

Bedeutung der Verkehrswende für den ÖPNV in Düsseldorf

– Ausgangslage – Maßnahmen – Perspektiven...
und jetzt ?! Corona Pandemie

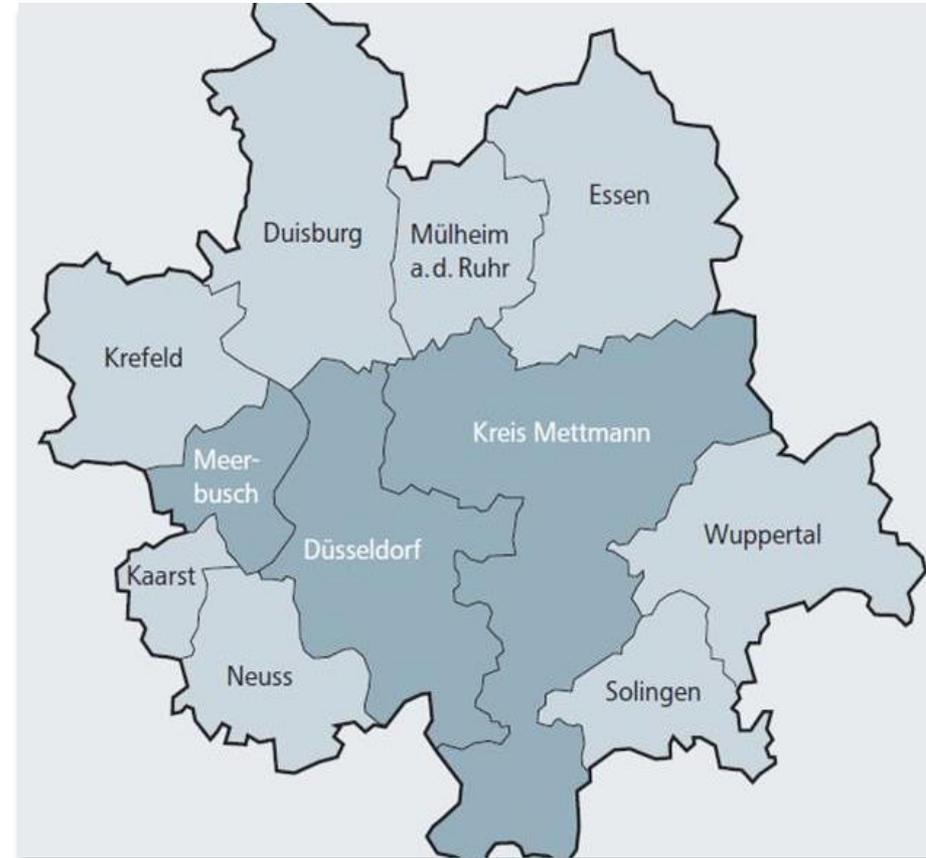
Rheinbahn AG, Dipl.-Geogr. Tim Bäumken, Leiter Abteilung Verkehrsplanung
Vortrag bei der DVWG am 25.08.2020

Inhalt

- Allgemeines zur Rheinbahn
- Entwicklung der Fahrgastzahlen
- Wie sieht die Zukunft aus?
- 5 Thesen zur Entwicklung des ÖPNV in Düsseldorf
- Auswirkung der Corona-Pandemie
- Resümee

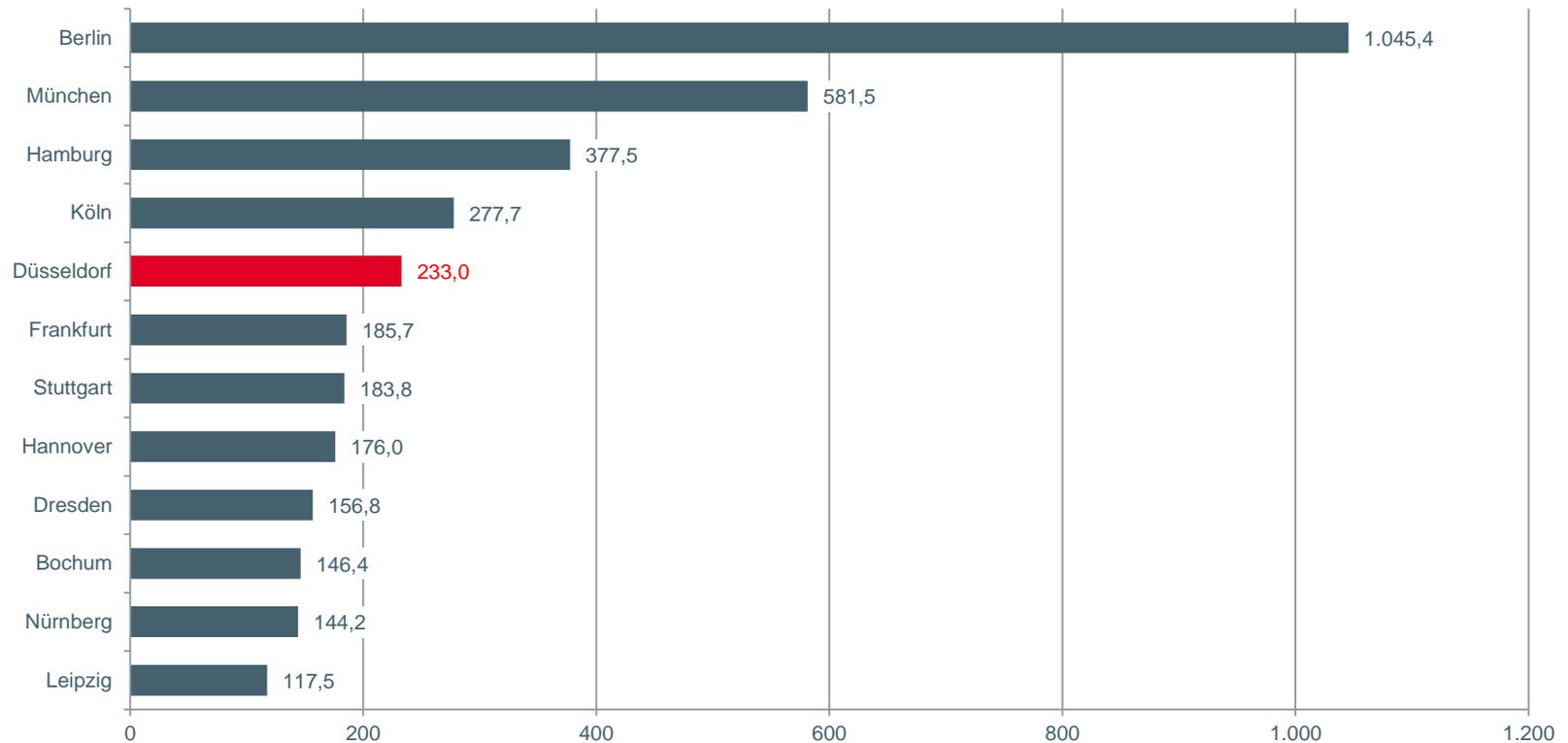
Rheinbahn

- Bedienungsgebiet:
 - Fläche (Kern) 689 km²
 - Einwohner (Kern) ca. 1,2 Mio
 - Einwohner (erweitert) ca. 3,2 Mio
- Mitarbeiter ca. 3.000
- Linienanzahl 132
- Fahrzeuge
 - 482 Busse
 - 306 Bahnen



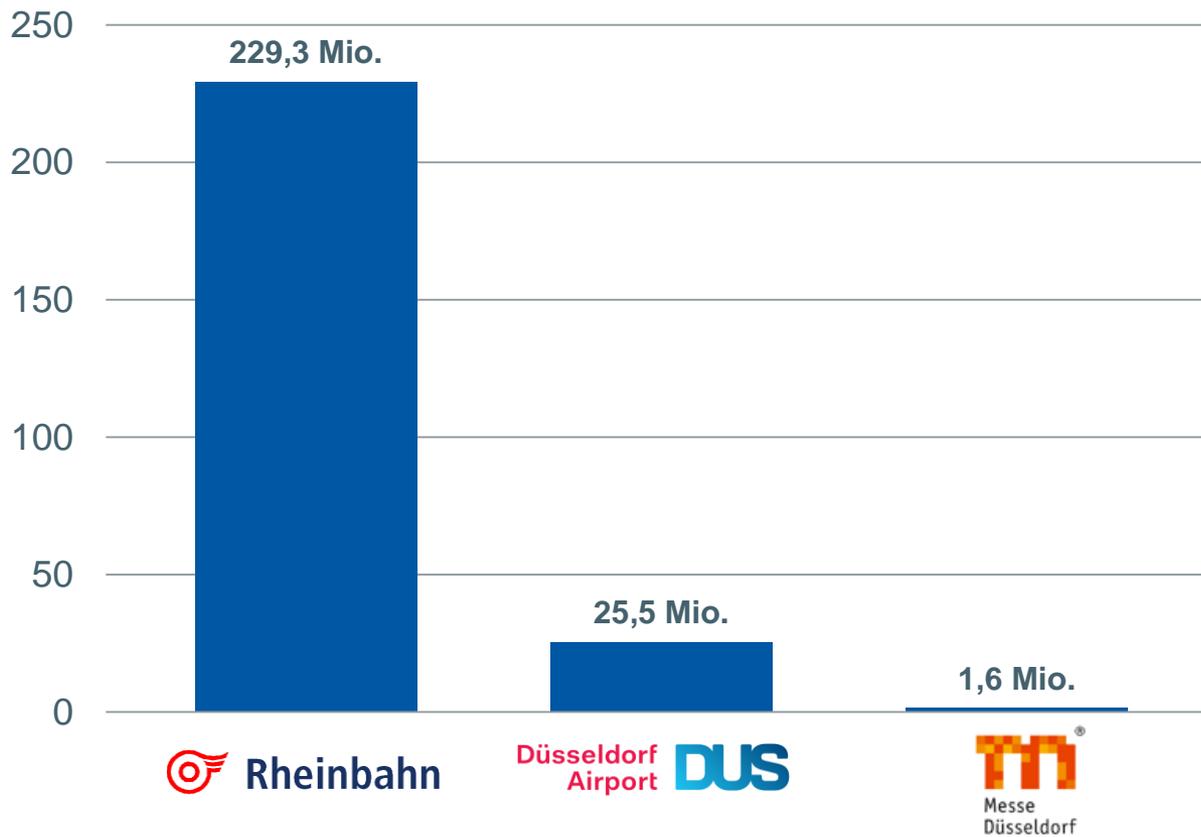
an Platz 5 in Deutschland

(Fahrgäste/Fahrten pro Jahr)

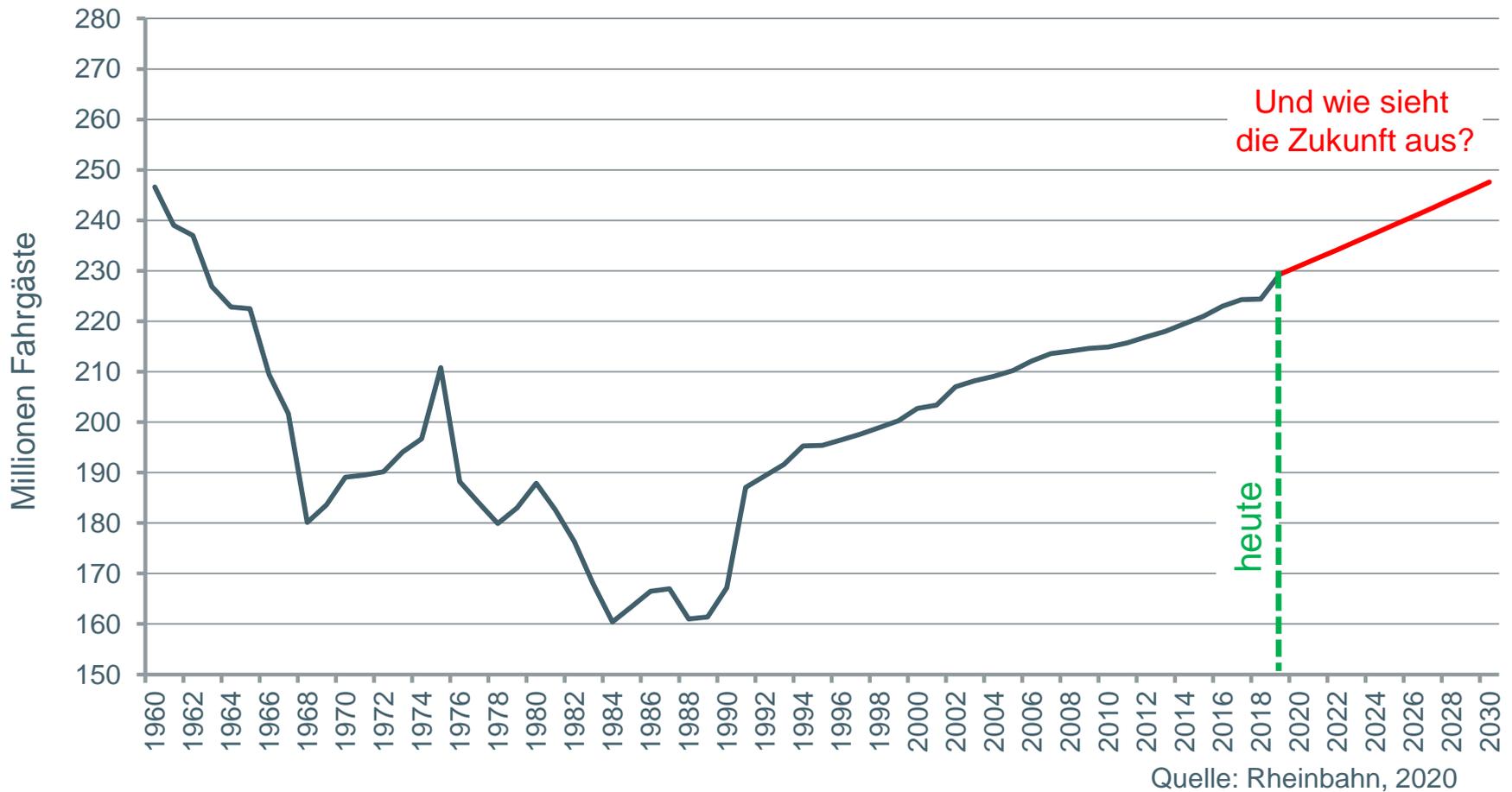


Quelle: VDV Statistik 2016

Kunden pro Jahr

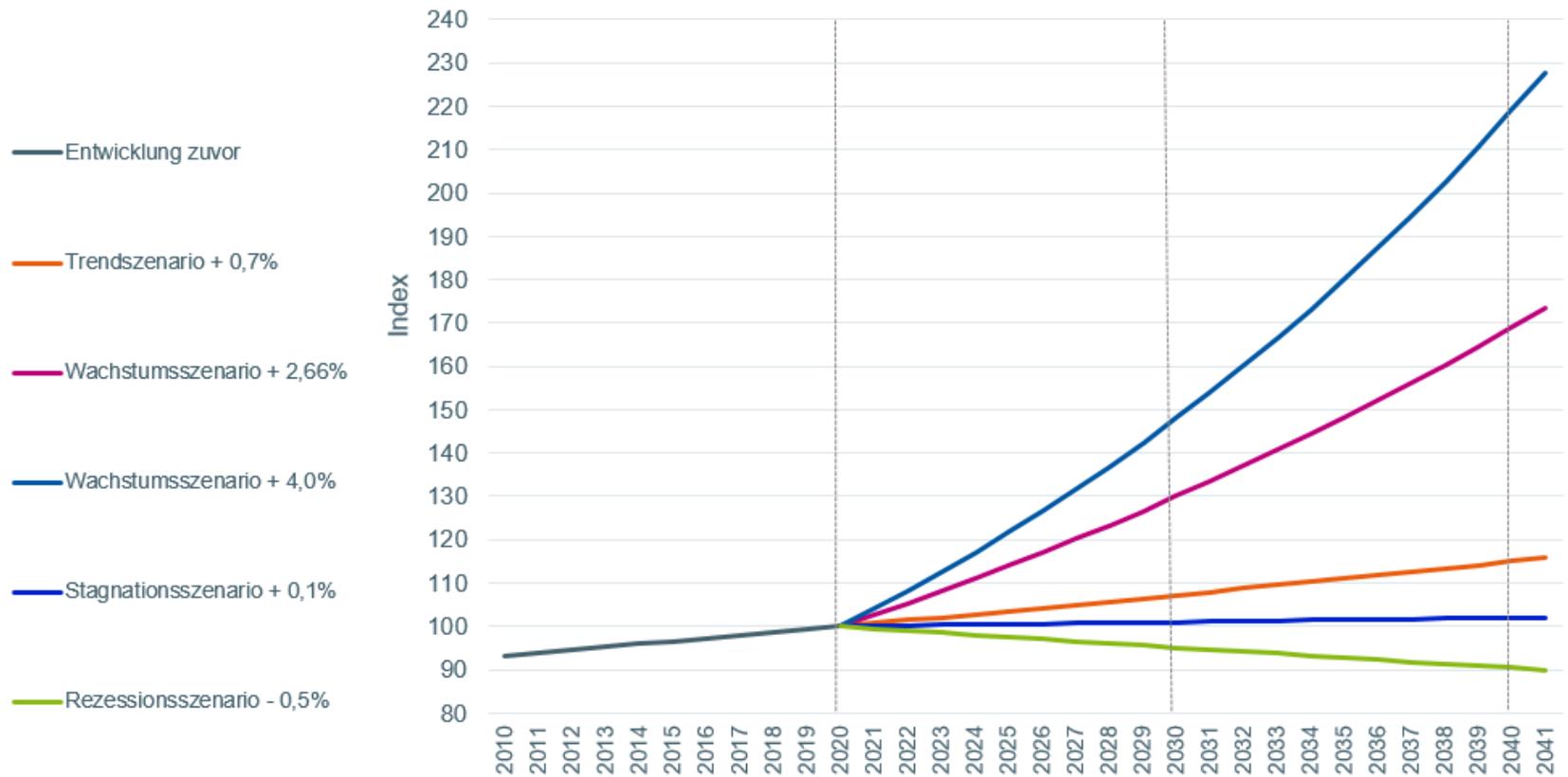


Fahrgäste von 1960 bis heute



Welches Szenario für die Rheinbahn?

vereinfachte Darstellung



Quelle: Rheinbahn, 2020



Thesen

These 1: Düsseldorf boomt!

These 2: Der (Nah-)Verkehr wird zunehmen.

These 3: Der Düsseldorfer ÖPNV stößt an seine Grenzen.
Es kommt zu Engpässen.

These 4: Beschleunigungs- und Optimierungsmaßnahmen sind erforderlich.

These 5: Ein zielgerichteter Netzausbau und ein angepasstes Angebot sichern den Erfolg der Zukunft.

These 1: Düsseldorf boomt!



Flughafen
Messe
Arena



Lebensqualität
Lifestyle
Wohnungsmarkt

Forschung
Bildung
Universität



Wirtschaft
Handel
Mittelstand



These 1: Düsseldorf boomt!

- **Einwohner**
Zuwachs 2013 bis 2018 um 4,7% auf 642.300
Prognose 2040: über 700.000 
- **Erwerbstätige**
Prognose 2025: Zunahme von 6,4% auf 517.000 Erwerbstätige 
- **Arbeitsplatzdichte**
hoch (589 pro 1.000 Einwohner) = 2. Platz hinter Frankfurt 
- **Wertschöpfung**
hoch (pro Kopf 64.000 €) = 2. Platz hinter Frankfurt 
- **Kaufkraft**
hoch (Kaufkraftkennziffer 120,5) = 2. Platz hinter München 
- **Zentralität**
hoch (Einzelhandelszentralität 129%) = 2. Platz hinter Stuttgart 

These 1: Düsseldorf boomt!

- **Wohnungsbau**

das Angebot kann der stetig steigenden Nachfrage nicht gerecht werden

- **Haushalte**

52,6% 1-Pers.-Haushalte (Entwicklung ++),

26,2% 2-Pers.-Haushalte (-),

11,1% 3-Personen-Haushalte (-),

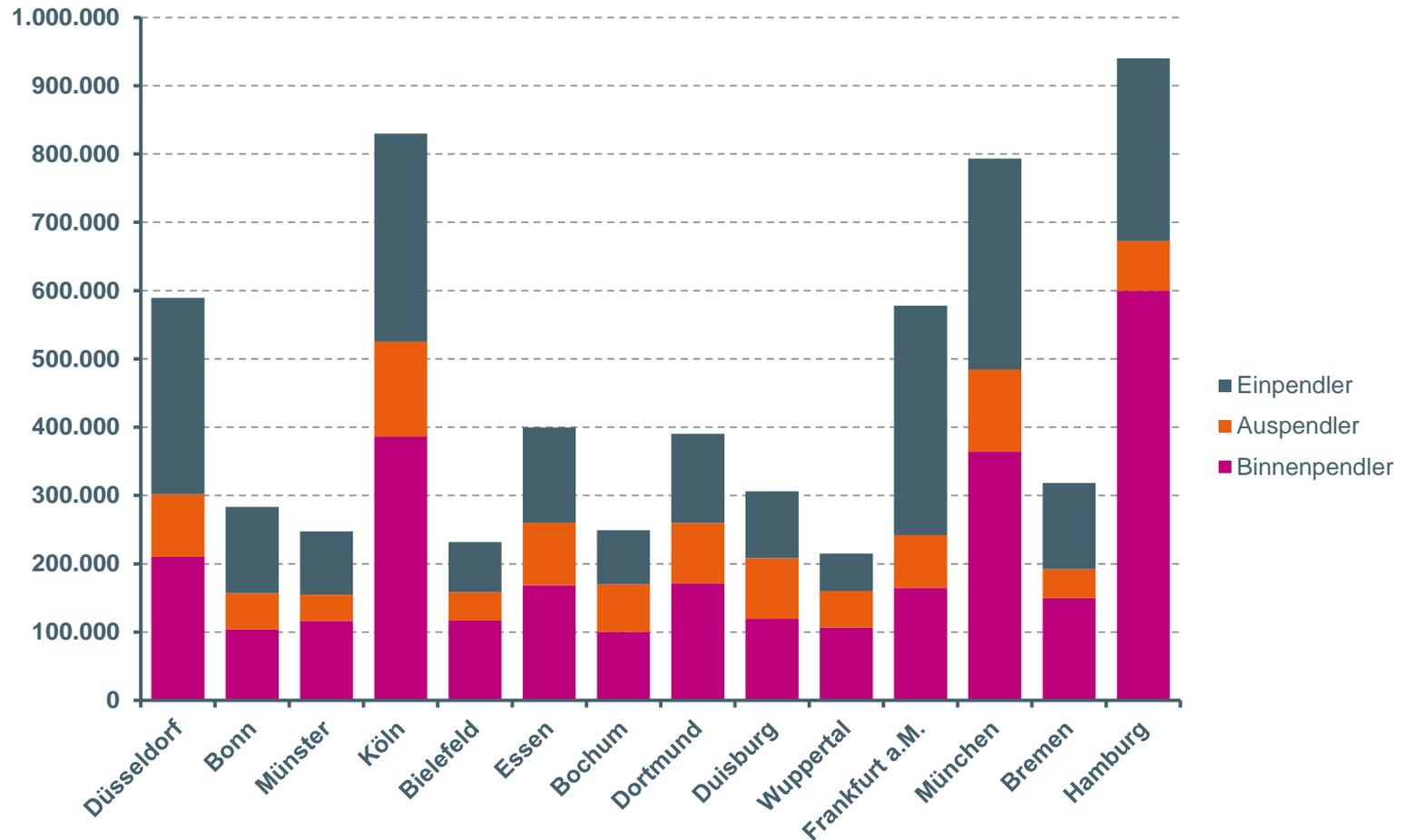
9,7% 4-und mehr-Personen-Haushalte (--),

nur jeder 6. Haushalt ist ein Haushalt mit Kind

These 2: Der (Nah-)Verkehr muss und wird zunehmen.

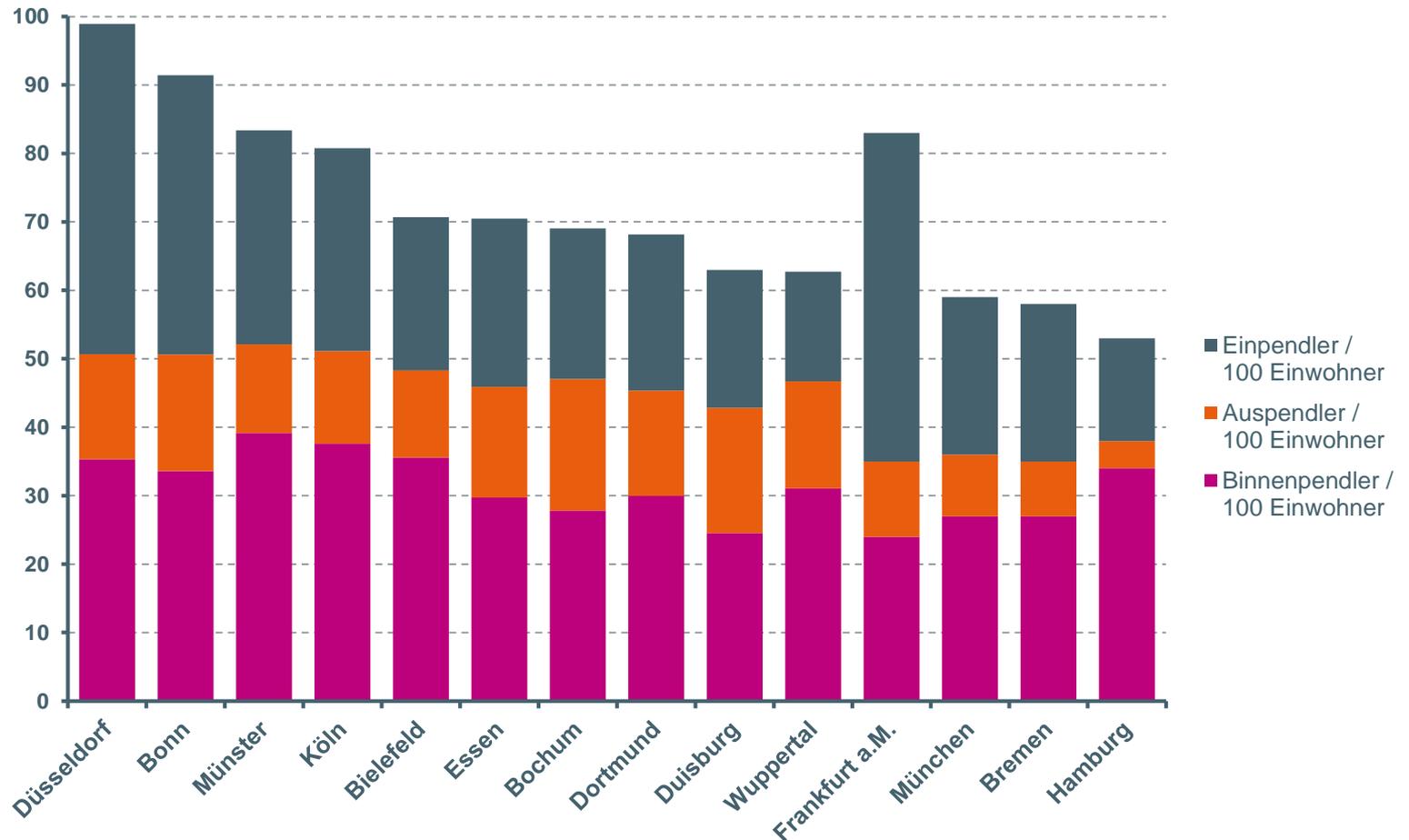
- **Wegelängen**
Es wird ein kontinuierlicher Anstieg (z.Zt. 7,2 Km pro Weg) erwartet 
- **Wegezahl**
Konstant (3,2 Wege pro Tag ohne Einpendler) 
- **Einpendler**
Prognose 2011 für 2025: Zunahme von 22% auf 276.800
Wert 2020: ca. 312.000! 
- **Auspendler**
Prognose 2011 für 2025: Zunahme von 28% auf 95.600
Wert 2020: über 100.000! 
- **ÖPNV-Anteil am Modal Split**
Steigerung von 19% (2013) auf 21% (2018), Ziel: 23%, 25%, ?% 
- **Trend verstärkende Entwicklungen**
steigendes Umweltbewusstsein, steigende Mobilitätskosten,
alternative Mobilitätsangebote, Autostaus, Parkplatzdruck,
Rhein-Ruhr-Express uvm. 

Pendler Düsseldorf (im Vergleich zu anderen Städten, Stand 2013)



Quelle: Rheinbahn, 2013

Pendler Düsseldorf (im Vergleich zu anderen Städten, Stand 2013)



Quelle: Rheinbahn, 2013

Rahmen

Anlage 1 zur Vorlage
OVA/002/2019

Mobilitätsplan D

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit

Landeshauptstadt
Düsseldorf

Nahverkehrsplan 2017
der Landeshauptstadt
Düsseldorf



DÜSSELDORF

**Phase 1
Zielkonzept**

**Mobilität gestalten.
Menschen bewegen.
Stadt erleben.**



3. Nahverkehrsplan Kreis Mettmann

2014



Kreis Mettmann

3. Nahverkehrsplan Stadt Duisburg

DUISBURG
am Rhein

Stadt Krefeld
Nahverkehrsplan 2013



KREFELD

KREFELD

19. Dezember 2018

Nahverkehrsplan
für den Rhein-Kreis Neuss

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG



Themen

Mobilitätswende

Verkehrswende

Antriebswendewende

Fahrgastwachstum

Nahverkehrspläne

Direktvergabe

Klimaziele des Bundes

Mobilitätsplan D

Politische Vorgaben

Dieselfahrverbot

Luftreinhalteplan

Modal split

Multimodalität

Beschleunigung

Finanzierung

Umweltspur

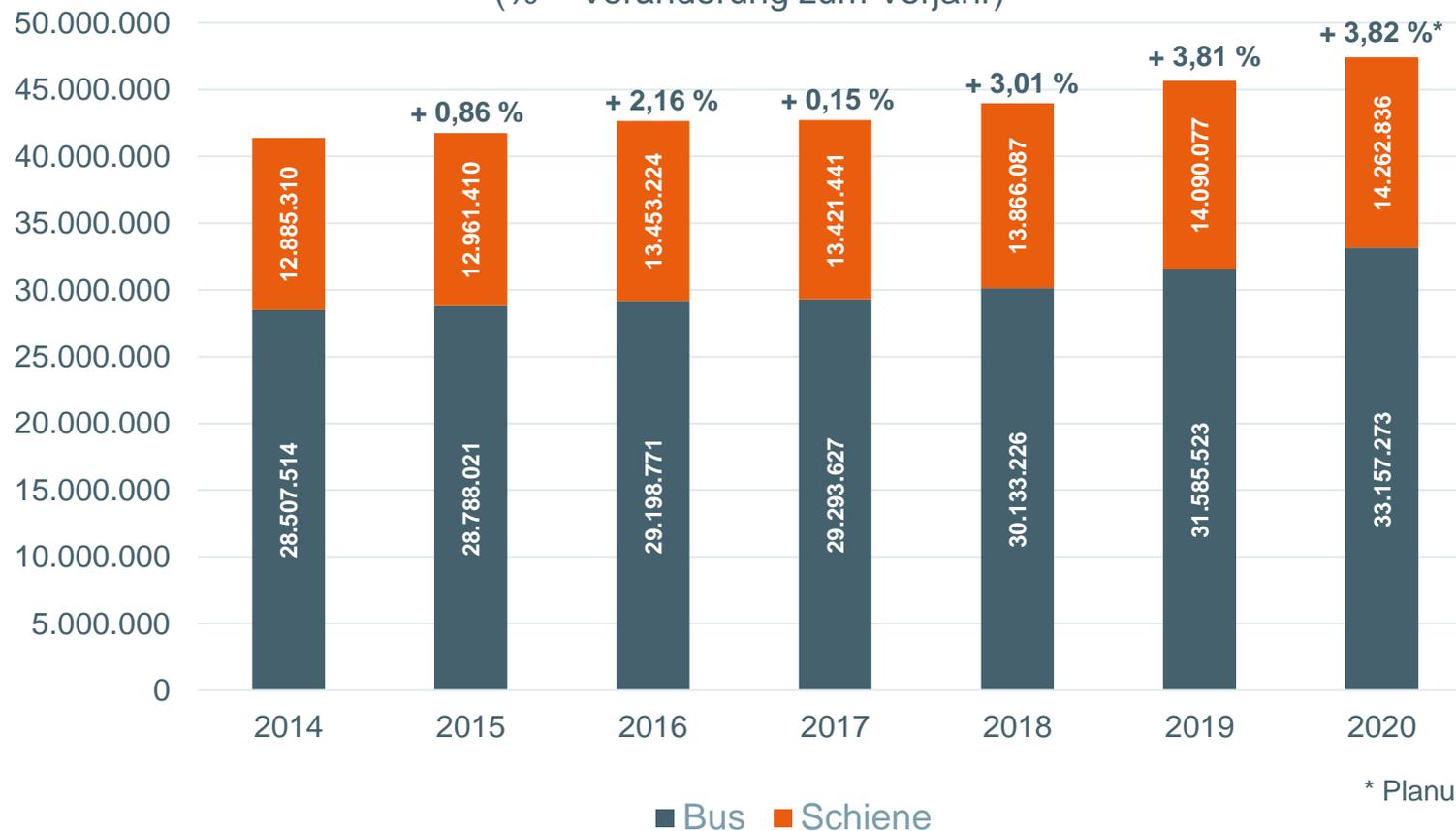
Intermodalität

ÖPNV-Maßnahmen der vergangenen Jahre (Auswahl)

- Schienenanbindung Medienhafen (2014)
- Wehrhahnlinientunnel mit neuem Niederflur-Stadtbahnkonzept (2016)
- Metrobusse M1 - M3 (2018)
- SB-Linien, neue Linien und Verdichtungen (2017, 2018, 2019, 2020)
- Schienenanbindung des ISS-Dome (2019)
- Taktverdichtung am Abend (2019, 2020)
- Taktverdichtung am Wochenende (2020)
- Zahlreiche Angebotsmaßnahmen aus NVPs (jedes Jahr)
- Diverse zusätzliche Angebotssteigerungen

Angebot

Nutz-km pro Jahr, Rheinbahn gesamt
(% = Veränderung zum Vorjahr)



* Planung vor Corona

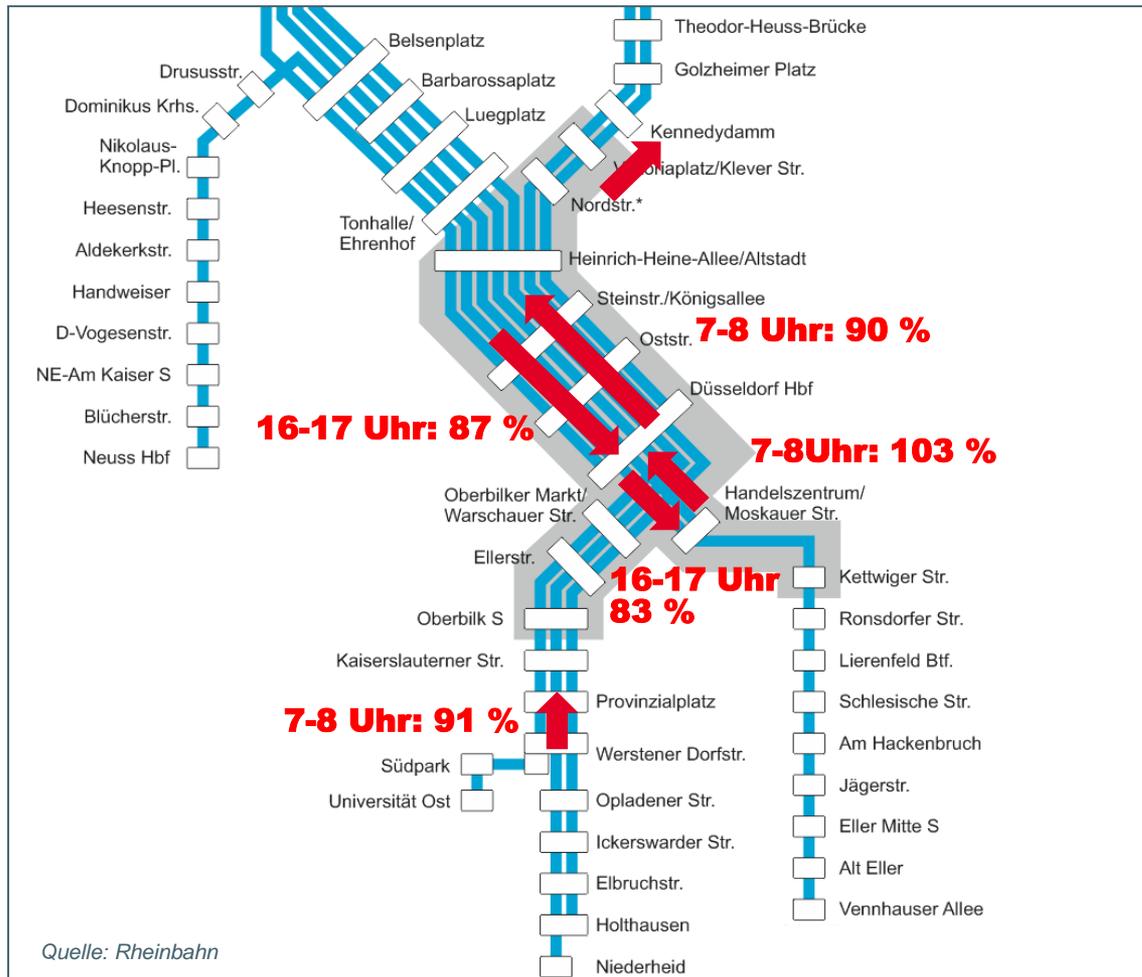
Quelle: Rheinbahn, 2020

These 3: Der Düsseldorfer ÖPNV stößt an seine Grenzen. Es kommt zu Engpässen.

- **Nachfrage zeitlich sehr unterschiedlich, hohe Spitzenbelastungen** 
Hauptverkehrszeit generell, Pendler- und Schülerspitzen, Univerkehr, Veranstaltungen (Messe, Arena, Kirmes, Karneval)
- **Auslastung** 
auf einzelne Linien und Strecken dauerhaft 90% bis **über** 100%
- **Fahrzeugbedarf steigt** 
die steigende Nachfrage erfordert mehr und größere Fahrzeuge
- **Leistungsfähigkeit beschränkt** 
auf der Stadtbahn-Kernstrecke im Innenstadtbereich keine höhere Taktfolge möglich
- **Beförderungskapazitäten beschränkt** 
technische und infrastrukturelle Einschränkungen, um mehr und längere Bahnen und Busse einsetzen zu können (Fahrzeuge, Betriebshöfe, Werkstatt, Personale usw.)

Kapazitätsengpässe

ausgewählte durchschnittliche Belastungen bei HF-Stadtbahnen



These 4: Beschleunigungs- und Optimierungsmaßnahmen sind erforderlich.

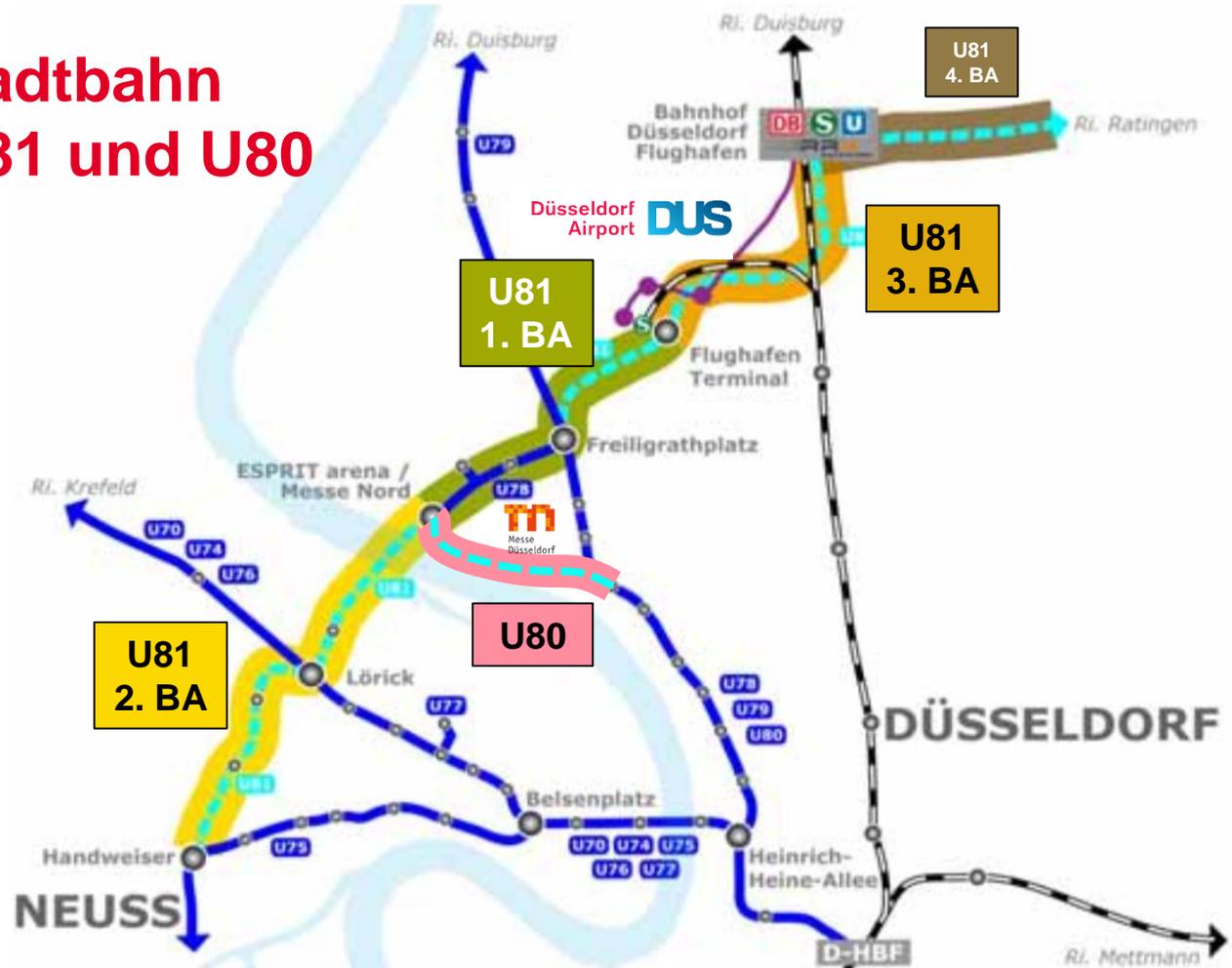
- **Ziele:**
 - Erhöhung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
 - Gleichmäßiger Verkehrsfluss, Vermeidung von Pulkbildungen
 - kürzere Fahrzeiten
 - wirtschaftlichere Umlaufgestaltung
 - Steigerung der Kapazitäten und Leistungsfähigkeit
- **Vorrang an Lichtsignalanlagen**
Minimierung der unproduktiven Zeit, Halt nur an Haltestellen
- **eigene Fahrspuren**
störungsfreie Fahrt ohne fremde Einflüsse
- **Ausbau der Barrierefreiheit**
Minimierung der Fahrgastwechselzeiten



These 5: Ein zielgerichteter Netzausbau und ein angepasstes Angebot sichern den Erfolg der Zukunft.

- **Entlastung der Innenstadt, „Nördlicher Bypass“**
Echte Entlastung der Stadtbahn-Stammstrecke durch eine nördliche Tangentiallinie zwischen D-Flughafen-Bf und Neuss (U81)
- **Barrierefreiheit**
Schaffung einer umfassenden Barrierefreiheit inkl. Trennung Hochflur- und Niederflurnetze
- **Netzkonzepte und Kapazitäten**
Planung bedarfsorientierter Angebote, Taktverdichtungen, mehr und größere Einheiten (Konzepte Stadtbahn u. Straßenbahn, Gelenk- statt Standardbusse)
- **Auf Entwicklungen reagieren**
neue Wohn- und Wirtschaftsstandorte anbinden, Kernstadt-Umland-Verbindungen anpassen, Entwicklung von Großereignissen vorausschauend und reagieren, Wandel der Lebensstile und des Verkehrsverhaltens (Beruf/Freizeit/Einkaufen, HomeOffice usw.) berücksichtigen

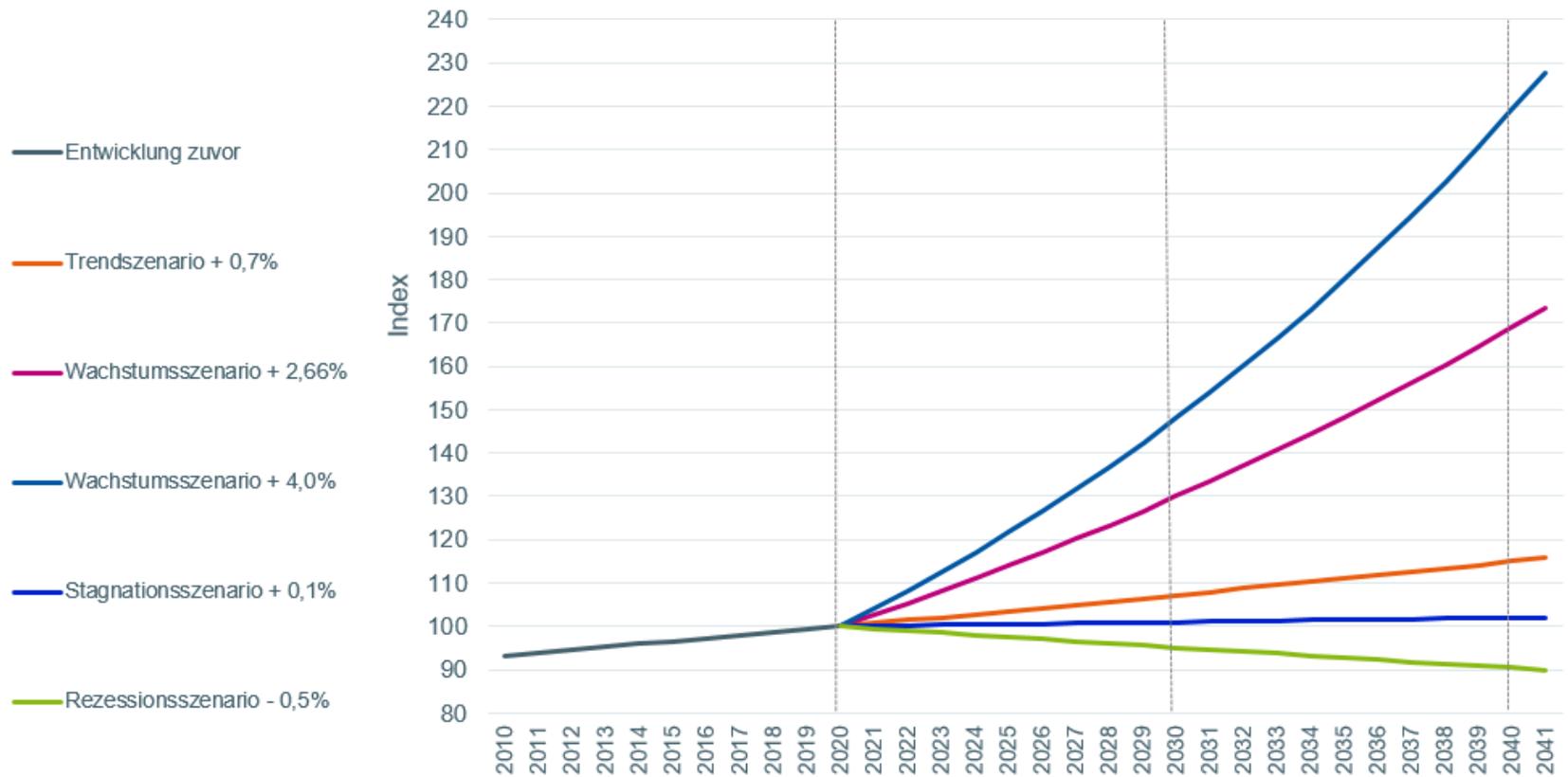
Ausbau Stadtbahn Projekte U81 und U80



Quelle: Stadt Düsseldorf
(Ergänzung Rheinbahn)

Welches Szenario für die Rheinbahn?

vereinfachte Darstellung



Quelle: Rheinbahn, 2020

Die Corona-Pandemie, Ereignisse

- Anfang/Mitte März 2020
- Absagen von Großveranstaltungen (Bundesliga, Konzerte, DEG, Messen usw.)
- Schließung der Schulen (ab 16.03.) und Hochschulen
- Sofortige Schutzmaßnahmen für Risikogruppen bei der Rheinbahn
- Lange Keine Corona-bedingten Krankheitsausfälle bei der Rheinbahn
- Schutz des Fahrpersonals: Aufhebung des kontrollierten Vordereinstiegs, kein Ticketverkauf beim Fahrer, Anbringung von Schutzfolien, Sonderreinigungen und Desinfektion der Bahnen und Busse, ab August/September 2020 Einbau von Schutzscheiben in Busse
- Verstärkt Homeoffice

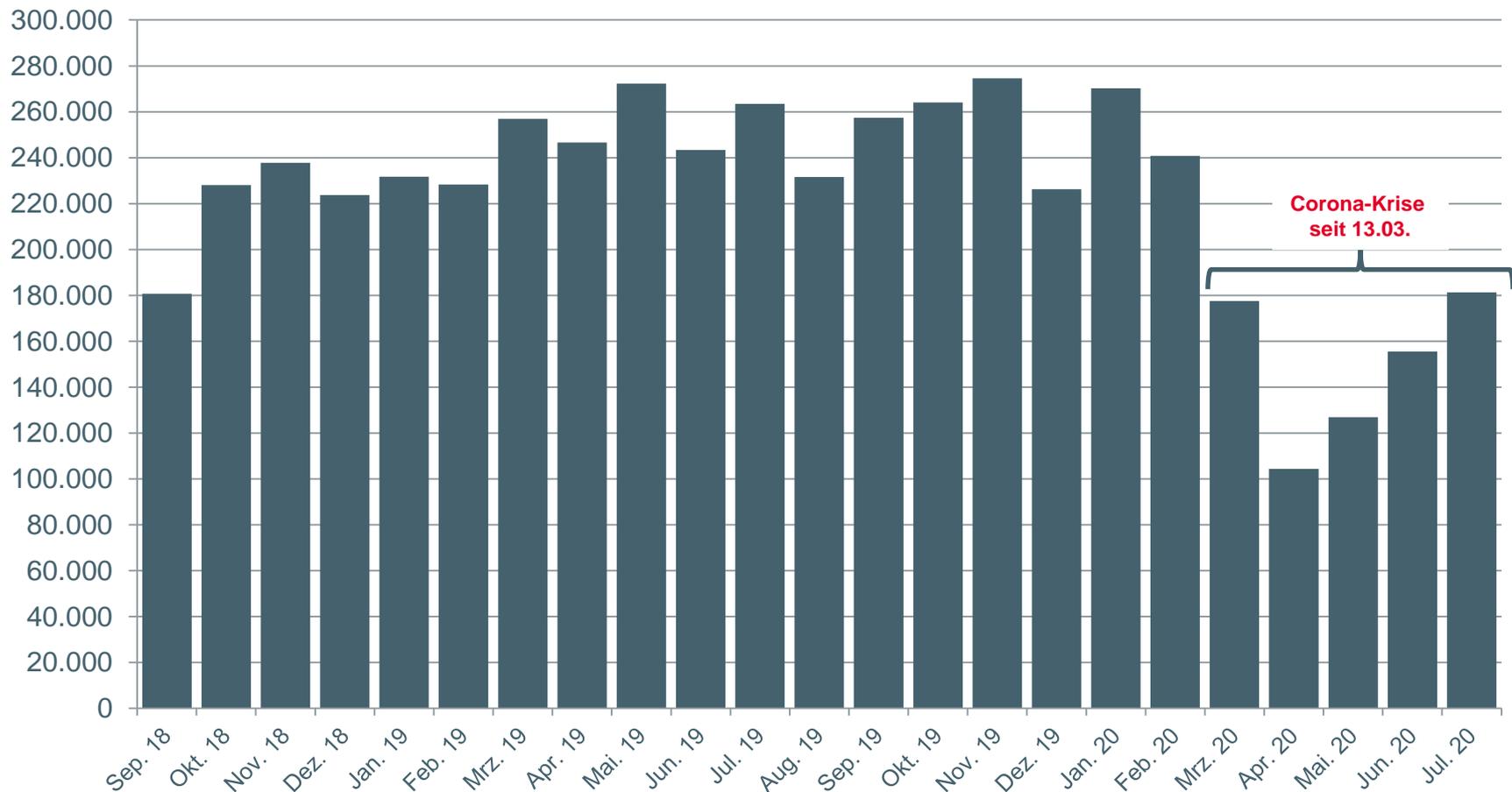
Die Corona-Pandemie, ÖPNV

- Ab 18.03.: Umstellung auf Samstagsfahrplan,
- Ab 30.03.: Einstellung der zusätzlichen Nachtverkehre (NachtExpresse und Disco-Linien)
- Ab 27.04.: Wiederaufnahme des Normalfahrplans mit allen Verstärkerverkehren und E-Wagen
- Ab 20.05.: Wiederaufnahme der zusätzlichen Nachtverkehre
- Verschiebung der geplanten Fahrplanwechsel April, Juni und August 2020 mit zusammen 1,2 Mio. km zusätzlich auf 12.08.2020

Die Corona-Pandemie, ÖPNV

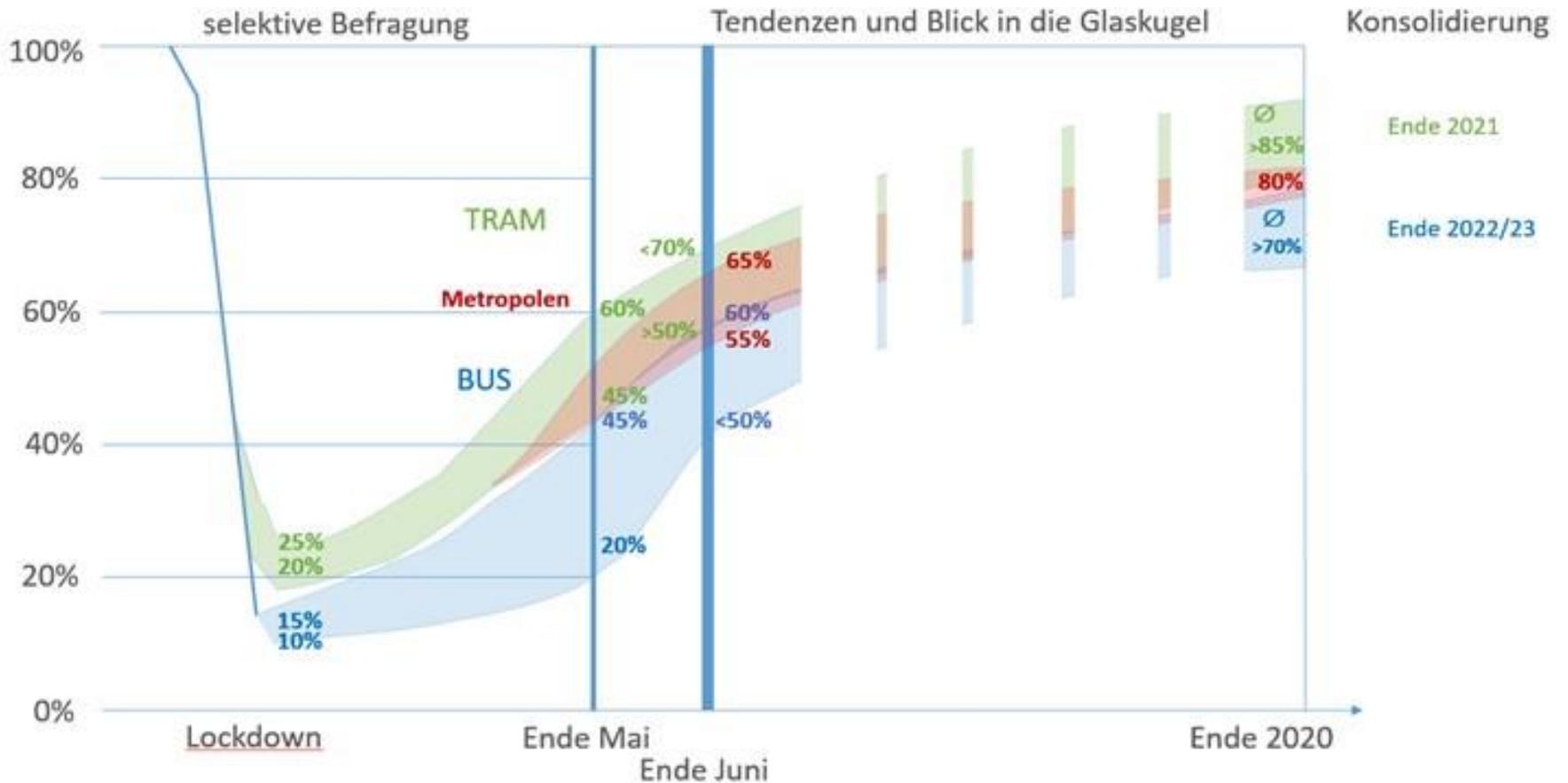
- Ab 18.03.: Umstellung auf Samstagsfahrplan,
- Ab 30.03.: Einstellung der zusätzlichen Nachtverkehre (NachtExpresse und Disco-Linien)
- Ab 27.04.: Wiederaufnahme des Normalfahrplans mit allen Verstärkerverkehren und E-Wagen
- Ab 20.05.: Wiederaufnahme der zusätzlichen Nachtverkehre
- Verschiebung der geplanten Fahrplanwechsel April, Juni und August 2020 mit zusammen 1,2 Mio. km zusätzlich auf 12.08.2020

Entwicklung der Fahrgastzahlen am Beispiel Metrobusse



Quelle: Rheinbahn, 2020

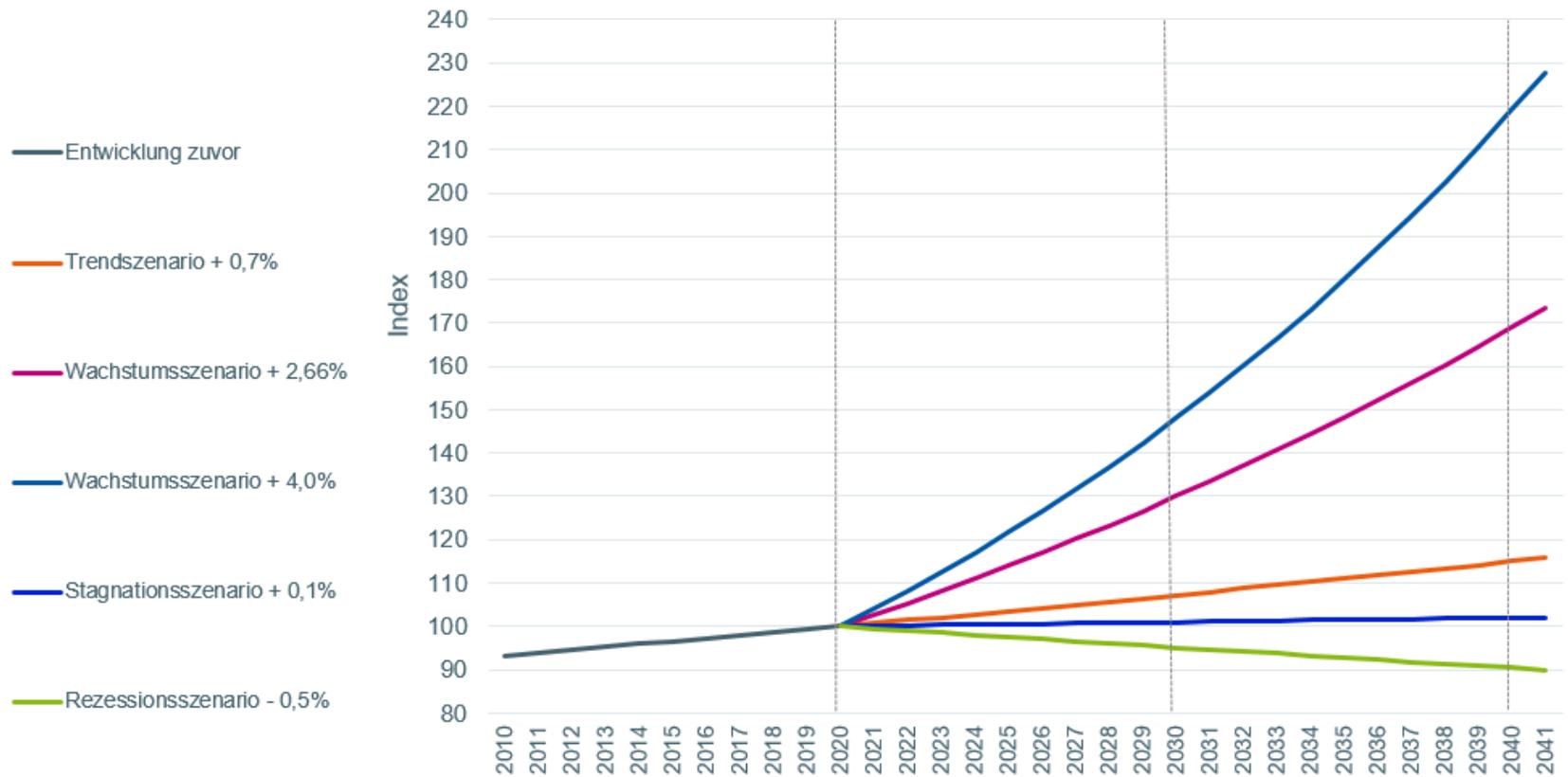
Resümee



Quelle: VDV, 2020

Welches Szenario für die Rheinbahn?

vereinfachte Darstellung



Quelle: Rheinbahn, 2020

Resümee

- In einer nachhaltigen, ökologischen und urbanen Mobilität gewinnt der ÖPNV zunehmend an Bedeutung.
- Konstante gesellschaftliche und politische „Willensbekundungen“ für den ÖPNV im Rahmen eines starken Umweltverbundes stellen die Fundamente einer nachhaltigen Verkehrswende dar.
- Es sind hohe Investitionen in das Angebot, Netz und Infrastruktur notwendig. Die Wirkungen heutiger Entscheidungen liegen oft in mittlerer und ferner Zukunft.
- Die Corona-Pandemie stellt eine Zäsur in der positiven Entwicklung dar. Es steht noch nicht fest, wie stark und nachhaltig diese Zäsur ist.



Rheinbahn AG
Dipl.-Geogr. Tim Bäumken
Leiter Abteilung Verkehr
Lierenfelder Str. 42
40231 Düsseldorf
Telefon 0211.582-1010
tim.baeumken@rheinbahn.de

