



3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann



**Stadt Hilden:
Stadtentwicklungs-
ausschuss
06.11.2013**



Inhalt

1. Fortschreibungsprozess
2. Prognose der Verkehrsentwicklung
3. Entwicklungskonzept ÖPNV
4. Weiteres Vorgehen



Inhalt

1. Fortschreibungsprozess
2. Prognose der Verkehrsentwicklung
3. Entwicklungskonzept ÖPNV
4. Weiteres Vorgehen

Fortschreibungsprozess



Projektverlauf seit Winter 2010

Verfahrensschritt/ Arbeitsrunde	Zeitpunkt
Beginn der Arbeiten zum Nahverkehrsplan	IV. Quartal 2010
<i>Schriftliche Befragung der Städte und VU</i>	<i>I. Quartal 2011</i>
<i>Erarbeitung der Raumstrukturanalyse</i>	<i>I. bis III. Quartal 2011 (Aktualisierung 02/2012)</i>
<i>Erarbeitung der Bedienungsstandards</i>	<i>I. bis III. Quartal 2011</i>
„Stadtgespräche“	Juni 2011
ÖPNV-Ausschuss (Beschluss der Bedienungsstandards)	September 2011
Sitzung AG NVP	09. November 2011
1. Regionalkonferenzen (Abstimmung teilraumbezogener Inhalte)	24. November 2011
<i>Erarbeitung der Qualitätsstandards</i>	<i>IV. Quartal 2011 bis II. Quartal 2012</i>
ÖPNV-Ausschuss (Beschluss der Qualitätsstandards)	10. Mai 2012

Projektverlauf seit Winter 2010

Verfahrensschritt/ Arbeitsrunde	Zeitpunkt
Erarbeitung der Angebots- und Defizitanalyse (kontinuierliche Aktualisierungen)	II. Quartal 2011 bis IV. Quartal 2012
Erarbeitung der Raumstrukturanalyse	I. bis III. Quartal 2011
1. Meilenstein: Abstimmung 1. Zwischenbericht	I. Quartal 2013
Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes (Entwicklungskonzept)	I. bis III. Quartal 2013
2. Regionalkonferenzen (Abstimmung teilraumbezogener Planungsansätze)	Februar 2013
ÖPNV-Ausschuss (Beratung des Maßnahmenkonzeptes)	10. Juni 2013
Informationsgespräch Nachbar-AT	08.07.2013
2. Meilenstein: Erstellung NVP im Entwurf	III. Quartal 2013
ÖPNV-Ausschuss	30. September 2013

Inhalt

1. Fortschreibungsprozess
2. Prognose der Verkehrsentwicklung
3. Entwicklungskonzept ÖPNV
4. Weiteres Vorgehen

Demografischer Wandel & Mobilität

- Die Zunahme der Ein-Personen-Haushalte führt zu mehr Versorgungswegen.
- Das Verhältnis zwischen Arbeit und Freizeit wird sich weiter verschieben, die Verkehrsspitzen werden weiter abflachen.
- Sowohl Führerscheinbesitz als auch Motorisierung nehmen in den älteren Jahrgängen weiter zu (starke Zuwächse bei älteren Frauen)
- E-Bikes gewinnen insbesondere in der Nahmobilität zunehmend an Bedeutung.
- Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kernstädte mit vielfältiger Infrastruktur).

- ➔ Die Senioren werden mobiler, aber auch autoorientierter!
- ➔ Der Anteil der wahlfreien Kunden nimmt zu !
- ➔ Der „demografische Faktor“ wird sich im Mobilitätsverhalten ausgeprägter bemerkbar machen!

siehe u.a.: BMVBW; Demografischer Wandel und Mobilität; infas u.a.; 2005
3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann

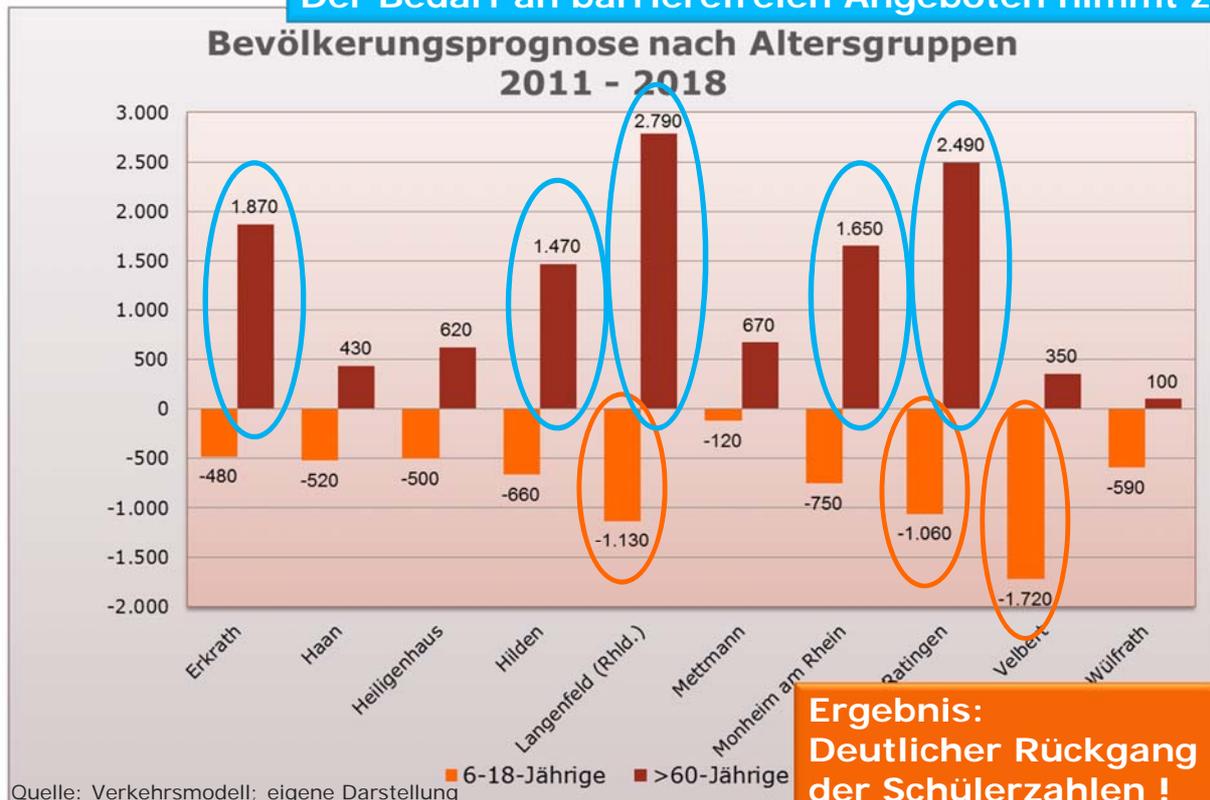
7

Prognose der Ve

Handlungsbedarf:

Die Mobilität am Vormittag nimmt zu !

Der Bedarf an barrierefreien Angeboten nimmt zu!



**Ergebnis:
Deutlicher Rückgang
der Schülerzahlen !**

8

Modal Split im Kreis Mettmann

Verkehrsmittel	Saldo 2011 - 2018	
	absolut	%
MIV	+ 16.400	+ 1,3%
ÖV	- 5.800	- 3,2%
Gesamtverkehr	+ 10.600	+0,7%

→ Modal Split ÖV/(ÖV+IV):
2011: 12,5% 2018: 12,0%

→ Ohne gegensteuernde Maßnahmen sinkt der Modal Split-Anteil für den ÖV vsI. um etwa 0,5%-Punkte!

Konsequenzen aus Prognose-Null-Fall

- Insgesamt wird für den Kreis Mettmann eine moderat rückläufige Einwohnerentwicklung prognostiziert (2011 – 2018: ca. – 2,1% (ca. - 10.600 EW).
- Die Schülerzahlen sind mittelfristig deutlich rückläufig, insbesondere an weiterführenden Schulen (bis 15%).
- Der Anteil der Senioren steigt mittel- bis langfristig deutlich an.

→ Mittel- und langfristig werden im Kreis Mettmann die klassischen ÖPNV-Kundengruppen – die Schüler und die ÖPNV-gebundenen Senioren – spürbar abnehmen.

→ Ohne gegensteuernde Maßnahmen könnte der ÖPNV langfristig mehr Fahrgäste verlieren als der prognostizierte Einwohnerrückgang



Inhalt

1. Fortschreibungsprozess
2. Prognose der Verkehrsentwicklung
- 3. Entwicklungskonzept ÖPNV**
4. Weiteres Vorgehen

Handlungsbedarf



Ableitung und Entwicklung von Planungsmaßnahmen





Handlungsfelder

1. Handlungsfeld I
– „Verbesserung Netz und Angebot“ –
2. Handlungsfeld II
– „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur“ –
3. Handlungsfeld III
– „Fahrgastinformation und Marketing“
4. Handlungsfeld IV
– „Sicherheit und Service“ –



Umsetzung Entwicklungskonzept

Maßnahme
(M)

- konkrete Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Prüfauftrag
(P)

- Prüfaufträge bedürfen weiterer Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Fortschreibungsprozesses
- zeitnahe Durchführung der erforderlichen Untersuchungen möglich, Realisierung ggf. innerhalb der Gültigkeit dieses NVP

Planungs-
projekt
(PP)

- Planungsansätze, bei deren Umsetzung noch weitere Abhängigkeiten zu beachten sind (z. B. Notwendigkeit aufwändigerer Nachfrageuntersuchungen wie Quelle-Ziel-Betrachtungen, etc.)
- Dauer der notwendigen Untersuchungen kann den Zeithorizont des aktuellen NVP überschreiten



Handlungsfeld I – Verbesserung Netz und Angebot –

„Regionale Planungsansätze“

– kurz- bis mittelfristig umsetzbare Planungsansätze –

Handlungsfeld I - Regional



Prüfauftrag: Verbesserung der regionalen Verbindung Hilden – Erkrath – Mettmann

Prüfansatz

- Linie 741: Verdichtung in HVZ auf T20 und in NVZ auf T20/ 40 zwischen Hilden Süd und Mettmann, in SVZ (Mo.-Fr.) auf T30 zwischen Hochdahl und Hilden;
- im Sommerhalbjahr Verdichtung an Samstagen und Sonntagen in den Nachmittagsstunden auf T30

Verkehrliche Wirksamkeit

- Verdichtung des Angebotes auf der regionalen Relation Hilden – Erkrath Hochdahl – Mettmann; Verbesserung der Erreichbarkeit der Kreisstadt
- Stärkung des Freizeitverkehrs (Neanderthalmuseum, Neanderthal)
- Abschätzung der Fahrgastpotenziale: ca. + 84.000 Fahrgäste pro Jahr

Konsequenzen

- Abschätzung des Mehraufwands: ca. 63.000 km/ Jahr

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

Prüfansatz

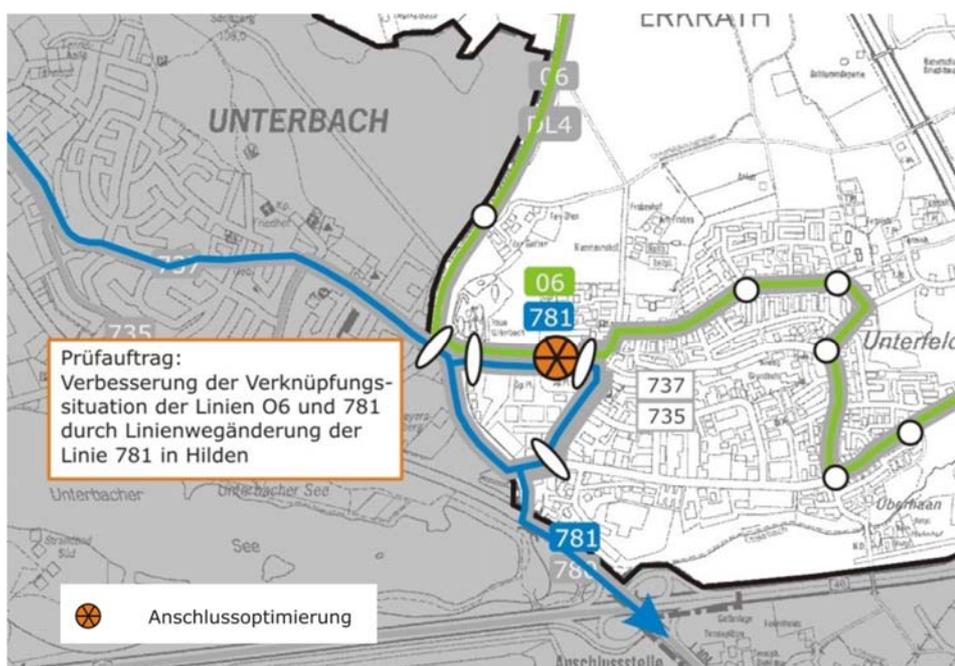
- Verkürzung des Linienweges der Linie 781 in Hilden entlang der Gerresheimer Straße (siehe Prüfauftrag Lokaler Planungsansatz in Hilden), dadurch frühere Ankunftszeit bzw. spätere Abfahrtszeit am Neuenhausplatz um jeweils ca. 2 Minuten. Damit könnte die Umsteigezeit von und zur Linie O6 verlängert werden.

Verkehrliche Wirksamkeit

- Verbesserung der Umsteigebedingungen für Fahrgäste zwischen Hilden und Alt-Erkrath durch Verlängerung der Umsteigezeit
- Prüfauftrag zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage

Konsequenzen

- Verbesserung der Verknüpfungssituation ist, sofern der Prüfauftrag in Hilden zur Linie 781 umgesetzt werden kann, ohne Mehraufwand möglich



Prüfauftrag: Prüfung der Verbindung Hilden – Düsseldorf durch optimierte Verknüpfung an der Haltestelle Erkrath Neuenhausplatz (Linien 737 und 781)

Prüfansatz

- Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen der Linie 781 und 737 am Neuenhausplatz
- Verkürzung des Linienweges der Linie 781 in Hilden entlang der Gerresheimer Straße (siehe Prüfauftrag Lokaler Planungsansatz in Hilden), dadurch frühere Ankunftszeit bzw. spätere Abfahrtszeit am Neuenhausplatz um jeweils ca. 2 Minuten.

Verkehrliche Wirksamkeit

- Verbesserung der Umsteigebedingungen durch verlässlichere Umsteigezeiten
- Stärkung auf der Verbindung Hilden Nord – D-Gerresheim
- Prüfauftrag zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage

Konsequenzen

- Verbesserung der Verknüpfungssituation ist, sofern der Prüfauftrag in Hilden zur Linie 781 umgesetzt werden kann, ohne Mehraufwand möglich



Nachrichtlicher Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung im Freizeitverkehr zwischen Hilden und Solingen

Hintergrund

- Prüfauftrag aus NVP Solingen

Prüfansatz

- Verlängerung der Linie 741 über Südfriedhof hinaus bis Solingen Hbf. zur Förderung des Freizeitverkehrs (T60 zwischen 12 und 18 Uhr an Samstagen und Sonntagen)
- im Freizeitverkehr zusätzliches Angebot in den Bereich Engelsberger Hof/ Heidebad (Solingen) am Wochenende im Sommerhalbjahr prüfen
- Prüfung der Befahrbarkeit auf Solinger Stadtgebiet

Verkehrliche Wirksamkeit

- Stärkung des Freizeitverkehrs

Konsequenzen

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot (kompletter Linienweg): ca. 5.000 km/ Jahr (Mehraufwand für Stadt Solingen)
- Bei Verlängerung der Linien 741 ist der Bau einer zusätzlichen Haltestelle auf der Südseite der Straße in Fahrtrichtung Solingen erforderlich.

Handlungsfeld I – Verbesserung Netz und Angebot –

„Regionale Planungsansätze“

– Langfristige Prüfaufträge bzw. Planungsprojekte –

Planungsprojekt: Umgang mit einer möglichen Taktumstellung im S-Bahn-System

Hintergrund

- Der VRR prüft seit einigen Jahren die Taktumstellung im S-Bahn-System vom heutigen 20-Minuten-Takt auf einen 15-/ 30-Minuten-Takt

Planungsansatz

Forderung an den VRR

- frühzeitige Beteiligung der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen bei einer geplanten Umstellung, da zur Vermeidung von Anschlussbrüchen auch im straßengebundenen ÖPNV umfangreiche Konzeptänderungen erforderlich werden.

Ansatz

- differenzierte Neugestaltung des Netzes ggf. mit Einzelfallentscheidungen hinsichtlich der Umstellung der Taktfamilie je nach Verkehrsaufgabe einer Linie
- Erforderlich sind umfangreiche Nachfrageuntersuchungen, um qualitative Festsetzungen hinsichtlich einer Umstellung auf 15´ - bzw. 30´ -Minuten-Abschnitte treffen zu können.

Handlungsfeld I – Verbesserung Netz und Angebot –

„Lokale Planungsansätze“

– kurz- bis mittelfristig umsetzbare
Planungsansätze –

Prüfauftrag: Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden

Prüfansatz

- Linie O3: Führung mit einheitlicher Bedienung ab R.-Wagner-Str. über Furtwänglerstr. und Kosenberg zur Haltestelle Köbener Str.
- Linie 781: Führung zwischen Haltestelle R.-Wagner-Str. und Grünewald auf direktem Weg, Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Gerresheimer Str./ Beethovenstr.
- Prüfung ausreichender Fahrtmöglichkeiten für Schüler

Verkehrliche Wirksamkeit

- Klare und einheitliche Linienführung in der Nordstadt in beiden Fahrtrichtungen, keine Schleifenführung der Linie O3 mit Aufenthaltszeit am Verwaltungsinstitut mehr
- Beschleunigung Linie 781 und damit bessere Verknüpfung am Neuenhausplatz
- Anbindung Verwaltungsinstitut an S-Bahn mit Linie 741 über S-Bahnhof Hilden Süd.

Konsequenzen

- Abschätzung der Leistungsreduzierung: ca. – 19.000 km/ Jahr
- Veränderung des Bedienungsangebotes führt zu Leistungseinsparungen, ggf. auch zu geringen Fahrgastverlusten,

Prüfauftrag: Geänderte Führung der Linien im Norden von Hilden

Konsequenzen

- Direkte Bedienung des Bereichs um das Verwaltungsinstitut an die Gerresheimer Straße und den S-Bahnhof Hilden entfällt.
- Bedienung der Haltestelle Zelterstraße entfällt, der Siedlungsbereich wird aber durch die benachbarten Haltestellen abgedeckt

Anmerkung

- Die Stadt Hilden weist darauf hin, dass die Bedienungsqualitäten und die Haltestellenanbindung im Vergleich zum bestehenden Angebot gleichbleiben müssten. Die Verlegung der Endhaltestelle der Linie O3 in die Köbener Straße muss durch einen durchgängigen 20-Min.-Takt der Linie 741 entlang der Hochdahler Straße ausgeglichen werden. Ferner sollte dann ein Verknüpfungspunkt zwischen den Linien O3 und 781 geschaffen werden, der im Bereich der Gerresheimer Straße/ Kosenberg/ Grünewald liegen sollte. Außerdem besteht im Bereich der geplanten Endhaltestelle Köbener Straße keine Möglichkeit, eine Toilette für das Fahrpersonal zu erstellen.
- Die Rheinbahn hat Bedenken gegen die vorgeschlagene Führung der Linie 781, da der gesamte Schulverkehr vom Schulzentrum über die Linie O3 abgewickelt werden müsste, und die Fahrzeugkapazitäten dann nicht ausreichen könnten. Der Prüfauftrag könnte für den Bereich Verwaltungsinstitut erst umgesetzt werden, wenn die Linie 741 wie im Regionalen Planungsansatz vorgesehen verdichtet wird. Ferner müsste die Endhaltestellensituation an der Köbener Straße überprüft werden.



Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung im Bereich Weststadt, Gewerbegebiet südlich der Weststraße

Planungsansatz

- Verlegung der Haltestellen Lackfabrik und Verzinkerei in die Nähe des Kreuzungsbereiches mit Liebigstraße und Weststraße

Verkehrliche Wirksamkeit

- Bedienung des Bereiches im 20-Minuten-Takt über Haltestellen, die einen kürzeren Fußweg in das Gewerbegebiet ermöglichen
- Prüfauftrag zur Kundenbindung; ggf. ist ein leichter Fahrgastzuwachs möglich.

Anmerkung

- Aus Sicht der Stadt Hilden muss vor der Verlegung der Haltestellen untersucht werden, inwieweit an den neuen Standorten ausreichend Platz besteht (z. B. für den barrierefreien Ausbau oder Wartehallen). Ferner sind entsprechende Abstimmungen mit dem Baulastträger durchzuführen. Außerdem würde die Verlegung der Haltestellen auch einen Neubau von zwei Fußgängersignalanlagen mit sich ziehen; hier muss geprüft werden, ob auf die bereits vorhandenen Anlagen dann verzichtet werden kann.



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

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

Planungsansatz

- Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle für Linie 792 an der Ohligser Str./ Kalstert
- Eine direkte Erschließung durch den ÖPNV ist aufgrund der fehlenden Befahrbarkeit der Straßen mit Bussen nicht möglich.

Verkehrliche Wirksamkeit

- Bedienung des Bereiches im 20-Minuten-Takt
- Verkürzung der Fußwege aus den bisher unzureichend erschlossenen Bereichen
- Prüfauftrag zur Kundenbindung; ggf. ist ein leichter Fahrgastzuwachs möglich.

Anmerkung

- Stadt Hilden: siehe Anmerkung oben. Aufgrund des Straßencharakters auf der freien Strecke sind besondere Abstimmungen mit dem Baulastträger und aller Wahrscheinlichkeit auch bauliche Maßnahmen vorzusehen.
- Aus Sicht der Rheinbahn bestehen gegen die Einrichtung der Haltestelle keine Bedenken. Es ist zu überprüfen, inwieweit die Fahrzeitverlängerung Auswirkungen auf die Anschlussbeziehungen der Linie 792 hat.



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

Prüfauftrag: Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Hilden

Planungsansatz

- Linie 741: Montags bis freitags Verdichtung auf T30 in der SVZ bis ca. 23:00 Uhr (bis Hilden Süd)
- Ausdehnung des Bedienungszeitraumes der Linie 783 auf einen T30 in der SVZ bis ca. 23.00 Uhr montags bis freitags zwischen Hilden Dorotheenheim und Hilden Gabelung
- Verbesserung des Angebotes im Abendverkehr in Bereichen, in denen der Linienverkehr bereits frühzeitig endet, durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (TaxiBus)

Verkehrliche Wirksamkeit

- Stärkung des Angebotes für den Freizeitverkehr in Hilden sowie von/ nach Erkrath-Hochdahl und mit Anschluss von und nach Düsseldorf und Solingen
- Stärkung des Angebotes im Berufsverkehr im Gewerbegebiet Hilden-West für Unternehmen mit Schichtbetrieb
- Abschätzung der Nachfragepotenziale: ca. + 7.500 Fahrgäste pro Jahr

Konsequenzen

- Abschätzung des Mehraufwands durch das zusätzliche Angebot: ca. 16.000 km/ Jahr (ohne Linie 741, siehe Prüfauftrag Regionale Planungsansätze)



Handlungsfeld I

– Verbesserung Netz und Angebot –

Allgemein

Handlungsfeld I – allgemein



Prüfauftrag: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungs- angebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf Taxibus) ⇒ Generierung von Einsparungen

Planungsansatz

- Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes auf den schwach ausgelasteten Linien (SVZ abends bzw. am Wochenende)
- ggf. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Taxibus-Bedienung
- erforderlich sind hierfür fahrtenscharfe, aktuelle Nachfragedaten zur Nutzung der Linie sowie ein Taxiunternehmen vor Ort, das den Taxibus-Betrieb durchführen könnte
- Umsetzung ist dann sinnvoll, wenn mit der Umstellung auf den Taxibus das Angebot wirtschaftlicher gestaltet werden kann

Verkehrliche Wirksamkeit

- kontinuierliche Überprüfung der Nachfrage auf ineffektiven Linien/ Linienabschnitten; ggf. Einstellung einzelner Kurse in zeitlichen Randlagen bzw. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen
- Ausschöpfung von Einsparpotenzialen auf ineffektiven Linien/ Linienabschnitten
- Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle (Leistungsumschichtung) unter Berücksichtigung der betrieblichen Auswirkungen der Verkehrsunternehmen



Handlungsfeld II – Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV- Infrastruktur –

Stadt Hilden

Handlungsfeld II – Stadt Hilden



Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Planungsansatz

- Umsetzung dynamischer Fahrgastinformationsanlagen an folgenden Standorten (vgl. 2014):
 - Bushaltestelle Lindenplatz/ Bf.
 - Bushaltestelle Gabelung
 - Bushaltestelle Fritz-Gressard-Platz
 - Bushaltestelle Margarethenhof (langfristig)

Verkehrliche Wirksamkeit

- Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation
- Verbesserung der Verknüpfungssituation

Anmerkung

- Im Rahmen der möglichen Umsetzung eines „Integrierten Handlungskonzeptes für die Innenstadt Hilden“ ergeben sich Änderungen für die Haltestellen Fritz-Gressard-Platz und Gabelung.

Maßnahme: Ausbau von Haltestellen

Planungsansatz

- Fortlaufende Umsetzung des Haltestellenausbauprogramms

Planungsansatz

- Hilden S und Hilden Süd S: Verbesserung der Orientierung und Übersichtlichkeit durch Wegweisung

Planungsansatz

- Bereitstellung von Fahrradboxen an den S-Bahn-Haltepunkten

Verkehrliche Wirksamkeit

- Verbesserung der Haltestellenausstattung und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

Maßnahmen und Prüfaufträge (Allgemein)

Handlungsfeld II - Infrastruktur

- Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV (M)
- Prüfen des Angebotes der Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen (M)
- Prüfen und Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr auf verspätungsanfälligen Abschnitten (P)

Handlungsfeld III – Fahrgastinformation + Marketing

- Barrierefreie Fahrgastinformation (M)
- Umwandlung von Buslinien in Ortsbuslinien (P)
- Lokale Fahrgastinformation (M)
- Mobilitätsmanagement (M)
- Ausbau des Car- und Bike-Sharing-Angebotes (P)

Maßnahmen und Prüfaufträge (Allgemein)

Handlungsfeld IV - Sicherheit und Service

- Verbesserung der sozialen Sicherheit für Fahrgäste an Haltestellen und im Haltestellenumfeld (Beleuchtung, Haltestellenstandort) (P)
- Taxiruf-Service zur Haltestelle flächenhaft auf allen Linien (wird bereits heute auf vielen Linien realisiert) (P)
- 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) (P)
- Mobilitäts- und Kundengarantien (10-Minuten-Pünktlichkeits-Garantie auf ausgewählten Linien, räumliche und/oder zeitliche Ausdehnung der Anschlussgarantie) (P)

Anregungen an den VRR

- **S6:** störanfällige Verbindungen nach Düsseldorf und Essen; gravierende Mängel durch überaltertes Wagenmaterial
- **S8/S68:** Häufige Verspätungen zwischen Wuppertal und Düsseldorf
- **S28:** Fahrplanunregelmäßigkeiten abends von Düsseldorf in Richtung Erkrath zwischen 19:00 und 21:00 Uhr
- relationsabhängig Defizite in der VRR-Tarifgestaltung
- barrierefreie Umgestaltung des SPNV-Haltepunktes Ratingen-Hösel
- Festhalten an der Realisierung der Ratinger Weststrecke
- frühzeitige Beteiligung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei geplanter Umsetzung der Taktumstellung im S-Bahn-System



Inhalt

- 1. Fortschreibungsprozess
- 2. Prognose der Verkehrsentwicklung
- 3. Entwicklungskonzept ÖPNV
- 4. Weiteres Vorgehen**

Weiteres Vorgehen



Weitere Verfahrensschritte	Zeitpunkt
Kreisausschuss	10. Oktober 2013
Kreistag	14. Oktober 2013
<i>Durchführung des Beteiligungsverfahrens</i>	<i>bis Mitte Dezember 2013</i>
Sitzungen der örtliche Gremien <i>mit Teilnahme des Gutachters</i>	IV. Quartal 2013
[ÖPNV-Ausschuss	25. November 2013]
<i>Erarbeitung einer Synopse – Aufbereitung und Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen</i>	<i>Dezember 2013 bis Januar 2014</i>
Politische Meinungsbildung beim Kreis Mettmann – Beschluss des Gesamt-NVP	1. Quartal 2014