



**OVA/116/2022**  
**PROJEKT „RHEINTAKT“**

Kurzdarstellung Krefeld, Meerbusch



Landeshauptstadt Düsseldorf  
Amt für Verkehrsmanagement



# DER RHEINTAKT ALS BAUSTEIN ZUR VERKEHRSWENDE

- Die Landeshauptstadt Düsseldorf setzt sich zum Ziel, die **Verkehrswende** voranzutreiben und dafür den **ÖPNV-Anteil am Modal Split von 21% auf 24% in 2030 und auf 28% in 2040** zu steigern (aktueller Arbeitsstand des Mobilitätsplan D).
- Zusammen mit dem erwarteten Bevölkerungswachstum erfordert dies eine **jährliche Ausweitung des ÖPNV-Angebotes um rechnerisch 1,88%** <sup>[1]</sup>, um den erwarteten Fahrgastzuwachs bewältigen zu können.
- Das **vorliegende RheinTakt-Konzept** hat als Baustein für den Weg zur Verkehrswende erste Schritte definiert („Module“).
- Die erste Umsetzungsstufe enthält konkrete Maßnahmen <sup>[2]</sup> zur Stärkung des Düsseldorfer ÖPNV im **Umfang von 0,5%** <sup>[1]</sup>.
- **Weitere Ausbau-Module** <sup>[3]</sup> im Gesamtumfang von weiteren 2,1% <sup>[1]</sup>, die mit dem RheinTakt-Konzept kompatibel sind, liegen ebenfalls vor. Diese können sukzessive zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.



# ZIELE DES RHEINTAKTS

Das Projekt RheinTakt hat sich zum Ziel gesetzt, Verbesserungen in **drei Zielfeldern** zu erreichen.

1



## Verbesserung der Qualität für die Fahrgäste

- a) Verbindlichkeit/Stabilität des Angebots erhöhen
- b) Transparenz/Verständlichkeit des Systems erhöhen
- c) Umstiege optimieren
- d) Reiseketten beschleunigen
- e) Platzangebot verbessern

Einfach. Immer. Da.

2



## Steigerung der Produktivität und Robustheit des Betriebs

- a) Verspätungsrisiken minimieren
- b) Fahrzeugkapazitäten zielgerichtet einsetzen
- c) Standzeiten minimieren
- d) Kapazitätsspitzen entzerren

3

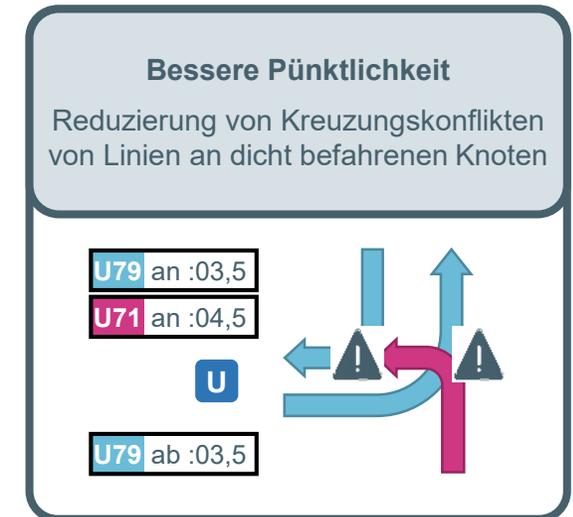
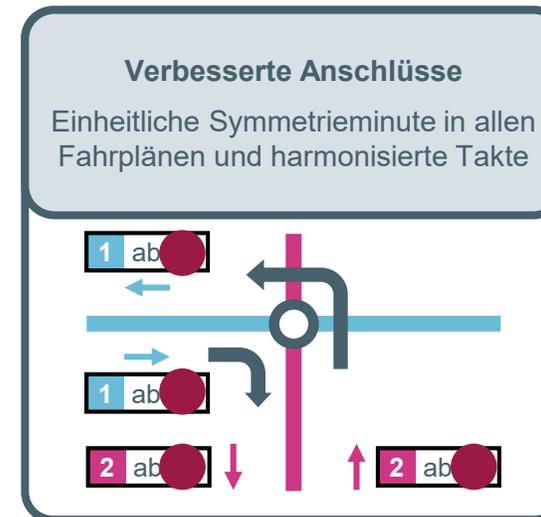
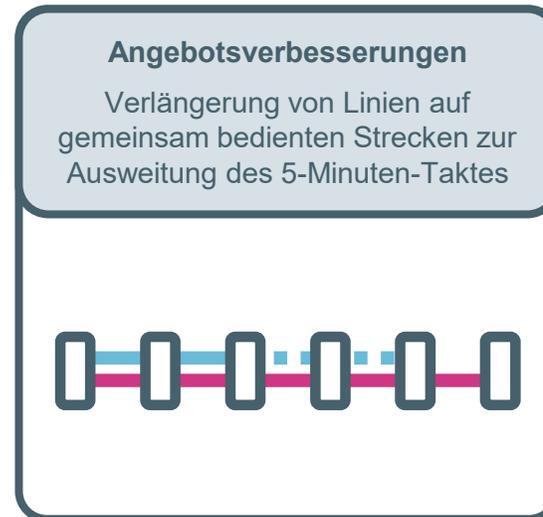
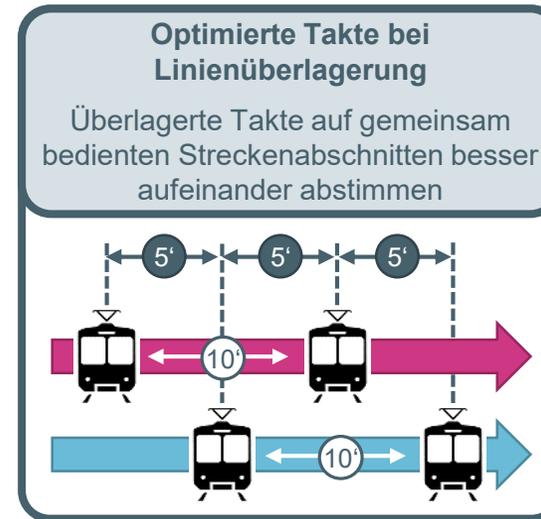
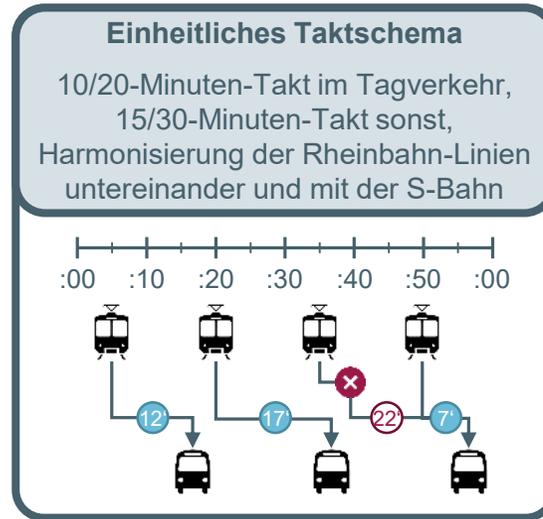


## Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Netzes

- a) Kompatibilität mit geplanten und konzipierten Netzanpassungen
- b) Flexible, bedarfsgerechte Erweiterung ermöglichen
- c) Modulare Ausbaustufen definieren
- d) Leitlinien für künftige Planungen erarbeiten

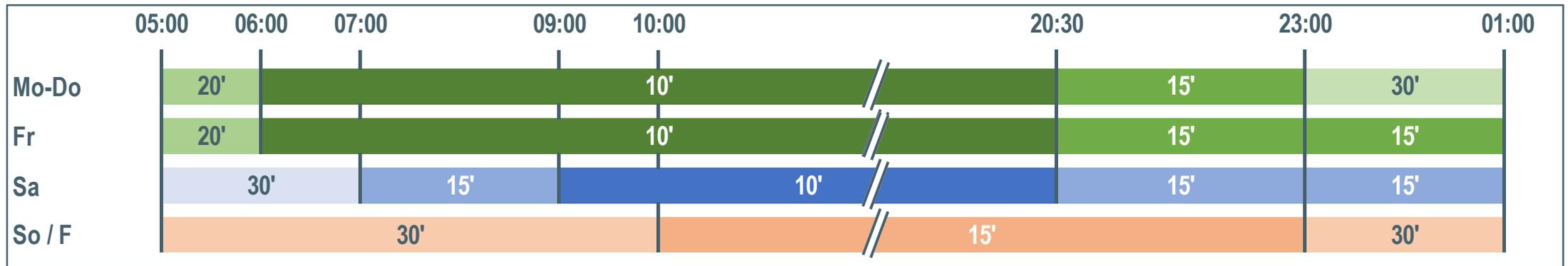
# PLANUNGSPRÄMISSEN DES RHEINTAKTS

Für die Erreichung der RheinTakt-Ziele wurden **sechs Planungsprämissen** definiert, an denen sich die Konzeption orientiert.



# RHEINTAKT-KONZEPT: GRUNDTAKTSCHEMA

- Für den RheinTakt wurde ein **einheitliches Grundtaktschema** <sup>[1]</sup> definiert, an dem sich alle Bahn- und Buslinien orientieren
- Die Bedienzeiten und Taktwechselzeitpunkte orientieren sich an der Fahrgastnachfrage und bilden eine Balance zwischen einem attraktiven und gleichzeitig wirtschaftlichen Angebot.



- Zusammen mit der festgesetzten **einheitlichen Symmetrieminute** :00 führt dies zu gleichbleibenden Umstiegen <sup>[2]</sup>.
- Die Verdichtung aller 60'-Takte im Düsseldorfer Busnetz ist als Modul optional umsetzbar.

# RHEINTAKT-KONZEPT: BAHNNETZ

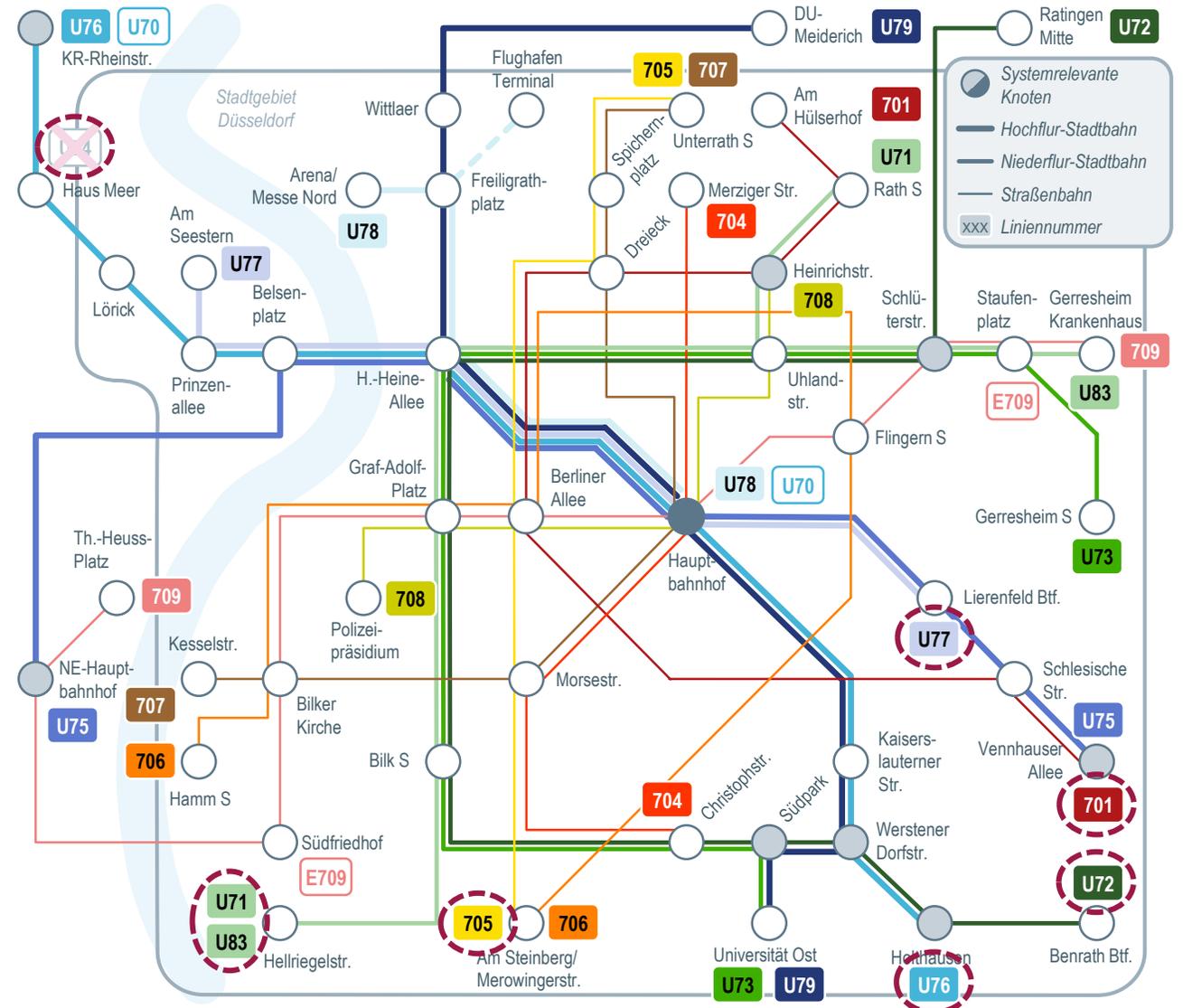
## Änderungen gegenüber heutigem Netz:

- U74 in U76 integriert
- U76 nach *Holthausen*
- U77 nach *Lierenfeld Btf.*
- U71/83 nach *Hellriegelstr.*
- U72 nach *Benrath Btf.*
- 701 nach *Vennhauser Allee*
- 705 nach *Am Steinberg*

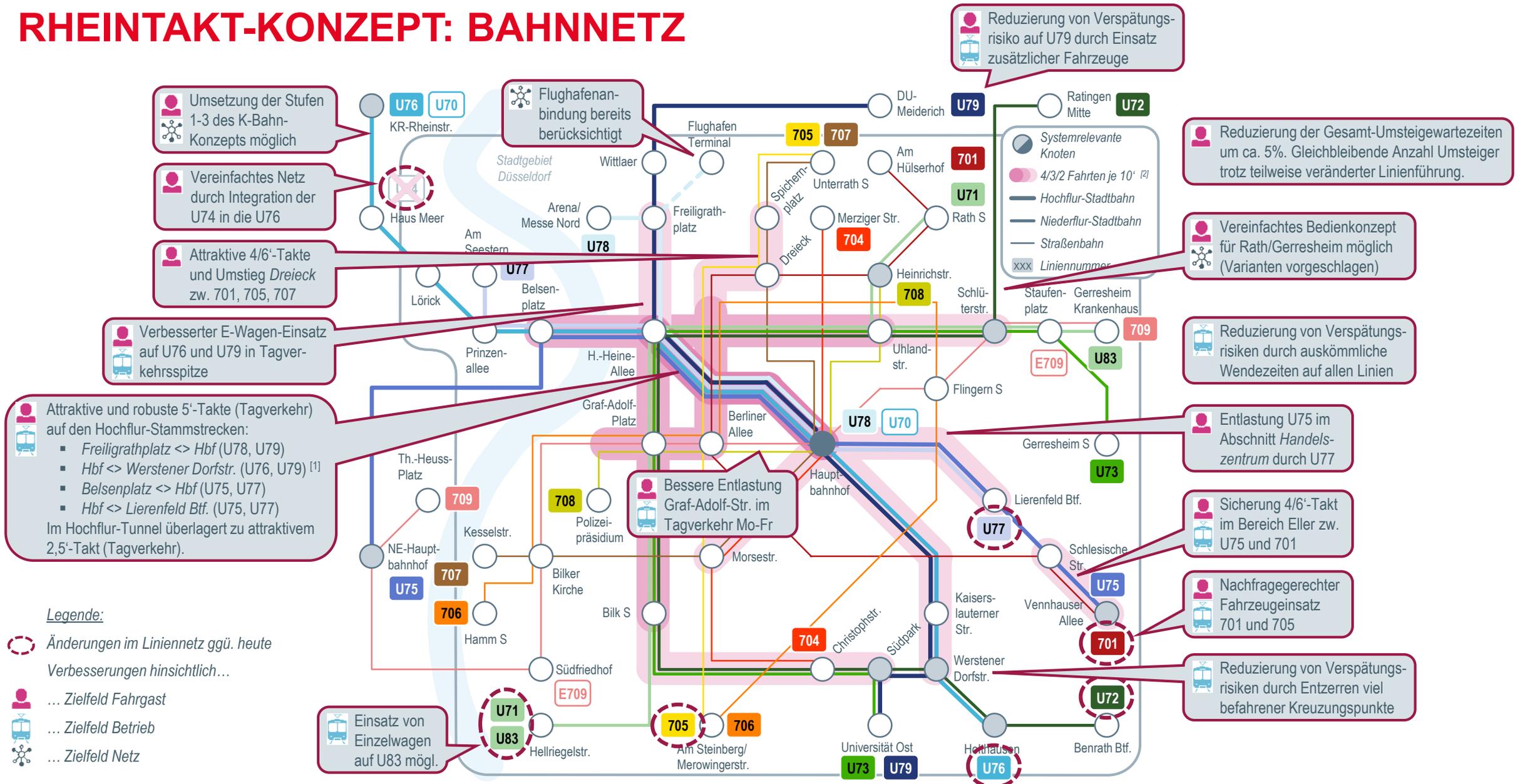
## Fahrtenfolge im Tagverkehr im Hochflur-Tunnel [1]:

2,5'-Zeitslot	:00	:02,5	:05	:07,5
von Norden	U79		U78 [2]	
von Oberkassel	U70	U75	U76	U77
nach Oberbilk	U79 > Universität Ost		U76 > Holthausen	
nach Lierenfeld		U75 > Vennh. Allee		U77 > Lierenfeld Btf.

- Auf der folgenden Seite sind wesentliche Verbesserungen im neuen Liniennetz dargestellt.



# RHEINTAKT-KONZEPT: BAHNNETZ



# Betroffene Linien Krefeld und Meerbusch



# KREFELD

## Änderung der Linienführung:

- U74: wird in U76 integriert
- U76: *Krefeld-Rheinstr.* <> *Holthausen*

## Änderung der Takte und Betriebszeiten:

- U70, U76



# MEERBUSCH

## Änderung der Linienführung:

- U74: wird in U76 integriert
- U76: *Krefeld-Rheinstr.* <> *Holthausen*

## Änderung der Takte und Betriebszeiten:

- U70, U76
- SB52













