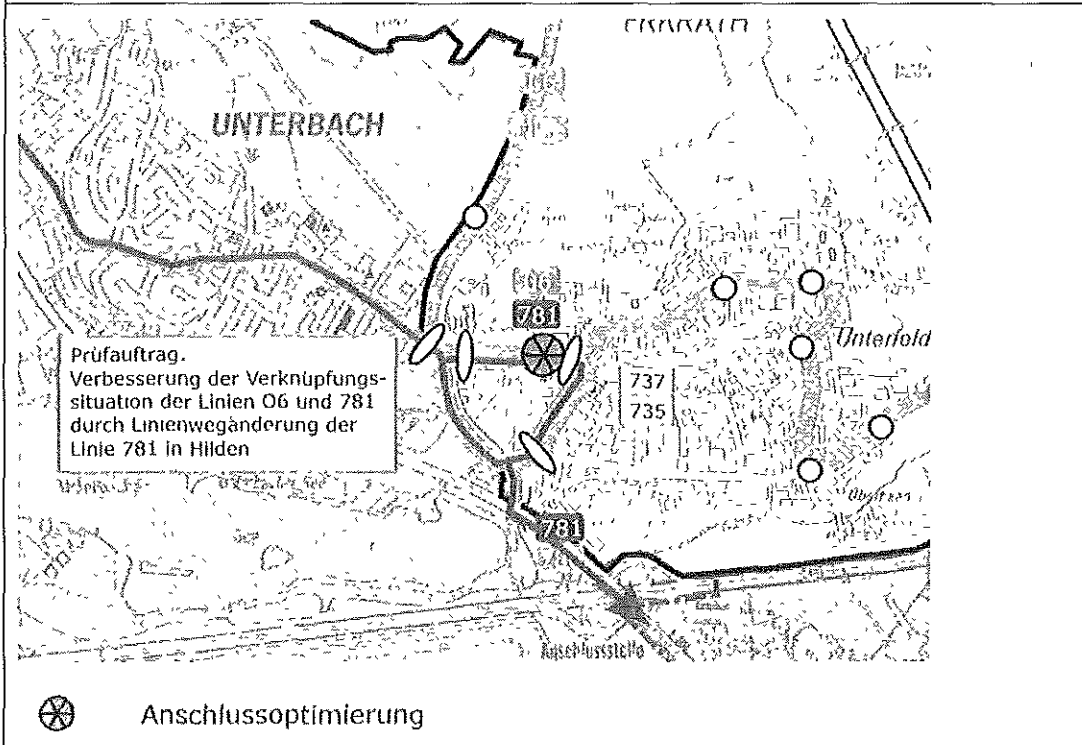
Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung Alt Erkrath – Hilden durch bessere Verknüpfung am Neuenhausplatz

Hintergrund:

- Verknüpfung der Linien O6 und 781 zwischen Alt-Erkrath und Hilden erfolgt über einen Umstieg an der Haltestelle Neuenhausplatz, wo nur 2 Minuten zum Umstieg zur Verfügung stehen

Prüfansatz:

- Verkürzung des Linienweges der Linie 781 in Hilden entlang der Gerresheimer Straße (siehe auch Prüfauftrag in Hilden), dadurch frühere Ankunftszeit bzw. spätere Abfahrtszeit am Neuenhausplatz um jeweils ca. 2 Minuten



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

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

Konsequenzen:

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

Seite | 13

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

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

Hintergrund:

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

Prufansatz:

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

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Stärkung der Verbindung Hilden Nord – D-Gerresheim

Konsequenzen:

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

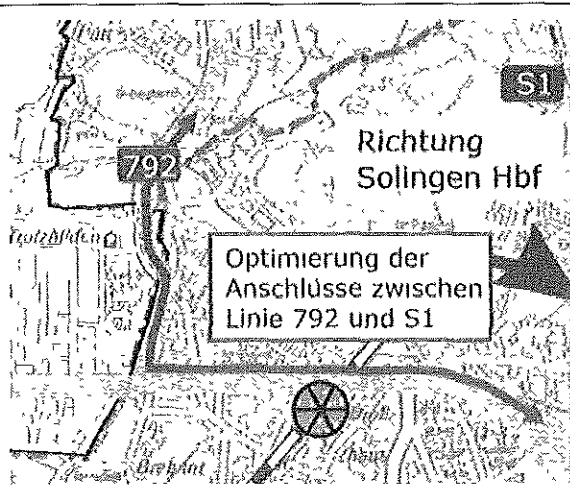
Anmerkung:

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

Tabelle 12: Nachrichtlicher Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung im Freizeitverkehr zwischen Hilden und Solingen

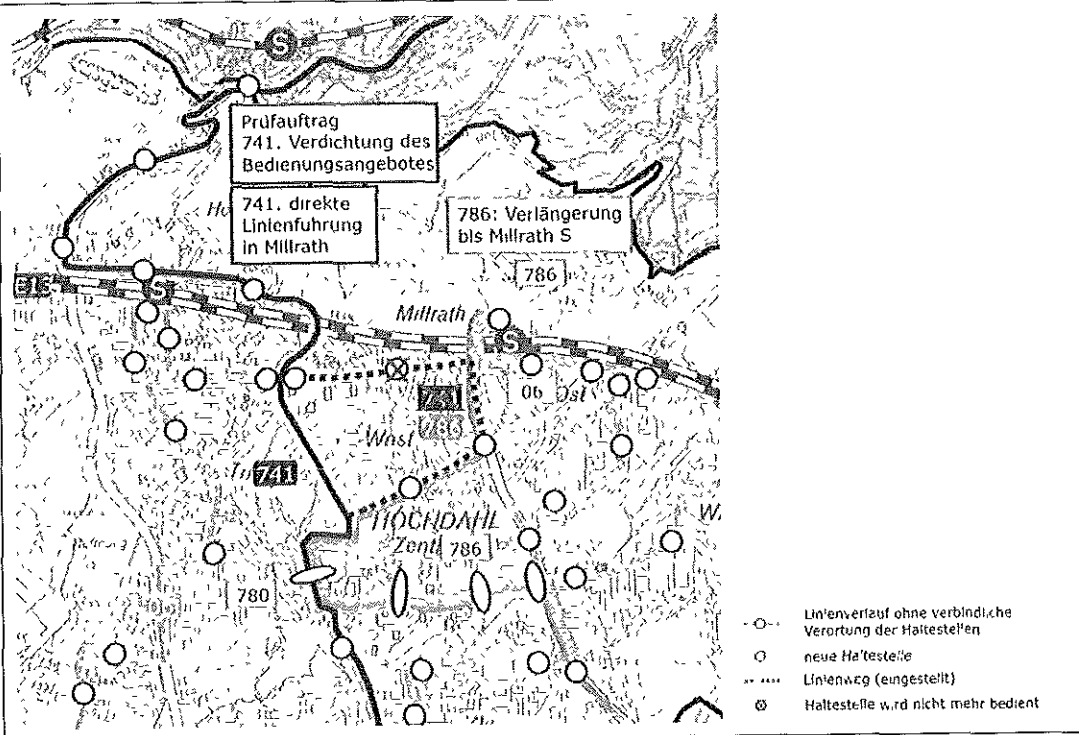
Nachrichtlicher Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung im Freizeitverkehr zwischen Hilden und Solingen	
Seite 14	<i>Hintergrund:</i> • Prüfauftrag aus NVP Solingen
	<i>Prüfansatz:</i> • Verlängerung der Linie 741 über Südfriedhof hinaus bis Solingen Hbf. zur Förderung des Freizeitverkehrs (einzelne Fahrten an Samstag und Sonntagen) • im Freizeitverkehr zusätzliches Angebot in den Bereich Engelsberger Hof/ Heidebad (Solingen) am Wochenende im Sommerhalbjahr prüfen • Prüfung der Befahrbarkeit auf Solinger Stadtgebiet
	<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <u>Vorteile:</u> • Stärkung des Freizeitverkehrs <u>Konsequenzen:</u> • Mehraufwand durch zusätzliches Angebot am Wochenende weitgehend auf Stadtgebiet Solingen; <i>der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt</i>

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

Prüfauftrag: Optimierung der Verknüpfungssituation an S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark für die Linie 792
Prüfansatz: Optimierung der S-Bahn-Anschlüsse zwischen Linie 792 und S1 an der S-Bahn-Station Solingen-Vogelpark (von und nach Düsseldorf)

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

1.2.2 Stadt Erkrath

Tabelle 20: Prüfauftrag: Neuordnung der Linien 741 und 786 im Bereich Millrath

Prüfauftrag: Neuordnung der Linien 741 und 786 im Bereich Erkrath-Millrath	
Prüfansatz: • Neuordnung der Linien in Millrath im Zuge der Beschleunigung der Linie 741 Hilden – Erkrath Hochdahl – Mettmann • Linie 741: Führung über Fuhlrottstraße für direktere Verbindung • Linie 786: Verlängerung über Haltestelle Schulzentrum zum S-Bahnhof Millrath	
Infrastruktur: • Einrichtung neuer Haltestellen in der Fuhlrottstraße und Haaner Straße	
	
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Verdichtung des Angebotes im Bereich Fuhlrottstraße in Millrath und zur S-Bahn-Station Millrath • Haltestelle Gruitener Straße (Linie 741) entfällt, Ersatz durch bestehende bzw. neu einzurichtende Haltestellen <u>Konsequenzen:</u>	

1.2.5 Stadt Hilden

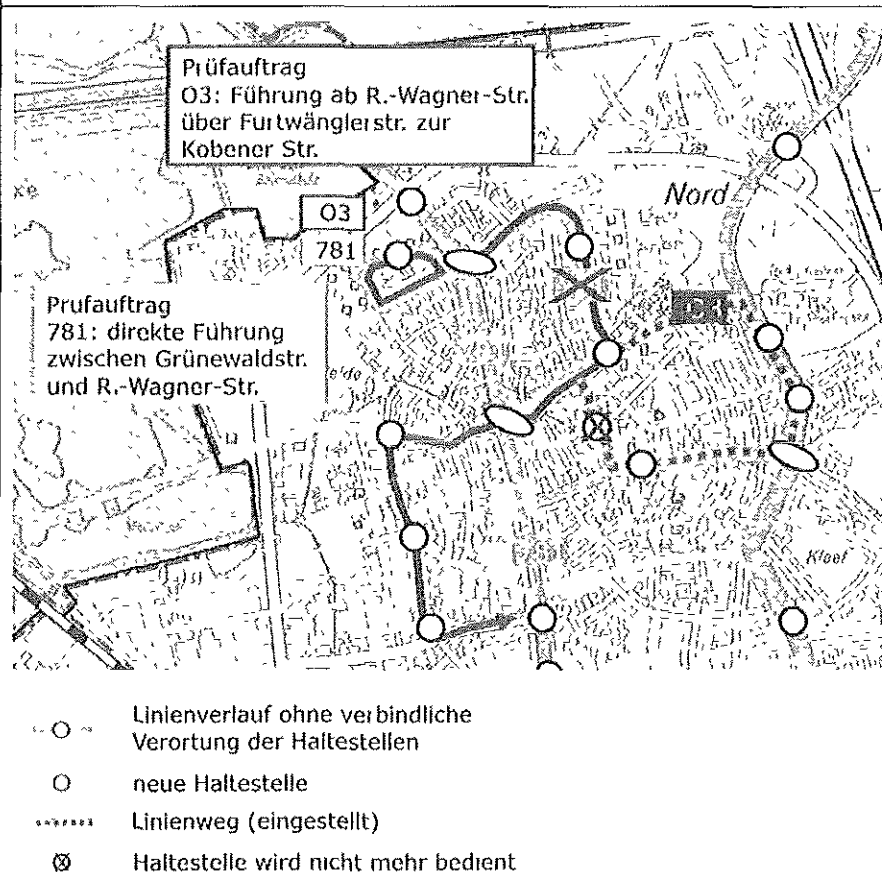
Tabelle 35: Prüfauftrag: Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden

Seite | 40

Prüfauftrag: Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden

Prüfansatz:

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



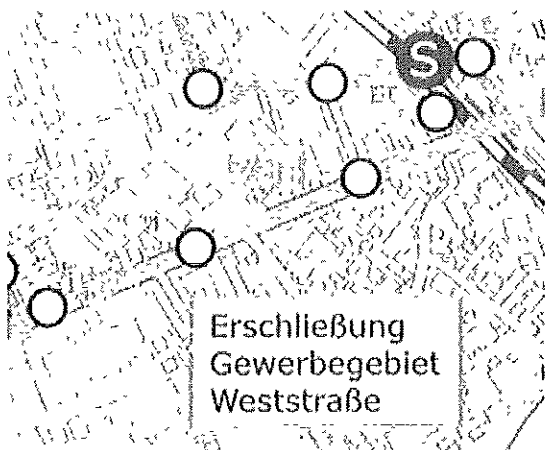
Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Klare Linienführung in der Nordstadt, kein Schleifenführung der Linie O3 mit

Aufenthaltszeit am Verwaltungsinstitut • Beschleunigung der Linie 781 und damit verbesserte Umstiegsmöglichkeiten am Neuenhausplatz • Anbindung Verwaltungsinstitut an S-Bahn in Hilden Süd, verdichtetes Angebot der Linie 741 <u>Konsequenzen:</u> • Mehraufwand durch zusätzliches Angebot; <i>der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt</i> • Bedienung der Haltestelle Zelterstraße entfällt <i>Anmerkung:</i> • Rheinbahn: Prüfung der Auswirkung der Linienwegänderungen auf Fahrzeit und insbesondere im Schulerverkehr auf die Fahrzeug-Kapazitäten und ggf. den Einsatz von Gelenkbussen

Tabelle 36: Maßnahme: Verbesserung der Erschließung im Bereich Weststadt, Gewerbegebiet südlich der Weststraße

Maßnahme: Verbesserung der Erschließung im Bereich Weststadt, Gewerbegebiet südlich der Weststraße
<i>Planungsansatz:</i> • Verlegung der Haltestellen Lackfabrik und Verzinkerei in Nähe des Kreuzungsgebietes mit Liebigstraße und Weststraße
 Erschließung Gewerbegebiet Weststraße ○ - Linienverlauf ohne verbindliche Verortung der Haltestellen ○ neue Haltestelle ***** Linienweg (eingestellt) ⊗ Haltestelle wird nicht mehr bedient
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> <u>Vorteile:</u>

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

Seite | 42

Tabelle 37:

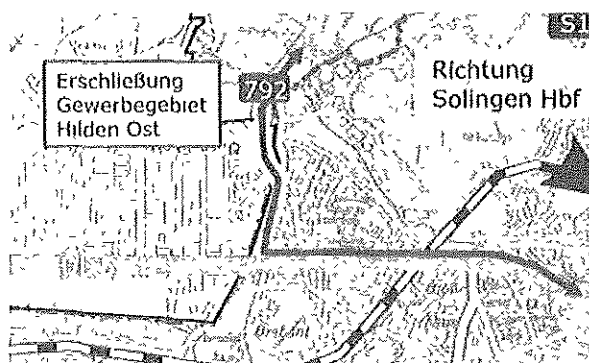
Maßnahme: Verbesserung der Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Hilden Ost (Kalstert)

Maßnahme:

Verbesserung der Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Hilden Ost (Kalstert)

Planungsansatz:

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



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

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

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

Tabelle 38: Maßnahme: Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr

Maßnahme: Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Hilden
<u>Planungsansatz:</u> • Linie 741: Verdichtung auf 30-Minuten-Takt auf der Linie 741 bis ca. 23:00 Uhr (bis Hilden Süd, ggf. weiter bis Südfriedhof bzw. Erika-Siedlung) • Ausdehnung des Bedienungszeitraumes der Linie 783 nach 21:00 bzw. 22:00 Uhr • Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Bereichen, in denen der Linienverkehr bereits frühzeitig endet, durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (Taxibus)
<u>Verkehrliche Wirksamkeit:</u> <u>Vorteile:</u> • Stärkung des Angebotes für den Freizeitverkehr in Hilden sowie von/ nach Erkrath-Hochdahl und mit Anschluss von und nach Düsseldorf und Solingen • Stärkung des Berufsverkehrs im Gewerbegebiet Hilden-West für Unternehmen mit 24h-Betrieb <u>Konsequenzen:</u> • Mehraufwand durch zusätzliches Angebot; <i>der zusätzliche Kilometeraufwand wird im weiteren Verfahren ermittelt</i>
<u>Anmerkung:</u> • Bei Verdichtung der Linie auf einen 30-Minuten-Takt ist eine Abstimmung mit den Städten Erkrath und Mettmann erforderlich.

1.3.4 Stadt Hilden

Tabelle 63: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
• Umsetzung dynamischer Fahrgastinformationsanlagen an folgenden Standorten (vgl. 2014): ◦ Bushaltestelle Lindenplatz/ Bf. ◦ Bushaltestelle Gabelung ◦ Bushaltestelle Fritz-Gressard-Platz ◦ Bushaltestelle Margarethenhof (langfristig)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation • Verbesserung der Verknüpfungssituation

Seite | 71

Tabelle 64: Maßnahme: Ausbau von Haltestellen

Maßnahme: Ausbau von Haltestellen
<i>Planungsansatz:</i> • Fortlaufende Umsetzung des Haltestellenausbauprogramms
<i>Planungsansatz:</i> • Hilden Süd S: Verbesserung der Orientierung und Übersichtlichkeit durch Wegweisung
<i>Planungsansatz:</i> • Bereitstellung von Fahrradboxen an den S-Bahn-Haltepunkten • Voraussichtlich im 1. Halbjahr 2013 (<i>Planungsstand?</i>)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> • Verbesserung der Haltestellenausstattung und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

1.3.11 Allgemein

Tabelle 81: Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Seite | 84

Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV
<i>Erläuterung:</i> Viele Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet sind ohne bzw. mit eingeschränkter barrierefreier Erreichbarkeit. Ein langfristiges Leitziel für die Nahverkehrsplanung im gesamten Kreis Mettmann ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen Personen mit Mobilitätseinschränkungen mit ihren speziellen Anforderungen eine wesentliche Rolle. Das neue PBefG sieht vor, im Rahmen der Nahverkehrsplanung „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ (§ 8, Satz 3 PBefG). Hiervon kann lediglich in Ausnahmefällen sowie auf Grund einer landesgesetzlichen Regelung abgewichen werden.
<i>Planungsansatz:</i> • Niederflergerechter / barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes im NVP des Kreises Mettmann
<i>Handlungsempfehlung:</i> • Erstellen von jährlich zu prüfenden und fortzuschreibenden Prioritätenlisten durch die einzelnen Städte • Auswählen und Einordnen einzelner Haltestellen und Verknüpfungspunkte hinsichtlich ihrer Frequentierung aber auch ihrer Nähe zu zentralörtlichen Einrichtungen und Einrichtungen, welche häufig von mobilitätseingeschränkten Bürgern aufgesucht werden ➔ entsprechend der Verfügbarkeit von Fördermitteln werden die Haltestellen dann gemäß der Prioritätenliste sukzessive umgebaut
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> • Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen • Erfüllen der Anforderungen des BGG sowie des PBefG unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Städte

Tabelle 82:

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

Maßnahme:

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

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

Seite | 85

Tabelle 83: Prüfauftrag: Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr

Prüfauftrag: Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr

Prüfansatz:

- Mit dem Prüfauftrag zur Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr soll ein Repertoire an möglichen Maßnahmen zum Abbau von Verlustzeiten im ÖPNV aufgezeigt werden.
- Eine erfolgreiche Bus-Beschleunigung berücksichtigt in der Regel einen ganzheitlichen Ansatz. So ist es sinnvoll, möglichst gesamte Linien bzw. zusammenhängende Linienabschnitte zu betrachten und weniger einzelne Knotenpunkte. Bei der regulären Erneuerung überalterter Ampelanlagen sollten diese gleich mit Komponenten für die Beschleunigung ausgerüstet werden.

Handlungsempfehlung:

- Für Beschleunigung des ÖPNV steht ein breites, bewährtes Spektrum an Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündeln bereit. Externe Maßnahmen betreffen den Fahrweg und damit überwiegend auch Einflüsse anderer Verkehrsteilnehmer, während die internen Maßnahmen ausschließlich von den jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen umzusetzen sind. Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zielen auf den Abbau der internen und externen Störquellen und somit auf die Beschleunigung des ÖPNV ab.

Maßnahmenspektrum zum Abbau von Störquellen (Beschleunigungsmaßnahmen):

Maßnahmen zum Abbau interner Störquellen

- Haltestelle:
 - Fahrscheinautomat an stark frequentierten Bus-Haltestellen

- Fahrzeug:
 - bestmögliche Beschleunigung und Manövrierfähigkeit
 - optimale Motorisierung hinsichtlich topografischer Gegebenheiten
 - ausreichend breite Türen
 - optimale Turanzahl
 - digitale Fahrgastinformation
 - Linienführung:
 - Linienführung auf geeigneten Straßen (Fahrbahnbreite, Straßenzustand)
 - Minimierung von Abbiegevorgängen in der Linienführung
 - Durchfahrt durch gesperrte Bereiche (z.B. „Linienverkehr frei“)
- Maßnahmen zum Abbau externer Störquellen**
- Strecke:
 - Bussonderfahrstreifen (Busspur), beim Übergang in einen Abschnitt mit einspuriger MIV-Richtungsfahrbahn in Verbindung mit Busschleuse (ggf. Führung in Mittellage)
 - temporär freigegebener Bussonderfahrstreifen (Busspur)
 - Vorrangschaltung an Fußgänger-LSA
 - Berücksichtigung bestehender Buslinienführungen bei Überlegung zur Einrichtung von T30-Zonen
 - ausreichende Fahrbahnbreite (Ordnung des Parkens durch Abmarkieren der Parkstände, Halte- und Parkverbote)
 - Pflörtnerampeln zum Abbau von Stausituationen
 - Linksabbiegeverbote (Vermeidung von Behinderungen durch Linksabbieger, z.B. in engen Straßenräumen)
 - busvertragliche Gestaltung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen
 - Verhinderung des Falschparkens im Nahbereich von Engstellen, Mittelinseln usw.
 - Kombination von Haltestellen (geringe Geschwindigkeit des Busses) mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen (insbesondere Engstellen, Aufpflasterungen)
 - Fußgängerüberwege mit Mittelinseln
 - Führung in Gegenrichtung in Einbahnstraßen (geeignete straßenräumliche Gegebenheiten)
 - Verbesserung des Fahrbahnbelages
 - Haltestelle:

- niederflurgerechte Haltestelle
- Kaphaltestelle (ggf. in Verbindung mit Fußgängerschutzinsel in Mittelage zwischen den Richtungshaltestellen)
- optimaler Haltestellenabstand
- ausreichend dimensionierte Flächen für Fahrgastwechsel
- Doppelhaltestellen bei dichter Fahrzeugfolge
- dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen mit mehreren Linien und an Doppelhaltestellen)
- „BUS“-und „Zickzack“-Markierung im Haltestellenbereich
- Absicherung der Anfahrbarkeit an Busbuchten (Halteverbote und Markierungen); ggf. Ausbildung im Sagezahnprinzip
- Absicherung eines störungsfreien Wiedereinordnens in den fließenden Verkehr (z.B. Buskap, Busbucht mit Busschleuse)
- Herstellen der Fahrbahnfläche in besonderer, mechanisch beanspruchbarer Materialausführung („Betonplatte“)
- Knotenpunkt:
 - Vorrangschaltung an LSA (Bevorrechtigung im Signalprogramm, sodass die Busse möglichst ohne Verlustzeiten den Knotenpunkt passieren)
 - Busschleusen (signalgesicherter Spurwechsel)
 - Verhinderung von Ruckstaus im MIV-Querverkehr in Knotenpunkten (Beschilderung, Markierungen, Überwachung)
 - Abfangsignalisierung („Dunkel-Rot-Ampel“ oder Fußgängerampel) an unsignalisiertem Knoten zur Absicherung des Linksausbiegens von Nebenstraße auf Vorfahrtsstraße bzw. des Linksabbiegens von Vorfahrtsstraße in Nebenstraße
 - Kreisverkehrsplätze in ausreichender Dimensionierung und ohne geschwindigkeitsdampfende Einbauten an den Zufahrten (Hinweis: Kreisverkehrsplatz ist ggü. LSA mit Vorrangschaltung aus Sicht des ÖPNV zweitbeste Lösung)
 - Schaffung zusätzlicher Abbiegespuren für MIV zum Freimachen der Fahrtrichtung des Busses
 - Ausnahmen von Fahrtrichtungsgeboten auf Sortier- und Abbiegespuren im Zusammenhang mit LSA-Steuerung (Bus kann weniger belastete Fahrstreifen benutzen)
 - Vorfahrt an (störintensiven) Knotenpunkten in Tempo-30-Zonen (Rechtsvor-Links nur im Ausnahmefall)
 - Änderung der Vorfahrtsregelung zugunsten der Fahrtrichtung des Busses

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Sicherung der heutigen Wirtschaftlichkeit (Verhindern eines Mehrbedarfs im Fahrzeugeinsatz infolge sukzessiv wachsender Fahrzeiten)
- Reduzierung der Umlaufzeiten im ÖPNV-Betrieb, sodass sich bei den Fahrzeug- und Personalressourcen ggf. neue Spielräume ergeben und die an einer Stelle eingesparten Ressourcen an einer anderen Stelle zur nachfragegerechten Verdichtung des ÖPNV-Angebotes eingesetzt werden können,
- Verbesserung der Stetigkeit im Fahrverlauf,
- Erhöhung des Fahrkomforts (Abbau der Brems- und Anfahrvorgänge),
- höhere Kundenzufriedenheit, insbesondere durch
 - Reduzierung der Reisezeit
 - eine wahrnehmbar höhere Pünktlichkeit und Einhaltung der Fahrpläne
 - Verbesserung der Anschlusssicherung
- höhere Produktivität, da erforderliche (unproduktive) Reservezeiten zum Auffangen von Verspätungen minimiert werden können.

Anmerkung:

- Um die Vorteile von LSA-Beeinflussungen umfassend ausschöpfen zu können, ist es erforderlich, sowohl bei allen kreisangehörigen Städten als auch bei den im Kreis Mettmann verkehrenden Verkehrsunternehmen die entsprechenden technischen Voraussetzungen zu schaffen.

Tabelle 87: Maßnahme: Mobilitätsmanagement

Maßnahme: Mobilitätsmanagement
<i>Planungsansatz:</i> • Schulisches Mobilitätsmanagement: Aktivitäten zur Förderung der ÖPNV-Nutzung und –Nutzungskompetenz bei Kindern und Jugendlichen (Busschulen, Ausbildung von Busbegleitern, Versorgen der Schulen mit Schulmaterialien?); Busschulen für Grundschüler und für Senioren, ÖPNV-Informationen für Schüler der 4. Klassen. Ferner sollen gemeinsam mit Schulen und Lehrkräften Vorschläge für Klassen-Tagesausflüge mit dem ÖPNV zu attraktiven und gut erreichbaren Zielen ausgearbeitet und den Schulen zur Verfügung zu gestellt werden. Begleitende Hinweise zu Tarifen, Vertriebswegen und Verhalten bei Gruppenfahrten sind zu geben. • Aktivitäten zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr) • Es ist gemeinsam mit dem Integrationsbeauftragten und ggf. weiteren städtischen Stellen sowie Institutionen und Verbänden zu prüfen, wie vorhandene und potenzielle Fahrgäste nichtdeutscher Herkunft gezielt zur Nutzung des ÖPNV qualifiziert und motiviert werden können. • Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung weiterer großer Verkehrserzeuger (z.B. Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen)

Seite | 91

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

Prüfauftrag: Ausbau des Car- und Bike-Sharing-Angebotes
<i>Prüfansatz:</i> • Förderung des Umweltverbundes durch weiteren Ausbau von Car- und Bike-Sharing-Projekten im Kreis Mettmann, u.a. Prüfung der Einrichtung von Fahrradverleihsystemen und eMobil-Stationen (ähnlich Metropolrad Ruhr etc.) ◦ z.B. Bike-Sharing entlang des Panoramaradweges Niederbergbahn • Leihfahrräder, Pedelecs und elektrisch betriebene Autos sollen gemeinsam mit Carsharing den ÖPNV ergänzen und gemeinsam mit dem ÖPNV ein universelles Mobilitätsangebot schaffen. Information, Tarif und Vertrieb sollen hierfür regional einheitlich weiter integriert werden.

1.5 Handlungsfeld IV „Sicherheit und Service“

1.5.1 Allgemein

Tabelle 89: mögliche Prüfaufträge

Seite | 92

Mögliche Prüfaufträge im Themenbereich Sicherheit und Service
<i>Prüfansätze:</i> • Verbesserung der sozialen Sicherheit für Fahrgäste an Haltestellen und im Haltestellenumfeld (Beleuchtung, Haltestellenstandort) • Taxiruf-Service zur Haltestelle flächenhaft auf allen Linien (wird bereits heute auf vielen Linien realisiert) • Halt zwischen den Haltestellen (abends, Ortsverkehr) flächenhaft auf allen Linien (wird bereits heute auf den meisten Linien ab 20:00 Uhr bzw. 21:00 Uhr realisiert) • Mobilitäts- und Kundengarantien (10-Minuten-Pünktlichkeits-Garantie auf ausgewählten Linien, räumliche und/oder zeitliche Ausdehnung der Anschlussgarantie)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit:</i> • Steigerung des Sicherheitsempfindens
<i>Anmerkung:</i> • Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren.