

Stadt Haan
Der Bürgermeister
Planungsamt

Haan, 12.12.2012

Betreff: Sitzung des Arbeitskreises ÖPNV (nicht öffentlich)
Termin: 10.12.2012, 15.00 – 17:10 Uhr
Ort: Ratssaal
Teilnehmer: siehe Anlage 1 (Herr Alparslan bis 16:30 Uhr)

Folgende Inhalte sind festzuhalten:

Vorschläge des Arbeitskreises zur Verbesserung des ÖPNVs in Haan und ihre Auswirkungen aus Sicht der Rheinbahn

Allgemeines

Gemäß Beschluss des Bau-, Verkehrs-, Vergabe- und Feuerschutzausschusses hatte die Verwaltung der Rheinbahn Verbesserungsvorschläge des Arbeitskreises ÖPNV mit der Bitte um Prüfung der Machbarkeit und der Kosten zugesandt. Der Arbeitskreis stellt nach Beratung klar, dass es sich bei den vorgelegten Vorschlägen nicht um ein fertiges Konzept, sondern um eine erste Diskussionsgrundlage mit der Rheinbahn handele. Die Rheinbahn äußert in mehreren Punkten Bedenken gegen die Machbarkeit der Vorschläge, einige Maßnahmen könnten jedoch kurzfristig umgesetzt werden (vgl. unten). Die Unterarbeitsgruppe des Arbeitskreises beabsichtigt, ihr Liniennetzkonzept auf dieser Grundlage weiter zu überarbeiten. Die nächste Sitzung des Arbeitskreises ÖPNV findet am 28.01.2012 von 16.00 - 17.30 Uhr statt. Der „verbindliche“ Prüfauftrag an die Rheinbahn soll frühestens nach diesem zweiten gemeinsamen Besprechungstermin mit der Rheinbahn gestellt werden.

Vorschläge des Arbeitskreises zur Verbesserung des ÖPNVs in Haan

Zu Beginn der Sitzung erläutert ein Arbeitskreisteilnehmer die Vorschläge des Arbeitskreises ÖPNV

- Das Liniennetzkonzept bestehe aus mehreren überörtlichen Buslinien sowie einem Ortsbus. Dieser habe die Funktion eines reinen Ortsbusses und diene als Zubringer für die überörtlichen Buslinien.
- Die Linie 742 werde von Mettmann kommend bis zum Solinger Hauptbahnhof verlängert. Sie übernehme bis auf eine Schleife die Funktion der Linie 792 zwischen Haan und Solingen-Ohligs. Es werde eine Anschlussbeziehung an die S 8 / S 68 und die S 1 hergestellt. Das Gymnasium werde über die Haltestelle Adlerstraße angebunden.

- Die Linie 786 erhalte in Erkrath Hochdahl oder Millrath einen Anschluss an die S 8 / S 68. Dadurch könne insbesondere Unterhaan besser an die S-Bahn Düsseldorf-Wuppertal angeschlossen werden. Die Linie 786 werde künftig ab Haan Markt über die Haltestelle Krankenhaus und die Landstraße nach Gruiten geführt und könne so das Industriegebiet Haan-Ost erschließen.
- Die Linie 784 werde ab der Haltestelle Robert-Koch-Straße in Richtung Wuppertal und umgekehrt über die Elberfelder Straße geführt und somit gestrafft.
- Der O1 fahre künftig den Bahnhof, das Gymnasium, das Krankenhaus und das Gewerbegebiet Haan-Ost an. Eingesetzt würden Midi-Busse, um mit den kleineren und wendigeren Fahrzeugen tief in die Wohngebiete hineinfahren zu können.
- Die Endhaltestelle des SB 50 wird zum Nachbarsberg verlegt. Der Bereich Zwengenberger Straße werde durch den O1 bedient.

Der Arbeitskreisteilnehmer weist im Zusammenhang mit der Linie SB 50, die über die A 46 führt, auf ein „Spezialproblem“ hin. Durch mehrere Maßnahmen auf den Autobahnen in NRW gebe es bereits jetzt oder in naher Zukunft ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und Störungen auf der A 46. So sei die Rheinbrücke auf der A1 bei Leverkusen so stark beschädigt, dass sie erneuert werden müsse. Bereits jetzt sei eine Umleitung des LKW-Fernverkehrs über die Fleher Brücke auf der A 46 bei Düsseldorf eingerichtet. Auf der A 3 / A 46 am Autobahnkreuz Hilden stehe eine Brückensanierung an. Hinzu kämen Arbeiten am Kreuz Düsseldorf-Süd. Langfristig solle auch die nach einem Brandschaden provisorisch ersetzte Brücke auf der A 57 bei Dormagen neu gebaut werden, was ebenfalls zu Umleitungsverkehr auf der A 46 führen werde. Dies werde auch den Busverkehr beeinträchtigen.

Auswirkungen der Vorschläge aus Sicht der Rheinbahn, Diskussion

Die Rheinbahn wird gebeten, die Auswirkungen der Vorschläge des Arbeitskreises ÖPNV darzustellen.

Die Rheinbahn ruft in Erinnerung, dass der Arbeitskreis das ÖPNV-Angebot in Haan regelmäßig grundlegend überarbeite. Es werde von Verbesserungen gesprochen. Der Rheinbahn stelle sich die Frage, was am jetzigen Angebot so schlecht sei, dass solch umfangreiche Änderungen vorgeschlagen würden.

Die Rheinbahn weist darauf hin, dass eine genaue Prüfung von Machbarkeit und Kosten der Vorschläge ca. 6 Wochen in Anspruch nehmen würde. Denn die Änderungsvorschläge, die auch mit bedeutenden Auswirkungen auf umliegende Städte verbunden seien, müssten dafür genau in die vorhandenen Programme eingegeben werden.

Die Rheinbahn schätzt die Auswirkungen und die Machbarkeit der Vorschläge wie folgt ein:

Linie 742

Die Rheinbahn weist darauf hin, dass die Linie 742 bezüglich des Anschlusses an den SPNV auf den Gruitener Bahnhof (S 8 / S 86) ausgerichtet sei. Es werde nun erwartet, dass auch in

Solingen Anschlussbeziehungen zum SPNV (S 8 / S 86 und die S 1) hergestellt würden. Erwartet werde zudem eine Verknüpfung der Linie 742 mit dem Ortsbus. Darüber hinaus wünsche auch die Stadt Mettmann auf der Linie 742 einen Anschluss an die Regiobahn in Mettmann, sobald auf dieser Linie Änderungen vorgenommen würden.

Es sei so gut wie unmöglich, mit einer langen und verspätungsanfälligen Linie 742 alle diese Anschlussbeziehungen gleichzeitig sicher zu stellen. Gerade auf dem Streckenabschnitt, der z. Z. von der Linie 792 bedient werde und im vorliegenden Konzept von der Linie 742 übernommen werden solle, gebe es im Grenzbereich der Städte Haan, Hilden und Solingen oft Staus. Es gebe auch kein System, mit dem sich die Busse an die Grüne Welle auf diesem Streckenabschnitt anschließen könnten.

Da Busfahrer vorgeschriebene Pausenzeiten einhalten müssten, würden sich Verspätungen nicht automatisch an den Endhaltestellen auflösen und könnten sich auch auf Folgefahrten übertragen. Gerade wenn Fahrgäste Anschlüsse nicht rechtzeitig erreichten, sinke die Akzeptanz der Linien.

Die Rheinbahn geht davon aus, dass sich die Linie 742 gemäß vorliegendem Konzept zu einer „Negativlinie“ entwickeln würde.

Aus Sicht der Rheinbahn sei es auf der Linie 742 wichtig, dass die Anschlüsse am Gruitener Bahnhof funktionierten.

Ein Teilnehmer äußert die Idee, die gewünschten Anschlussbeziehungen zum SPNV in Solingen mit Bussen, die von Haan aus starten, herzustellen. Er fragt diesbezüglich, ob die Rheinbahn über Potenzialanalysen verfüge. Die Rheinbahn gibt an, dass ihr lediglich Bestandszahlen vorliegen.

Linie 786

Die Rheinbahn weist darauf hin, dass ihr von der Stadt Erkrath keine Absichtserklärung vorliege, die Linie 786 in Millrath oder Hochdahl anzubinden. Ohne Beschluss bräuchte die Rheinbahn auch nicht in eine detaillierte Betrachtung einsteigen.

Für die Rheinbahn sei der Vorschlag nicht verständlich. Von der bisherigen Endhaltestelle der Linie 786 „Schulzentrum“ und der ebenfalls bedienten Haltestelle „Hochdahler Markt“ würden beide Bahnhöfe bereits mit den Linien O5 bzw. O6 bedient. Von Unterhaan aus bestehe mit dem nun verdichteten Takt auf der SB 50 nicht nur eine gute Anbindung an die Düsseldorfer Innenstadt. Auch der Düsseldorfer Hauptbahnhof könne mit einem Umstieg an der Werstener Dorfstraße via U 79 oder weiteren U-Bahnen gut erreicht werden.

Die Rheinbahn könnte sich eine Führung der Linie 786 durch das Industriegebiet Haan-Ost vorstellen, sobald die notwendigen Voraussetzungen hierfür geschaffen worden seien. Derzeit spreche noch die hohe Stauanfälligkeit der Strecke gegen diese Maßnahme. So sei die Verkehrssituation auf der Landstraße zwischen Ostermann und Autobahn und um die Polnische Mütze äußerst kritisch. Es sei nicht auszuschließen, dass sich das Verkehrsproblem durch die geplante Erweiterung von Ostermann sogar noch verschärfe.

Bei Verspätungen gäbe es ein Problem, die Anschlussbeziehungen zum SPNV in Gruiten, die bezüglich ihrer Richtung noch zu definieren sind, sicherzustellen. Es sei auch schwierig zu verhindern, dass sich größere Verspätungen auf Folgefahrten fortsetzten. Bei Verspätungen in Düsseldorf sei in der Regel irgendwo in der Nähe ein anderer Bus verfügbar, mit dem die Anschlussfahrt planmäßig beginnen könne. In der Nähe der Sinterstraße, gebe es dies in der Regel nicht. Ersatzbusse könnten nur von weiter weg angefordert werden.

Ein Arbeitskreisteilnehmer weist auf in Planung befindliche Maßnahmen der Stadt Haan zur Entschärfung der Verkehrssituation an der Polnischen Mütze hin.

Linie 784

Die Linie 784 von Wuppertal-Vohwinkel Bahnhof nach Benrath Bahnhof bzw. Urdenbach sei eine der stärksten Linien im Kreis Mettmann. Anschlussbeziehungen bestünden u. a. am zentralen Verknüpfungspunkt „Hilden-Gabelung“.

Die Fahrgastzahlen, die sich kaum verändern und auch keine Ausreißer erkennen lassen, werden von der Rheinbahn so interpretiert, dass die Linie insbesondere von Berufstätigen genutzt wird. In der Vergangenheit habe man bereits einmal den „Schlenker“ über das Gewerbegebiet aus der Linienführung herausgenommen. Damit seien jedoch Probleme für Mitarbeiter aus dem Wuppertaler Raum entstanden.

An die Linie 784 sollte man aufgrund ihrer Bedeutung nur sehr vorsichtig herangehen.

Linie O1

Die AK-Mitglieder besprechen, ob die Linie O1 als Rundverkehr oder als Verkehr in zwei Richtungen geplant sei.

Laut Rheinbahn habe ersteres den Nachteil, dass bestimmte Fahrziele nur mit Umwegen zu erreichen seien.

Die Mitglieder des Arbeitskreises verständigen sich auf einen Zwei-Richtungs-Verkehr. Der Rheinbahn werde der Freiraum eingeräumt, die Start- und Zielhaltestelle zu definieren. Laut Rheinbahn müsse an einer Haltestelle eine WC-Möglichkeit für Busfahrer vorgehalten werden.

Die Rheinbahn weist bezüglich der Absicht, die Linie O1 mit Midibussen zu bedienen, darauf hin, dass sie zwar noch über Midibusse verfüge. Nachteil sei jedoch, dass die Busse mit ihren ca. 25 Sitzplätzen schnell belegt seien. Dies sei insbesondere dann der Fall, wenn die Busse wie im vorliegenden Liniennetzkonzept die Innenstadt oder weiterführende Schulen bedienten. Probleme ergäben sich auch, wenn Fahrgäste mit Rollator oder Kinderwagen zustiegen. Wenn die Kapazität der Busse erreicht sei, müssten die Busfahrer an weiteren Fahrgästen vorbeifahren.

Die Anschaffung der Midibusse sei seinerzeit gefördert worden. Die Busse seien mittlerweile bereits abgeschlossen. Wirtschaftlich gesehen gebe es kaum einen Vorteil eines Midibusses

gegenüber einem Standardbus. Die Betriebskosten seien fast vergleichbar. Die Rheinbahn beabsichtige derzeit nicht, weitere Midibusse anzuschaffen.

Linie SB 50

Die Rheinbahn empfiehlt, bezüglich der möglichen Beeinträchtigung des Busverkehrs auf der Linie SB 50 durch Baumaßnahmen auf den Autobahnen in NRW abzuwarten, wann welche Maßnahmen tatsächlich durchgeführt werden sollen. Erforderlichenfalls können dann geeignete Maßnahmen vorgesehen werden.

Die Rheinbahn weist darauf hin, dass das Fahrgast-Potenzial auf der Linie SB 50 nicht aus den Einfamilienhaussiedlungen käme. Sie empfiehlt deshalb, die Endhaltestelle der Linie SB 50 nicht zum Nachbarsberg, sondern zur Rheinischen Straße zu verlegen, wie es in der Vergangenheit bereits einmal der Fall gewesen sei.

Ein Arbeitskreisteilnehmer weist darauf hin, dass die Führung der Linie SB 50 zum Nachbarsberg im noch gültigen Nahverkehrsplan enthalten sei. Er fordert, auch weiterhin an dieser Maßnahme festzuhalten. Denn von der Landstraße aus könne man gemäß Liniennetzkonzept auch mit der Linie 786 zum Gruitener Bahnhof und von dort nach Düsseldorf fahren.

Die Rheinbahn weist darauf hin, dass eine Umsteigeverbindung für die Fahrgäste nicht erfreulich sei, wenn keine Anschlussgarantie gegeben werden könne.

Sonstiges

Laut einem Arbeitskreisteilnehmer liege dem ÖPNV-Konzept auch zugrunde, dass es nicht mehr einen zentralen Verknüpfungspunkt wie heute an der Haltestelle „Haan Markt“ gebe. Denn heute führen hier viele Busse zur gleichen Zeit los, was im übrigen Bedienungszeitraum z. T. zu großen Lücken führe.

Die Rheinbahn weist darauf hin, dass seinerzeit bewusst ein zentraler Umsteigepunkt in der Haaner Innenstadt gewählt worden sei. Fahrgäste könnten hier notfalls Wartezeiten mit Einkäufen / im Café überbrücken.

Der Vorschlag, die Haltestelle „Böttingerstraße“ in „Bahnhof Bahnsteig 3“ bzw. „4“ umzubenennen, sei nicht sinnvoll. Eine Haltestelle „Bahnhof“ suggeriere, dass sich der Bahnhof auch im Nahbereich befinde. Die Haltestelle sei jedoch rd. 300 m vom Bahnsteigzugang am ehemaligen Empfangsgebäude entfernt. Die Haltestelle sei auch noch nicht von der Kreuzung Bahnhofstraße / B 228 sichtbar. Nicht ortskundige Fahrgäste würden die Haltestelle ggf. gar nicht finden. Selbst bei Beschilderung könnten sich die Fahrgäste auch kein „eigenes Bild“ von der Entfernung machen, was sich in Bezug auf die Entscheidung, den Weg zu Fuß zurückzulegen wahrscheinlich auch eher nachteilig auswirke.

Es wird die Frage gestellt, für welche Fahrgäste zum / vom Haaner Bahnhof überhaupt ein Zu- / Ausstieg auf der Böttinger Straße interessant sein könnte. Der einzige Bus an dieser Haltestelle, der nicht auch direkt die Haltestelle „Bahnhof“ auf der B 228 bediene, sei der SB 50. Im Nahbereich des Bahnhofs sei davon auszugehen, dass die Wege oft gar nicht mit Bussen zurückgelegt würden. Der fußläufige Einzugsbereich eines Bahnhofs betrage bis zu 1 km.

Die Rheinbahn wird prüfen, ob die elektronische Fahrplanauskunft dahingehend optimiert werden kann, dass die Umsteigebeziehung über die Haltestelle „Böttinger Straße“ zum Haaner Bahnhof berücksichtigt wird.

In Bezug auf die Anregung, die Haltestelle Nr. 13984 (Sauerbruchstraße) zu streichen, fragt die Rheinbahn, ob diese Haltestelle nicht aufgrund des nahegelegenen Discounters existiere. Die Rheinbahn würde einer Streichung zustimmen. Ein Arbeitskreisteilnehmer weist darauf hin, dass auch andere Bushaltestelle auf dem jetzigen Wege der Linie 784 dicht beieinander lägen, wie die Haltestellen „Thienhaus“, „Rheinische Straße“ und „Westfalenstraße“.

Ein Arbeitskreisteilnehmer bittet die Rheinbahn aufgrund der von ihr geäußerten Bedenken zum Liniennetzkonzept um Alternativvorschläge.

Die Rheinbahn erklärt, dass sie im Wesentlichen auf das Bestandsnetz und die in der Sitzung angesprochenen Maßnahmen verweisen würde. Die Ausweitung und Verdichtung der Bedienung auf Linie 742 (bezieht sich nicht auf die Verlängerung nach Solingen, sondern auf die derzeitige Streckenführung) und die Verlegung der Endhaltestelle des SB 50 zur Landstraße könnten bei entsprechendem Auftrag sogar kurzfristig umgesetzt werden. Aus betriebsbedingten Gründen sollte eine Taktverdichtung nicht nur für einzelne Stunden erfolgen, da Busse hierfür extra anfahren müssten.

Bezüglich der Planung des Liniennetzes empfiehlt die Rheinbahn dem Arbeitskreis, von einem Änderungswunsch auszugehen - z. B. der Erschließung des Industriegebietes Haan-Ost mit der Linie 786 - und dann die weiteren Änderungswünsche hierauf abzustimmen.

ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes "Technologiepark Haan, NRW"

Die Rheinbahn sieht es für grundsätzlich machbar an, eine neue Haltestelle zwischen Gruitzen und Haan zu bedienen, um die Firma Retsch besser anzubinden. Es sei ein Ortstermin u. a. mit dem Straßenbaulastträger auszumachen.

Anlagen

1. Teilnehmerliste
2. Fahrgastzahlen der Rheinbahn auf ausgewählten Buslinien

gez. Böhm

