

Kurzfassung

Die Stadt Düsseldorf ist durch ihre Stärke als wichtiger Wirtschaftsstandort und damit auch Arbeitsplatzgeber seit vielen Jahren eine Pendlerhauptstadt. Durch hohe Mieten und Preise für Wohnungen in Düsseldorf zieht es die Menschen zum Wohnen in die umliegenden Städte, wie zum Beispiel Erkrath, Hilden oder Haan. Um zur Arbeit zu kommen, nutzen viele Pendler das Auto und verursachen auch auf der A46 lange Staus und ein hohes Verkehrsaufkommen. Der ÖPNV ist davon ebenfalls betroffen, weil die Busse mit im Stau stehen und große Verspätungen entstehen, sodass die Attraktivität gering ist. Der Möglichkeit diese Linienbusse auf Autobahnen zu bevorzugen, am Stau vorbeifahren zu lassen, wie es auf kommunalen Straßen durch Busspuren schon üblich ist, widmet sich diese Arbeit. Das Ziel dieser Arbeit ist konkret den privilegierten Busverkehr auf Autobahnen oder autobahnähnlichen Zubringerstraßen zu prüfen und begründet abzuschätzen, ob dieser im konkreten Anwendungsfall auf der A46 zwischen Haan und Düsseldorf umsetzbar ist.

Die Kernelemente dieser Arbeit sind die Analyse des Status Quo auf der A46, die Recherche rechtlicher Rahmenbedingungen und Kriterien, der Entwurf eines Maßnahmenvorschlags sowie Experteninterviews mit unterschiedlichen Perspektiven (Politik, Wirtschaft und Fach). Bei der Recherche stellte sich heraus, dass bisher keine Kriterien oder rechtlichen Rahmenbedingungen explizit für den bevorzugten Busverkehr auf Autobahnen in Deutschland existieren, sodass diese und weitere Kriterien von der Freigabe des Seitenstreifens für den allgemeinen Verkehr übertragen werden mussten. Bei der Übertragung wurde deutlich, dass lediglich eine temporäre Freigabe des Seitenstreifens verhältnismäßig ist und hierbei einige wichtige Begleitmaßnahmen installiert werden müssen. Andere Staaten der EU, wie Irland oder Frankreich liefern durchaus bereits einige Beispiele, wie es funktionieren könnte.

Durch die bauliche und verkehrstechnische Situation auf der A46 zwischen Haan und Düsseldorf-Bilk ist keine durchgängige Lösung erzielbar. Dafür kann aber mit einer abschnittswisen Umsetzung der temporären Freigabe des Seitenstreifens ohne häufiges Wiedereinfädeln mittels alternativer Verkehrsführungen der Busse eine Verbesserung der aktuellen Situation erzielt werden. Diese muss unbedingt mit flankierenden Maßnahmen wie der Erweiterung des bestehenden Linienkonzepts um drei neue Schnellbuslinien nach Erkrath und Hilden sowie dem Ausbau bestehender Parkplätze zu Mobilstationen gestärkt werden. Nur eine solche Kombination mehrerer Maßnahmen kann die Attraktivität der ÖPNV-Verbindung nachhaltig verbessern und Nutzer des MIV als neue Fahrgäste gewinnen.

Im Rahmen der Auswertung und Interpretation der Interviewergebnisse stellte sich heraus, dass die ÖPNV-Anbindung ausbaufähig ist und die Verkehrswende kommen muss. Dennoch gibt es in der Form der Umsetzung unterschiedliche Meinungen, unter anderem auch ob der Bus für größere Distanzen das geeignete Verkehrsmittel ist. Einige Hürden müssen so oder so vorher auch noch ausgeräumt werden, insbesondere hinsichtlich der Finanzierung.

Für Pendler gilt es ein attraktives und allumfassendes Angebot im ÖPNV zu etablieren, um die Menschen zum Umstieg vom eigenen Pkw auf den ÖPNV zu bewegen. Im Kontext der Coronapandemie wird die Bewältigung der Krise auch im ÖPNV zunächst Vorrang einnehmen müssen. Dennoch ist es wichtig, dass gleichzeitig genau jetzt auch investiert und geplant wird, um nach Ende der Pandemie noch mehr Qualität und Attraktivität im ÖPNV bieten zu können.

Abstract

The city of Düsseldorf has been a commuter capital for many years due to its strength as an important business location and thus also as a provider of jobs. High rents and prices for apartments in Düsseldorf attract people to live in the surrounding cities, such as Erkrath, Hilden or Haan. To get to work, many commuters use their cars and cause long traffic jams and a high volume of traffic on the A46. The public transport system is also affected by this because buses are also in congestion and cause long delays, making it less attractive. The possibility of giving preference to these regular buses on motorways, letting them pass the traffic jam, as is already common on municipal roads through bus lanes, is the subject of this work. The aim of this work is to examine the privileged bus traffic on motorways or feeder roads like motorways and to assess whether this can be implemented in a concrete case on the A46 between Haan and Düsseldorf.

The core elements of this work are the analysis of the status quo on the A46, the research of legal framework conditions and criteria, the draft of a proposal for measures as well as expert interviews with different perspectives (politics, economy and technical).

During the research it turned out that so far no criteria or legal framework explicitly exist for the preferred bus traffic on motorways in Germany, so that these and other criteria had to be transferred from the release of the hard shoulder for general traffic. During the transfer it became clear that only a temporary release of the hard shoulder is proportionate and that some important accompanying measures must be installed. Other EU countries, such as Ireland or France, already provide some examples of how this could work.

Due to the structural and traffic situation on the A46 between Haan and Düsseldorf-Bilk, no universal solution can be achieved. However, an improvement of the current situation can be achieved by implementing the temporary release of the hard shoulder in sections without frequent re-routing by means of alternative bus routes. It is essential to strengthen this situation with flanking measures such as the extension of the existing route concept by three new express bus lines to Erkrath and Hilden and the conversion of existing parking spaces into mobile stations. Only such a combination of several measures can sustainably improve the attractiveness of the public transport connection and attract users of the MIV as new passengers.

The evaluation and interpretation of the interview results showed that the public transport connection is expandable and that a traffic turnaround is needed. Nevertheless, there are different opinions regarding the form of implementation, including whether the bus is the appropriate means of transport for longer distances. Some hurdles still must be cleared either way, especially regarding financing.

For commuters, an attractive and all-encompassing public transport offer must be established to encourage people to switch from their own cars to public transport. In the context of the corona pandemic, overcoming the crisis in public transport will first have to be given priority. Nevertheless, it is important that investments and planning take place at this very moment to be able to offer even more quality and attractiveness in public transport after the end of the pandemic.