



Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR · 45801 Gelsenkirchen

Stadt Wuppertal  
Der Oberbürgermeister  
Ressort 104.51 (Straßen und Verkehr)  
Johannes-Rau-Platz 1  
42275 Wuppertal

E-Mail-Adresse: [Nahverkehr.AT@stadt.wuppertal.de](mailto:Nahverkehr.AT@stadt.wuppertal.de)

## **Betreff: Stellungnahme der VRR AöR zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2023 der Stadt Wuppertal (Entwurf Nahverkehrsplan Teil 2)**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte Frau Klever,

vielen Dank für die Zusendung der Entwurfsfassung zu Ihrem Nahverkehrsplan (Fortschreibung 2023) und die Einbindung des VRR als Träger öffentlicher Belange in den Fortschreibungsprozess Ihres Nahverkehrsplans.

Gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW ist der VRR sowohl für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV (Aufgabenträgerschaft für den SPNV) als auch für die integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV (Koordinierungs- bzw. Hinwirkungsaufgabe für den ÖPNV) zuständig. Die Stellungnahme des VRR beschränkt sich beim vorliegenden Nahverkehrsplan ausschließlich – mit Ausnahme von eventuellen redaktionellen Hinweisen – auf diese beiden Aspekte, die im Folgenden aufgelistet sind:

In Kapitel 1 („Hintergrund“) begrüßen wir die Vorgehensweise, die Nachbarstädte und -kreise der Stadt Wuppertal als ÖPNV-Aufgabenträger und die dort verkehrenden Verkehrsunternehmen einzubeziehen. Dies stellt eine gute Grundlage dar, um auch die überörtlichen Verkehre gut zu verknüpfen (siehe hierzu auch unseren Hinweis zu Kapitel 9.1.1 Ihres Nahverkehrsplans).

In Kapitel 2.1.6 („Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“), Seite 10 bis 11, muss die Rolle des VRR als Koordinator für den ÖPNV (§ 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW) ergänzt werden. In dieser Funktion wirkt der VRR „auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing“ hin.

### **Ansprechpartner**

Jens Mertsch

### **Telefon**

+49 209 1584-472

### **Fax**

+49 209 1584123-472

### **E-Mail**

jens.mertsch@vrr.de

### **Unser Zeichen**

O30

Gelsenkirchen,

12. Oktober 2023

### **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR**

Augustastr. 1  
45879 Gelsenkirchen

[www.vrr.de](http://www.vrr.de)  
Telefon 0209 1584-0

Vorstand:  
Gabriele Matz (Sprecherin)  
José Luis Castrillo

Vorsitzender des  
Verwaltungsrates:  
Erik O. Schulz

Sitz der Gesellschaft:  
Ribbeckstraße 15 (Rathaus)  
45127 Essen  
Telefon 0201 8810-830

USt.-ID:  
DE 250 085 017

Handelsregister:  
Amtsgericht Essen  
HRA 8767

Bankkonto:  
Sparkasse Gelsenkirchen  
BIC: WELADED1GEK  
IBAN:  
DE30 4205 0001 0101 0935 00

Ⓜ Hbf Gelsenkirchen

In Kapitel 2.2 („Gesellschaft“) begrüßen wir die Ausführungen zum Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen zur Erreichung der Verkehrswende. In diesem Zusammenhang kann in Kapitel 2.3 das Strategiekonzept Verkehr & Mobilität im VRR 2030/2045 – basierend u. a. auf dem Bundesklimaschutzgesetz – erwähnt werden.

In Kapitel 6.11 („Finanzierung“), Seite 37, empfehlen wir, den dortigen Satz wie folgt zu präzisieren: „Mit der Festlegung zu Art und Umfang der Angebote in einem Anforderungsprofil (siehe Kapitel 7.2), ergibt sich die finanzielle Verpflichtung des Aufgabenträgers. Können diese Verkehrsleistungen von Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden, sind diese gemeinwirtschaftlich.“

Die Ausführung in Kapitel 7.2.1 („Anforderungsprofil“, Allgemein), Seite 43f., dass bei Bedarf Kompromisse erforderlich sind, um gebrochene Verkehre an der Stadtgrenze zu vermeiden, begrüßen wir sehr (siehe hierzu auch unseren Hinweis zu Kapitel 9.1.1 Ihres Nahverkehrsplans).

Die Karte zu Kapitel 7.2.2 („Raum und Netz“), Seite 46, zeigt die Zentren (Hauptzentren, Nebenzentren etc.) im Stadtgebiet von Wuppertal. Sofern es in den angrenzenden Städten ebenfalls wichtige Nebenzentren oder Nahversorgungszentren gibt, die sich in der Nähe der Stadtgrenze von Wuppertal befinden und dadurch für Wuppertaler relevant sind und eine Verkehrsnachfrage auslösen, sollten diese einbezogen werden (siehe zu diesem Thema der Interkommunalen Angebotslücken auch unseren Hinweis zu Kapitel 9.1.1 Ihres Nahverkehrsplans).

Zu Kapitel 7.2.3 („ÖPNV-Angebot“, Gesicherte Anschlüsse), Seite 49: Hinsichtlich gesicherter Anschlüsse beschreibt der Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Wuppertal die technische Anschlusssicherung der WSW mittels eines ITCS. Wir weisen darauf hin, dass im Sinne der Fahrgäste in eine entsprechende Anschlusssicherung auch die Buslinien der neben der WSW in Wuppertal verkehrenden Verkehrsunternehmen integriert werden sollten. Ebenso sollte geprüft werden, inwiefern die über den Ist-Datenserver des VRR zur Verfügung gestellten Echtzeitdaten des SPNV auch zur technischen Anschlusssicherung in der Relation SPNV -> ÖSPV genutzt werden können.

Der in Kapitel 7.2.4 („Infrastruktur“), Seite 50, enthaltene Verweis auf die Nutzung der VRR-Haltestellenrichtlinie als Grundlage für die Ausstattung von Haltestellen in der Stadt Wuppertal begrüßen wir.

In Kapitel 8.3.2 („Lokale Verkehre“, Bedienung), Seite 59, wird im Rahmen von Szenario 2 die Anpassung der Taktung des Busangebotes zur Sicherstellung gut abgestimmter, durchgängiger Reiseketten auch nach Umstellung des SPNV auf die Taktfamilie 15/30/60 beschrieben. Dies ist ausdrücklich zu begrüßen. Nur mit Umsetzung der im Rahmen dieses Szenarios dargestellten Anpassungen werden auch langfristig durchgängige attraktive Reiseketten für die Fahrgäste sichergestellt.

Die in Kapitel 8.3.5 (Impulse für das Entwicklungskonzept ÖPNV), Seite 63 enthaltene Aussage „Die Ziele zum stadtweiten Klimaschutz der Stadt Wuppertal bedürfen Maßnahmen, welche für den ÖPNV eine Ausrichtung über die gesetzliche Vorgabe der Daseinsvorsorge hinaus erfordern“ begrüßen wir angesichts der Erfordernisse der Verkehrswende, wie sie im Strategiekonzept Verkehr und Mobilität 2030/2045 für das Verbundgebiet des VRR festgeschrieben sind, sehr.

Bei der in Kapitel 9.1.1 (Entwicklungskonzept ÖPNV), Seite 66 enthaltenen Aussage „Das Entwicklungskonzept verfolgt eine Verbesserung des stadtweiten ÖPNV-Angebots. Dies kann einbrechende Linien von benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern betreffen. Für diese ÖPNV-Angebote ist eine gemeinsame Abstimmung erforderlich“ bietet der VRR gerne eine koordinierende Hilfe an, da durchgehende Reiseketten im ÖPNV angesichts steigender Reiseweiten ein immer wichtiger werdendes Thema sind.

Kapitel 9.1.3 (Szenarien und Module), Seite 69: Die in Szenario 2 dargestellten Maßnahmen sehen eine Stärkung der ÖPNV-Verbindungen in die Nachbarkommunen sowie die Einrichtung neuer regionaler Verbindungen vor. Diese Maßnahmen sind begrüßenswert, insbesondere da hier auch auf das XBus-Konzept des VRR zurückgegriffen wird und ein Beitrag zur Umsetzung der Verkehrswende in der Stadt Wuppertal geleistet wird. Der VRR begrüßt vor diesem Hintergrund die Umsetzung des Szenarios 2.

In Kapitel 9.1.4 (Wirkungsabschätzung), Seite 72, begrüßen wir sehr, dass das Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen beschrieben und die Umsetzung von Push-Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV erwogen werden.

In Kapitel 9.2.4 („Dynamische Fahrgastinformation“), Seite 79 bis 80, werden zahlreiche Standorte für DFI light genannt. Wir empfehlen zu prüfen, ob an Stationen mit hohen Ein-, Aus- bzw. Umsteigerzahlen statt der DFI light eher vollwertige DFI geeignet sind. Wir begrüßen, dass für die DFI auch vier Standorte in der Zuwegung zu den Stationen (Standorte außerhalb von Haltestellen) angedacht sind.

Kapitel 9.3.3 („Szenario 2“), Seite 94: Das Produkt XBus steht, sofern alle Produkthanforderungen gemäß VRR-Richtlinie "Kommunale Produkte / Liniennummernsystem" erfüllt werden, grundsätzlich auch für Linien, die keine zusätzliche Förderung erhalten, zur Verfügung.

In Kapitel 9.3.4 (Unabhängig der Szenarien), Seite 95, bitten wir, im Rahmen des Prüfauftrages zu flexiblen Bedienformen auch die Überführung der Linienbezeichnungen der TaxiBus-Angebote in der Stadt Wuppertal in solche Bezeichnungen, die den Vorgaben der VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“ entsprechen, zu berücksichtigen.

Für die in Kapitel 9.5.1 (Mobilitätsdienstleister, Mögliches Aufgabenspektrum eines multimodalen Mobilitätsdienstleisters), Seite 99, enthaltene Aufgabe „Erweiterung einer digitalen Plattform um Echtzeitinformationen zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen (Sharing) und Kapazitäten (Park-and-Ride und Bike-and-Ride beziehungsweise DeinRadschloss)“ kann der VRR auf Wunsch seine Expertise einbringen.

In Kapitel 9.5.4 (Qualitätsmanagement), Seite 101 begrüßen wir sehr, dass das Qualitätsmanagement der Stadt Wuppertal u.a. auf Grundlage der Handreichung der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (Qualitätsmanagementsystem QMS ÖSPV von 2022) aufbaut.

In Kapitel 9.6.1 (Information, Tarif und Vertrieb, Information, Buchung und Bezahlung), Seite 102, wird die „Integration von Echtzeit-Daten zur [...] und Auslastung von Parkplätzen (Auto und Fahrrad/Pedelec/Lastenrad) ...“ beschrieben (Multimodale Vernetzung von Information, Tarif und Vertrieb zur Prüfung und Priorisierung). Dies begrüßen wir sehr und können auch hier zu beiden Aspekten unsere Expertise auf Wunsch einbringen.

In Kapitel 9.7.4 (Anschluss Automobilität), Seite 106, bitte im 2. Absatz, 1. Satz folgende Ergänzung vornehmen: „An Park-and-Ride-Standorten werden ausschließlich für Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV Stellplätze auf Grund der Förderbedingungen kostenlos bereitgestellt.“ Die in diesem Kapitel enthaltenen Maßnahmen zur Vernetzung des ÖPNV mit Pkw (P+R) begrüßen wir sehr.

Liniensteckbrief CE61, Seite 134: Gemäß VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“ müssen CityExpress-Linien in der HVZ mindestens im 30-Minuten-Takt verkehren. Dies ist im Bestandsangebot der CE61 nicht gegeben. Eine Anpassung des Fahrtenangebotes der Linie CE61 ist im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans nur für das Szenario 2 gegeben. Sofern Szenario 2 nicht umgesetzt wird, sollte die Linie CE61 in das Produkt Bus mit einer zugehörigen Liniennummer überführt werden.

Liniensteckbrief CE64, Seite 136: Im Rahmen des Szenarios 2 ist eine Aufgabe des Angebotes dieser zwischen Wuppertal Hbf, Cronenberg und Solingen verkehrenden Linie in der SVZ vorgesehen. Hierdurch wird die Anzahl der Verkehrsverbindungen zwischen Wuppertal und Solingen in der SVZ geschwächt. Im Sinne der Stärkung des Nachbarortsverkehrs wäre eine Beibehaltung des bisherigen Angebotsstandards auf dieser Relation wünschenswert.

Liniensteckbrief Schwebbahn, Seite 140: Im Sinne der Festlegungen der VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“ sollte die Linienbezeichnung „60“ für die Schwebbahn nicht weiter verwendet werden. Wir empfehlen die Führung der Schwebbahn ohne Liniennummer.

Liniensteckbrief 332, Seite 141: Gemäß Festlegungen der VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“ wäre für diese Linie eigentlich eine Liniennummer aus dem Bereich 5xx oder 6xx zu verwenden. Es sollte geprüft werden, ob sich mit Umsetzung von Veränderungen auf der Linie eine Überführung in eine passende Liniennummer realisieren lässt.

Für Rückfragen zu unserer Stellungnahme stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Wir freuen uns auf eine Zusammenarbeit mit Ihnen zur Erreichung Ihrer ambitionierten Ziele und verbleiben mit freundlichen Grüßen

i. V. Rolf Ommen

i. A. Jens Mertsch