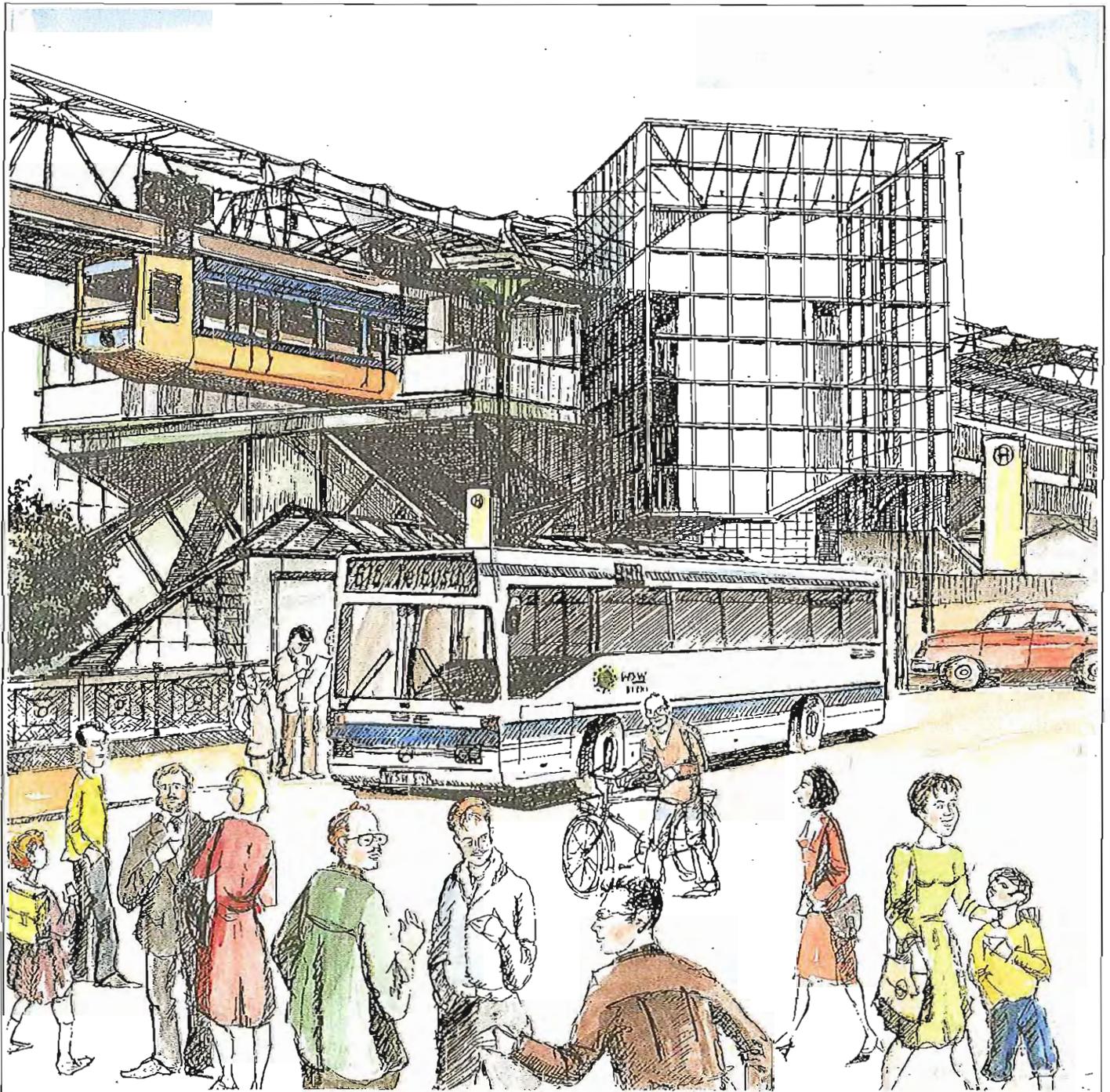
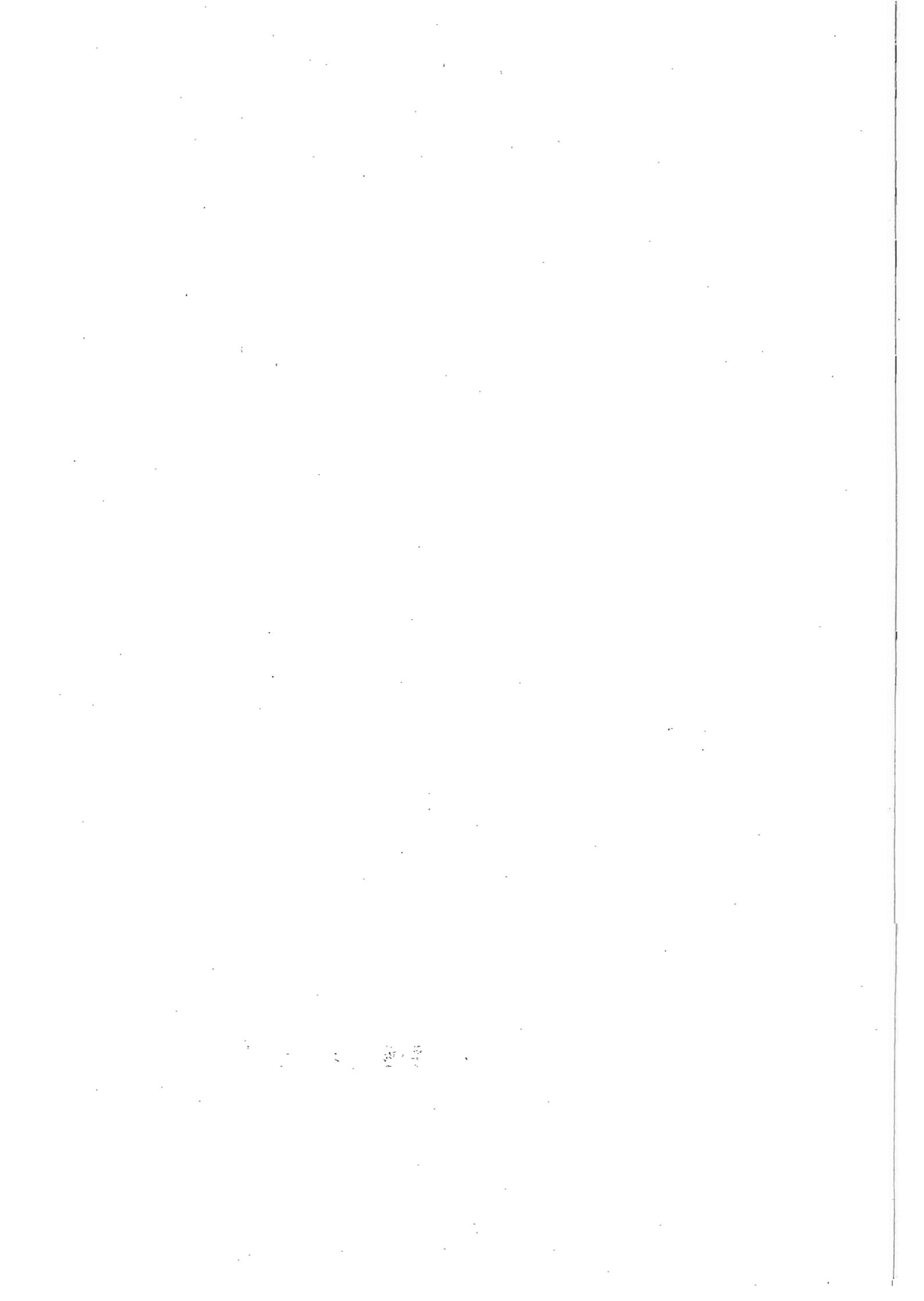


STADTENTWICKLUNGSPLANUNG WUPPERTAL

1. KOMMUNALER NAHVERKEHRSPLAN DER STADT WUPPERTAL





STADTENTWICKLUNGSPLANUNG WUPPERTAL

HEFT 1 1997

1. KOMMUNALER NAHVERKEHRSPLAN DER STADT WUPPERTAL

HERAUSGEBER:	OBEBÜRGERMEISTER DER STADT WUPPERTAL GESCHÄFTSBEREICH NATUR - RAUM - BAU STADTVERWALTUNG, 42269 WUPPERTAL
ANSCHRIFT:	RESSORT ENTWICKLUNG UND PLANUNG (R 101.1)
BEARBEITUNG:	RESSORT ENTWICKLUNG UND PLANUNG
ENTWURF UND GESTALTUNG:	DATA SYSTEM/GÖTZKY-DRUCKE, WUPPERTAL
DRUCK:	RESSORT DATEN UND GRUNDLAGEN/KATASTERAMT (R 102.3)
KARTENGRUNDLAGEN:	S - 44/96
KONTROLL - NR.:	

Zum Titel:

Das Titelbild ist eine Freihandzeichnung in Tusche von Klaus-J. Burandt.

Der dort dargestellte Verknüpfungspunkt Wuppertal-Oberbarmen wurde nach einem sowohl städtebaulich als auch verkehrstechnisch grundlegenden Umbau im Mai 1996 der Öffentlichkeit übergeben. Dem Bahnhof der DB AG wurde in direkter Nachbarschaft ein neu konzipierter Busbahnhof zugeordnet, der im Zusammenhang mit der sowohl technisch als auch optisch aufgewerteten Schwebebahn-Endstation eine inzwischen für den öffentlichen Personennahverkehr unverzichtbare Einheit bildet. Die Verkehrsmittel Auto, Fahrrad und - last but not least - der Fußgängerverkehr finden funktional und städtebaulich ansprechende Anlagen vor. In naher Zukunft werden für die verbesserte fußläufige Erschließung des Verknüpfungsbereiches weitere Maßnahmen ergriffen.

Gemeinsam mit der umgestalteten Bundesstraße 7 und dem kürzlich eingeweihten Stadt-
platz "Berliner Platz" bildet das erweiterte Oberbarmer Bahnhofsvorfeld ein attraktives
Eingangstor im Osten Wuppertals.

Zeitpunkt der Veröffentlichung:

November 1997

Auflagenhöhe:

500 Exemplare

Gebühr:

15,-- DM zzgl. Versandkosten

schriftliche Bestellung:

Stadt Wuppertal

Ressort Entwicklung und Planung (R 101.1)

Rathaus Wegnerstraße

42269 Wuppertal

telefonische Bestellung:

Frau Korn

Tel.: 0202/563-5944

Frau Prylewski

Tel.: 0202/563-6903

Bestellung per Fax:

Fax: 0202/563-8418

Das Verfahren zur Genehmigung des 1. Kommunalen Nahverkehrsplanes umfaßte einen Zeitraum von Januar bis Juni 1997. Das Koordinierungsteam Nahverkehrsplan weist darauf hin, daß sich nach Redaktionsschluß (31.12.1996) bei wenigen Sachverhalten Abweichungen gegenüber dem aktuellen Stand (30.06.1997) ergeben haben. Der vorliegende, vom Rat der Stadt am 30.06.1997 genehmigte Nahverkehrsplan enthält daher an den entsprechenden Textstellen einen ergänzenden Hinweis des NVP-Koordinierungsteams in **fetter Kursivschrift**.

Soweit erforderlich, werden die neuen Sachverhalte bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes bzw. bei den laufenden Arbeiten zur ÖPNV-Weiterentwicklung berücksichtigt. Darüber hinaus erfolgt einmal jährlich eine zusammenfassende Berichterstattung zur ÖPNV-Entwicklung (ÖPNV-Bericht).

Koordinierungsteam Nahverkehrsplan

Teamleitung

Herr Milde Stadt Wuppertal
Tel.: 563-5999 Abteilung Entwicklung

stellv. Teamleitung

Frau Schnake Wuppertaler Stadtwerke AG
Tel.: 569-4087 Abteilung Planung und Produkte

Teammitglieder

Herr Buchner Stadt Wuppertal
Tel.: 563-6513 Abteilung Entwicklung

Herr Hannig Stadt Wuppertal
Tel.:563-5815 Abteilung Entwicklung

Herr Matzke Stadt Wuppertal
Tel.: 563-5512 Abteilung Straßenentwurf und Beitragswesen

Herr Krause Stadt Wuppertal
Tel.:563-6227 Abteilung Finanzen

Herr Schlösser Wuppertaler Stadtwerke AG
Tel.: 569-3950 Abteilung Planung und Produkte

Betreuung

Herr Bastisch Stadt Wuppertal
(bis April '96) Abteilung Entwicklung

Herr Dr. Hoffmann Wuppertaler Stadtwerke AG
Tel.: 569-3692 ÖPNV-Produktmanagement/Marketing

Karten und Abbildungen

Herr Schraner Wuppertaler Stadtwerke AG
Tel.: 569-3719 Kommunikation

Herr Hecker Stadt Wuppertal
Tel.: 563-5269 Abteilung Entwicklung

Herr Burandt Stadt Wuppertal
Tel.: 563-5923 Abteilung Entwicklung

Das Koordinierungsteam Nahverkehrsplan bedankt sich bei
den Herren Sacré, Hempeler und Mußhoff
aus dem Hause der Wuppertaler Stadtwerke AG
sowie Frau Grau, Frau Hag, Frau Prylewski und den Herren Bedacht (†)
und Jansen aus der Stadtverwaltung Wuppertal
für die Zusammenarbeit in den einzelnen Projektabschnitten.

Vorwort

Durch die Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kommt der Stadt Wuppertal seit 1996 als Aufgabenträger eine besondere Verantwortung für den Nahverkehr zu. Wesentliche, damit verbundene Aufgaben nimmt die Stadt bereits seit Jahren im Rahmen ihrer konsequent betriebenen ÖPNV-Vorrangpolitik wahr. Mit dem jetzt vorgelegten 1. Kommunalen Wuppertaler Nahverkehrsplan konnte ein weiterer Baustein zur Sicherung und zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs in unserer Stadt geschaffen werden. Wir erfüllen damit die gesetzliche Verpflichtung, bis zum 31.12.1997 einen ÖPNV-Rahmenplan für die nächsten fünf Jahre zu erstellen.

Der Wuppertaler Nahverkehrsplan versteht sich dabei als Fortsetzung der 1994 erfolgreich umgesetzten Liniennetzoptimierung. Über 86 Mio. Nahverkehrskunden in 1996 - ein Plus von 25 Mio. Fahrgästen gegenüber 1990 - belegen, daß wir auf dem richtigen Weg sind. Garant hierfür ist auch die langjährige gute Zusammenarbeit zwischen der Stadt und den Wuppertaler Stadtwerken sowie die Kooperation mit den übrigen Verkehrsunternehmen.

Der Wuppertaler Nahverkehrsplan ist aber nicht das alleinige Werk der ÖPNV-Experten. Im Rahmen eines umfangreichen Beteiligungsverfahrens wurden weit über 30 Verbände, Institutionen, Nutzerinitiativen sowie benachbarte Kreise, kreisfreie - und kreisangehörige Gemeinden, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände um Stellungnahme gebeten. Die überwiegende Mehrheit hat hiervon Gebrauch gemacht und wertvolle Anregungen gegeben. Diese sind entweder direkt in den Nahverkehrsplan eingeflossen oder aber werden bei der weiteren ÖPNV-Planung Berücksichtigung finden.

Als Besonderheit zu den vom Gesetzgeber geforderten Inhalten enthält der Wuppertaler Nahverkehrsplan eine Reihe grundlegender Informationen und Hinweise. Diese sollen einer interessierten Leserschaft ein besseres Verständnis für das komplexe Thema "ÖPNV" ermöglichen. Insbesondere haben sich die Verfasser bemüht, den Prozeß der Regionalisierung, die Rolle der Aufgabenträger, das neue Planungsinstrument "NVP" sowie die künftige Entwicklung des Wuppertaler Nahverkehrs allgemein verständlich und in knapper Form darzustellen.

Sicherlich wird sich auch der Wuppertaler Nahverkehr künftig an den schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen orientieren müssen. Dabei darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, daß der umweltfreundliche ÖPNV einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität und Attraktivität unserer Stadt leistet. Damit er diese Aufgabe auch künftig erfüllen kann, brauchen wir die breite Zustimmung der gesellschaftlichen, politischen und unternehmerischen Gruppierungen unserer Stadt. Der vorliegende 1. Kommunale Nahverkehrsplan bildet hierfür den fachlichen Rahmen. Er bietet gleichsam die Herausforderung und die Chance, den Öffentlichen Personennahverkehr - auch über Wuppertal hinaus - kundenorientiert weiterzuentwickeln und kostenbewußt zu optimieren.

Wir möchten uns an dieser Stelle bei allen Beteiligten für die Unterstützung und vertrauensvolle Zusammenarbeit bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes recht herzlich bedanken. Sie haben damit einen wichtigen Beitrag zur Zukunft des Öffentlichen Personennahverkehrs in unserer Stadt geleistet. Jetzt liegt es an uns, möglichst viele Empfehlungen des Nahverkehrsplanes in den nächsten fünf Jahren umzusetzen. Nur so wird es uns gelingen, die Attraktivität, die Akzeptanz und die Nachfrage des ÖPNV-Angebotes weiter zu erhöhen sowie dazu beizutragen, das Verkehrsgeschehen in Wuppertal stadt- und umweltgerechter zu gestalten.


Dr. Hans Kremendahl
Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal


Harald Bayer
Beigeordneter der Stadt Wuppertal

Vorwort des Oberbürgermeisters.....	6
Inhaltsverzeichnis.....	7
Teil A: Rahmenbedingungen und Zielsetzungen	
1. Gesetzlicher Auftrag.....	14
1.1 EG-Ebene.....	14
1.2 Bundesebene.....	15
1.3 Landesebene NW.....	16
1.4 Nahverkehrsplan als neues Planungs- und Steuerungselement.....	17
2. Inhalt, Methodik und Verfahren der Wuppertaler Nahverkehrsplanung.....	18
2.1 Vorgaben des Gesetzgebers.....	18
2.2 Der Nahverkehrsplan für Wuppertal.....	19
2.2.1 Rahmenbedingungen und Zielsetzungen.....	19
2.2.2 Gliederungsinhalte.....	21
2.2.3 Aufstellung, Beteiligung und Genehmigung.....	22
3. Planungsgrundlagen und Zielvorgaben.....	24
3.1 Zielvorgaben der Landes- und Regionalplanung.....	24
3.1.1 Landesentwicklungsprogramm.....	24
3.1.2 Landesentwicklungsplan.....	24
3.1.3 ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplan NW.....	26
3.1.4 Gebietsentwicklungsplan.....	27
3.1.5 Regionales Entwicklungskonzept.....	27
3.2 Kommunale Ebene.....	28
3.2.1 Räumlich-funktionale Grundstruktur.....	28
3.2.2 Verkehrspolitische Zielvorgaben der Stadt Wuppertal.....	29

**Teil B: Darstellung und Bewertung des IST-Zustandes
sowie künftige Entwicklungen**

4.	Raum-, Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Verkehrsstruktur.....	31
4.1	Raumstruktur.....	31
4.2	Wirtschaft und Beschäftigung.....	32
4.3	Bevölkerung.....	33
4.4	Wohnen.....	34
4.5	ÖPNV-relevante städtebauliche Entwicklungen.....	35
4.6	Verkehr.....	35
	4.6.1 Regionale Verkehrsinfrastruktur.....	36
	4.6.2 Städtische Verkehrsinfrastruktur.....	36
	4.6.3 Kennzahlen und Prognosewerte zum Verkehrsverhalten und zur Verkehrsentwicklung.....	39
5.	ÖPNV in Wuppertal.....	44
5.1	VRR-Produkte.....	45
5.2	Erschließungsqualität.....	46
5.3	Verbindungsqualität.....	47
5.4	Bedienungsqualität.....	47
5.5	Begleitende Infrastrukturmaßnahmen.....	48
5.6	ÖPNV-Angebot 1996.....	50
5.7	Fahrzeuge.....	55
5.8	ÖPNV-Marktanteil und Kundenstruktur.....	57
5.9	Kundenpotentiale und Kundenbedarfe.....	59

6.	Schienerpersonennahverkehr.....	61
6.1	Finanzielle und vertragliche Rahmenbedingungen für den SPNV im Land NW.....	61
6.2	Angebotsstruktur.....	63
6.2.1	Produkte.....	63
6.2.2	Leistungsangebot.....	64
6.2.3	Bahnhofs- und Fahrzeuginfrastruktur.....	66
6.3	Zielkonzeption.....	69
6.3.1	Anpassungen im Leistungsangebot.....	69
6.3.2	Infrastrukturelle Verbesserungsmaßnahmen.....	72
6.3.3	Erschließungsverbesserung durch neue Haltepunkte.....	73
6.3.4	Möglichkeiten der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken.....	75
7.	Schwebebahn.....	77
7.1	Das Verkehrssystem Schwebebahn.....	77
7.2	Schwebebahnausbau.....	77
7.2.1	Ausbaumaßnahmen an der Strecke.....	78
7.2.2	Ausbaumaßnahmen an den Haltestellen.....	79
7.2.3	Weitere Vorhaben zur Modernisierung der Schwebebahn.....	82
7.2.4	Bauzeit und Finanzierung.....	83

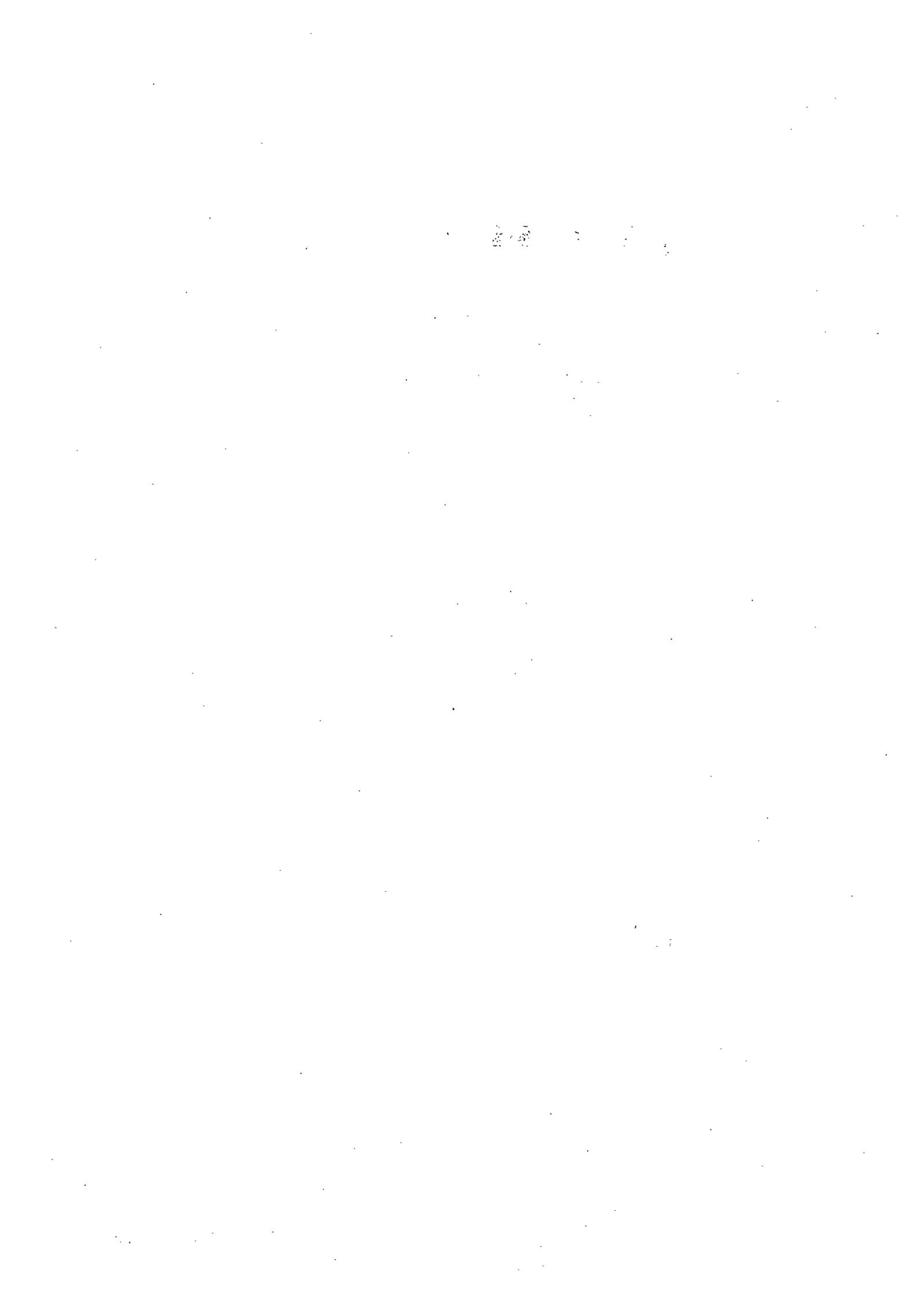
8.	Busverkehr.....	84
8.1	Künftige Angebotsplanungen im Busverkehr.....	85
8.1.1	Angebotsverbesserungen im Stadtverkehr.....	85
8.1.2	Quartierserschließungskonzepte.....	91
8.1.3	Ergänzende ÖPNV-Erschließung zentrumsnaher Bereiche.....	94
8.1.4	Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr.....	95
8.2	Beschleunigungsprogramme.....	99
8.2.1	Fahrwege.....	101
8.2.2	Verkehrstechnik.....	108
8.2.3	Weitere Beschleunigungspotentiale.....	110
8.3	Haltestellen.....	111
8.3.1	Aufgaben von Haltestellen.....	111
8.3.2	Haltestellenerschließung.....	111
8.3.3	Haltestellenausstattung.....	112
8.3.4	Haltestellenausbau.....	114
8.3.5	P+R- und B+R-Anlagen an ausgewählten Umsteigehaltestellen.....	116
8.4	Moderne Fahrgastinformationssysteme.....	118
8.5	Anschlußsicherungssysteme.....	119
9.	Zentrale Verknüpfungspunkte.....	121
9.1	Hauptverknüpfungspunkte in zentralen Bereichen.....	122
9.1.1	Verknüpfungsbereich Wuppertal-Vohwinkel.....	123
9.1.2	Wuppertal Hauptbahnhof.....	123
9.1.3	Verknüpfungsbereich Wuppertal-Barmen.....	123
9.1.4	Wuppertal-Oberbarmen.....	124
9.2	Busverknüpfungspunkte in dezentralen Bereichen.....	124
10.	Berücksichtigung der Anforderungen von Frauen und Kindern bei der Nahverkehrsplanung.....	125
11.	Berücksichtigung der Anforderungen von Behinderten bei der Nahverkehrsplanung.....	128

12. Begleitende Maßnahmen zur Verbesserung der Akzeptanz des ÖPNV.....	130
12.1 Serviceleistungen.....	130
12.2 Kundeninformation.....	131
12.2.1 Elektronische Fahrplanauskunft.....	132
12.2.2 MobiCenter.....	133
12.3 Aktionen.....	133
12.4 Kundenforum.....	134
12.5 Tarifstruktur.....	135
12.5.1 Ticket 2000 Firmenservice.....	135
12.5.2 Übergangstarif.....	136

Teil C: Finanzierung

13. Rahmenbedingungen zur Finanzierung.....	137
13.1 Bund.....	137
13.1.1 Zukünftige Finanzmittel für Regionalisierung und GVFG.....	137
13.1.2 Verteilung der Finanzmittel.....	138
13.1.3 Finanzhilfen des Bundes nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz.....	139
13.2 Land Nordrhein Westfalen.....	139
13.3 Stadt Wuppertal: Grundlagen der ÖPNV-Finanzierung.....	141
13.3.1 Finanzielle Rahmenbedingungen des städtischen Haushalts....	141
13.3.2 Verwendung der 1-Mio. DM ÖPNV-Pauschale gemäß § 14 (2) RegG NW.....	143
13.3.3 Finanzierung von ÖPNV-Maßnahmen durch Stellplatz-Ablösungsbeträge.....	147
13.3.4 Finanzierung des ÖPNV-Angebotes.....	148
13.3.5 Finanzierung von Einzelmaßnahmen zur ÖPNV-Entwicklung...	150
13.4 Fallbeispiel zur Finanzierung des SPNV.....	156
13.4.1 Förderung der Wiederinbetriebnahme stillgelegter Strecken....	157
13.4.2 Betriebs- und Finanzierungseckwerte.....	157
13.4.3 Bewertung der Bedienungsqualität Bus/Schiene und Fazit.....	159
14. Finanzierungsrisiken.....	160
Abbildungsverzeichnis.....	162

**Anlageband: Dokumentation des Abstimmungsverfahrens zur Aufstellung
des ersten kommunalen Nahverkehrsplanes
der Stadt Wuppertal**



Teil A: Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

1. Gesetzlicher Auftrag

Aufgabenträgerschaft für Stadt Wuppertal und Zweckverband VRR Die kreisfreie Stadt Wuppertal ist gemäß Landesgesetz zur Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs und zur Weiterentwicklung des ÖPNV (RegG NW) seit dem 01.01.1996 Aufgabenträger für den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) der Deutschen Bahn AG. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV nehmen gem. § 5 RegG NW die Zweckverbände Rhein-Ruhr wahr. Der Rat der Stadt Wuppertal hat daher durch Beschluß vom 13.10.1995 (Drs.Nr. 1255/95) die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Zweckverband Rhein-Ruhr (ZV VRR) übertragen.

Sicherung und Verbesserung des ÖPNV als Ziel des Nahverkehrsgesetzes. Entsprechend den §§ 8 und 9 RegG NW hat die Stadt Wuppertal bis zum 31.12.1997 einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Diese Verpflichtung bildet den Abschluß einer langjährigen Diskussion über eine Neustrukturierung, organisatorische Optimierung und wirtschaftlich korrekte Abrechnung des ÖPNV. Durch die nunmehr erfolgte Zusammenfassung der Aufgaben- und Finanzverantwortung bei einer kommunalen Körperschaft sollen die Voraussetzungen für verbesserte Lösungen im Nahverkehr und für einen effektiveren Einsatz der Finanzmittel geschaffen werden. Die Sicherung und Verbesserung des ÖPNV ist hierbei das erklärte Oberziel des Gesetzgebers, einhergehend mit

- *der Minimierung der vom Verkehr ausgehenden Umweltbelastungen,*
- *der Gewährleistung einer angemessenen Bedienung der Bevölkerung,*
- *der Erhaltung und Stabilisierung der finanziellen Grundlagen.*

Die Neuordnung des Nahverkehrs basiert auf einer Reihe von Rechtsvorschriften und Gesetzesänderungen. Da sie die Grundlagen der kommunalen Nahverkehrsplanung bilden, werden die wichtigsten von ihnen nachfolgend kurz erörtert.

1.1 EG-Ebene

EG-Verordnung 1191/69: Befreiung der Verkehrsunternehmen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen Die Regionalisierung des ÖPNV geht maßgeblich auf die im Juli 1992 von der Europäischen Union verabschiedete **EG-Verordnung 1191/69** i.d.F. der Verordnung 1893/91 zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen zurück. Mit dieser Rechtsvorschrift soll vor allem eine Stärkung der wirtschaftlichen Eigenständigkeit bzw. Wettbewerbsfähigkeit von den im Bereich des ÖPNV tätigen Unternehmen dadurch erreicht werden, daß die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von Verkehrsunternehmen beseitigt werden. Demnach muß den Verkehrsunternehmen von den zuständigen Behörden (Bestellern) in Zukunft ein voller Ausgleich der Kostenunterdeckung bei der Erbringung solcher Leistungen garantiert werden. Welche staatliche Ebene hierfür zuständig ist, überläßt die EG-Verordnung dem jeweiligen nationalen Gesetzgeber.

1.2 Bundesebene

Bundesregionalisierungsgesetz: Ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen	<p>Die Bahnstrukturreform ist zum 1. Januar 1994 in Kraft getreten. Hierdurch wurde die Deutsche Bahn AG als privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen aus den bisherigen Sondervermögen „Bundesbahn“ und „Reichsbahn“ gebildet. Durch das Gesetz zur Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) definiert der Bund die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Hierbei wird die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr zum 01.01.1996 auf die Länder übertragen (Regionalisierung). Ab 1996 erhalten die Länder vom Bund Ausgleichszahlungen für ihre neuen Aufgaben. Aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes steht den Ländern im Jahre 1996 ein Betrag von 8,7 Mrd. DM und ab 1997 jährlich ein Betrag von 12 Mrd. DM zu. Hiervon entfallen auf das Land NW ca. 1,3 Mrd. DM (1996) bzw. 1,9 Mrd. DM (1997) (siehe Kap. 13). Die Entscheidung über die Verwendung dieser Mittel sowie auf welcher Ebene - Land oder Gebietskörperschaft - die Finanzverantwortung wahrgenommen wird, treffen die Länder im Rahmen ihrer Nahverkehrsgesetzgebung.</p>
Diskriminierungsfreier Zugang zu vorhandener Schienenwegen für "Dritte"	<p>Darüber hinaus erfuhr auch das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) Anpassungen. Die wesentlichste Änderung besteht darin, daß Unternehmen gegen Zahlung eines Entgeltes das Recht auf die diskriminierungsfreie Benutzung der Schieneninfrastruktur aller dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnunternehmen haben. Die im AEG geregelte Öffnung des Fahrweges für Dritte schafft im Sinne der EG-Richtlinie 91/440/EWG die gesetzlichen Voraussetzungen für einen freien Wettbewerb im deutschen Eisenbahnverkehr.</p>
Anpassungen der Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG	<p>Infolge des Regionalisierungsgesetzes des Bundes nahm der Gesetzgeber auch entsprechende Anpassungen des für die Bundesfinanzhilfen an die Gemeinden zuständigen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) vor. Hiernach stehen für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe des Gesetzes bis 1996 jährlich 6,28 Mrd. DM zur Verfügung. Ab 1997 reduziert sich dieser Betrag auf 3,28 Mrd. DM. Demgegenüber werden ab 1997 die Regionalisierungsmittel des Bundes um den Differenzbetrag von 3 Mrd. DM erhöht (s. hierzu Kap. 13.1.1).</p>
BSchWAG stellt Verkehrsträger Schiene und Straße rechtlich gleich	<p>Ergänzend hierzu sei auf das neu geschaffene Finanzierungsinstrument Bundesschienenwegeausbaugesetz hingewiesen, durch das die Verkehrsträger Schiene und Straße hinsichtlich der Finanzierungsgrundlagen rechtlich gleichgestellt werden. Der Bund wird darin verpflichtet, jeweils 20 % seiner Schienenweg-Investitionszuschüsse für die SPNV-Infrastruktur einzusetzen (s. Kap. 6.3.2 i.V. m. Kap. 13.1.3).</p>
PBefG diktiert Rahmen der Nahverkehrsplanung	<p>Eine besondere Bedeutung für die Aufstellung des Nahverkehrsplanes hat ferner das seit Anfang 1996 in novellierter Form geltende Personebeförderungsgesetz (PBefG). Dort werden die Begriffe „Aufgabenträger des ÖPNV“ sowie „Nahverkehrsplan“ näher erläutert. Erstmals wurde damit eine Verknüpfung der Planungen der Aufgabenträger mit den Genehmigungsentscheidungen nach dem PBefG hergestellt.</p>

Die Bindungswirkung der Nahverkehrsplanung gegenüber dem PBefG wird zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen kontrovers diskutiert. Letztere sehen für den Fall, daß der Nahverkehrsplan detaillierte Festlegungen (z.B. Linienführungen, Haltestellenpositionen) enthält, ihre vom PBefG garantierte unternehmerische Handlungsfreiheit eingeschränkt. Eine Möglichkeit, wie dieser Interessenkonflikt gelöst werden kann, zeigt der vorliegende Wuppertaler Nahverkehrsplan auf. Er ist im Einvernehmen und unter direkter Mitwirkung der örtlichen Verkehrsunternehmen erarbeitet worden. Auf eine Kommentierung der unterschiedlichen Auffassungen kann daher an dieser Stelle verzichtet werden (siehe hierzu auch Kap. 1.4.1 Nahverkehrsplan und Liniengenehmigung).

1.3 Landesebene NW

Verabschiedung des Regionalisierungsgesetzes NW im Februar 96

Der Landtag Nordrhein-Westfalens hat am 15.02.1995 das **Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (RegG NW)** in Ausführung der europäischen und bundesrechtlichen Vorgaben beschlossen.

Das RegG NW definiert den ÖPNV in § 1 als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und erweitert den Katalog der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgaben von Kreisen und kreisfreien Städten. Nachdem diese bereits seit Jahrzehnten den straßengebundenen ÖPNV in Erfüllung ihrer örtlichen Aufgaben wahrgenommen haben, werden sie künftig - im Rahmen der kommunalen Gemeinschaftsarbeit durch Bildung von Zweckverbänden - auch für den SPNV verantwortlich sein. Sie werden somit zu „Aufgabenträgern“ für den gesamten ÖPNV, einschl. der Finanzverantwortung bestimmt.

Keine Festlegung von Standards durch das Regionalisierungsgesetz NW

Das RegG NW legt keine gesetzlichen Standards fest, sondern beschränkt sich vornehmlich auf die Formulierung allgemeiner Grundsätze, die im Einklang mit dem Landesentwicklungsprogramm stehen. Die Standards sind von dem jeweiligen Aufgabenträger für seinen Verantwortungsbereich selbst zu definieren. Die dem Gesetz zugrundeliegende Maxime, so wenig bindende Vorschriften wie notwendig zu enthalten und den Aufgabenträgern so viel Gestaltungsraum wie möglich zu belassen, enthält zwei wesentliche Ausnahmen. Zum einen müssen die Kreise und kreisfreien Städte Zweckverbände zur Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV bilden (§ 5 RegG NW). Zum zweiten sind die Aufgabenträger dazu verpflichtet, zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan aufzustellen (§ 8 RegG NW).

Verwaltungsvorschriften und NVP-Arbeitshilfe als "Handlungsempfehlung"

Ergänzend zum RegG NW sollte durch das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr (MWMTV) bis zum 01.01.1996 **Verwaltungsvorschriften** erarbeitet werden. Diese liegen seit dem 17.09.1996 als Runderlaß des MWMTV vor. Sie enthalten die Schwerpunkte „Rechtliche Rahmenbedingungen“, „Auswirkungen des Nahverkehrsplans“, „Aufstellungsverfahren“ und „Inhaltliche Gestaltung des Nahverkehrsplans“. Bei der Erstellung des Wuppertaler Nahverkehrsplanes sind sie als „Handlungsempfehlung“ beachtet worden. Darüber hinausgehend veröffentlichte das MWMTV im August 1996 eine "Arbeitshilfe für Nahverkehrspläne", die nach "Rechtlichen Rahmenbedingungen", "Inhalt und Auswirkungen des Nahverkehrsplans", "Aufstellungsverfahren" und "Inhaltliche Empfehlungen" untergliedert ist.

1.4 Nahverkehrsplan als neues Planungs- und Steuerungselement

Kommunaler Nahverkehrsplan als neues Planungselement

Der Nahverkehrsplan ist als neues Planungselement im novellierten Personenbeförderungsgesetz des Bundes (s.o.) verankert und wird im Regionalisierungsgesetz NW näher ausgefüllt. Er soll das künftige Engagement der Aufgabenträger im ÖPNV vorbereiten und Eckpunkte festlegen, innerhalb derer die Detailplanung und Ausgestaltung stattfinden kann. Gleichsam bildet er als Fachplan den Rahmen für Entscheidungen der Genehmigungsbehörde.

Nahverkehrsplan enthält allgemeine Grundsätze und keine Detailplanungen

Gemäß § 8 RegG NW enthält der Nahverkehrsplan Aussagen zur Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV durch die betroffenen Aufgabenträger. Er hat aber keine direkt verbindliche Außenwirkung und berührt den unternehmerischen und betrieblichen Bereich der vorhandenen Verkehrsunternehmen mittelbar. Die Reichweite der Bindungswirkung gegenüber der Genehmigungsbehörde wird durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), § 8 Abs. 3 Satz 2 - 4, bestimmt (s.o.). Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 2 - 4 PBefG hat die Genehmigungsbehörde „einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmen zustandegekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (...)“. Der Begriff Rahmen definiert, daß der Plan allgemeine Grundsätze - d.h. keine Detailregelungen oder -vorgaben - darstellen soll. Zudem soll er sich mit der Entwicklung des ÖPNV befassen, was die Formulierung von Zielvorstellungen und die Notwendigkeit einer prognostischen Wertung beinhaltet.

Nahverkehrsplan als Richtlinie für Konzessionserteilung

Ferner wird in § 13 Abs. 2a PBefG auf den Nahverkehrsplan verwiesen. Dort heißt es, daß ein Antrag auf Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung von der Genehmigungsbehörde abgelehnt werden kann, wenn der beantragte Verkehr nicht mit dem Nahverkehrsplan in Einklang steht.

Der Nahverkehrsplan hat direkte Auswirkungen auf die Infrastruktur- und Fahrzeugförderung. Nach dem vorliegenden Entwurf der Verwaltungsvorschriften werden verschiedenste ÖPNV-Maßnahmen nur dann gefördert, wenn „die entsprechenden Nahverkehrspläne dies ausweisen“ oder wenn sie „mit den Zielen der Nahverkehrspläne vereinbar“ sind. Darüber hinaus hat der NVP gem. § 8 Abs. 3 RegG NW die Vorhaben des ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplanes zu berücksichtigen, wird aber umgekehrt auch eine wesentliche Grundlage für die Feststellung des Investitionsbedarfs und die Erstellung dieser Landespläne sein.

Die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplanes 1995 - 2015 und die Erstellung des regionalen Nahverkehrsplanes des Zweckverbandes VRR erfolgten verfahrenstechnisch parallel zur Erarbeitung des Wuppertaler Nahverkehrsplanes. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens wurden entsprechende Anmeldungen durch die Stadt Wuppertal vorgenommen (s. Kap. 3.1.3).

Infrastruktur- und Beschaffungsförderung in Abhängigkeit der NVP-Aussagen

Der Nahverkehrsplan ist somit als eine wichtige Vorstufe für nachfolgende Zuwendungsanträge anzusehen. Er gibt den Aufgabenträgern ein Mittel in die Hand, eine gezielte und an Qualitätsstandards gebundene Investitionsförderung hinsichtlich der bedienenden Verkehrsunternehmen zu realisieren.

2. Inhalt, Methodik und Verfahren der Wuppertaler Nahverkehrsplanung

2.1 Vorgaben des Gesetzgebers

Großer Gestaltungsspielraum für NVP-Inhalte

Die Inhalte des Nahverkehrsplans werden durch das RegG NW, auch unter Berücksichtigung der Verwaltungsvorschriften, nur grob festgeschrieben. Den Aufgabenträgern wird somit ein breiter Interpretationsspielraum hinsichtlich seiner Gestaltung zugestanden. Der Nahverkehrsplan soll demnach

- für den Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die qualitative und quantitative Ausgestaltung des ÖPNV in seinem Verantwortungsbereich schaffen,
- ein zwischen den Aufgabenträgern abgestimmtes Vorgehen bei der Ausgestaltung des ÖPNV sichern, das den bestehenden und noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen genügt, und
- von der Genehmigungsbehörde berücksichtigungsfähige Aussagen zur Erteilung von Liniengenehmigungen (§ 8 Abs. 3 PBefG) enthalten.

Beachtung von Zielen der Raumordnung und Landesplanung

Bei seiner Aufstellung sind die vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung ebenso zu beachten wie die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfs- und -Ausbauplans.

Zu erwartende Verkehrsentwicklung ist zu prognostizieren

Des weiteren sind im Nahverkehrsplan auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben darzustellen. Dies betrifft

- das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung (notwendige Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlußbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, ÖPNV-Ausrüstungsstandards),
- die Investitionsplanung (voraussichtlicher Finanzbedarf) sowie
- Struktur und Fortentwicklung gemeinschaftlicher Beförderungsentgelte und -bedingungen.

Belange von Mobilitätsbehinderten und Frauen sind besonders zu beachten

Ergänzend sind hierbei die Grundsätze des § 2 RegG NW zu berücksichtigen, wonach u.a. den Belangen von Mobilitätsbehinderten (§ 2 Abs. 8) und den Belangen von Frauen und Kindern (§ 2 Abs. 9) bei der Nahverkehrsplanung Rechnung zu tragen sind. Weitergehende Festlegungen werden vom Regionalisierungsgesetz NW nicht getroffen.

2.2 Der Nahverkehrsplan für Wuppertal

2.2.1 Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

Koordinierungsteam erarbeitet NVP in "Eigenregie"

Der Rat der Stadt Wuppertal hat in seiner Sitzung am 29.03.1995 (Drs.Nr. 1098/95 und Drs.Nr. 1099/95) beschlossen, daß die Erarbeitung des kommunalen Nahverkehrsplanes eine hoheitliche Aufgabe der Stadt darstellt und in enger Abstimmung mit der Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW AG) erfolgen soll.

Unter Federführung des Ressorts 101 Entwicklung und Planung sowie unter direkter Beteiligung der WSW AG wurde daraufhin das Koordinierungsteam Nahverkehrsplan gegründet. Damit war der Auftrag verbunden, den ersten Wuppertaler Nahverkehrsplan in "Eigenregie", d.h. ohne Beauftragung Dritter (z.B. Planungsbüros) zu erarbeiten. Die von dem Koordinierungsteam vorgelegte Drucksache „Projektierung und Erarbeitung des Wuppertaler Nahverkehrsplanes“ (Drs.Nr. 3755/95) hat der Rat am 18.12.95 einstimmig beschlossen. Demnach ist der Nahverkehrsplan originärer Bestandteil der Wuppertaler Verkehrspolitik und Entwicklungsplanung. Er ist Herausforderung und Chance für Verwaltung und Rat, die Aufgabe „Sicherung und Verbesserung des ÖPNV“ mit Priorität zu betreiben.

Gleichzeitig wurde für das Erarbeitungsverfahren gegenüber den Fachausschüssen und Gremien eine kontinuierliche Berichterstattung vereinbart. Hierdurch sollte einerseits die Transparenz des Verfahrens gewährleistet und andererseits von Anbeginn die Möglichkeit zur Mitgestaltung geschaffen werden. Die einzelnen Verfahrensschritte können der nachfolgenden Grafik entnommen werden.

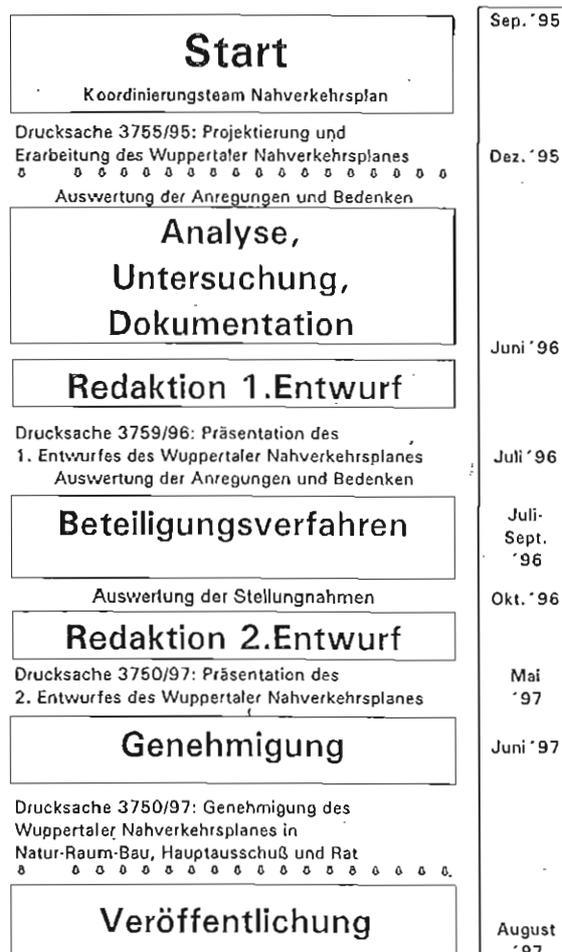


Abb. 2.1:
Bearbeitungsablauf
NVP Wuppertal

Vermeidung von Zielkonflikten zwischen Stadt und Verkehrsunternehmen

Das RegG NW sieht gem. § 9 (2) eine Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes vor. Dies aufgreifend und um Zielkonflikte zwischen dem Aufgabenträger (Stadt Wuppertal) und den Verkehrsunternehmen zu vermeiden, erfolgte die Erarbeitung des Wuppertaler Nahverkehrsplanes unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen. Vertreter des örtlichen Verkehrsunternehmens WSW zählten von Anbeginn zum NVP-Koordinierungsteam. Hiermit wird in Fortführung der Liniennetzoptimierung und anderer ÖPNV-Projekte die langjährige gute Zusammenarbeit zwischen Stadt und Verkehrsunternehmen dokumentiert. Die Mitwirkung der übrigen Verkehrsunternehmen mit Linienkonzessionen auf Wuppertaler Stadtgebiet bzw. angrenzenden Gebieten erfolgte durch Abstimmungsgespräche und einem schriftlichen Stellungnahmeverfahren (Juli/September '96) zum NVP-Entwurf.

Ständige Berücksichtigung der nahverkehrsrelevanten Ratsbeschlüsse gewährleistet

Mit dem für die Stadt Wuppertal nunmehr vorliegenden Nahverkehrsplan wurde die Zielsetzung verfolgt, den Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers zur Sicherung und Verbesserung des kommunalen ÖPNV zu nutzen. Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben (s.o.), der bisherigen Ratsbeschlüsse (z.B. Drs. 1098/95 u. 1099/95 NVP für Wuppertal) und geleisteter Vorarbeiten (z.B. Projekt Netzoptimierung, Abschlußberichte Regionalarbeitskreise) enthält der Wuppertaler Nahverkehrsplan u.a.

- *eine knappe Status-quo-Analyse und prognoserelevante Aussagen,*
- *kommunale ÖPNV-Standards sowie*
- *Aussagen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes auf Grundlage der Finanzplanung und des Investitionsprogramms.*

Darüber hinaus weist die Wuppertaler Nahverkehrsplanung zwei Besonderheiten auf:

SPNV-Aussagen auch im kommunalen NVP

1. *Gemäß § 5 Abs. 3 RegG NW obliegt den Zweckverbänden die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs. Im Einvernehmen mit der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH enthält der vorliegende Nahverkehrsplan dennoch Aussagen zum SPNV (s. Kap. 6). Hierdurch soll die herausragende Bedeutung der Schienenverkehrsinfrastruktur für Wuppertal und die angrenzenden Regionen veranschaulicht und Entwicklungsperspektiven aus Wuppertaler Sicht aufgezeigt werden. Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung und Projektierung der ÖPNV-Entwicklung in Wuppertal erscheint dies als ausgesprochen sinnvoll, zumal die Schiene für die Wuppertaler Talsohle Erschließungsfunktionen von übergeordneter Funktion wahrnimmt. Darüber hinaus ist es das Leitziel bisheriger Wuppertaler Nahverkehrsplanung, die konsequente Verknüpfung zwischen schienen- und straßengebundenen Verkehrsträgern umzusetzen und als wesentliches Merkmal in den Nahverkehrsplan einzubringen. Die nunmehr vorliegenden Empfehlungen basieren auf verschiedenen lokalen und regionalen Untersuchungen (z.B. Rheinische Strecke, Regionales SchnellBus-Konzept, Regionalarbeitskreise) und sind mit der VRR GmbH im Rahmen der ÖPNV-Bedarfsplananmeldung abgestimmt (s. Drs. 3750/96 Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes NW).*

Gesonderte Betrachtung regionaler Verkehrsverflechtungen im Bergischen Städtedreieck

2. *Aufgrund der Vielzahl funktionaler Beziehungen und Arbeitsmarktverflechtungen haben sich die drei Bergischen Großstädte Wuppertal, Remscheid und Solingen 1992 zur Region Bergisches Städtedreieck zusammengeschlossen und gemeinsam ein regionales Entwicklungskonzept erstellt. Hierbei kommt der Sicherung und Verbesserung des ÖPNV im Rahmen des regionalen Leitziels „stadtverträglicher Verkehr“ eine besondere Bedeutung zu. Dem entsprechend wurde zwischen Remscheid, Solingen und Wuppertal vereinbart, nach Abschluß aller drei Nahverkehrspläne eine gemeinsame Broschüre zur Bedeutung, zum Angebot und zur Weiterentwicklung des regionalen ÖPNV unter Federführung des Regionalbüros zu erarbeiten. Die Veröffentlichung ist für das IV. Quartal '97 vorgesehen.*

2.2.2 Gliederungsinhalte

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Rahmenbedingungen untergliedert sich der Nahverkehrsplan für Wuppertal in drei übergeordnete Kapitel:

Teil A:
Zielsetzungen und Rahmenbedingungen

Teil A stellt die gesetzlichen „Rahmenbedingungen und Zielsetzungen“ der Regionalisierung einschließlich wesentlicher Aspekte der Landes- und Gebietsentwicklungsplanung sowie die verkehrspolitischen Grundsätze der Stadt Wuppertal dar.

Teil B:
Ausführliche Darstellung und Bewertung des IST-Zustandes

Teil B umfaßt die „Darstellung und Bewertung des IST-Zustandes sowie die künftige Entwicklung“. Ausgehend von Grundlagen- und Prognose-daten zur Raum-, Bevölkerungs-, Verkehrs- und Kundenstruktur erfolgt eine Status-quo-Analyse für die Verkehrsträger Schiene, straßengebundener ÖPNV und Schwebebahn sowie Empfehlungen zur ÖPNV-Weiterentwicklung und voraussichtliche Investitionskosten. Dies schließt auch die Themenbereiche Marketing und Tarif mit ein. Die Belange von Frauen, Kindern und Mobilitätsbehinderten finden sowohl begleitend in den einzelnen Kapiteln als auch zusammenfassend besondere Berücksichtigung.

Teil C:
Finanzierung und Investitionsplanung

Ausgehend von der Darlegung der finanziellen Rahmenbedingungen des heutigen und künftigen ÖPNV enthält **Teil C** „Finanzierung“ die Grundlagen der Wuppertaler ÖPNV-Finanzierung für den NVP-Planungszeitraum. Ergänzend hierzu erfolgt im Überblick die Darstellung priorisierter ÖPNV-Maßnahmen. Diese werden mit den Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen der kommunalen Finanzplanung und des Investitionsprogrammes abgeglichen. Abschließend werden mögliche Risiken zur künftigen Finanzierung des ÖPNV-Angebotes erörtert.

2.2.3 Aufstellung, Beteiligung und Genehmigung

Gesetzeskonforme NVP-Erstellung erfordert hohen Koordinierungs- aufwand

Die Erarbeitung der Nahverkehrspläne unterliegt einem hohen Koordinations- und Abstimmungsbedarf. Den Vorgaben des RegG NW, §§ 8 u. 9, entsprechend, sind bei der Erstellung des Wuppertaler Nahverkehrsplanes drei Verfahrensschritte zu unterscheiden:

1. **Das Aufstellungsverfahren**

- *die Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsstrukturen, der Ziele der Raumordnung und Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus,*
- *die Berücksichtigung des ÖPNV-Bedarfsplans 1989 und des ÖPNV-Ausbauplans 1992-1996,*
- *die gegenseitige Abstimmung mit dem regionalen Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Rhein-Ruhr,*
- *die gegenseitige Abstimmung mit den kommunalen Nahverkehrsplänen der benachbarten kreisfreien Städte Solingen und Remscheid sowie der benachbarten Kreise Mettmann und Ennepe-Ruhr,*
- *die Mitwirkung des örtlichen Verkehrsunternehmens WSW AG sowie weiterer Wuppertal bedienender und benachbarter Konzessionsinhaber,*
- *die Hinzuziehung Dritter.¹*

2. **Das Beteiligungsverfahren**

- *Unterrichtung der Bezirksregierung Düsseldorf über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens gemäß § 9 Abs. 1 RegG NW mit Schreiben vom 12.01.96,*
- *Präsentation und Beratung des 1. Entwurfs des Wuppertaler Nahverkehrsplanes am 04.07.96 im Fachgremium Verkehrsentwicklung (s. Drs.3759/96),*
- *Versendung des NVP-Entwurfs zur Stellungnahme Dritter in Anlehnung an § 9 Abs. 2 u. 3 RegG NW unter Fristsetzung im Zeitraum Juli - September 1996 (die dem NVP beigefügte separate Anlage enthält eine "Dokumentation des Abstimmungsverfahrens zur Aufstellung des ersten kommunalen Nahverkehrsplanes der Stadt Wuppertal").*

¹

Gemäß den Verwaltungsvorschriften zum RegG NW (Entwurf '95) liegt die Mitwirkung sachverständiger und sachinteressierter Personen und Institutionen im Ermessen des planungspflichtigen Aufgabenträgers. Im Sinne einer transparenten Beteiligungsplanung ersuchte daher die Stadt Wuppertal auch Industrie- und Handelskammern, Gewerkschaften, Verbände um Stellungnahmen. Diese wurden in der vorliegenden NVP-Fassung soweit möglich berücksichtigt (s. Drs. Nr. 3750/97 "1. Kommunaler NVP der Stadt Wuppertal").

3. Das Genehmigungsverfahren

- *Nach redaktioneller Überarbeitung sowie Auswertung und Berücksichtigung der Stellungnahmen wurde der 2. Entwurf des 1. kommunalen Nahverkehrsplanes der Stadt Wuppertal am 05.06.1997 im Fachgremium Verkehrsentwicklung und am 11.06.1997 im Geschäftsbereichsausschuß Natur, Raum, Bau vorgestellt und beraten (s. Drs.Nr.3750/97 "1. kommunaler Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal - 2. Entwurf")*

- *Gemäß § 9 RegG NW wurde der Wuppertaler Nahverkehrsplan durch den Beschluß des Rates am 30.06.1997 genehmigt und in der Folge ortsüblich bekannt gemacht.² Er ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.*

²

Die Bekanntmachung des Nahverkehrsplanes erfolgte gemäß § 4 Gemeindeordnung NW im Amtsblatt der Stadt Wuppertal - Der Stadtbote - mit dem Hinweis, daß er zur Einsichtnahme bereitgehalten wird.

3. Planungsgrundlagen und Zielvorgaben

3.1 Zielvorgaben der Landes- und Regionalplanung

3.1.1 Landesentwicklungsprogramm

LEPro enthält Zielvorgaben und Empfehlungen Das Landesentwicklungsprogramm von Nordrhein-Westfalen (LEPro NRW Stand: 05.10.1989) enthält Grundsätze und allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung. Es verpflichtet alle öffentlichen Planungs- und Maßnahmenträger dazu, ihre raumstrukturellen Planungsaufgaben auf ein funktional gegliedertes System von Grund-, Mittel- und Oberzentren und, darauf basierend, auf ein System von Entwicklungsachsen und Entwicklungsschwerpunkten auszurichten.

Erhaltung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Ballungskerne Bezogen auf den ÖPNV sind aus dem LEPro Zielvorgaben und Empfehlungen zu entnehmen, welche teilweise auch als Grundsätze in das RegG NW Eingang gefunden haben. Die allgemeinen Ziele der Raumordnung und Landesplanung legen fest, daß in Ballungskernen vorrangig die Voraussetzungen für die Erhaltung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit als Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Dienstleistungszentrum zu schaffen. sind. Wesentliche Leitziele, soweit Verkehrsentwicklung betroffen ist, sind (s. § 21 Abs. 3a LEPro)

- *die Verbesserung der Umweltbedingungen durch Beseitigung gegenseitiger Störungen von Industrie- und Wohnbebauung,*
- *städtebauliche Sanierung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse,*
- *die Förderung der städtebaulichen Entwicklung, insbesondere durch Ausrichtung der Siedlungsstruktur auf Siedlungsschwerpunkte an Haltepunkten leistungsfähiger Linien des öffentlichen Personennahverkehrs.*

SPNV und ÖPNV vorrangig hinsichtlich infrastruktureller Fortentwicklungen Für die Fortentwicklung der Verkehrsinfrastruktur bedeutet der § 28 LEPro, daß der schienengebundene Personenverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr soweit wie möglich gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang erhalten soll, um

- *in allen Teilen des Landes eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten und die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und*
- *in den Verdichtungsgebieten die Infrastruktur des ÖPNV auszubauen.*

3.1.2 Landesentwicklungsplan

Bergische Region als Bestandteil der europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr Nach Darstellung im LEP NRW vom 11.05.95 ist die dem Regierungsbezirk Düsseldorf angehörige kreisfreie Stadt Wuppertal als Oberzentrum eingestuft. Die im Versorgungsbereich (Oberbereich) lebenden Einwohner werden mit 0,75 - 1 Mio. angegeben. Gemeinsam mit den bergischen Nachbarstädten Solingen und Remscheid bildet Wuppertal einen Ballungskern. Dieser ist Bestandteil der europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr.

Schienen- und Straßen-
infrastruktur sichert
räumliche Erschließung

Hinsichtlich der räumlichen Erschließung ist Wuppertal an folgende, auch für den öffentlichen Verkehr bedeutsame Achsen angeschlossen:

1. Großräumige Achsen von europäischer Bedeutung

Münster/Bielefeld/Paderborn - Dortmund - Hagen - Wuppertal - Düsseldorf - Mönchengladbach (BAB und Schienenstrecke)
Wuppertal - Köln - Aachen/Trier/Koblenz/Frankfurt (BAB und Schienenstrecke),
2. Großräumige, Oberzentren verbindende Achsen
Wuppertal - Essen (Bundesstraße und Schienenstrecke),
Wuppertal - Dortmund (BAB und Schienenstrecke),
Wuppertal - Haltingen - Bochum (BAB)
3. Regionale Achsen
Wuppertal - Remscheid - Solingen (Bundesstraße und Schienenstrecke).
Wuppertal - Wipperfürth - Gummersbach (Bundesstraße)

Umwelt-, sozial- und
stadtverträgliche Fort-
entwicklung der
Verkehrsinfrastruktur

Diese sind nach Darlegung im Landesentwicklungsplan durch Orts-, Regional- und großräumigen Verkehr hochgradig belastet. Die Verkehrsinfrastruktur muß demnach umwelt-, sozial- und stadtverträglich fortentwickelt werden, wobei der Erhalt und vorrangige Ausbau des ÖPNV somit zunehmend an Bedeutung gewinnt. Unverzichtbar sind hierbei

- *die vorrangige Verwirklichung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene unter Beachtung seiner Wirtschaftlichkeit,*
- *die Verbesserung der Wettbewerbschancen für den ÖPNV/SPNV,*
- *die Beschleunigung des ÖPNV vor allem in den Verdichtungsgebieten und*
- *die stärkere Verknüpfung der landesplanerischen Flächenvorsorge für Gewerbe, Industrie und Wohnen mit den Zielen und Maßnahmen für die Gestaltung des ÖPNV und SPNV.*

3.1.3 ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplan NW

ÖPNV-Ausbauplanung des Landes erfolgt in drei Stufen

Die ÖPNV-Ausbauplanung des Landes Nordrhein-Westfalen erfolgt in drei Stufen:

- *Erstens wird der langfristige Bedarf an Infrastrukturvorhaben (Ausbau/Neubau) auf der Grundlage der Bedarfsanmeldungen der Aufgabenträger im Sinne des § 3 Abs. 1 Satz 1 RegG NW einschließlich der Zweckverbände festgestellt (ÖPNV-Bedarfsplan).*
- *Zweitens wird aus dem ÖPNV-Bedarfsplan unter Berücksichtigung des verfügbaren Finanzrahmens und der landesverkehrspolitischen Zielsetzungen ein Vorhabenkatalog (ÖPNV-Ausbauplan) entwickelt, der die kurz- und mittelfristig zu verwirklichenden und damit vordringlich zu fördernden Maßnahmen beinhaltet. Der ÖPNV-Ausbauplan umfaßt einen Zeitraum von fünf Jahren -danach soll er fortgeschrieben werden- und gibt darüber hinaus einen Ausblick auf die kommenden Jahre.*
- *Drittens werden unter Berücksichtigung der Haushaltsentscheidungen des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr (MWMTV) die jährlich fortzuschreibenden mittelfristigen Förderprogramme (5-Jahres-Zeitraum) entwickelt. Diese umfassen neben den Infrastrukturvorhaben des Ausbauplans sonstige nicht ausbauplanrelevante Infrastrukturvorhaben (u.a. zentrale Verknüpfungspunkte, P+R-/B+R-Anlagen, Betriebshöfe) sowie die Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV.*

Stadt Wuppertal hat Anmeldungen zur Fortschreibung der Ausbauplanungen vorgenommen

Der aktuelle ÖPNV-Bedarfsplan datiert aus dem Jahr 1989 und wird zur Zeit durch das MWMTV mit einem Planungshorizont bis zum Jahr 2015 fortgeschrieben. Die Stadt Wuppertal als ÖPNV-Aufgabenträger hat hierzu fristgemäß Anfang 1996 ihre Anmeldungen vorgenommen (s. Drs.Nr. 3750/96 "Anmeldungen der Stadt Wuppertal zum ÖPNV-Bedarfsplan"). Diese beinhalteten sowohl die noch nicht realisierten Vorhaben des ÖPNV-Bedarfsplanes '89 und ÖPNV-Ausbauplanes '92 - 96 als auch Maßnahmen, die aus jüngeren Untersuchungen und Erkenntnissen der Stadt Wuppertal resultieren. Diese untergliedern sich in Schienenverkehrsprojekte (z.B. Ausbau S 9, Reaktivierung von Bahnstrecken) sowie bedeutsame Nahverkehrs- und Infrastrukturprojekte (z.B. Quartierserschließung, ÖPNV-Beschleunigung, Erschließung von Haltepunkten).

Kommunale Nahverkehrsplanung hat ÖPNV-Ausbauplanung des Landes zu berücksichtigen

Entsprechend den Vorgaben des Gesetzgebers (§ 8 Abs. 1 RegG NW) wurden bei der Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplanes die Vorhaben der z. Zt. rechtskräftigen ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplanung berücksichtigt. Soweit sie sich in den NVP-Planungshorizont von 5 Jahren einfügen, beinhaltet der Nahverkehrsplan darüber hinaus auch die aktuellen Wuppertaler Bedarfsplananmeldungen (s.o.). Bei einer Fortschreibung ist der kommunale Nahverkehrsplan mit der jeweils gültigen Bedarfs- und Ausbauplanung des Landes abzugleichen und entsprechend zu ergänzen.

3.1.4 Gebietsentwicklungsplan

Ziel GEP: Nachfragegerechte Erschließung und Bedienung der Siedlungsbereiche mit SPNV und ÖPNV	<p>Seit 1986 existiert für den Regierungsbezirk Düsseldorf ein rechtskräftiger Gebietsentwicklungsplan (GEP). Neben anderen Zielen</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>soll das Eisenbahnnetz im Regierungsbezirk gesichert und ausgebaut werden, um einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Schienenverkehr zu sichern,</i> - <i>ist die Erschließung und Bedienung der Wohnsiedlungsbereiche und Siedlungsschwerpunkte durch einen nachfragegerechten und wirtschaftlich vertretbaren Ausbau eines leistungsfähigen Liniennetzes des ÖPNV sicherzustellen,</i> - <i>muß der Ausbau der Infrastruktur durch ein abgestimmtes Verkehrsangebot und Gemeinschaftstarife ergänzt werden, die einen freizügigen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrssystemen und Verkehrsmitteln unterschiedlicher Verkehrsunternehmen ermöglichen.</i>
---	--

Der Gebietsentwicklungsplan befindet sich im Rahmen der Fortschreibung derzeit im Aufstellungsverfahren.

3.1.5 Regionales Entwicklungskonzept

Stadtverträglicher Verkehr als Leitgedanke des REK	<p>Das regionale Entwicklungskonzept (REK) des Bergischen Städtedreiecks Wuppertal - Solingen - Remscheid von 1992 enthält u.a. grundsätzliche Aussagen zum regionalen Leitgedanken „Stadtverträglicher Verkehr“. Strategie dieses Leitgedankens muß es demnach sein, über den Weg veränderter räumlicher Nutzungskonzepte und veränderter Verhaltensweisen Mobilitätszwänge und Mobilitätsbedürfnisse zu reduzieren und damit das Verkehrsaufkommen zu verringern bzw. auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und -formen zu verlagern. Mittelfristig erreichbare Erfolge hin zu einem stadtverträglichen Verkehr sind allerdings nur durch</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>besseres Verkehrsmanagement und</i> - <i>eine Förderung des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV)</i> <p>zu erreichen.</p>
Förderung des ÖPNV in regionaler Arbeitsteilung	<p>Dies bedeutet u.a. den Ausbau des ÖPNV zu einem System mit einer akzeptablen Angebotsqualität (z.B. Service, Kapazität, Reisezeit, Bedienbarkeit, Tarifgestaltung).</p> <p>Die Förderung des ÖPNV in regionaler Arbeitsteilung wird damit zu einer Schwerpunktaufgabe bei der Realisierung des regionalen Leitbildes „Stadtverträglicher Verkehr“ für das Bergische Städtedreieck.</p>

3.2 Kommunale Ebene

3.2.1 Räumlich-funktionale Grundstruktur

Berücksichtigung des räumlich-funktionalen Entwicklungskonzeptes bei der ÖPNV-Entwicklung

Das 1973 erstellte und vom Rat beschlossene „Räumlich-funktionale-Entwicklungskonzept“ bildet eine der Grundlagen der Stadtentwicklungsplanung. Es geht - wie aus der Abbildung ersichtlich - davon aus, daß die Versorgung der Bevölkerung am besten innerhalb eines abgestuften und aufeinander bezogenen Gliederungssystems von Versorgungsbereichen unterschiedlicher Größe und Funktion gesichert werden kann. Dieses ist im Handlungsprogramm Stadtentwicklung 1987 fortgeschrieben und differenziert worden. Für den Verkehrsbereich wurde dort eine neue Konzeption gefordert, die Rahmenbedingungen für ein stadt- und umweltverträglicheres Verkehrsgeschehen schaffen soll. Das Angebot des ÖPNV muß dazu qualitativ verbessert und auch für Mobilitätsbehinderte nutzbar werden. Des weiteren muß die zukünftige Konzeption des Stadtverkehrs die Aufgaben des Individualverkehrs, des ÖPNV und des Fußgänger- und Radverkehrs neu verteilen.

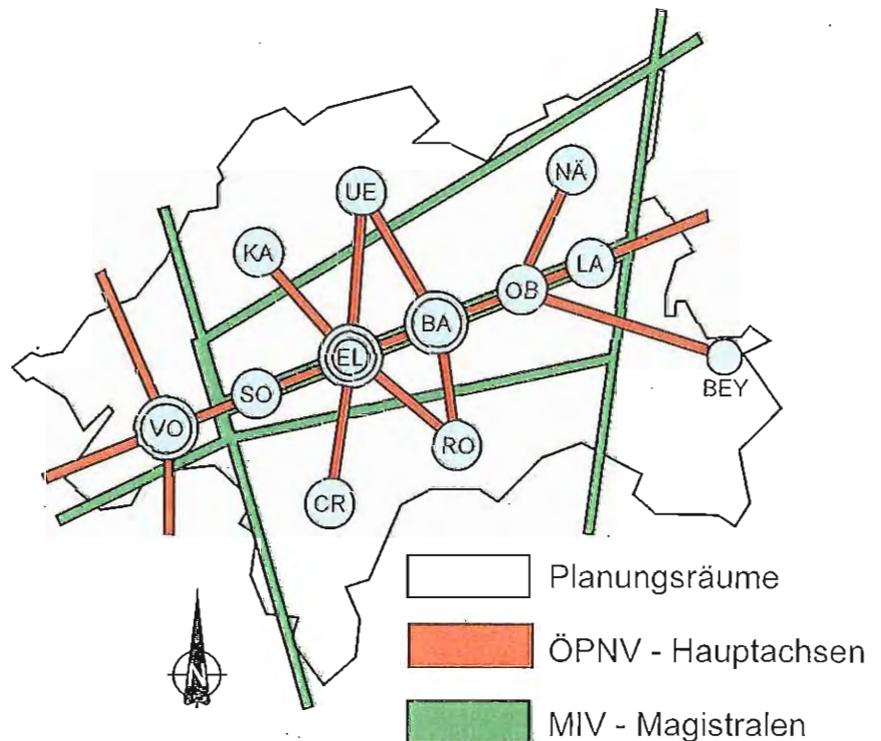


Abb. 3.1:
Räumlich-funktionales
Zentrenkonzept und
Verkehrsleitbild
Bearbeitung: R 101.1

Der vorliegende Nahverkehrsplan greift diese Prämissen im einzelnen auf, indem er auch

- Aussagen zur qualitativen Angebotsstruktur und Weiterentwicklung des ÖPNV formuliert,
- die Belange der Mobilitätsbehinderten berücksichtigt,
- notwendige Infrastrukturmaßnahmen darstellt sowie
- die Verknüpfung des ÖPNV mit Fußgänger- und Individualverkehren als Leitziel herstellt.

FNP stellt erkennbare Entwicklungstendenzen dar

Die wesentlichen Aussagen zur räumlichen Entwicklung der Stadt Wuppertal und ihrer Entwicklung enthält der Flächennutzungsplan (FNP). Er stellt die erkennbaren Entwicklungstendenzen dar und konkretisiert die für die Stadt angestrebten flächenbezogenen Entwicklungsziele unter Berücksichtigung der Vorgaben der Landes- und Regionalplanung. Der FNP für das Stadtgebiet Wuppertal befindet sich in der Neuaufstellung. Im Herbst 1996 wurde der Vorentwurf den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vorgestellt. Anschließend soll die frühzeitige Beteiligung der Träger stattfinden. Soweit für die künftige Angebotsplanung und Weiterentwicklung des Wuppertaler ÖPNV notwendig, sind hieraus sowie aus diversen landes- und kommunalstatistischen Quellen Rahmendaten ausgewählt worden.

Weiterführende Aussagen zur Raum-, Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrsstruktur der Stadt Wuppertal enthält Kapitel 4.

3.2.2 Verkehrspolitische Zielvorgaben der Stadt Wuppertal

Ratsbeschluß zur ÖPNV-Förderung liegt bereits seit 1989 vor

Mit Beschluß vom 21.06.89 (Drs. 288/87-Änd.) hat der Stadtrat die Grundsätze Wuppertaler Verkehrspolitik und ÖPNV-Entwicklung - ergänzt durch die Drs. 269/86-Neuf. „Zielvorgaben für die ÖPNV-Förderung“ - beschlossen. Die darin formulierten Zielvorgaben und Maßnahmenbündel beziehen sich auf die Bereiche Verkehrsplanung, ÖPNV- und Stadtentwicklung, Verkehrsraumgestaltung, Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr und motorisierter Individualverkehr (MIV). Sie bilden nach wie vor eine solide Handlungsgrundlage für Konzeption und Umsetzung eines umwelt- und stadtverträglichen Verkehrs in Wuppertal. Die wesentlichen Grundsätze bisheriger und zukünftiger Verkehrsplanung sind demnach, daß

- *der ÖPNV gegenüber dem MIV den Vorrang erhält,*
- *Fußgänger und Radfahrer die besondere Fürsorge der Verkehrspolitik verdienen,*
- *der Straßenraum neben verkehrlichen Funktionen ebenfalls städtebaulichen Zielen und der Kommunikation zu dienen hat,*
- *den Aspekten des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und Verkehrssicherheit ein besonderes Gewicht beizumessen ist.*

ÖPNV-Entwicklungsstand hat hohen Standard erreicht

Für das Handlungsfeld „Entwicklung des ÖPNV“ sind eine Reihe von Zielvorgaben und Maßnahmen benannt. Diese haben aus heutiger Sicht bereits einen qualitativ hohen Umsetzungsgrad bzw. Standard erreicht:

- *Weiterentwicklung des Nahverkehrsnetzes
→ z.B. Liniennetzoptimierung,*
- *Beschleunigung des SPNV und Verknüpfung mit dem örtlichen ÖPNV-Netz
→ z.B. RAK-Abschlußberichte,*
- *SPNV-Reaktivierung
→ z.B. z. Zt. andauernde Untersuchungen - neuer Prozeß,*

- Beschleunigung des Busverkehrs, insbesondere durch Busspuren, Busbevorrechtigung an Lichtsignalanlagen,
- Verbesserung der Hauptverknüpfungspunkte des ÖPNV in funktionaler und städtebaulicher Hinsicht,
 - z.B. Bhf Wuppertal-Oberbarmen
 - z.B. Döppersberg/Wuppertal Hbf. - fortdauernder Prozeß,
- Gestaltung der Bushaltestellenbereiche nach modernen, kunden- und ÖPNV-freundlichen Gesichtspunkten,
 - z.B. Witterungsschutzeinrichtungen und Buskaps (soweit es die verkehrlichen Rahmenbedingungen ermöglichen),
- Umsetzung einer attraktiven Tarifgestaltung
 - z.B. Ticket 2000/Ticket 2000 FirmenService,
- benutzerfreundliche und bedarfsgerechte Gestaltung des Leistungsangebotes unter Berücksichtigung der Belange der Behinderten
 - z.B. Einsatz von Niederflurbussen,
- differenzierte Bedienungskonzepte
 - z.B. Schnellbus-, Quartiersbus-, Kleinbus-, Nachtbus- und AST-Systeme,
- P+R/B+R-System sowie Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten
 - z.B. P+R/B+R-Konzept und Gepäckservice
- ÖPNV-Betriebsleitsystem
 - z.B. rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
- umweltbewußter ÖPNV-Betrieb
 - z.B. Modellversuch mit gasbetriebenen Bussen - fort-dauernder Prozeß).

Dies ist auf Grundlage des bisher erreichten jeweils als fortdauernder Prozeß anzusehen.

ÖPNV-Projekte und -Prozesse verfolgen in der Regel längerfristigen Zeitrahmen

Das Handlungsfeld „Entwicklung des ÖPNV“ macht allerdings deutlich, daß es sich hierbei vielfach um Prozesse bzw. Projekte mit mittel- bis längerfristigem Zeitrahmen handelt. Zudem erfordert nicht zuletzt die gegenwärtige Haushaltslage ein flexibles und stufenweises Vorgehen. Dabei ist die Umsetzung der Maßnahmen in direkter Abhängigkeit von den finanziellen Rahmenbedingungen zu sehen und im Einzelfall zu bewerten. Der vorliegende Nahverkehrsplan greift diese Handlungsmaxime auf, indem er den Sachstand, abgestufte Maßnahme-schwerpunkte und die Finanzierungsaspekte des ÖPNV und seiner Entwicklung in den nachfolgenden Kapiteln darstellt.

Teil B: Darstellung und Bewertung des IST-Zustandes sowie künftige Entwicklung

4. Raum-, Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Verkehrsstruktur

Die nachfolgenden Aussagen zur Raum-, Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Verkehrsstruktur geben einerseits ein „Kurzportrait“ der Stadt Wuppertal wieder und enthalten andererseits grundlegende Rahmendaten, die insbesondere für die langfristige Weiterentwicklung des ÖPNV von Bedeutung sind. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird besonders darauf zu achten sein, inwieweit mögliche Veränderungen z.B. der Raum- und Bevölkerungsstruktur ÖPNV-Angebotsanpassungen notwendig machen.

4.1 Raumstruktur

Polizentrale Struktur Wuppertals bedingt starke Verkehrsverflechtungen

Das Gebiet der heutigen Stadt Wuppertal ist erst 1929 durch den Zusammenschluß der vorher selbständigen Städte und Gemeinden Elberfeld, Barmen, Vohwinkel, Cronenberg und Ronsdorf sowie des vorher zu Lüttringhausen gehörenden Ortsteils Beyenburg entstanden. Mit den kommunalen Neugliederungen von 1970 (Eingemeindung des Gebietes Dreigrenzen/Erlenrode) und 1975 (Eingemeindung von Dönberg/Obensiebeneick im Norden und Schöller/Dornap im Westen) erhielt die Stadt ihre gegenwärtige Ausdehnung. Den Höchststand der Bevölkerung erreichte die Stadt 1963 mit 423.000 Einwohnern. Zur Zeit (Stichtag 31.12.95) leben in Wuppertal 384.991 Menschen. Das Stadtgebiet umfaßt eine Fläche von 16.837 ha und weist mit seinen 10 Stadtbezirken eine polyzentrale Struktur auf. Die größte Ausdehnung beträgt in West-Ost-Richtung 21,0 km und in Nord-Süd-Richtung 17,2 km.

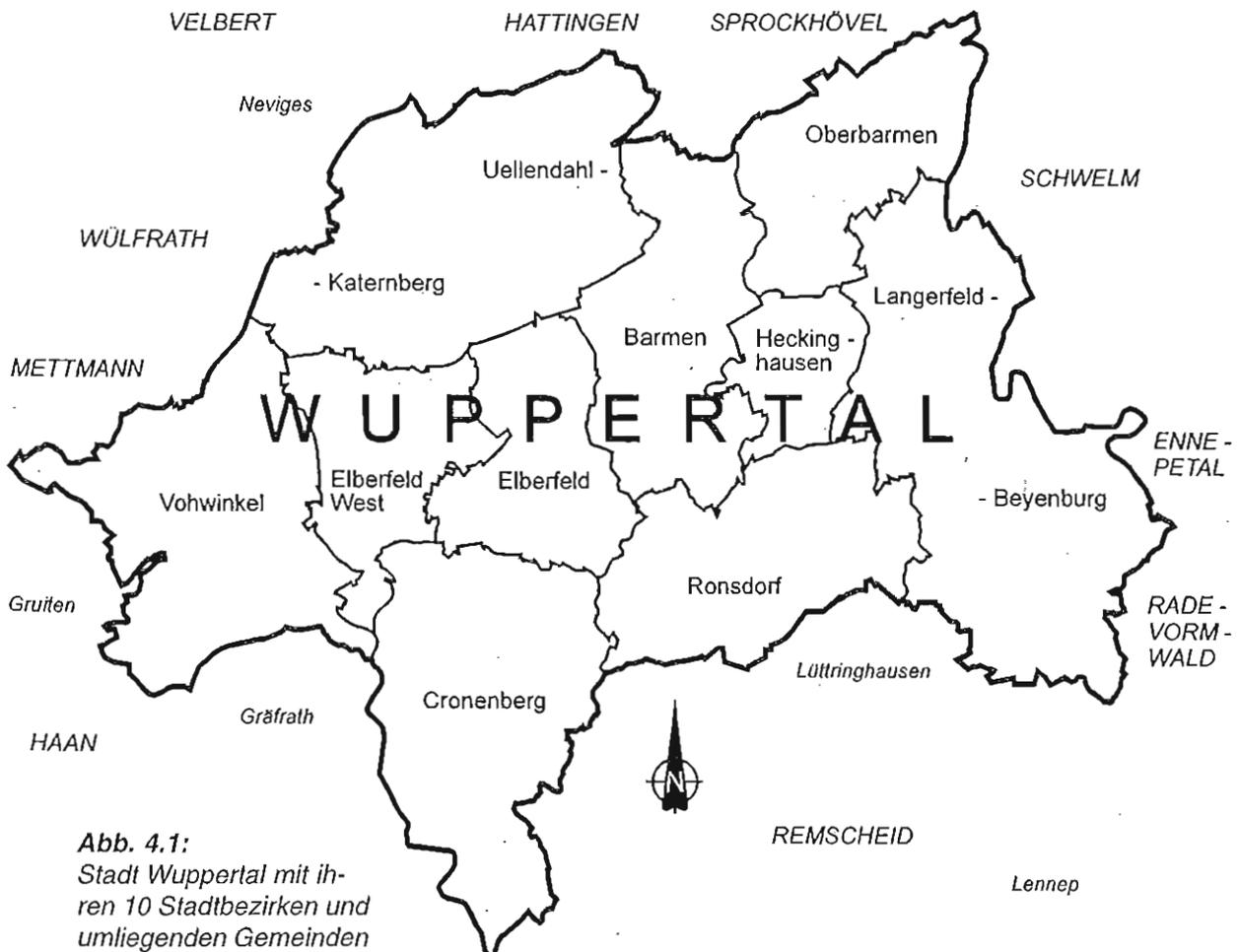


Abb. 4.1:
 Stadt Wuppertal mit ihren 10 Stadtbezirken und umliegenden Gemeinden
 Quelle: Raumbezugssystem
 Bearbeitung: R 101.1

Erhebliche Höhenunterschiede prägen die topografische Struktur

Wuppertal ist eine der wenigen deutschen Großstädte, die eine ausgeprägte Mittelgebirgslage aufweisen. Der Niveauunterschied zwischen den Zentren im Tal und den Stadtteilen auf den Höhen beträgt bis zu 150 m. Dies bedingt eine Reihe von besonderen Problemen bei der Verkehrsführung und der Erschließung neuer Siedlungsflächen. Die Grundstruktur der Stadt war um die Jahrhundertwende bereits vorhanden. Sie besteht aus großstädtischen, im Tal der Wupper konzentrierten Agglomerationen um die beiden Zentren Barmen und Elberfeld. Diese dehnen sich auf die flacheren Hänge im Norden aus. Den polyzentralen Charakter erhält Wuppertal durch einen Kranz von Kleinstädten von Vohwinkel im Westen über Cronenberg und Ronsdorf im Süden sowie Langerfeld und Beyenburg im Osten. Insgesamt weist Wuppertal zehn Stadtbezirke mit jeweils eigener Struktur und besonderem Charakter auf.

Die Anfang der 70er Jahre fertiggestellte neue Talstraße (B 7) bestimmt bis heute die städtebauliche und strukturelle Entwicklung der Stadt. Einerseits symbolisiert sie den seinerzeitigen Trend zur autogerechten Stadt und andererseits die seit Mitte der 80er Jahre bestehenden Bemühungen, z.B. durch Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen (B 7 Umbau) die Verkehrsprobleme zu lösen.

4.2 Wirtschaft und Beschäftigung

Wirtschaftsstruktur weist potentielle Wachstumsbranchen aus

Wuppertal ist eine industriell geprägte Stadt mit einer vielseitigen Wirtschaftsstruktur und einem hohen Anteil potentieller Wachstumsbranchen. Die ortsansässige Industrie ist geprägt durch klein- und mittelständische Betriebe mit Schwerpunkt im verarbeitenden Gewerbe (z.B. Chemie, Maschinenbau, Elektrotechnik, Textil, Eisen-, Blech- und Metallwaren) sowie durch Werksniederlassungen größerer Konzerne.

Arbeitsplatzrückgang als Folge unterdurchschnittlichen Wirtschaftswachstums

Die Entwicklung der Wuppertaler Wirtschaft ist in den letzten Jahren durch ein unterdurchschnittliches Wirtschaftswachstum und von Arbeitsplatzabbau geprägt. Hiervon ist vor allem das verarbeitende Gewerbe betroffen. Der Dienstleistungssektor weist hingegen bis in die 80er Jahre ein kräftiges Beschäftigungswachstum auf. Der per Saldo zu verzeichnende Arbeitsplatzrückgang konnte dadurch aber nicht kompensiert werden.

Die Statistik der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer verdeutlicht die aktuelle Entwicklung. Demnach bestätigt sich, daß der Beschäftigtenrückgang vor allem im verarbeitenden Gewerbe bei gleichzeitiger Stagnation im tertiären Sektor erfolgt. Ende 1995 waren demnach 53,7 % der sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer im Dienstleistungsbereich beschäftigt, gegenüber 45,9 % im verarbeitenden Gewerbe/Baugewerbe. Insgesamt weist die Stadt Wuppertal 1995 laut Beschäftigtenstatistik der Bundesanstalt für Arbeit 133.622 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte auf.

4.3 Bevölkerung
Bevölkerungsrückgang stagniert zur Zeit

Für Wuppertal wurde 1963 mit 423.400 Einwohnern der Höchststand erreicht. In den beiden folgenden Jahrzehnten war ein kontinuierlicher Rückgang der Bevölkerung festzustellen. Im Jahr 1986 wurde mit 380.000 Einwohnern ein Tiefstand erreicht. Aufgrund der starken Zuwanderungen von Aus- und Übersiedlern in der zweiten Hälfte der 80er Jahre, stieg die Einwohnerzahl der Stadt bis 1992 wieder auf 386.615 an. Seither ist ein erneuter Rückgang zu verzeichnen. Anfang 1996 betrug die Einwohnerzahl 384.991.

Wie aus der Abb. 4.2 ersichtlich ist, kommt die aktuelle Bevölkerungsprognose (Basis 01.01.96 - liegt in Kürze vor) zu dem Ergebnis, daß bis Ende der 90er Jahre von einem relativ geringen Bevölkerungsrückgang auszugehen sein wird. Nach dem Jahr 2000 wird der Bevölkerungsrückgang wieder stärker. Für das Jahr 2010 wird mit 356.000 Einwohnern gerechnet. Dies sind ca. 29.000 weniger als Ende 1995. Durch die Neuausweisung von Bauflächen bzw. Siedlungsbereichen im FNP und GEP, kann der Rückgang der Einwohnerzahlen, der sich in erheblichen Teilen aus Wanderungsverlusten ergibt, zumindest abgeschwächt werden.

Abb. 4.2:
Bevölkerungsentwicklung in Wuppertal 1996 bis 2010
Quelle: Bericht zur Bevölkerungsentwicklung 1996

Jahr	Einwohner
1996	384.991
2000	378.606
2005	368.506
2010	356.000

Betrachtung der Altersstruktur nach Stadtbezirken gibt unterschiedliche Entwicklung wieder

Für die Nahverkehrsplanung ist allerdings nicht nur die gesamtstädtische Bevölkerungsentwicklung von Bedeutung, sondern auch die Entwicklungstendenzen in den einzelnen Stadtbezirken. Im wesentlichen gibt die Bevölkerungsentwicklung in den zehn Wuppertaler Stadtbezirken - allerdings in etwas unterschiedlicher Ausprägung - die generellen Entwicklungstendenzen wieder. Vom Bevölkerungsrückgang werden alle Stadtbezirke, Elberfeld-West ausgenommen, betroffen sein. In den einzelnen Stadtbezirken wirkt sich der Rückgang, hauptsächlich ausgelöst durch die jeweilige Altersstruktur, sehr unterschiedlich aus. Nur geringe Rückgänge sind für Elberfeld, Barmen und Oberbarmen zu erwarten. Demgegenüber werden relativ starke Einwohnerverluste für Uellendahl-Katernberg und Ronsdorf vorhergesagt.

Abb. 4.3:
Bevölkerungsentwicklung in den 10 Stadtbezirken
Quelle: Bericht zur Bevölkerungsprognose 1996

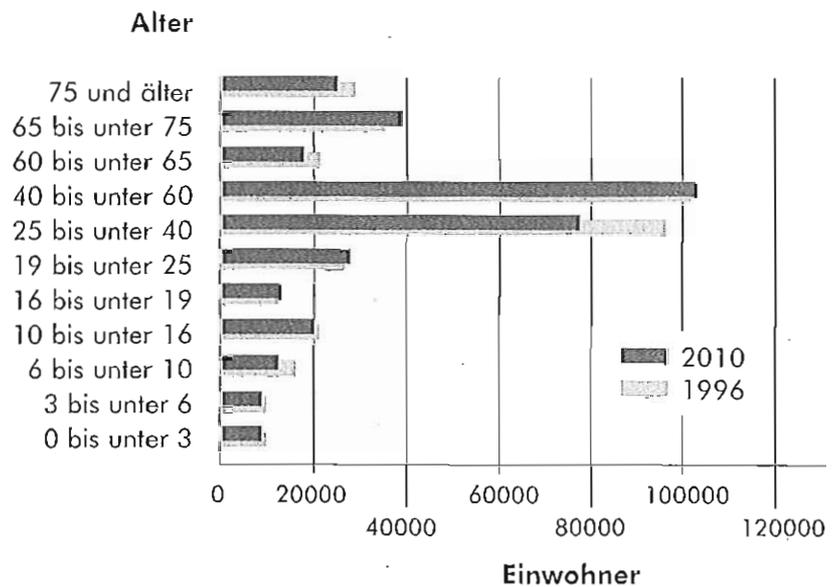
Stadtbezirk	1995	2010	2010/1995 absolut	v.H.
Elberfeld	71.475	69.005	-2.470	-3,5
Elberfeld West	32.648	32.247	-401	-1,2
Uellendahl-Katernberg	40.491	35.499	-4.992	-12,3
Vohwinkel	34.181	30.739	-3.442	-10,1
Cronenberg	23.011	20.256	-2.755	-12,0
Barmen	64.318	60.491	-3.827	-6,0
Oberbarmen	45.391	42.247	-3.144	-6,9
Heckinghausen	22.198	19.506	-2.692	-12,1
Langerfeld-Beyenburg	28.038	25.500	-2.538	-9,1
Ronsdorf	23.240	20.510	-2.730	-11,7
Wuppertal	384.991	356.000	-28.991	-7,5

Altersstrukturaufbau der Bevölkerung ist hinsichtlich ÖPNV-Nutzerverhaltens zu berücksichtigen

Eine weitere wesentliche Grundlage für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs ist der künftige Altersstrukturaufbau. In Abhängigkeit von der sozio-demographischen Struktur weisen die Altersgruppen ein unterschiedliches ÖPNV-Nutzungsverhalten auf. So nutzen z.B. Frauen den ÖPNV häufiger als Männer, Erwerbsfähige den ÖPNV seltener als Jugendliche und ältere Menschen. Dies gilt es im Rahmen der ÖPNV-Bedarfs- und Angebotsplanung gesondert zu berücksichtigen.

Wie die Abbildung 4.4 zeigt, wird die Entwicklung in den einzelnen Altersgruppen unterschiedlich verlaufen. Die Zahl der Kinder und Jugendlichen unter 16 Jahren wird ebenso abnehmen wie diejenige der jüngeren Erwerbsfähigen bis 40 Jahre sowie der Personen zwischen 60 und 65 Jahren bzw. ab 75 Jahren. Leichte Zunahmen sind dagegen für die Altersgruppen 16 bis unter 25, 40 bis unter 60 und 65 bis unter 75 Jahren zu erwarten.

Abb. 4.4:
Bevölkerungsentwicklung 1996-2010 nach Altersgruppen
Quelle: Bericht zur Bevölkerungsprognose 1996



4.4 Wohnen

Hohes Nachfragepotential nach Wohnraum

Trotz längerfristig sinkender Einwohnerzahl besteht daher gegenwärtig und zumindest mittelfristig ein hohes Nachfragepotential nach Wohnungen. Zur Zeit wird der jährliche Bedarf auf ca. 900 Wohneinheiten (WE) geschätzt.

Die Überprüfung der vorhandenen Wohnbaureserven führte zu dem Ergebnis, daß der größte Teil des Wohnungsbedarfs innerhalb der vorhandenen Siedlungsflächen gedeckt werden kann. Zur Schonung der un bebauten Landschaft wird vorrangig die Ausschöpfung dieser Baumöglichkeiten angestrebt (Siedlungsverdichtung).

Neue Wohnbauflächen vordringlich in Nähe von ÖPNV-Haltepunkten

Neue Wohnbauflächen sollen dabei möglichst im Einzugsbereich von Haltepunkten des ÖPNV (Schiene und Bus) liegen. Derzeit werden eine Vielzahl möglicher Standorte diskutiert. Die Nutzung dieser Flächen ist jedoch u.a. davon abhängig, daß erforderliche Altlastenuntersuchungen und z.T. notwendige Betriebsverlagerungen durchgeführt werden. Hin-

sichtlich der Möglichkeit einer kurz- bis mittelfristigen Umsetzung werden z.Z. insbesondere die folgenden Gebiete erörtert:

- *Waldkampfbahn, 360 WE, Nähe zum Bf Vohwinkel u. Schwebbahnstation,*
- *Vohwinkel Stationsgarten, 445 WE, Nähe zum Bf Vohwinkel und Schwebbahnstation,*
- *Weidenplatz, 200 WE, Nähe zum S-Bahn-Haltepunkt Steinbeck und*
- *Dessauer Str. (ehem. Zentralwerkstatt), 100 WE, Nähe zum Hbf Wuppertal.*

4.5 ÖPNV-relevante städtebauliche Entwicklungen

ÖPNV-Erschließungsplanung in bezug auf anstehende oder künftige städtebauliche Entwicklungen als kontinuierliche Aufgabe

Soweit städtebauliche Entwicklungen mittel- bis langfristig Angebotsanpassungen bzw. Erschließungsmaßnahmen im Bereich des ÖPNV erforderlich machen, werden sie im vorliegenden Nahverkehrsplan beispielhaft benannt. Für das Projekt Umnutzung ehemaliger Kasernenflächen/-gebäude (Sagan- u. GOH-Kasernen) wurden diesbezüglich Aussagen hinsichtlich einer ergänzenden ÖPNV-Erschließung getroffen. Die übrigen Vorhaben (z.B. 5. Gesamtschule, Einzelhandelsprojekt Wicküler Park, Wohnbauprojekte in Vohwinkel) sollen entsprechend ihrer Fortentwicklung Gegenstand kurzfristiger Planungen bzw. der NVP-Fortschreibung sein.

4.6 Verkehr

Analyse der künftigen Verkehrssituationen läßt weiteres Ansteigen der Verkehrsbelastung erwarten

Die Analyse der Verkehrssituation führt zu dem Ergebnis, daß insbesondere in den Ballungsräumen und somit auch im Bergischen Städtedreieck und in Wuppertal die Motorisierung und das Verkehrsaufkommen weiter anwachsen werden.

Die Verkehrsströme im Stadtgebiet Wuppertals konzentrieren sich auf wenige Hauptverkehrsachsen. Dieses gilt in erster Linie für die beiden Einkaufszentren Barmen und Elberfeld, in abgeschwächterer Form aber auch für die Nebenzentren. Die topographische Lage der Stadt führt zu einer Konzentration der Verkehrsprobleme in der Talachse und trägt zu einer hohen Luft- und Lärmbelastung bei. Diese Situation wird durch die stadtnahen Autobahnen BAB 1 und BAB 46 noch verstärkt. Vor allem die Verlärmung des Stadtgebietes ist nicht zuletzt auf die autobahnbedingten Durchgangs- und Ausweichverkehre zurückzuführen.

Nahverkehrsplanung als wesentlicher Beitrag künftigen Verkehrsgeschehens

Der Sicherung und Weiterentwicklung des ÖPNV im Rahmen der Nahverkehrsplanung kommt somit eine wesentliche Funktion für die künftige Ausgestaltung des Wuppertaler Verkehrsgeschehens zu. Nur durch ein weiterhin attraktives Nahverkehrsangebot wird es möglich sein, zusätzliche Umsteiger vom Auto auf Bus und Bahn zu gewinnen und den Verkehr insgesamt umweltfreundlicher zu gestalten. Eine wesentliche Rolle kommt in diesem Zusammenhang der nachhaltigen Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie einer Verknüpfung mit dem Individualverkehr zu. Die in Kapitel 3.2.2 aufgeführten Zielvorgaben der Wuppertaler Verkehrspolitik und ÖPNV-Entwicklung bieten hierfür den Handlungsrahmen.

4.6.1 Regionale Verkehrsinfrastruktur

Vorhandene Verkehrsbänder garantieren gute Anbindung der Fern- und Nahbereiche

Gut ausgebaute Verkehrsbänder bestehen sowohl in den Raum Köln-Bonn und Düsseldorf, dort mit Direktanschluß an den Flughafen, sowie das Ruhrgebiet, mittelbar nach Duisburg und seinen Häfen, unmittelbar nach Essen sowie Dortmund. Für den Schienenpersonenverkehr ist die Stadt Wuppertal IC-Haltepunkt sowie durch StadtExpress, RegionalBahn und S-Bahn an Fern- und Nahbereiche angebunden.

Die Wuppertal unmittelbar umgebende Region des Bergischen Städtedreiecks Wuppertal - Remscheid - Solingen wird durch eine im 20-Minuten-Takt verkehrende RegionalBahn, ergänzt durch CityExpress-, Stadt- und NachtExpresslinien ebenfalls gut erschlossen (s. hierzu Abb. 4.5, nächste Seite und die Kapitel 6. SPNV und 8. Busverkehr).

Rhein-Ruhr-Raum weist das dichteste Autobahnnetz der Welt auf

Die regionale Straßeninfrastruktur ist ebenfalls wie die der Schiene weitgehend orientiert an den geographisch-topographischen Möglichkeiten. Über das Bundesfernstraßennetz sind der Köln-Bonner-Wirtschaftsraum über die BAB A1, der Raum Düsseldorf über die A 46 und das Ruhrgebiet über die Bundesautobahnen A 46/A3, A 43 und A 1, erreichbar. Mittelbar sind damit ebenfalls alle europäischen Wirtschaftsräume gut angebunden. Der Rhein-Ruhr-Raum verfügt über das in diesem Bereich am dichtesten ausgebaute Autobahnnetz der Welt. Darüber hinaus bestehen noch autobahnähnlich ausgebaute Straßenverbindungen innerhalb der Region. Hierzu zählt die B 224 in den Bereich Niederberg/Essen mit Anschluß an die in West-Ost-Richtung geplante und teilweise realisierte A 44, sowie die L 74 zur besseren Erschließung der unmittelbar umgebenden Region.

4.6.2 Städtische Verkehrsinfrastruktur

SPNV-Netz basiert auf einer Ost-West-Achse

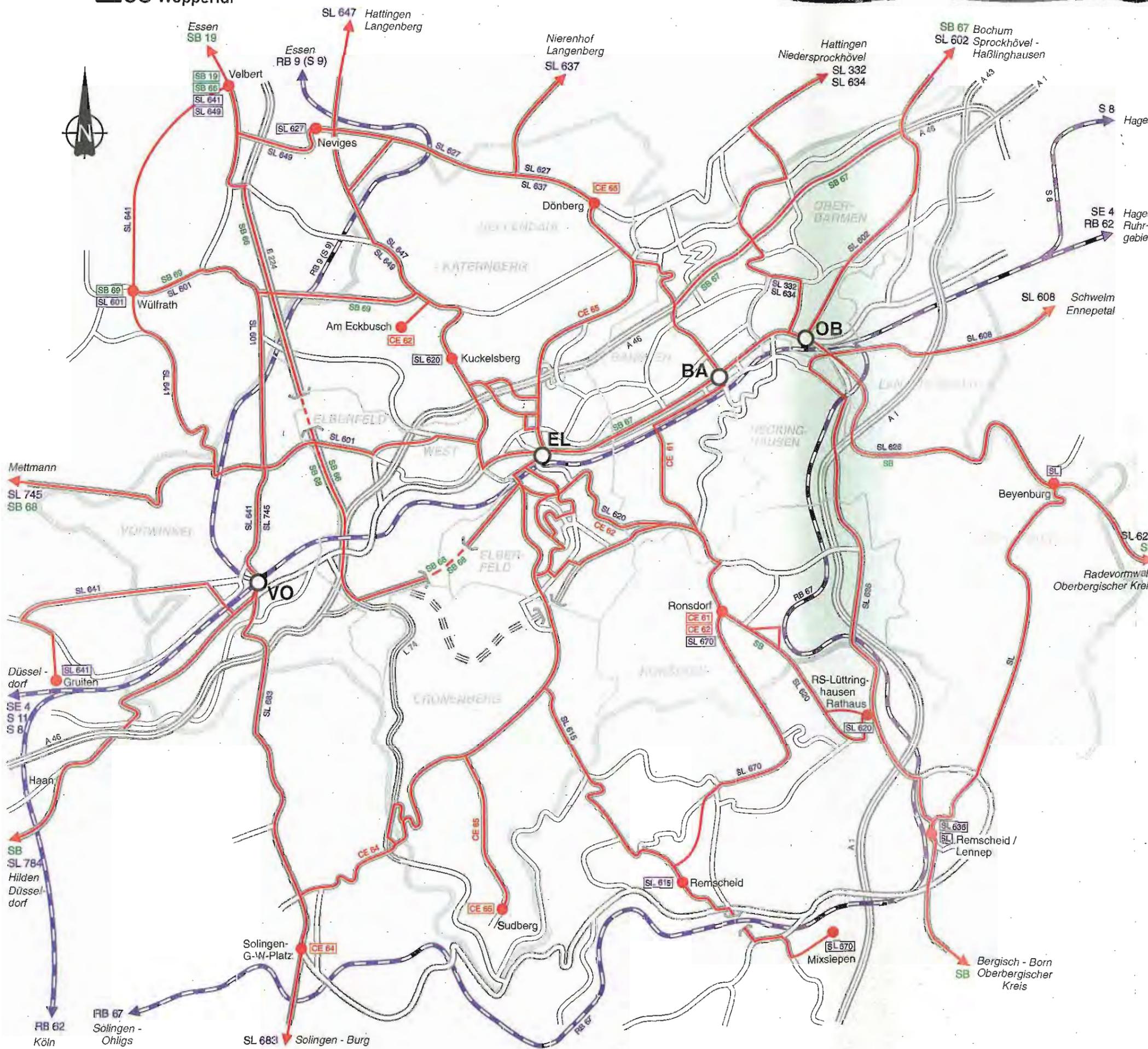
Das SPNV-Netz basiert im wesentlichen auf einer durch S-Bahn und Schwebebahn gebildeten Ost-West-Achse. Diese verbindet die Planungsräume Vohwinkel, Sonnborn, Elberfeld, Barmen, Oberbarmen und Langerfeld direkt miteinander. Entlang dieser Verkehrsachse wird an den Verknüpfungspunkten Vohwinkel, Elberfeld, Barmen und Oberbarmen das mit den Nord-Süd-Buslinien herangebrachte Verkehrsaufkommen aufgenommen, in Ost-West- bzw. West-Ost-Richtung verteilt und den anderen Planungsräumen zugeleitet.

Stillgelegte Rheinische Strecke verläuft auf den Wuppertaler Nordhöhen

An den Nordhängen des engen Wuppertaler Talkessels führt die Rheinische Strecke ("Nordbahn", s. hierzu Kap. 6) als Bundesbahntrasse von Mettmann über Wuppertal-Lüntenbeck / Wuppertal-Vohwinkel bis Wichlinghausen, wo sie in die Trasse W-Oberbarmen bzw. (W-Nächstebreck - Sprockhövel / Haßlinghausen - Hattingen) mündet. Einstmals als durchgehende Güter- und Personenverkehrsstrecke aus dem Düsseldorfer Raum bis ins Ruhrgebiet und nach Ostwestfalen betrieben, ist die Strecke heute baulich und betrieblich unterbrochen. Der Personenverkehr wurde 1991 eingestellt, Güterverkehr findet nur noch in geringem Umfang statt. Über die weiteren Zukunftsmöglichkeiten dieser Strecke finden z.Z. Überlegungen im Rahmen eines WSW-Gutachtens zum regionalen Schienenverkehr statt. Mit Ergebnissen ist voraussichtlich Anfang '97 zu rechnen.

"Samba-Strecke" ist seit 1988 stillgelegt

In Wuppertal-Steinbeck zweigt die eingleisige Nebenstrecke nach W-Cronenberg ("Samba") ab, die 1988 für den Gesamtverkehr stillgelegt wurde. Sie führt durch das Burgholz und an der Müllverbrennungsanlage (MVA) vorbei und liegt ab da parallel zu Hauptstrecken des Busnetzes bis Cronenberg-Mitte. Die Strecke ist nicht betriebsfähig. Im Rahmen des laufenden Gutachtens der WSW wird eine wirtschaftliche Kombination des Personenverkehrs mit einer Belieferung der MVA mit Hausmüll untersucht.



Regionale ÖPNV-Linien

Bearbeitung: R101.1 / R102.3

Legende

-  DB - Linien
-  Regionale Buslinien vorhanden
-  Regionale Buslinien geplant
-  CityExpress
-  Linien - Endpunkt
-  Zentren (z.T. auch Linien - Endpunkte):
Vohwinkel
Elberfeld
Barmen
Oberbarmen

Datenstand: Mai 1997

Abb. 4.5

"Stadtring" bildet das Grundgerüst des Straßennetzes

Das Straßennetz stützt sich auf den Stadtring ab, bestehend aus der A 46 im Norden, der A1 im Osten, der L 418/419 (nur teilweise realisiert) im Süden und der L 74 im Westen. Die Planungsräume sind über Straßen des städtischen Verkehrsnetzes an den Stadtring angeschlossen. Über diesen Straßenring - wenn geschlossen - erfolgt der Anschluß an das übergeordnete regionale Verkehrsnetz. Darüber hinaus übernimmt der Ring als Verteilerschiene die Verkehre der Planungsräume untereinander. Durch dieses Prinzip soll der Durchgangsverkehr weitestgehend aus den Stadtbezirken fern gehalten werden. Die einzelnen Erschließungsstraßen der Stadtbezirke tragen im wesentlichen den Quell- und Zielverkehr.

Leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen sind schwach ausgeprägt

Im Gegensatz zu den gut ausgebauten West-Ost-Verbindungen parallel zur Talachse fehlen leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen. Die vorhandenen, für den Lebensraum der Stadt wichtigen Nord-Süd-Verbindungen laufen in der Regel radial auf die Hauptzentren Elberfeld und Barmen sowie Vohwinkel zu und führen meist auf einen einzigen Verkehrsknoten. Dieser Zustand erweist sich im täglichen Verkehrsablauf auch für den ÖPNV als störungsanfällig.

Anlagen für potentielle P+R-/B+R-Kunden

Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrssysteme in Wuppertal ist eine wichtige Aufgabe zur Minderung der allgemeinen Umweltbelastungen aus dem Gesamtverkehr. Hierzu sind u.a. entsprechende Anlagen für potentielle P+R-/B+R-Kunden in der Talsohle und in den Stadtrandlagen zu prüfen und zu realisieren (s. Kap. 8.3.5).

Modal Split Anteil von 1% für den Fahrradverkehr

Der **Fahrradverkehr** spielt bislang im Stadtbild eher eine untergeordnete Rolle. Sicherlich nicht zuletzt aufgrund der schwierigen Topographie weist er nur einen Anteil von ca. 1 % am Modal Split (s.u.) auf. Die größte bislang vorgenommene Maßnahme im Radwegebau erfolgte in Zusammenhang mit der Umgestaltung der B 7 im Bereich Oberbarmen.

Verknüpfung des Radverkehrs mit den ÖPNV-Haltestellen und zentralen Bushaltestellen notwendig

Das 1989 fortgeschriebene und vom Rat beschlossene Radverkehrsgrundnetz umfaßt rd. 250 km. Davon sind bisher rd. 25 km Radwege sowie 70 km kombinierte Geh- und Radwege realisiert. Neben den ausgebauten Radwegen sind zur Zeit noch rd. 140 km Radrouten durch verkehrsarme Nebenstraßen, Tempo 30-Zonen und Wald- und Wirtschaftswege vorhanden und teilweise als Radwanderwege beschildert. Schwerpunkt für den weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes soll in den kommenden Jahren die Talsohle zwischen Varresbeck und Barmen sein.

Für den Nahverkehrsplan spielt dabei insbesondere die Verknüpfung des Radwegenetzes mit den S-Bahn-Haltestellen entlang der Talachse sowie den zentralen Verknüpfungspunkten von Bus/Schiene und Bus/Bus (siehe Kap. 9) eine besondere Rolle. Neben Bau und Wegführung (Beschilderung) von Fahrradwegen wäre vor allem auch die Errichtung von Bike + Ride-Anlagen und deren bedarfsgerechte Erschließung zu forcieren. Mit Ausnahme von ca. 25 Stellplätzen in Wuppertal-Vohwinkel und 25 Stellplätzen in Wuppertal-Oberbarmen fehlen B + R-Anlagen an den Wuppertaler Haltestellen völlig. Insgesamt beläuft sich der von der VRR GmbH angemeldete B + R-Bedarf für die Wuppertaler Haltestellen auf ca. 300 Plätze (Stand 1996). Ergänzend hierzu wäre auch der Bedarf von Fahrradabstellanlagen an den wesentlichen Verknüpfungshaltestellen des Busverkehrs und der Schwebbahn zu untersuchen. Diesen Aspekt gilt es bei der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes zu berücksichtigen.

Fußgängeranteil am Modal Split ist in den zurückliegenden Jahren stark rückläufig

Im Rahmen einer Mobilitätsstudie (s.Kap. 4.6.3) wurde festgestellt, daß der **Fußgängeranteil** am Modal Split (s.u.) in Wuppertal im Zeitraum zwischen 1976 und 1992 von 38 % auf 20 % um fast die Hälfte zurückgegangen ist. Eine Umkehrung dieses Trends und damit eine Rückbesinnung auf den Fußgängerverkehr bzw. eine Wiederentdeckung der Bedürfnisse von Fußgängern ist somit dringend geboten. Eine fußgängerfreundliche Stadt der „kurzen Wege“ ist auch eine menschenfreundliche, lebenswerte und lebendige sowie kinderfreundliche Stadt.

Lokale Agenda 21 fordert Vorrang für ökologisch verträgliche Fortbewegungsarten

Hinsichtlich der zukunftsbeständigen Strukturen der städtischen Mobilität wird in den Empfehlungen des Deutschen Städtetages zur Lokalen Agenda 21 ausgeführt, daß die Städte sich bemühen müssen, das Verkehrsaufkommen zu senken und dabei dennoch die Erschließungsqualität zu verbessern und das soziale Wohl und die städtische Lebensweise aufrechtzuerhalten. Eine zukunftsbeständige Stadt muß die erzwungene Mobilität verringern und die Förderung und Unterstützung von unnötigem Kraftfahrzeuggebrauch beenden. Ökologisch verträglichen Fortbewegungsarten (insbesondere zu Fuß gehen, Radfahren und ÖPNV) sollten Vorrang eingeräumt und der Verbund dieser Verkehrsarten in den Mittelpunkt der Planungsarbeit gestellt werden. Den motorisierten Individualverkehrsmitteln sollte die Aufgabe zukommen, den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr zu erleichtern und die wirtschaftliche Aktivität aufrechtzuerhalten.

Nahverkehrsplanung will fußgängerfreundliche und behindertengerechte ÖPNV-Erschließung fördern

Für die Nahverkehrsplanung ist - analog zum Fahrradverkehr - die fußgängerfreundliche und behindertengerechte Erschließung von S-Bahnhöfen sowie der zentralen Verknüpfungspunkte Bus/Schiene von Bedeutung. Auch hier zeigt der o.g. Abschlußbericht für die Wuppertaler Haltepunkte Defizite auf, die es künftig abzubauen gilt. Dazu zählt die Schaffung von kundenfreundlichen, behindertengerechten und sicheren Wegebeziehungen und Zugängen innerhalb der Bahnanlagen sowie das Installieren von Hinweisbeschilderungen, Wegeleitsystemen, Orts- und Umgebungsplänen sowie Fahrplantaafeln. Die im Stadtgebiet vorhandenen Verknüpfungshaltestellen des Busverkehrs und deren Umfeld wären analog zu betrachten und entsprechend zu gestalten (s. Kap. 8.3 Haltestellen).

Vor diesem Hintergrund erhält die Anfang 1996 erfolgte Ernennung eines städtischen Beauftragten für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer sowie die Bildung eines Management-Teams eine besondere Bedeutung. Hiervon werden neue Impulse und eine verstärkte Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs erwartet. Diese erfordert u.a. auch, daß Zielkonflikte zwischen dem ÖPNV/MIV einerseits und dem Fußgängerverkehr/Fahrradverkehr andererseits analysiert und künftig so weit wie möglich vermieden werden.

4.6.3 Kennzahlen und Prognosewerte zum Verkehrsverhalten und zur Verkehrsentwicklung

Modal Split-Anteil des Umweltverbundes liegt knapp unter 50 %

Das Mobilitätsverhalten der Wuppertaler Bevölkerung läßt sich u.a. an der Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel, dem sog. Modal Split, ablesen. Die WSW hat im Rahmen einer Bevölkerungsstudie 1994 festgestellt, daß 20 % sämtlicher täglicher Wege auf die Verkehrsmittel Fußgänger, 26 % auf den ÖPNV und 2 % auf das Fahrrad entfallen. Somit nutzen insgesamt fast die Hälfte (48 %) der Wuppertaler Bürger ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Demgegenüber steht ein Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 52 %.

Abb. 4.6:
 Modal Split-Anteile in
 Wuppertal 1993/94
 Bevölkerungsstudie
 zum ÖPNV in Wuppertal,
 target group GmbH
 im Auftrag der WSW AG
 1993/94

Verkehrsmittel	in % 1994
Fußgänger	20,2
Fahrrad	1,7
ÖPNV	26,4
PKW	51,7

Trendumkehr hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln ist deutlich erkennbar

Von 1976 aus betrachtet ist die Modal-Split-Tendenz für den ÖPNV zunächst abnehmend. Allerdings sind ab 1990 durch Umstrukturierungen im VRR, verbesserte Tarif- und Leistungsangebote sowie schnellere und direktere Verbindungen deutliche Zuwächse und eine Trendumkehr zu verzeichnen. So konnten in dem Zeitraum von 1990 bis 1994 die Beförderungsfälle im Stadtverkehr des ÖPNV um ca. ein Drittel (ca. 21 Mio. Fahrgäste) gesteigert werden (s. hierzu auch Kap. 5.8 Fahrgastaufkommen). Seit der 1994 erfolgreich umgesetzten Wuppertaler Linien-netzoptimierung sowie der Einführung baulicher (z.B. Busspuren) und verkehrstechnischer (z.B. Funk-Baken-System) Beschleunigungsmaßnahmen (s. hierzu Kap. 8.2.1 Fahrwege) haben sich Kundenzugewinne von rd. 4 Mio auf insgesamt 86 Mio Fahrgäste im Jahr 1996 ergeben.

Als weitere Quelle zur Analyse der Wuppertaler Verkehrssituation und Verkehrsverhaltens der Bevölkerung zählt die jährlich durchgeführte „Umfage zur Stadtentwicklung“ mit ihrem Themenkomplex „Verkehr“. Die jüngste Auswertung (1995) kommt zu den Ergebnissen, daß

- *im Zeitverlauf (1993-95) die Verkehrsmittelwahl zum Erreichen der City nahezu konstant bleibt,*
- *nach wie vor die Wuppertaler Bürgerinnen und Bürger am häufigsten den PKW benutzen, um die City zu erreichen,*
- *in der Kombination Schwebebahn und Bus öffentliche Verkehrsmittel nahezu gleich oft benutzt werden,*
- *die City Barmen häufiger als das Zentrum Elberfeld mit dem PKW angefahren wird.*

Bürger aus Außenbezirken nutzen häufiger das eigene Auto als Bewohner der Talachse

Räumlich ist die Verkehrsmittelwahl eine Funktion der Entfernung und des Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln. Während Besucher aus der Talsohle die Zentren Barmen und Elberfeld zu fast 60 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln besuchen, dominiert die PKW-Benutzung ebenso deutlich bei Personen aus den Stadtbezirken Uellendahl-Katernberg, Cronenberg und Ronsdorf. Personen mittleren Alters benutzen häufiger als junge und ältere Befragte einen PKW. Ursächlich hierfür dürfte die höhere PKW-Besitz dieser Altersgruppe sein.

Die 1992 durchgeführte Umfrage zur Stadtentwicklung enthielt darüber hinaus noch einen Fragenteil zu Verkehrsproblemen in Wuppertal. Auf die Frage, welches augenblicklich das größte Verkehrsproblem in Wuppertal sei, nannten - wie in den Vorjahren - die meisten (29 %) der Bürgerinnen und Bürger das zu hohe Verkehrsaufkommen als das Hauptverkehrsproblem. Fehlende Parkplätze (26 %) und Baustellen/Staus (22 %) nehmen die Plätze zwei und drei ein. Daß der ÖPNV hingegen als Verkehrsproblem nur eine untergeordnete Rolle spielt (7 %), weist auf eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung hin.

Hohe ÖPNV-Akzeptanz in der Bevölkerung Beispielsweise plädiert die Mehrheit der Befragten im konstruierten Fall eines Hauptstraßenumbaus für eine Busspur. Erheblich weniger Nennungen entfallen auf die Vorschläge, zusätzliche MIV-Fahrs Spuren oder Parkplätze vorzusehen.

Motorisierung weiterhin im Aufwärtstrend Die Motorisierung der Bevölkerung ist entgegen allen Erwartungen der Vergangenheit noch nicht abgeschlossen und nach wie vor durch einen Aufwärtstrend gekennzeichnet. In Westdeutschland soll nach Prognosen (DIW, Shell) die Motorisierungsdichte auf ca. 559 zugelassene PKW/1000 Einwohner im Jahre 2010 anwachsen. Dies würde für Wuppertal mit derzeit ca. 448 PKW/1000 Einwohner (Landesdurchschnitt 496 PKW/1000 Einwohner) noch eine Zunahme von ca. 180 Tsd. auf ca. 205 Tsd. PKW bedeuten. Diese enorme Zunahme gilt es jedoch vor dem Hintergrund zu relativieren, daß der Rückgang der fahrfähigen Bevölkerung (s.o.) auch einen Rückgang des PKW-Aufkommens bedingt. Zudem „bremsen“ Veränderungen des Verkehrsverhaltens sowie ökonomische und ökologische Rahmenbedingungen eher die Motorisierungsentwicklung. So kann realistischerweise für die Zukunft von einer Bandbreite zwischen rd. 180.000 PKW und 205.000 PKW ausgegangen werden.

Diese Annahme bestätigt auch die 95er „Umfrage zur Stadtentwicklung“. Demnach hat sich der Besitz eines oder mehrerer PKW in den letzten fünf Jahren kaum geändert. In vier von fünf Haushalten ist mindestens ein PKW vorhanden, in einem Viertel aller Haushalte sind mindestens zwei Autos vorhanden. Immerhin verfügt ein Fünftel der Haushalte über keinen PKW.

Abb. 4.7:
PKW-Besitz in Wuppertaler Haushalten von 1986 - 1995
Quelle: Umfrage zur Stadtentwicklung 1995

PKW-Besitz	1986	1990	1994
Einen	53	54	57
Mehrere	18	25	24
Keinen	29	21	20
Zusammen	100	100	100

Verkehrsleistungen weisen weiterhin steigende Tendenz aus Die Anzahl der in Wuppertal zugelassenen PKW hat sich von 1970 (92.269 Fahrzeuge) bis 1995 (172.516 Fahrzeuge) knapp verdoppelt. Neben der PKW-Bestandsentwicklung ist die Verkehrsleistung von Relevanz. Durch die höhere Verfügbarkeit des PKW hat die Anzahl der mit dem Auto zurückgelegten Wege und die Wegelänge zugenommen, wodurch die Verkehrsleistung insgesamt gestiegen ist. Bereits heute erreicht das Wuppertaler Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr insbesondere an wichtigen Kreuzungen deren Leistungsfähigkeit. Zudem zeigen Stauerscheinungen in den Verkehrsspitzenzeiten eine teils räumliche Überlastung des Straßennetzes an. Insgesamt wurde für die Wuppertaler Bevölkerung nach Untersuchungen durch das Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu 1992) ein Personenverkehrsaufkommen von 1,23 Mio Fahrten bzw. Wegen pro Werktag ermittelt. Über die Hälfte dieser Wege (51,7 %) wurden dabei mit dem PKW zurückgelegt, ca. ein Viertel entfällt auf den ÖPNV und ein Fünftel auf den Fußgängerverkehr.

Deutliche Zunahme der Straßenbelastungen Im statistischen Durchschnitt weisen innerhalb des Stadtgebietes installierte Zählstellen für den Zeitraum zwischen 1980 und 1990 an Bundesstraßen eine Zunahme der Straßenbelastung um ca. 16 % und an Landesstraßen um ca. 15 % auf. Auch weiterhin werden landesweit Zunahmen von max. 9 % bis zum Jahr 2010 erwartet.

Überlastung des Autobahnnetzes bewirkt zusätzliche Belastungen des Stadtstraßennetzes

Für die Autobahnen ergeben sich innerhalb des Stadtgebietes durchschnittliche Zunahmen um ca. 26 %. Dabei zählt die A 46 im Raum Wuppertal unter den zweistreifig ausgebauten Autobahnen Deutschlands mit zu den am stärksten belasteten Strecken (Tagesbelastungen zwischen Elberfeld und Katernberg von 94 Tsd Fz). Zudem weist sie eine höhere Störungsanfälligkeit auf. Bei Stausituationen finden die Ausweichfahrten häufig über das Stadtstraßennetz statt.

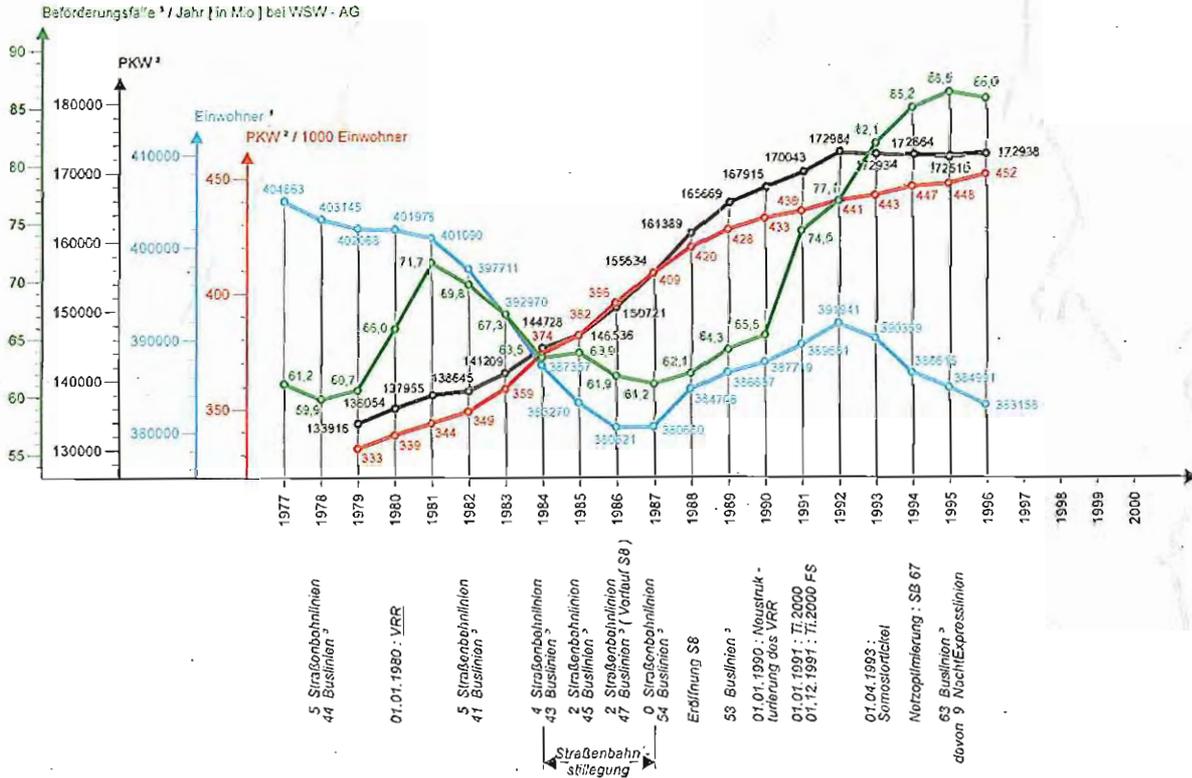
Haupteinpenderanteile Wuppertals aus unmittelbar benachbarten Städten

Die oberzentrale Funktion Wuppertals als Arbeits-, Einkaufs-, aber auch Freizeit- und Kulturschwerpunkt für die umgebende Region stellt besondere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur. Die Pendlerverflechtungen konzentrieren sich in Bezug auf die Einpendler eindeutig auf die Bereiche Elberfeld und Barmen mit den Herkunftsorten der näheren Region. Hierzu zählen insbesondere Remscheid, Velbert, Solingen und Schwelm. Weiter entfernte Orte spielen eher eine untergeordnete Rolle.

Verbesserte Tarif- und Leistungsangebote steigern ÖPNV-Anteil im Pendlerbereich

Entsprechend dieser rangmäßigen Verteilung erfolgt auch eine Belastung der entsprechenden Verkehrskorridore mit den bevorzugten Verkehrsmitteln. Der PKW hat hieran einen Anteil von ca. 83% gegenüber 14 % beim ÖPNV. Für die Auspendler, die zahlenmäßig deutlich geringer sind, dominieren als Zielgebiete hauptsächlich die Oberzentren Düsseldorf und Köln sowie Remscheid, Schwelm und Velbert. Die dabei bevorzugten Verkehrsmittel sind PKW (ca. 75%) und ÖPNV (ca. 23%). Täglich sind ca. 50.000 Fahrten auf die Berufspendler zurückzuführen, was einem Anteil von etwa 5 % an den Gesamtfahrten entspricht. Allerdings sind - wie bereits erwähnt - ab 1990 durch Umstrukturierungen im VRR, verbesserte Tarif- und Leistungsangebote sowie schnellere und direktere Verbindungen deutliche Zuwächse im ÖPNV zu verzeichnen, so daß sich der ÖPNV-Anteil an den Pendlerverkehren erhöht haben dürfte (aktuellere Zahlen sind hierzu z.Z. nicht verfügbar).

Die Abbildung 4.8 (nächste Seite) veranschaulicht zusammenfassend die Entwicklung ausgewählter Verkehrsdaten sowie wesentlicher Wuppertaler ÖPNV-Ereignisse (z.B. Straßenbahnstilllegung, VRR-Neustrukturierung, Netzoptimierung) zwischen 1977 und 1995. Den in den letzten Jahren stetig zunehmenden ÖPNV-Kunden steht ein sich auf hohem Niveau stabilisierender - in Zukunft noch leicht zunehmender - PKW-Bestand bei tendenziell sinkender Einwohnerzahl gegenüber. Ausgehend von den dargelegten Rahmenbedingungen sind mittelfristig keine gravierenden Änderungen der einzelnen Werte zu erwarten. Hinsichtlich der verwendeten ÖPNV-Daten sei darauf hingewiesen, daß es sich hierbei ausschließlich um WSW-spezifische Angaben handelt. Zusätzlich zu den angegebenen 63 WSW-Linien verkehren noch weitere 8 Linien im Nachbarorts- bzw. Regionalverkehr unter Regie benachbarter Verkehrsunternehmen. Ohne konkrete Daten vorliegen zu haben, müßte somit der Beförderungswert noch etwas „nach oben“ korrigiert werden.



¹⁾ Einwohner einschl. Ausländer jeweils am 31.12. des Jahres
²⁾ PKW einschl. Kombivagen und Kleinbusse jeweils am 31.12. des Jahres (Angaben des Kraftfahrtbundesamtes)
³⁾ einschließlich Schwebbahn

5 Straßenbahnlinien
44 Buslinien³⁾

01.01.1980: VRR

5 Straßenbahnlinien
41 Buslinien³⁾

4 Straßenbahnlinien
43 Buslinien³⁾

2 Straßenbahnlinien
45 Buslinien³⁾

2 Straßenbahnlinien
47 Buslinien³⁾ (Verlauf S8)

0 Straßenbahnlinien
54 Buslinien³⁾

↕ Straßenbahnstilllegung ↕

Erdöffnung S8

53 Buslinien³⁾

01.01.1990: Neustrukturierung des VRR

01.01.1991: Tl.2000

01.12.1991: Tl.2000 FS

01.04.1993: Somerstörtel

Netzoptimierung: SB 67

63 Buslinien³⁾

davon 9 Nacht-Expresslinien

Abb. 4.8:
Trenddarstellung 1977-1995
Bearbeitung: R. 101.1

5. ÖPNV in Wuppertal

Optimierung des Busnetzes in 1994

Grundlage des Busverkehrs in Wuppertal ist die erfolgreiche Durchführung einer umfassenden Netzoptimierung und Einführung eines neuen Liniennetzes im Mai 1994, das in enger Abstimmung zwischen WSW AG und Stadtverwaltung erarbeitet und in den folgenden Jahren fortlaufend optimiert wurde. Die Liniennetzoptimierung bildet somit die analytische und betriebliche Basis des vorliegenden Wuppertaler Nahverkehrsplanes. Daher kann an dieser Stelle unter Hinweis auf die Drs.Nr. 3794/93 "Abschlußbericht und Umsetzung des Projektes Liniennetzoptimierung" auf eine umfangreiche Bestands- und Systemanalyse verzichtet werden. Nachfolgend werden die wesentlichen Charakteristika des neuen Nahverkehrs in Wuppertal einschließlich begleitender Infrastrukturmaßnahmen wiedergegeben.

Umsetzung eines hochwertigen ÖPNV-Angebotes bei maximaler Betriebswirtschaftlichkeit

Unter den Rahmenbedingungen

- *Beibehaltung des Leistungsumfanges im bisherigen Ausmaß (d.h. Angebotsverbesserungen durch Optimierung des Ressourceneinsatzes bzw. Leistungsumschichtungen),*
- *Verknüpfung mit dem Schienenverkehr,*
- *Berücksichtigung der Stadtstruktur (Topographie, Polyzentrik) und der verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt*

wurden folgende Zielsetzungen realisiert:

- *Erhöhung der Angebotstransparenz durch Schaffung einer übersichtlichen Netzstruktur unter Einrichtung eindeutiger Linienführungen und Herstellen von Anschlüssen (Bus/Bus und Bus/Schiene),*
- *Systematische Verknüpfung zwischen Bus- und Schienenverkehr,*
- *Aufbau eines integralen Taktfahrplans mit einheitlichem 20-Minuten Grundtakt und guter Merkbarkeit,*
- *5 - 10 Minuten Takt auf allen Hauptachsen,*
- *Einsatz von VRR-Produkten entsprechend den unterschiedlichen Verkehrsaufgaben,*
- *Realisierung einheitlicherer Angebotsstandards in Bezug auf die Raumstruktur, d.h. Abbau von Überbedienungen, Ausgleich von Angebotsdefiziten,*
- *Realisierung einer adäquaten Infrastruktur, d.h. Schaffung von Verknüpfungspunkten mit kurzen Wegen und Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen.*

Liniennetz ist zentraler Baustein zur Erreichung des Leitzieles "Stadtverträglicher Verkehr"

Das neue Liniennetz stellt einen zentralen Baustein des neuen Nahverkehrs in Wuppertal dar und leistet einen wesentlichen Beitrag zum Leitziel „Stadtverträglicher Verkehr“. Durch die Netzoptimierung konnte mit vorhandenen Ressourcen ein insgesamt verbessertes, qualitativ gutes Angebot erzielt werden, das aufgrund seiner Systematik für den Kunden leicht nachvollziehbar ist und erfolgreich in Anspruch genommen wird. Dieses belegen die erheblichen Nachfragesteigerungen in den letzten Jahren (vgl. Kap. 8). Dabei bildet die Schwebebahn mit ca. 23 Mio. Kunden jährlich das Rückgrat des ÖPNV in Wuppertal.

Auf Basis der im Rahmen der Netzoptimierung entwickelten und festgelegten Angebotsstandards erfolgte auch in den folgenden Jahren die Realisierung weiterer, der Nachfrageentwicklung entsprechender Angebotsverbesserungen.

Weitere Optimierungspotentiale im Zuge der Nahverkehrsplanung sind begrenzt

Da im Zuge der Netzoptimierung 1994 grundlegende Optimierungen des Liniennetzes und des damit verbundenen Ressourceneinsatzes bereits umgesetzt wurden, ist der Handlungsspielraum in Bezug auf weiterführende Optimierungen als begrenzt anzusehen. Bei den im Rahmen der Nahverkehrsplanung vorgeschlagenen Leistungsverbesserungen (s. Kap. 8) handelt es sich daher im wesentlichen um punktuelle Netzanpassungen, die auf veränderte Rahmenbedingungen bzw. Nachfragesteigerungen zurückzuführen sind. Des weiteren wären räumliche und zeitliche Angebotsergänzungen, wie z. B. die verbesserte Erschließung topographisch schwieriger Wohngebiete notwendig. Dies verdeutlicht, daß die ÖPNV-Planung nicht statisch, sondern als dynamischer Prozeß betrachtet werden muß.

5.1 VRR-Produkte

Differenzierung nach Verkehrsaufgaben prägt angewandte Produktpalette

Ein wesentliches Merkmal des Liniennetzes ist die umfassende Einführung von VRR-Produkten mit Differenzierung nach Verkehrsaufgaben und entsprechendem Erscheinungsbild. Die einzelnen Produkte sind hierarchisch aufeinander abgestimmtes und miteinander verknüpft. Folgende Komponenten fügen sich zu einem Gesamtsystem zusammen:

- **StädteSchnellBus (SB) - Linien** verbinden Wuppertal mit den Nachbarstädten im 60 Minuten Takt mit wenigen Halten in den Zentren sowie an wichtigen Umsteigehaltstellen. StädteSchnellBusse fahren in nachfragestarken Relationen, die nicht vom Schienenverkehr bedient werden.
- **CityExpress (CE) - Linien** verbinden Wuppertaler Stadtteile bzw. Nachbarstädte mit den Zentren Elberfeld und Barmen in der Regel im 20 Minuten Takt. Die Beschleunigung erfolgt durch wenige Halte in den Zentren sowie an wichtigen Umsteigehaltstellen.
- **StadtLinien (SL)** - erschließen das Stadtgebiet und übernehmen Zubringer- und Verteilerfunktionen in der Regel im 20-Minuten Grundtakt. **Quartierslinien** erschließen darüber hinaus kleinräumige, zum Teil topographisch schwierige Gebiete mit Midibussen. Quartierslinien sind kein eigenständiges VRR-Produkt sondern den StadtLinien zuzuordnen.
- **AnrufSammelTaxen (AST)** - erschließen schwach besiedelte und topographisch ungünstig gelegene Gebiete mit geringer und unregelmäßiger Nachfrage. AnrufSammelTaxen fahren bedarfsabhängig nach einem festen Fahrplan. Erforderlich ist eine telefonische Voranmeldung.
- **NachtExpress (NE) - Linien** verbinden in den Nachtstunden Wohnquartiere und Bereiche, die insbesondere für Freizeitaktivitäten aufgesucht werden.
- die **Schwebebahn** stellt in der Wuppertaler Talsohle auf vollständig unabhängiger Gleistrasse die Verbindung der Zentren Vohwinkel, Elberfeld, Barmen und Oberbarmen und der jeweils dazwischen liegenden Bereiche im 3-Minuten-Takt her und ist damit das öffentliche Verkehrsmittel mit der höchsten zeitlichen Verfügbarkeit in Wuppertal.

Diese werden ergänzt durch die SPNV-Produkte der DB AG (siehe Kap.6.2.1).

5.2 Erschließungsqualität

Topographische Situation erschwert hohe Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität des Wuppertaler Stadtgebietes durch den ÖPNV erfolgt auf Grundlage der Kriterien „Einzugsbereich der Haltestellen“ und „Bedienungshäufigkeit von Haltestellen“. Dabei wird u.a. der Bewertungsmaßstab „Fußwegeentfernung zur Haltestelle“ unter Berücksichtigung der topographischen Situation zugrundegelegt.

Zielwerte zur Systematik der räumlichen Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind in Abb 5.1 dargestellt. Angegeben sind Grenzwerte für Fußwegeentfernungen zur Haltestelle, die aus vorliegenden Forschungsarbeiten sowie Richtlinien verschiedener Körperschaften abgeleitet wurden. In Wuppertal wurde mit der Netzreform ein Angebotsstandard realisiert, der den Ansprüchen an einen attraktiven ÖPNV - als reale Alternative zum PKW - gerecht wird.

Erschließungsanalyse weist unterbediente Teilräume aus

Aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen (u.a. Topographie und geringe Einwohnerzahl) sind im Einzelfall Anpassungen der ausgewiesenen Idealvorstellungen jedoch unumgänglich. Die Ergebnisse zur Analyse der Erschließungsqualität des Wuppertaler Stadtgebietes ergeben zusätzlichen Handlungsbedarf in einigen Teilräumen (vgl. Kap. 8.1.2 Quartierserschließungen). Zielsetzung ist es, die Angebotsmängel zu beseitigen und eine homogene Raumerschließung zu erzielen, die den angestrebten Bedienung - und Qualitätsstandard erfüllt. Dieses gerade auch vor dem Hintergrund der Anforderungen von Frauen und älteren Menschen, als Hauptnutzergruppe des ÖPNV (vgl. Kap. 5.8 Marktanteile).

Zielwert für Fußwegentfernungen zur Haltestelle (m)

	Bus	Schwebebahn	DB-Schiene
Kernbereich*)	200	400	600
Kernrandbereich**)	350	600	800
Außenbereich***)	500	800	1.000

Abb. 5.1:
Kriterien der Raumer-schließung
Quelle: Festlegung WSW AG/
Stadt Wuppertal, 1994

*) Kernbereich : Bereiche mit Cityfunktion (Elberfeld/Barmen)

**) Kernrandbereich: Wohnbereich mit Nahversorgungsfunktion (Stadtteilzentren)

***) Außenbereich : Wohnbereich ohne Nahversorgungsfunktion

5.3 Verbindungsqualität

Richtwerte für die Raumverbindung als Maß der Verbindungsqualität

Vorrangiges Ziel ist die Sicherstellung der guten Erreichbarkeit aller relevanten Ziele (Wohnplätze, Gewerbezentren, Schulstandorte, Einkaufszentren, Freizeitzentren etc.) sowie die schnelle Überwindung von Distanzen im Stadtgebiet und in die Region. Dabei spielt auch die Anbindung wichtiger Zielpunkte von Frauen, wie größere Arbeitsstätten im Dienstleistungsbereich, Freizeiteinrichtungen und soziale Einrichtungen eine wichtige Rolle. Die wichtigsten Quellen und Ziele sind möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden und möglichst häufig zu bedienen. Die Verbindungsqualität wird durch die Kriterien Bedienungshäufigkeit, Umsteigevorgänge und Luftliniengeschwindigkeit beschrieben. Die entsprechenden Richtwerte für die Raumverbindung sind in Abb 5.2 (nächste Seite) dargestellt. Diese sind aus vorliegenden Richtlinien von Körperschaften abgeleitet und ergänzt worden.

CE-Linien als innerstädtische Schnellverbindungen

Im Rahmen der Netzoptimierung sind mit Einrichtung der CityExpress- und StädteSchnellBuslinien in nachfragestarken Relationen im Stadt- und Regionalverkehr umfassende Verbesserungen im einheitlichen Grundtakt realisiert worden. Dabei haben StädteSchnellBusse die Aufgabe - als sinnvolle Ergänzung zum Schienenverkehr - möglichst direkte und schnelle Verbindungen mit den Hauptzielbereichen der Stadt Wuppertal herzustellen. Alle übrigen Ziele im Stadtgebiet werden durch Umsteigen auf die StadtLinien erreicht. Die Bedienungshäufigkeit auf den wichtigsten Verbindungsachsen im Regionalverkehr - jeweils ausgedrückt in Fahrten pro Stunde sowie im erreichten Takt - kann der Abb. 5.3 (übernächste Seite) entnommen werden.

5.4 Bedienungsqualität

Tiefe Marktdurchdringung durch dichte Fahrzeugfolgen

Anhand des Kriteriums Bedienungshäufigkeit wird die zeitliche Verfügbarkeit des gewählten Verkehrsmittels eingestuft. Insbesondere diese Größe bestimmt das Verhalten am Verkehrsmarkt. Eine tiefe Marktdurchdringung setzt eine dichte Taktfolge voraus.

Bedienungssystematik: Integraler Taktfahrplan mit 10- bis 5-Minuten-Intervallen und hoher Direktverbindungsanteil

Neben der Bedienungshäufigkeit ist die Bedienungssystematik ein wesentlicher Baustein für einen attraktiven ÖPNV. In Wuppertal wurde mit dem neuen Liniennetz ein integraler Taktfahrplan, d.h. ein 20 Minuten Grundtakt montags - freitags zwischen 5.30 und 19.00 Uhr entsprechend dem S-Bahn Takt sowie ein 30 Minuten Grundtakt im Abend- und Wochenendverkehr eingeführt. Durch den einheitlichen Grundtakt wird ein hohes Maß an Angebotstransparenz, verbunden mit guter Merkbarkeit und Orientierungsmöglichkeit für die Kunden realisiert. Darüber hinaus bietet der integrale Taktfahrplan gute Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Schienenverkehr. Durch Linienüberlagerungen und konsequente Vertaktung ergeben sich dadurch im Busverkehr auf vielen Abschnitten 10 und 5 Minuten Intervalle. Für Umsteigehäufigkeiten gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten.

Abb 5.2 zeigt die zwischen Stadt und WSW AG festgelegten Zielwerte für relationsbezogene Umsteigehäufigkeiten mit Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume sowie für die Luftliniengeschwindigkeit. In Wuppertal wurde - wie bei der Raumerschließung - ein attraktivitätsorientierter Standard - umgesetzt.

nach	Fahrzeugfolgezeit				Umsteigehäufigkeit		Luftliniengeschwindigkeit (km/h)
	(min.)						
von	Stadt-	Stadt-	Stadt-	Stadt-	Stadt-	Stadt-	
	zentrum	teil-	zentrum	teil-	zentrum	teil-	
	zentrum	zentrum	zentrum	zentrum	zentrum	zentrum	
Tagesverkehr							
Kernbereich*)	5	10	0	0	10	10	
Kernrandbereich**)	10	20	0	0	15	15	
Außenbereich***)	20	20	1	1	15	15	
Abendverkehr							
Kernbereich*)	7,5	15	0	0	10	10	
Kernrandbereich**)	15	30	0	0	15	15	
Außenbereich***)	30	30	1	0	15	15	

Abb. 5.2:
Kriterien der Raum-
verbindung

Quelle: Festlegung WSW AG/
Stadt Wuppertal, 1994

- *) Kernbereich : Bereiche mit Cityfunktion (Elberfeld/Barmen)
 **) Kernrandbereich: Wohnbereich mit Nahversorgungsfunktion (Stadtteilzentren)
 ***) Außenbereich : Wohnbereich ohne Nahversorgungsfunktion

5.5 Begleitende Infrastrukturmaßnahmen

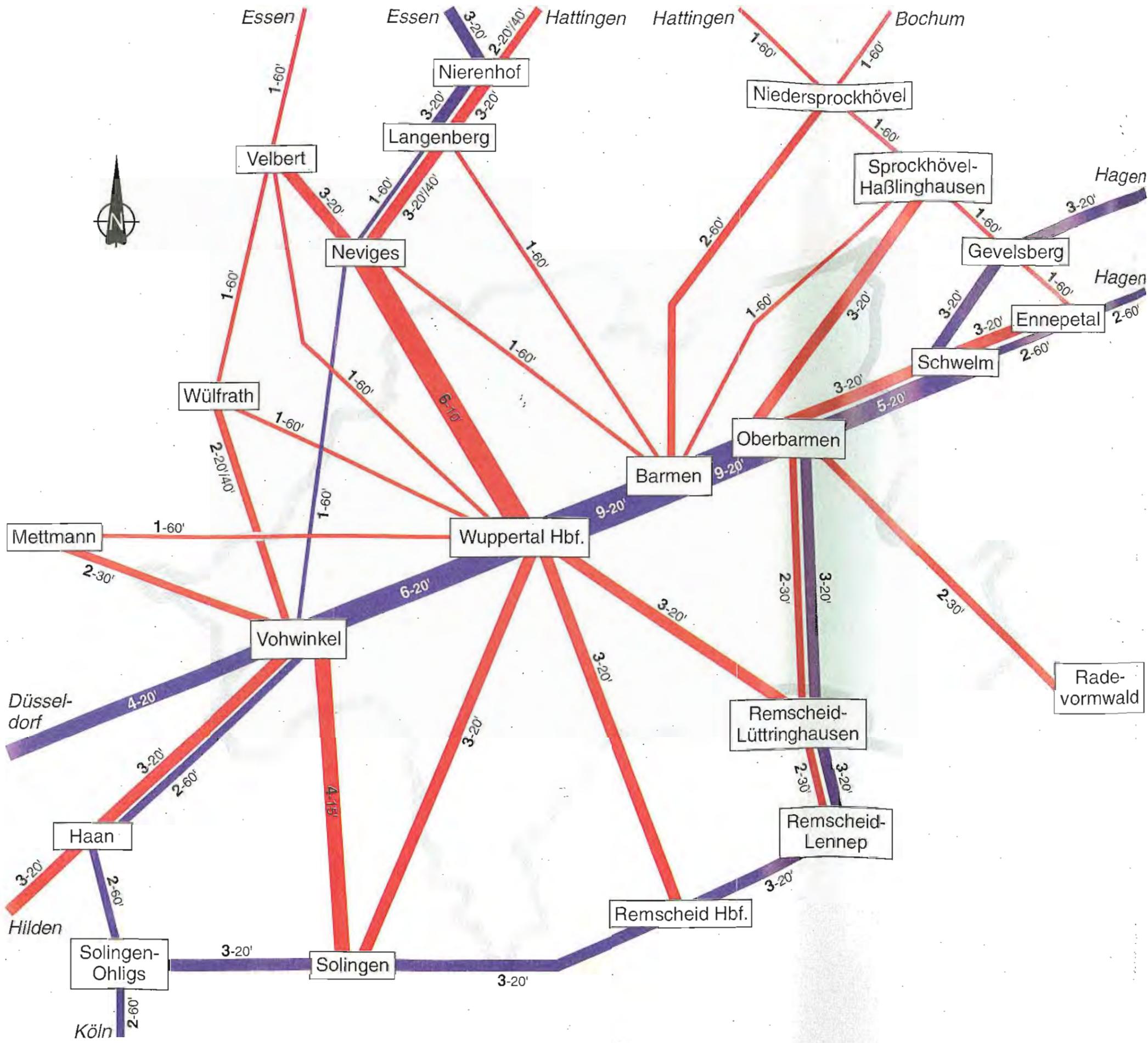
Sämtliche infrastrukturelle Verbesserungen kommen dem ÖPNV-Kunden zugute

Parallel zur Entwicklung des neuen Liniennetzes wurden in Zusammenarbeit zwischen WSW und Stadtverwaltung begleitende Infrastrukturmaßnahmen eingeleitet, die den ÖPNV pünktlicher und schneller machen und den Kundinnen und Kunden bequemere Umsteigemöglichkeiten schaffen sollen. Bereits seit Jahren wird kontinuierlich an der Einrichtung neuer Busspuren gearbeitet. In 1996 umfaßten diese Sonder Spuren eine Länge von rund 8,4 Kilometern. Ebenfalls weit fortgeschritten sind die Arbeiten an den Lichtsignalanlagen zur Beeinflussung der Phasenumläufe durch die Busse.

Zusammenlegung von Haltestellenpositionen ermöglichte sinnvolle Verknüpfungen im Netz

Verbesserungen für die Kunden wurden an einigen Knotenpunkten geschaffen. So wurden im Rahmen der Liniennetzoptimierung z.B. an den Haltestellen Hahnerberg und Weiherstraße die weit auseinander liegenden Haltestellenpositionen zusammengefaßt und verlegt. Nun müssen die Kunden keine langen Fußwege mehr zurücklegen, sondern können an der gleichen Haltestelle in den Anschlußbus umsteigen (vgl. Kap. 9.2).

Darüber hinaus ist ein Programm zur Einrichtung von Haltestellenkaps in Zusammenhang mit dem vermehrten Einsatz von Niederflurbussen angelaufen. Dieses betrifft insbesondere Haltestellen der Linie 623, eine der Linien, die vorrangig mit Niederflurbussen befahren wird (vgl. Kap. 5.7 Fahrzeuge).



Bedienungshäufigkeit im derzeitigen Regionalverkehr (Hauptverkehrszeit)

Bearbeitung: R101.1 / WSW AG

Legende

-  Busverkehr
-  Schienenverkehr
-  Fahrten / h - Taktfolge

Abb. 5.3

5.6 ÖPNV-Angebot 1996

Eigenwirtschaftliche Erbringung der Nahverkehrsleistungen durch die Verkehrsunternehmen

Grundlage für den Nahverkehrsplan ist das Fahrplanangebot 1995/96, das dem entsprechenden Stadtfahrplan entnommen werden kann. Die Verkehrsleistungen werden bislang von der WSW und den anderen Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht (s. Kap. 13.3.4). Vorrangige Zielsetzung ist es, die im Rahmen der Netzoptimierung festgelegten und konsequent weiterentwickelten Angebotsstandards in Wuppertal zu halten. Diese bilden die Basis für weitere Angebotsergänzungen bzw. erforderliche Netzanpassungen.

Das ÖPNV-Angebot in Wuppertal (WSW und weitere Verkehrsunternehmen) setzt sich wie folgt zusammen:

Produkt	Zahl der Linien 1993	Zahl der Linien 1996
Schwebebahn	1	1
CityExpress	1	4
StädteSchnellBus	1	4
StadtLinie	57	51
Quartierslinie	1	3
NachtExpress	8*)	9*)
AnrufSammelTaxen	1	4

Abb. 5.4:
ÖPNV-Angebot in
Wuppertal

*) einschließlich des von den Stadtwerken Remscheid betriebenen NE 15 von Wuppertal nach Remscheid

Der Buslinienverkehr im Stadtgebiet Wuppertal wird von folgenden Verkehrsunternehmen betrieben:

- Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW AG)
- Busverkehr Rheinland GmbH (BVR)
- Stadtwerke Remscheid GmbH (SR)
- Stadtwerke Solingen GmbH (SWS)
- Verkehrsgesellschaft Ennepe Ruhr GmbH (VER)
- Rheinische Bahngesellschaft AG (RBG)
- Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG (OVAG)

Dabei wird der überwiegende Anteil des Linienverkehrs von der WSW AG betrieben. Die Leistungen der weiteren Verkehrsunternehmen erfolgen in Form von eigenen Linienverkehren, Gemeinschaftsverkehren oder im Auftrag der WSW AG.

Stadtverkehr

CityExpressLinien, StadtLinien einschließlich Quartierslinien sowie AnrufSammelTaxen und der NachtExpress umfassen das ÖPNV-Angebot im Wuppertaler Stadtverkehr. Die Bedienungshäufigkeit auf den wichtigsten Verbindungsachsen in Wuppertal - jeweils ausgedrückt in Fahrten pro Stunde sowie im erreichten Takt - kann der Abb. 5.5 (nächste Seite) entnommen werden.

CityExpressLinien

Vier CityExpress-Linien verbinden Wuppertaler Wohn- und Dienstleistungszentren in attraktiven Reisezeiten

Mit den CE-Linien

- CE 61: Barmen (Alter Markt) - Ronsdorf
- CE 62: Am Eckbusch - Hauptbahnhof - Ronsdorf
- CE 64: Elberfeld - Cronenberg - Solingen
- CE 65: Dönberg - Hauptbahnhof - Cronenberg - Sudberg

fahren innerstädtische Schnellverkehrslinien bzw. Nachbarstadtverbindungen im 20 Minuten Takt. Die realisierten Fahrzeitverbesserungen sind in Abb. 5.7 zusammengestellt.

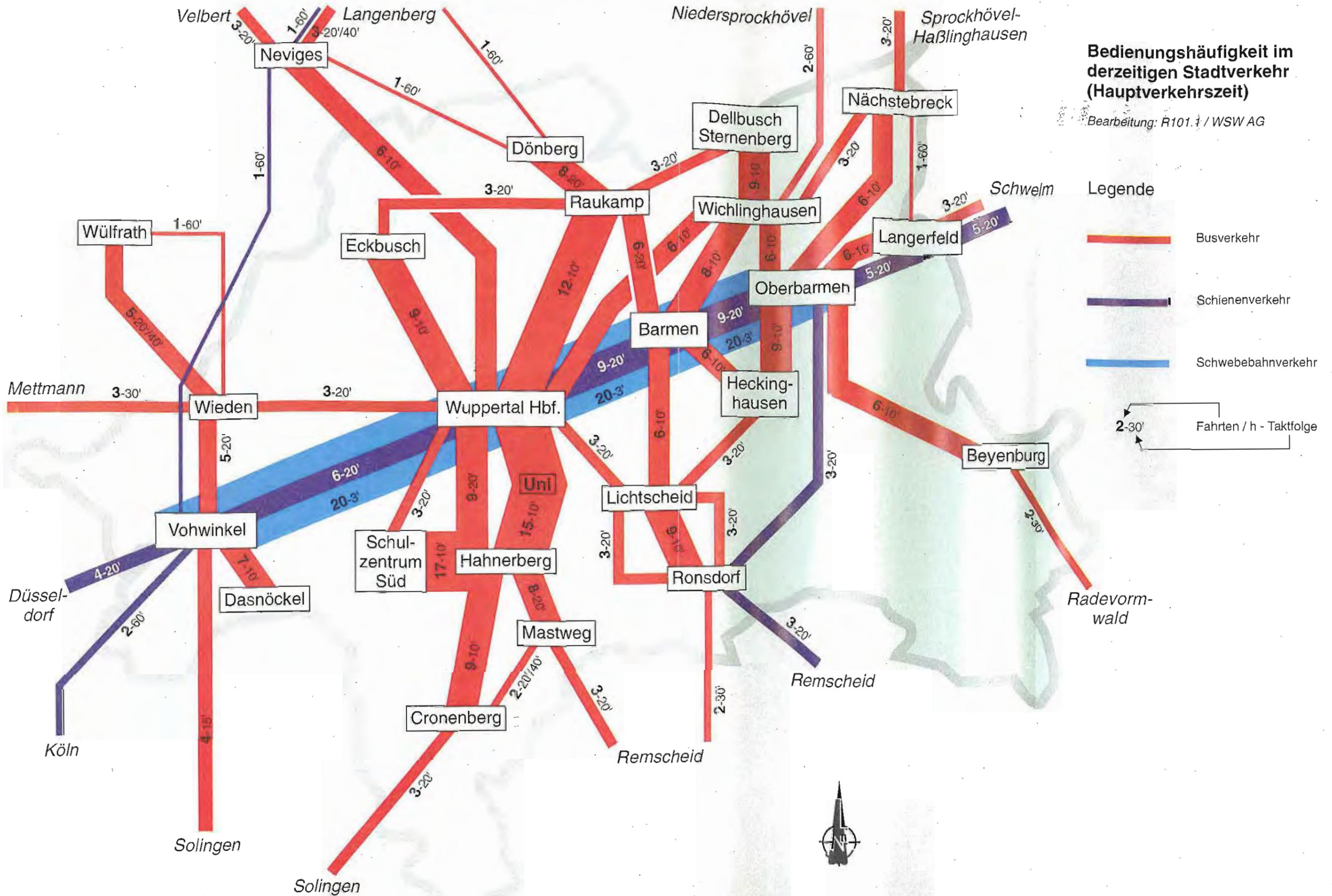


Abb. 5.5

StadtLinien

StadtLinien ergänzt durch Midibusse zur Quartierserschließung ermöglichen hohen Erschließungsgrad

StadtLinien einschließlich der Quartierslinien erschließen das Wuppertaler Stadtgebiet. Dabei sind Quartierslinien als wichtige Angebots-ergänzungen anzusehen, da durch sie - aufgrund des Fahrzeugeinsatzes mit Midibussen (jeweils 16 Steh- und Sitzplätze) - topographisch schwierige Wohngebiete mit engen und steilen Straßen noch besser erschlossen werden können. In Wuppertal fahren bisher Quartierslinien in den Bereichen Boltenberg (Linie 639) und Hardt (Linie 643). In 1996 konnte mit der Linie 643 zusätzlich der dichtbesiedelte Bereich der Nordstadt sowie mit der Linie 650 in Ronsdorf die Klinik-Bergisch-Land, das Wohngebiet Monhofsfeld und der Kommunalfriedhof erschlossen werden. Dabei erfolgte sowohl die Realisierung der Linie 643 als auch die der Linie 650 durch die Finanzierungsbeteiligung privater Unternehmen.

AnrufSammelTaxis

AnrufSammelTaxis verkehren inzwischen in fünf Relationen

Zu den bereits 1991/92 eingerichteten AnrufSammelTaxi-Verkehren (AST) in Schöller und Ronsdorf/Clarenbach sind die neuen Bereiche Kinderbusch und Konradswüste und in 1996 der Bereich Falkenberg hinzugekommen. Während die Siedlungsgebiete Schöller, Kinderbusch und Falkenberg dabei ausschließlich von AnrufSammelTaxen bedient werden, ergänzen in den beiden anderen Gebieten die AnrufSammelTaxen das Busangebot in den Schwachverkehrszeiten.

NachtExpress

NachtExpress-Angebot in Wuppertal ist vom Bürger sehr stark nachgefragt

Bereits in 1992 wurde das NachtExpress-Netz (NE) in Wuppertal mit zunächst 8 Linien eingeführt. Das Angebot wurde mit Nachfragezahlen von bis zu 1 500 Kunden pro Wochenende von Anfang an sehr erfolgreich angenommen. Heute nutzen rund 2 500 Kunden das NE-Angebot am Wochenende. Mit der Einführung wurden folgende Zielsetzungen verfolgt:

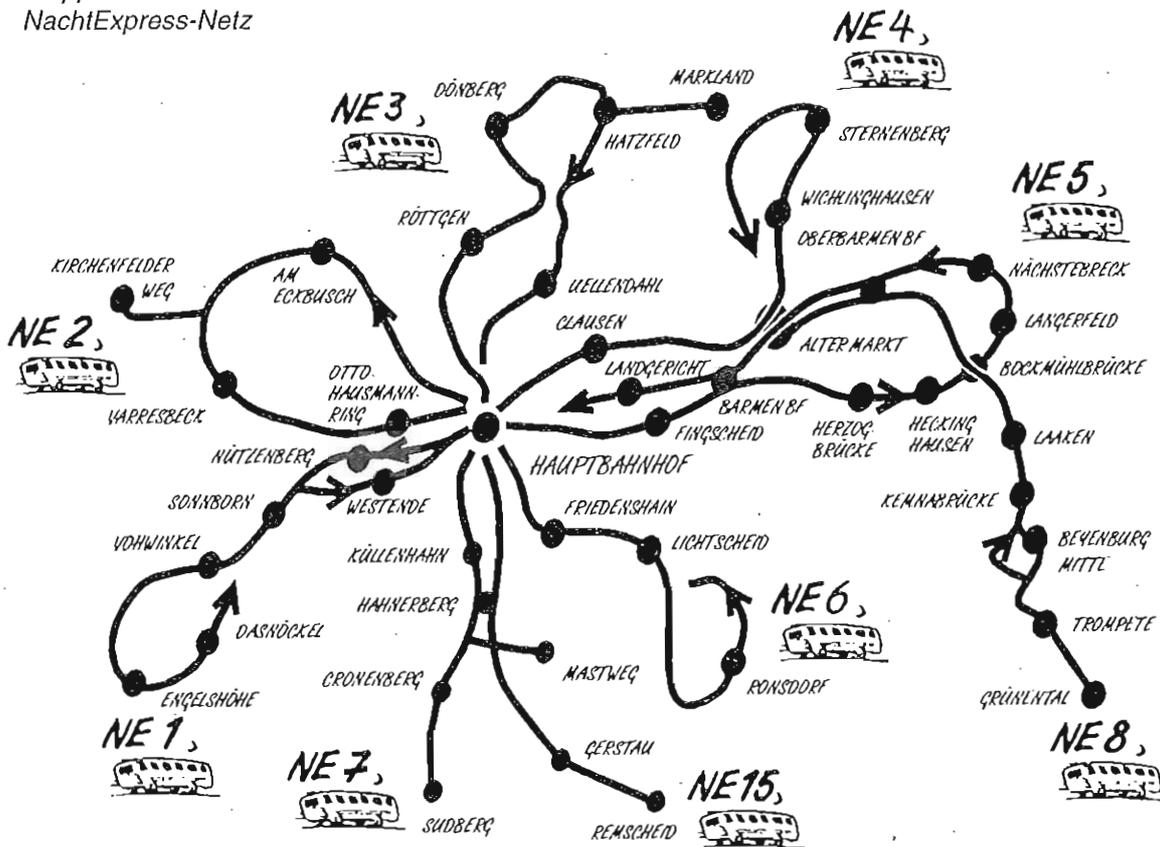
- *Ausschöpfung der Marktpotentiale im Freizeitverkehr,*
- *Bindung von Schülern und Jugendlichen als „Kunden von morgen“ an den ÖPNV,*
- *zusätzliche Kaufanreize für das Ticket 2000,*
- *Imageverbesserungen und nicht zuletzt*
- *einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten.*

Zur Anbindung des Stadtteils Beyenburg wurde zusätzlich der NE 8 eingeführt, sodaß nun alle Stadtteile Wuppertals vom NachtExpress bedient werden.

Das NE-Netz weist folgende Produktmerkmale auf:

- Die Fahrten führen vom zentralen Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof aus in die einzelnen Stadtteile.
- Für alle Richtungen bestehen gleiche Abfahrtszeiten (Sternfahrten), sodaß ein Umsteigen am Hauptbahnhof möglich ist.
- Durch Schleifen- und Stichfahrten wird eine weitgehende Flächenerschließung sämtlicher Wuppertaler Stadtteile gewährleistet.
- Der NE fährt in den Nächten Freitagnacht, Samstagnacht und in den Nächten vor Feiertagen in den Zeiten 0.45 Uhr - 3.45 Uhr im Stundentakt.

Abb. 5.6:
Wuppertaler
NachtExpress-Netz



Regionalverkehr

StädteSchnellBuslinien

Vier StädteSchnellBus-Linien verbinden Wuppertal mit umliegenden Nachbarstädten

Mit den StädteSchnellBusLinien (SB)

- SB 66: Wuppertal - Velbert (und weiter als SB 19 nach Essen)
- SB 67: Wuppertal - Bochum, Ruhr-Universität
- SB 68: Wuppertal - Mettmann
- SB 69: Wuppertal - Wülfrath

wurden schnelle Verbindungen in die Nachbarstädte eingerichtet. Die SB-Linien verbinden die Stadtzentren miteinander und bedienen dabei nur wenige Unterwegshaltestellen. Die Fahrzeitverbesserungen sind in Abb 5.7 zusammengestellt. Zusätzlich zu den SB-Linien sind im Rahmen der Netzoptimierung im Regionalverkehr weitere Verbesserungen vorgenommen worden. So wurde die Linie 615 nach Remscheid von 30 Minuten auf einen 20 Minuten Takt verdichtet. Zwischen Ronsdorf und Remscheid wurde mit der Linie 670 erstmals eine Direktverbindung im 30 Minuten Takt (Remscheider Grundtakt) geschaffen.

Abschnitt	alte Linie	alte Fahrzeit	neue Linie	neue Fahrzeit	Verringerung der Fahrzeit
Niedersprockhövel – W-Barmen – Alter Markt	332	41 Min.	SB67	29 Min.	29%
Wuppertal Hbf – Mettmann	650	37 Min.	SB68	26 Min.	30%
Alter Markt – Ronsdorf Markt	610	21 Min.	CE61	19 Min.	10%
Wuppertal Hbf – Am Eckbusch	611	20 Min.	CE62	17 Min.	15%
Wuppertal Hbf – Ronsdorf Markt	620	19 Min.	CE62	13 Min.	32%
W-Elberfeld, Wall – Solingen, Graf-Wilhelm Platz	605	56 Min.	CE64	41 Min.	27%
Wuppertal Hbf – W-Dönberg, Handweiser	625	30 Min.	CE65	24 Min.	20%

Abb. 5.7:
Fahrzeitverbesserungen
durch Einrichtung von CE-
und SB-Linien

5.7 Fahrzeuge

Fahrzeugneubeschaffung orientiert sich an den Belangen mobilitätsbehinderter Personen

In Wuppertal werden entsprechend der Verkehrsaufgabe und angepaßt an die Nachfrage verschiedene Fahrzeugtypen eingesetzt. Die Fahrzeugflotte umfaßt insgesamt 258 Busse (*Stand 5/97*). Hierzu gehören Standard-Gelenkbusse (SG), Standard-Linienbusse (SL) und Midi-Busse (MB). Alle diese Fahrzeugtypen werden seit 1993 nur noch in der Ausführung als Niederflurfahrzeuge beschafft. Bereits heute verfügen die WSW AG über einen ca. 20 %igen Niederflurbusanteil an der Gesamtfahrzeugflotte. Durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen in Kombination mit einer entsprechenden Haltestellenausgestaltung (z.B. Buskaps) wird eine merkliche Beschleunigung des Fahrgastwechsels erreicht; viel wichtiger jedoch ist hierbei, daß unter anderem mobilitätsbehinderte Personen auf komfortable Weise die Busse erreichen und verlassen können. So ist dieses gerade für Frauen mit Kinderwagen und ältere Menschen eine große Hilfe (vgl. Kap. 10 und 11). Beim Einsatz der Fahrzeugkapazitäten wird unter Berücksichtigung vorhandener Nachfrage und Platzkomfort der VDV/VRR - Richtlinienwert von 0,25 m² pro Person berücksichtigt.

Die Niederflurbusse werden vorrangig auf den Linien

- *611: Birkenhöhe Schleife - Wuppertal Hbf - Alter Markt - Lenneper Straße,*
- *623: Am Arrenberg - Wuppertal Hbf - Sonnenblume und*
- *628: Hamburger Treppe - Wuppertal Hbf - Hesselberg - Alter Markt - Sedanstraße*

eingesetzt. Die Linien wurden ausgewählt, weil auf diesen ein besonders hoher Anteil mobilitätsbehinderter Personen (z.B. durch die Anbindung von Altenheimen) zu verzeichnen ist. Der Einsatz von Niederflurbussen kann zur Zeit noch nicht immer gewährleistet werden, da aus betrieblichen und technischen Gründen kurzfristig Fahrzeugwechsel vorgenommen werden müssen. Mit Beschaffung weiterer Niederflurfahrzeuge wird sich das Problem jedoch weiter verringern. Dann können auch Informationen über den Fahrzeugeinsatz in die Fahrpläne aufgenommen werden.

Technische Ausstattung und Abgasausstoß unterliegen strengen Vorschriften und Normen

Die technischen Ausgestaltungselemente wie

- *Fahrzeugbreite - und höhe,*
- *Elektrik,*
- *Räder und Reifen,*
- *Federung,*
- *Bremssysteme und*
- *Antrieb*

entsprechen den Vorgaben und Anforderungen der Straßenverkehrsordnung, der Straßenverkehrszulassungsordnung, dem Personenbeförderungsgesetz, den Vorgaben des VDV sowie der Betriebsordnung (BO Kraft). Laut den Bestimmungen der Abgasnorm nach Euro 2 wird aus Umweltschutzgründen schwefelarmer Diesel eingesetzt.

Benutzerfreundliche Gestaltung der Fahrzeuge

Die Anordnung der Sitze sowie die Ausrüstung der Stehplätze mit ausreichenden Haltemöglichkeiten tragen entscheidend zum Wohlbefinden der Kundinnen und Kunden bei.

Eine entsprechend den Anforderungen der Kundinnen und Kunden ausgelegte Heizung, Entlüftung, eine ansprechende Beleuchtung sowie große Front-, Heck- und Seitenscheiben stellen ein wichtiges Element zur benutzerfreundlichen Gestaltung der Fahrzeuge dar.

Fahrer und Fahrerinnen besitzen für ihre verantwortungsvolle Tätigkeit bei der Lenkung und Überwachung des Fahrzeugs, der Beobachtung des Fahrgastwechsels und ggf. der Fahrgeldentrichtung einen funktionsgerechten Arbeitsplatz.

Kundenorientierte Informationselemente im und am Fahrzeug

Wesentliches Element einer zukunftssträchtigen Fahrzeuggestaltung sind die für den Kunden erforderlichen Informationselemente, die bei den WSW standardmäßig (bei den übrigen Verkehrsunternehmen zum Teil) vorgehalten werden. Hierzu gehören als Außeninformation am Fahrzeug

- *Anzeige der Liniennummer an allen Fahrzeugseiten,*
- *Fahrtzielanzeige an der Front und*
- *Linienverlaufsanzeige an der Seite.*

Ältere und/oder sehbehinderte Menschen haben besondere Ausstattungsanforderungen

Im Hinblick auf die Anforderungen insbesondere älterer und sehbehinderter Menschen sollte künftig bei der Ausstattung berücksichtigt werden, daß die Liniennummern in ausreichender Größe und gutem blendungsfreien Kontrast und soweit möglich in Augenhöhe an allen Fahrzeugseiten angebracht werden.

Zu den Inneninformationseinrichtungen gehören folgende Ausstattungselemente:

- *Linienverlaufsanzeige mit Anzeige der nächstfolgenden Haltestelle sowie der Endhaltestelle,*
- *Haltestelleninnenanzeige mit Angabe der nächsten Haltestelle sowie in Kombination mit der Information „Bus hält“ und*
- *Haltestellenansage über technisch-akustische Einrichtung bzw. als Ansage durch das Fahrpersonal.*

Die Informationseinrichtungen werden ergänzt durch Hinweise (Piktogramme) mit Informationen zu

- *Kinderwagenplatz,*
- *Schwerbeschädigtenplatz,*
- *Festhaltehinweise etc.*

Auch bei der Innenaussattung der Fahrzeuge sollten die Anforderungen sehbehinderter Menschen in Zukunft berücksichtigt werden. Dazu zählen aus Sicht der Betroffenen insbesondere

- gleichmäßige, blendungsfreie Beleuchtung,
- Sonnenschutzfensterscheiben zur Vermeidung von Blendung und Kontrastverlust,
- Kontrastreiche Farbgestaltung, besonders des Ein- und Ausstiegs sowie der Haltemöglichkeiten,
- rechtzeitige und deutliche (dem Lärmpegel angepaßte) Ansage der nächsten Haltestelle,
- akustisches Signal bei Betätigung des Halteknopfes,
- für Benutzer des Blindenstockes: Haltemöglichkeit links, da der Stock in der Regel rechts geführt wird,
- für Blindenhundbenutzer: gut erreichbarer Einzelplatz mit genügend Freiraum für den Hund.

Einsatz erdgasbetriebener Fahrzeuge im Rahmen eines Demonstrationsvorhabens

Am 10.11.1995 ging im Betriebshof Nächstebreck die WSW-Erdgas-tankstelle - die größte in Nordrhein-Westfalen - in Betrieb. Zur Zeit setzen die WSW 2 Linienbusse sowie einige Nutzfahrzeuge mit Erdgasantrieb ein; darüber hinaus tanken verschiedene Unternehmen ihre Erdgasfahrzeuge bei den WSW. Die Tankstelle ist Teil eines Demonstrationsvorhabens des Bundesumweltministeriums zur Förderung erdgasbetriebener Nutzfahrzeuge.

5.8 ÖPNV-Marktanteil und Kundenstruktur

Kontinuierlich steigende ÖPNV-Nachfragezahlen in den vergangenen Jahren

Vor dem Hintergrund der Angebotsverbesserungen mit Einführung des neuen Liniennetzes in 1994 und der darauf aufbauenden, konsequenten Weiterentwicklung des Angebotes weist der ÖPNV in Wuppertal in den letzten Jahren kontinuierlich steigende Nachfragezahlen auf. Eine wesentliche Rolle spielt darüber hinaus die Einführung des Ticket2000 im Januar 1991, ergänzt u.a. durch das Ticket2000-Firmenservice sowie die Einführung des Semestertickets in 1993.

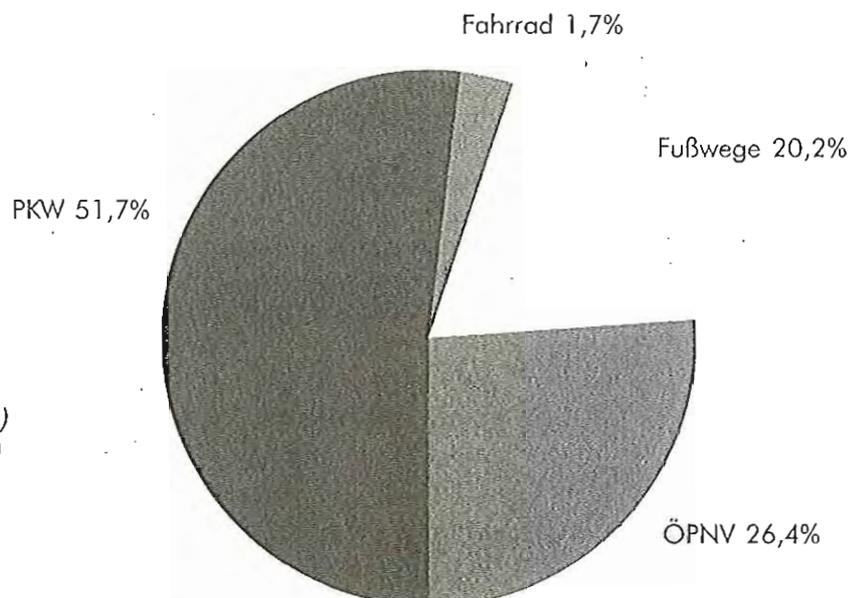


Abb. 5.8:
 Marktanteile (6-70 Jahre)
 Durchschn. Tag (Mo-So)
 Bevölkerungsstudie
 zum ÖPNV in Wuppertal,
 target group GmbH
 im Auftrag der WSW AG
 1993/94

Ausgehend von Untersuchungsergebnissen der WSW AG weist der ÖPNV in Wuppertal einen Marktanteil von 26,4%, im Umweltverbund mit den Fußwegen einen Marktanteil von 48,4 % auf. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt bei 53,4% (siehe auch Abb. 5.5, vorige Seite).

Nimmt man eine Differenzierung des ÖPNV-Marktanteils nach Alter und Geschlecht vor, so zeigt sich, daß Männer den ÖPNV zu 23,6% nutzen, Frauen zu 29,5%. Die ÖPNV-Nutzung durch Frauen liegt also insgesamt deutlich höher, als die der Männer. Dies zeigt sich gerade im Berufsverkehr sehr deutlich. Hier nutzen 26 % der Frauen, aber nur 13 % der Männer den ÖPNV für ihren Weg zur Arbeit. Die höchste ÖPNV-Nutzung liegt mit 45,9% bei den Jugendlichen (15-17 Jahre) und insbesondere den älteren Menschen ab 60 Jahren mit 36,6% und ab 65 Jahren mit 40,2%.

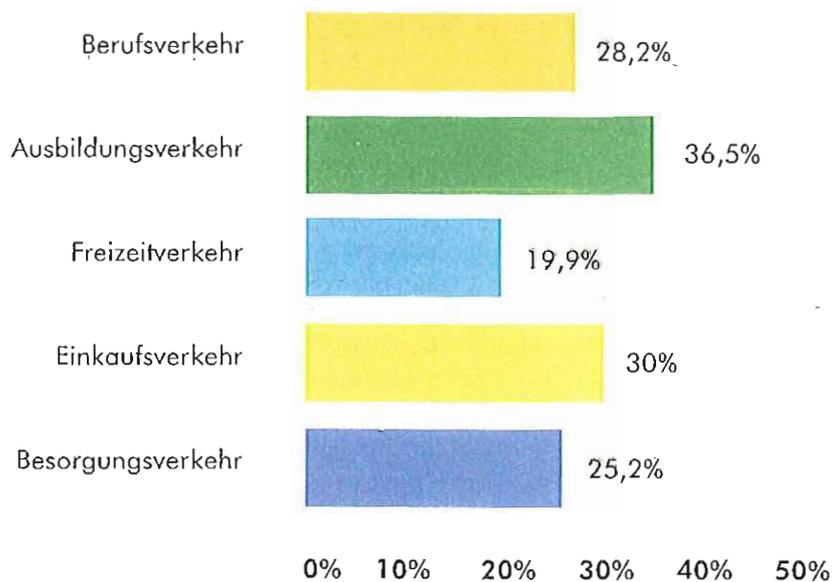


Abb. 5.9:
 Marktanteile ÖPNV nach
 Teilmärkten
 Bevölkerungsstudie zum ÖPNV
 in Wuppertal, target group
 GmbH im Auftrag der WSW AG
 1993/94

**Ausbildungsverkehr
 nimmt den größten
 Marktanteil ein**

Ein Vergleich der einzelnen Marktsegmente zeigt, daß der Ausbildungsverkehr mit 36,5 % den größten Marktanteil einnimmt. Der niedrigste Marktanteil liegt beim Freizeitverkehr mit 19,9%.

Abb. 5.10:
 Marktanteile (6-70 Jahre)
 Durchschn. Tag (Mo-So)
 im Vergleich der ver-
 bundangehörigen Städte
 Bevölkerungsstudie zum ÖPNV
 in Wuppertal, target group
 GmbH im Auftrag der WSW AG
 1993/94

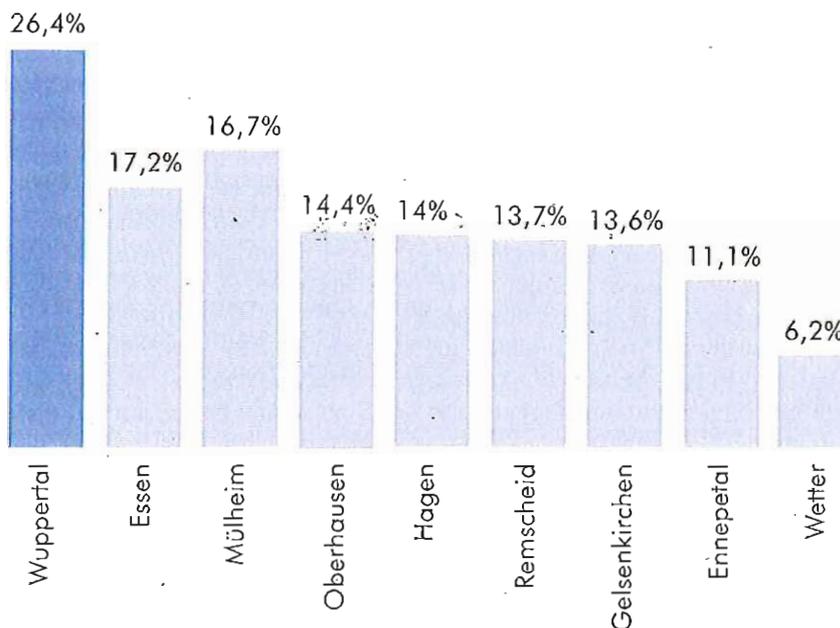


Abb 5.10 zeigt, daß im Vergleich zu anderen Regionen im VRR-Raum der ÖPNV-Marktanteil in Wuppertal überdurchschnittlich hoch ist. Dabei weisen die WSW mit 26,4% einen deutlichen Vorsprung gegenüber den nachfolgenden Städten Essen mit 17,2% und Mülheim mit 16,7% auf.

5.9 Kundenpotentiale und Kundenbedarfe

Gewinnpotentiale für den ÖPNV sind weiterhin vorhanden

Eine auf Grundlage der Ergebnisse der Bevölkerungsstudie erarbeiteten ÖPNV-Marketingkonzeption für die WSW AG³ zeigt, daß weitere Gewinnpotentiale für den ÖPNV - unter der Voraussetzung flankierender Begleitmaßnahmen - vorhanden sind. Kontinuierliche Angebotsoptimierungen sind dabei - neben einer attraktiven Taktfolge - insbesondere in den Bereichen Fahrzeit und Anschlußsicherung erforderlich, da diese Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl insgesamt am stärksten gewichtet werden. Dieses ist auch ein Ergebnis der Umfrage zur Stadtentwicklung der Stadt Wuppertal, Ressort Entwicklung und Planung, 1995.

Verbesserte Marktausschöpfung durch Maßnahmen in den Bereichen Sicherheit, Erschließung und Komfort

Differenziert nach ÖPNV-Nutzergruppen, zeigt sich, daß bei Frauen der Sicherheitsaspekt (Schutz vor Belästigungen) und bei Rentnern/Pensionären darüber hinaus die Haltestellenerreichbarkeit und die Sitzplatzverfügbarkeit Faktoren von großer Wichtigkeit sind. Diese Faktoren sind Grundlage einer verbesserten Marktausschöpfung und somit bei der Realisierung weiterer Angebotsergänzungen zu berücksichtigen.

Darüber hinaus ist die verbesserte Ausschöpfung von Marktanteilen in den einzelnen Marktsegmenten eine wesentliche Zielsetzung. Hierzu sind zielgruppenorientierte Maßnahmen erforderlich, die vorhandene Kapazitäten im Leistungsangebot ebenso in die Planungsansätze einbeziehen, wie die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Auswirkungen.

³ vgl. WSW-Marketingkonzeption für den ÖPNV, MC Marketing Corporation AG im Auftrag der WSW AG, Bad Homburg, 1996

- Wachstumsmärkte Freizeit- und Einkaufsverkehr sind näher zu untersuchen** Schwerpunktmäßig sind hier Maßnahmen zur verbesserten Ausschöpfung der Marktpotentiale im Wachstumsmarkt Freizeitverkehr und in dem eher zunehmenden Marktsegment Einkaufs-/Besorgungsverkehr zu untersuchen. Hierbei sind unter anderem vor dem Hintergrund der Änderung der Ladenöffnungszeiten Maßnahmen zur Angebotsanpassung zu prüfen. Dabei ist neben dem möglicherweise veränderten Einkaufsverhalten der Kundinnen und Kunden, die Zielgruppe der Beschäftigten im Dienstleistungsbereich ein wesentlicher Faktor. Dieser verzeichnet gerade im Dienstleistungssektor einen hohen Anteil an weiblichen Beschäftigten, deren Anforderungen an den ÖPNV (z.B. an die Sicherheit) besonders berücksichtigt werden sollten und letztendlich sämtlichen Kundengruppen zu Gute kommen.
- Marktsegment Berufsverkehr ist nahezu ausgeschöpft** Dagegen ist ein weiterer Ausbau des bisher größten Marktsegments Berufsverkehr aufgrund der nur noch in geringem Umfang vorhandenen Kapazitätsreserven und damit verbundenen wirtschaftlichen Auswirkungen wesentlich schwieriger zu realisieren. Gleichwohl ist auch hier eine Ausweitung des ÖPNV-Marktanteils notwendig. Zusätzliche Marktanteile im Ausbildungsverkehr sind dagegen als gering anzusehen, und dieser Trend wird sich aufgrund der wieder abnehmenden Schülerzahlen in Zukunft fortsetzen.
- Stärkere Bewußtseinsbildung für die Verkehrsmittel des ÖPNV** Trotz der bisher umgesetzten kontinuierlichen Angebotsverbesserungen und der damit verbundenen positiven Nachfrageentwicklung sind die Möglichkeiten, die der ÖPNV bietet, vielen Menschen nicht bekannt oder bewußt. Mit dem Ziel neue Kunden zu gewinnen, muß der ÖPNV noch stärker ins Bewußtsein gerückt werden. Dazu ist ein umfassendes Mobilitätsdienstleistungsangebot notwendig, um den Umweltverbund zu stärken und zu einer Alternative zur PKW-Nutzung zu gestalten. (vgl. Kap.12).

6. Schienenpersonennahverkehr

Regionale Verkehrsaufgaben des SPNV werden von Zweckverbänden koordiniert

Die Städte im Rhein-Ruhr-Gebiet stellen einen eng verzahnten Wirtschafts- und Lebensraum dar, der nahezu keine Stadtgrenzen erkennen läßt. Dies stellt klar, daß der gesamte ÖPNV im Netzzusammenhang betrachtet werden muß und eine qualitativ einheitliche Ausgestaltung erforderlich macht. Der in nahezu allen Fällen durch regionale Aufgaben gekennzeichnete SPNV macht hier keine Ausnahme, was im Grundsatz nach einem regionalen Management dieses Verkehrs verlangt. Die Kreise und kreisfreien Städte an Rhein, Ruhr und Wupper haben aus dieser Intention heraus vor 15 Jahren den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zur Vernetzung der öffentlichen Verkehre geschaffen. Dieser Schritt wurde im Zuge der Regionalisierung nachhaltig als der richtige bestätigt, zumal das hier angewandte „Gespann“ Zweckverband und Verbundgesellschaft eine solide institutionelle Grundlage zur Umsetzung des Regionalisierungsgesetzes NW darstellt.

Ganzheitliche ÖPNV-Betrachtung erfordert Aussagen zum SPNV

Der kommunale Nahverkehrsplan für Wuppertal trifft in den nächsten Kapiteln im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung und Projektierung der ÖPNV-Entwicklung auch Aussagen zum SPNV, die sich selbstverständlich im Einklang mit jenen des regionalen NVP befinden. Sie unterliegen entsprechend den eindeutigen Zuständigkeitsregelungen des Regionalisierungsgesetzes NW einigen Restriktionen. So bedingt beispielsweise der in aller Regel regionale Charakter des SPNV bei etwaigen Änderungen im Leistungsangebot die Betroffenheit vieler Gebietskörperschaften. Daraus folgt, daß SPNV-relevante Planungsansätze im lokalen NVP zwischen den betroffenen Gebietskörperschaften innerhalb und außerhalb des Verbundgebietes abzustimmen sind, was die grundsätzliche gesetzliche Aufgabe des Zweckverbandes ist. Verbindliche Beschlüsse zur Planung und Umsetzung etwaiger SPNV-bezogener Maßnahmen können also nur durch die zuständigen Verbundgremien gefaßt werden.

Da aus Sicht der Stadt Wuppertal dem reg. NVP durchaus auch die Aufgabe zufällt, Perspektiven - insbesondere im Bereich des Leistungsangebotes - zu formulieren und abzubilden, sollten die in den Kommunen vor Ort existierenden Vorstellungen als wichtige Grundlage aufgegriffen und verarbeitet werden. Verbunden damit ist die Erwartung, daß die VRR GmbH eine betriebstechnische und betriebswirtschaftliche Vorprüfung durchführt und hierzu - in Abhängigkeit des Ergebnisses - die zwischen den jeweils betroffenen Kommunen erforderliche „Interessenkoordination“ einleitet.

6.1 Finanzielle und vertragliche Rahmenbedingungen für den SPNV im Land NW⁴

Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV ist dem Zweckverband übertragen

Der Zweckverband bekam durch das Regionalisierungsgesetz NW die Zuständigkeit für die „Entscheidung über Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV“ übertragen, was die Anpassung der Zweckverbandssatzung und - damit einhergehend - die Neufassung etlicher (Verkehrs-) Vertragswerke verlangte. U.a. bedeutet dies, daß der Zweckverband VRR für die Zeit ab 1. Januar 1996 mit der DB AG einen neuen Verkehrsvertrag abschließen muß. Dieser Vertrag regelt in erster Linie den Anspruch der Deutschen Bahn AG auf Zuweisung der Transfermittel gemäß § 11 des Regionalisierungsgesetzes NW und die Beibehaltung des bisherigen Einnahmenanspruchs aus dem bestehenden Verkehrsvertrag.

Die vertraglich geregelten zwei Hauptfinanzierungspositionen sind demnach:

- *Transfermittel, die gem. § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz den Ländern zur Verfügung gestellt werden und im Falle des Landes Nordrhein-Westfalen weiter auf die Zweckverbände verteilt werden,*
- *ein Einnahmeanspruch der DB AG, der sich der Höhe und dem Fortschreibungsverfahren nach an dem bisherigen Verkehrsvertrag zwischen VRR GmbH und bisheriger Deutscher Bundesbahn (heute DB AG) orientiert.*

Transfermittel des Bundes beziehen sich auf das Status Quo-Fahrplanangebot 1994

Die o.g. Transfermittel leiten sich aus dem Angebot der Deutschen Bahn AG an die einzelnen Bundesländer ab (siehe Teil C, Finanzierung): In NW sind sie für die Bereiche VRR, VRS und übrige Räume ermittelt worden. Sie beziehen sich auf das Leistungsangebot gemäß den Planungen für 1994 (Status Quo-Angebot). Ungeachtet der oben erwähnten getrennten Ermittlungen für die drei Bereiche wird das Land Nordrhein-Westfalen die Transfermittel den einzelnen Zweckverbänden über einen mittleren spezifischen Satz zuweisen. Die zweite Hauptfinanzierungsposition, nämlich der Einnahmeanspruch der DB AG, bemißt sich - wie bereits erwähnt - der Höhe nach an dem bisherigen Verkehrsvertrag.

Verrechnung des DB-Einnahmeanspruchs mit den kommunalen Verkehrsunternehmen

Bei der Abrechnung des Einnahmeanspruchs werden die kommunalen Unternehmen eingebunden. Das ist dann der Fall, wenn die DB AG ihren Einnahmeanspruch nicht selbst realisiert. Zu dieser Konstellation kommt es, wenn Fahrgäste ihren Fahrausweis bei kommunalen Unternehmen kaufen, dann aber ganz oder teilweise mit der DB AG fahren. Der Schlüssel für die Verteilung der auf die beschriebene Weise entstehenden Differenz zwischen Anspruch der DB AG und ihren tatsächlichen kassentechnischen Einnahmen (einschl. Saldo aus Zu- und Absetzungen) sind - wie bisher - die Haltestellenabfahrten im Einzugsgebiet der kommunalen Unternehmen.

Im Rahmen des neuen Verkehrsvertrages ist die Einführung eines Qualitätssicherungssystems vorgesehen

Ein neuer Aspekt gegenüber dem bisherigen Verkehrsvertrag ist die Aufnahme eines Passus zur Einführung eines Qualitätssicherungssystems und die damit in Zusammenhang stehende Gewährleistungspflicht (Qualitätssicherungsklausel). Demnach ist der Zweckverband künftig bei Nichterfüllung bzw. bei unzureichenden Leistungen berechtigt, die finanziellen Zuweisungen zu kürzen. Ebenso ist vorgesehen, nur tatsächlich erbrachte Leistungen der DB AG abzugelten. Der Vertrag wird zunächst für den Zeitraum 1. Januar 1996 bis 31. Mai 1998 (Ende der Fahrplanperiode) gelten. Ab 1998 greift die Revisionsklausel des Regionalisierungsgesetzes Bund. Diese beinhaltet eine Neukalkulation der Transfermittel. Gleichzeitig wird dabei eine größere Differenzierung bezogen auf Strecken und/oder Produkte erwartet (siehe Teil C, Finanzierung).

Transfermittel beziehen sich auch künftig nur auf Status Quo

Diese Veränderungen sind in das Vertragswerk eingebaut, das für die Zeit nach 1998 gilt. Dabei ist anzumerken, daß sich die Transfermittel auch künftig nur auf den Leistungsumfang nach dem Status Quo des Fahrplanangebotes 1993/94 beziehen werden. Öffentliche Ausschreibungen von bestimmten Leistungen werden dann ab 1998 möglich sein.

6.2 Angebotsstruktur

6.2.1 Produkte

DB-Produktpalette wurde mit neuer Namensgebung versehen

Zum Fahrplanwechsel im Mai 1995 (Fahrplan 1995/96) nahm die DB AG eine weitreichende Umbenennung ihrer Produktpalette im SPNV vor. Die bis dahin gültigen Bezeichnungen RegionalSchnellBahn (RSB), Eilzug (E), Nahverkehrszug (N) und CityBahn (CB) wurden durch - aus Sicht der DB AG - von der Verkehrsaufgabe her eindeutiger Bezeichnungen abgelöst.

Erschließung der Ballungs- und Verdichtungsräume durch SE-Linien

Der RegionalExpress (RE) verbindet die Städte der Region und der StadtExpress (SE) die der Ballungs- und Verdichtungsräume jeweils mit wenigen Halten. Die Definition des RE macht deutlich, daß dieses Produkt auf der im Rahmen dieses NVP relevanten Wupperstrecke keine Anwendung findet. Als SE hingegen wird die bis dahin geltende Bezeichnung RSB 4 umbenannt und trägt den neuen Namen SE 4.

Erschließung der Region durch RB-Linien und S-Bahnen

Die RegionalBahn (RB) erschließt von ihrer Aufgabe her in erster Linie die Region, während die S-Bahn die Ballungsräume verbindet. Beide Produkte nehmen die jeweilige Aufgabe mit Halt an jeder Station - demzufolge also mit hohem Erschließungswert - wahr. Während die S-Bahn begrifflich keinen neuen Namen erhalten hat, bekamen die zwischen Solingen-Ohligs, Remscheid und Wuppertal Hbf pendelnden Nahverkehrszüge nicht die ursprünglich vorgesehene Bezeichnung CityBahn (CB) 67, sondern RB 67. Auch der von Wuppertal-Oberbarmen über Velbert-Langenberg und Essen bis ins nördliche Ruhrgebiet führende Nahverkehrszug N 9 fährt nunmehr als RB 9 (später S9). Der ehemals als E/N 62 bezeichnete Eilzug (Münster - Hagen) - W-Oberbarmen - W-Barmen - W Hbf. - W-Vohwinkel - Solingen-Ohligs - Köln (-Koblenz) wird von der VRR GmbH nicht als SE sondern als RB 62 bestellt.

Anpassung des Fahrzeugmaterials steht noch aus

Daß diese neuen Produktnamen nicht zeitgleich mit entsprechend neuem bzw. angepaßtem Fahrzeugmaterial eingeführt werden konnten, ist aufgrund der Langlebigkeit von Eisenbahnfahrzeugen zu erwarten gewesen. Stattdessen werden Zug um Zug zunächst modernisierte Fahrzeuge auf der RB 9 und der RB 62 eingesetzt. Dank der Förderung des Landes NW mit Mitteln des GVFG konnte die DB AG auch neue Wagen anbieten. Als Ziel formuliert die DB AG, daß in absehbarer Zeit nur noch neue bzw. modernisierte Fahrzeuge eingesetzt werden. Auf der Linie SE 4 ist es zum Fahrplanwechsel 1996/97 gelungen, weitgehend die neugebauten Doppelstockwagen einzusetzen. Zum Fahrplanwechsel 1997/98 soll die RB 62 vollständig mit modernisiertem Material fahren. Die RB 9 wird bis zur Inbetriebnahme der S 9 (voraussichtlich 1999/2000) nicht vollständig mit modernisierten Fahrzeugen ausgestattet sein.

Die Schwebebahn, die ebenfalls die Funktion eines Schienenpersonennahverkehrsmittels wahrnimmt, wird zunächst aus den Betrachtungen zum SPNV ausgenommen. Umfangreiche Darlegungen zu diesem als StadtBahn deklarierten Produkt der WSW AG sind in einem eigenen Kapitel (Kap.7) zu finden.

6.2.2 Leistungsangebot

Wupperstrecke ist für den Gesamtschienenverkehr von erheblicher Bedeutung

Eine detaillierte Analyse zur Situation und künftigen Entwicklung der "Wupperstrecke" zwischen Düsseldorf und Hagen enthält der 1995 vorgelegte Abschlußbericht des Regionalarbeitskreises 450.8/455/485⁵. Demzufolge verkehren auf dieser Schienentrasse im einzelnen die

SE-Linie 4 Aachen - Düsseldorf - Wupperstrecke - Iserlohn,
 RB-Linie 62 (Koblenz) - Köln - Wupperstrecke -
 Wuppertal-Oberbarmen - (Hagen - Hamm/Münster)
 und die
 S-Bahnlinie 8 Mönchengladbach - Düsseldorf - Wupperstrecke -
 Hagen.

sowie ganztägig auf dem Wuppertaler Streckenabschnitt die

RB-Linie 9 Haltern- Bottrop - Essen - Wupperstrecke -
 Wuppertal-Oberbarmen und die
 RB-Linie 67 Wuppertal-Hbf - Wupperstrecke - Remscheid -
 Solingen-Ohligs.

Zusätzlich verkehrt in der Berufsspitze auf dem Abschnitt Düsseldorf - Wuppertal die

S-Bahnlinie 11 Bergisch Gladbach - Köln - Neuss - Düsseldorf -
 Wuppertal-Vohwinkel.

Darüber hinaus wird die Wupperstrecke als Hauptabfuhrstrecke im Güterverkehr genutzt.

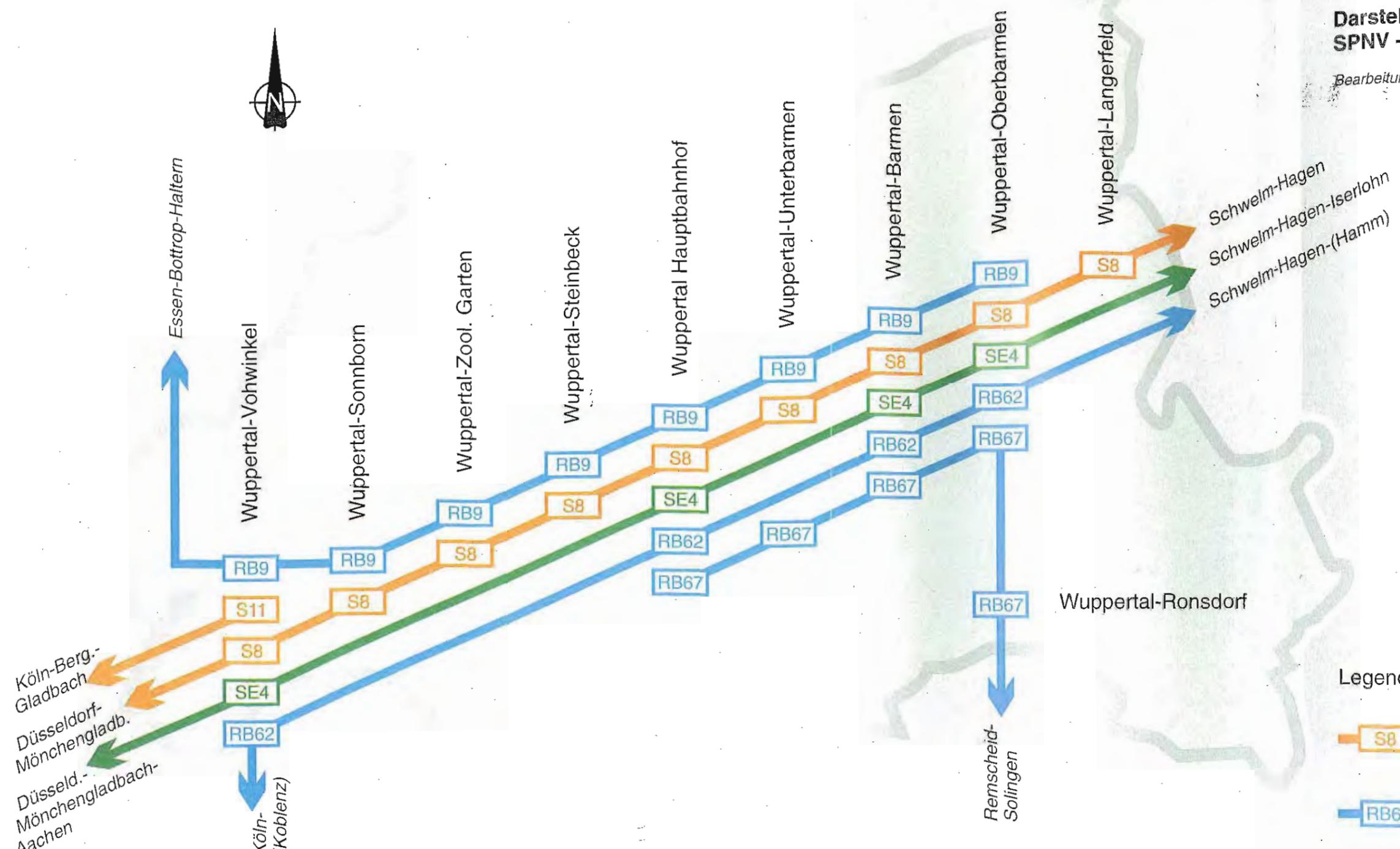
Kapazitätsgrenzen und nicht ausgeschöpfte Fahrgastpotentiale bestimmen künftige Angebotsplanung

Insgesamt verkehren 9 - 10 Züge pro Stunde je Richtung. Die zwei- bis viergleisige Strecke ist vollständig elektrifiziert und erstreckt sich innerhalb des Wuppertaler Stadtgebietes auf eine Länge von ca. 16 km (Ost-West-Ausdehnung). Die Wupperstrecke erfüllt bereits heute die wesentlichen Anforderungen einheitlicher Fahrplanstrukturen im Regional- und Nahverkehr. Mehr Züge sind aus fahrplantechnischen Gründen nur begrenzt möglich. Einzelnen Besetzungsspitzen in der Hauptverkehrszeit stehen unausgeschöpfte Potentiale in den übrigen Zeiten und Zügen gegenüber, die erheblich von den Spitzen im WSW-Netz abweichen. Die Verstärkung von Linien mit zusätzlichen Plätzen ist in Teilen des Angebots sinnvoll. Maßnahmen im Angebots- und Infrastrukturbereich bewegen sich in bezug auf ihre finanzielle Machbarkeit und fahrplantechnische Umsetzbarkeit in sehr engen Grenzen.

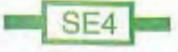
Die wesentlichen Eckinformationen der im Wuppertaler Streckenbereich angebotenen Produkte können der Abbildung 6.1 (nächste Seite) entnommen werden.

Darstellung des vorhandenen SPNV - Leistungsangebotes

Bearbeitung: R101.1



Legende

-  S - Bahn
-  RegionalBahn
-  StadtExpress

Produkt	Linie	HVZ Takt	NVZ Takt	Anzahl der bedienten Haltepunkte (in Wuppertal)	Anzahl der Haltepunkt-abfahrten pro Werktag	Anzahl der Zug-km pro Werktag	Anzahl der Haltepunkt-abfahrten pro Wochenendtag	Anzahl der Zug-km pro Wochenendtag	
S-Bahn	S8	20	30	9	1011	1555	743	1154	
S-Bahn	S11	nur einige Fahrten in der Berufsspitze							
RegionalBahn	RB67	20	30	5	529	1383	370	962	
RegionalBahn	RB9	60	60	8	275	402	234	348	
RegionalBahn	RB62	unregelm. Takt		4	284	852	211	634	
StadtExpress	SE4	60	60	4	148	444	140	420	

Abb. 6.1

6.2.3 Bahnhofs- und Fahrzeuginfrastruktur

Detaillierte Untersuchung aller Wuppertaler SPNV-Haltepunkte liegt vor

Im Rahmen der Untersuchungen des Regionalarbeitskreises 450.8/455/485 wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme an den Haltepunkten und Bahnhöfen der Wupperstrecke durchgeführt. Im Rahmen dieser Untersuchungen wurden die Wuppertaler Haltepunkte und Bahnhöfe einer objektbezogenen sowie einer funktionalen Analyse unterzogen. Hieraus wurden sowohl Aussagen über die Ausstattungsstandards der Haltepunkte als auch Aussagen zur städtebaulichen und funktionalen Einbindung des jeweiligen Haltepunktes abgeleitet (näheres kann dem Abschlußbericht selbst entnommen werden).

Handlungsbedarf besteht vor allem an den Hauptverknüpfungspunkten

Einen insgesamt positiven Gesamteindruck hinterlassen die Bahnhofsanlagen in Wuppertal-Sonnborn, sowie - seit der Fertigstellung des Verknüpfungspunktes - der Bahnhof in Wuppertal-Oberbarmen. Vordringlicher Handlungsbedarf zeigt sich in den folgenden Bereichen:

- *Gestaltung und Neuordnung der Verknüpfungspunkte in Wuppertal-Vohwinkel, Wuppertal-Barmen/Alter Markt, Wuppertal Hbf/Döppersberg sowie des Steinbecker Bahnhofs Umfeldes,*
- *(Aus-)bau bisher fehlender oder unterdimensionierter P + R-Anlagen in Wuppertal-Vohwinkel, Wuppertal-Steinbeck, Wuppertal Hauptbahnhof, Wuppertal-Unterbarmen, Wuppertal-Barmen und Wuppertal-Oberbarmen,*
- *Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit an den großen Bahnhofsanlagen Wuppertal-Vohwinkel, Wuppertal Hbf, Wuppertal-Barmen und Wuppertal-Oberbarmen (näheres siehe Kap.9: Zentrale Verknüpfungspunkte),*
- *Schaffung bzw. Ergänzung behindertengerechter Zugänge an den S-Bahnhaltepunkten Wuppertal-Steinbeck und Wuppertal-Langerfeld sowie den SE-Bahnsteigen in Wuppertal-Vohwinkel, Wuppertal Hbf, Wuppertal-Barmen, Wuppertal-Oberbarmen .*

Verbesserungsbedarf im Bereich der Hinweisbeschilderungen

Die Anlagen zur Fahrgastinformation sind an den Wuppertaler Bahnhöfen und Haltepunkten weitestgehend vorhanden. Der Aushang der Fahrpläne großer benachbarter Fernverkehrsbahnhöfe (Köln Hbf, Düsseldorf Hbf, Hagen Hbf, Solingen-Ohligs, und Essen Hbf) würden dem Informationsbedarf der Fahrgäste weiter entgegenkommen. Die Hinweisbeschilderungen im Vorfeld der Wuppertaler Bahnhöfe und Haltepunkte und deren Umfeldern sind zu planen und zu lokalisieren. Für die vorhandenen und die geplanten Bahnhöfe/Haltepunkte sind Kosten in einer Größenordnung von ca. 100.000 DM anzusetzen.

Zu einem modernen Nahverkehrssystem gehören neben den Informationsmedien auch Ausstattungsmerkmale, die die Aufenthaltsqualität im Bahnhof bzw. Haltepunktbereich vergrößern. Vereinzelt fehlen auf den Bahnsteigen in Wuppertal-Vohwinkel und Wuppertal-Barmen entsprechende Unterstellanlagen bzw. sind diese zu klein dimensioniert.

In der nachfolgenden Tabelle (Abb. 6.2, nächste Seite) ist die Analyse des Ist-Zustandes an Wuppertaler Haltepunkten dargestellt. Die P+R- bzw. B+R-Bedarfswerte orientieren sich am NVP des ZV VRR.

	Wuppertal Vohwinkel		Wuppertal Sonnborn		Zoolog. Garten		Wuppertal Steinbeck		Wuppertal Hbf	
Stadträumliche und funktionale Einbindung	+		+		-		+		+	
Verknüpfung und Erreichbarkeit	-		+		-		-		-	
Bahnhofsgebäude und Bahnsteig	+		+		+		-		+	
Anlage für den Zubringerverkehr	Stellplätze		Stellplätze		Stellplätze		Stellplätze		Stellplätze	
	vorhanden	Fehlbedarf	vorhanden	Fehlbedarf	vorhanden	Fehlbedarf	vorhanden	Fehlbedarf	vorhanden	Fehlbedarf
P+R	400	200	0	20	50	100	20	50	0	250
B+R	20	50	0	20	0	20	0	30	0	50
Aufzugsanlagen	1	2	1	0	1	0	0	2	1	2
	Wuppertal Unterbarmen		Wuppertal Barmen		Wuppertal Oberbarmen*		Wuppertal Langerfeld		Wuppertal Ronsdorf	
Stadträumliche und funktionale Einbindung	+		+		+		-		-	
Verknüpfung und Erreichbarkeit	-		-		+		+		+	
Bahnhofsgebäude und Bahnsteig	-		-		+		-		-	
Anlage für den Zubringerverkehr	Stellplätze		Stellplätze		Stellplätze		Stellplätze		Stellplätze	
	vorhanden	Fehlbedarf	vorhanden	Fehlbedarf	vorhanden	Fehlbedarf	vorhanden	Fehlbedarf	vorhanden	Fehlbedarf
P+R	30	300	40	50	153	197	10	20	10	60
B+R	0	30	0	30	20	20	0	20	0	20
Aufzugsanlagen	1	0	1	1	1	2	0	2	0	2

* Einschließlich des Bereiches Waldeckstraße

Abb. 6.2:
Übersicht zur IST-
Analyse an den SPNV-
Haltepunkten
Quelle: Abschlußbericht
RAK 450.8/455/485
Bearbeitung: R 101.1

Eingesetztes Wagenmaterial muß den Produktmerkmalen angepaßt werden

Die im Bereich der Wupperstrecke vorhandene Fahrzeuginfrastruktur setzt sich aus unterschiedlichen Elementen zusammen. Alle Produkte mit Ausnahme der RB 67 und einigen Zügen auf der S 8 werden i.d.R. mit lokbespannten Wendezügen betrieben. Die Palette der eingesetzten Fahrzeuge reicht vom modernen Diesellokomotiv VT 628 über S-Bahntriebzüge ET 420 aus dem Stuttgarter S-Bahnnetz bis hin zu sog. Reichsbahnumbauwagen, die vor allem auf den Kursen der SE 4 eingesetzt werden. Nur in einigen Umläufen werden 5-Wagenzüge eingesetzt. In der Regel verkehren jedoch 4-Wagenzüge. Vor allem auf der RB 62 wird häufig wechselndes Wagenmaterial eingesetzt.

Behebung von Kapazitätsengpässen durch Einsatz von Doppelstockwagen

Ver mehrt sollen künftig die sog. Doppelstockwagen eingesetzt werden. Diese sollen lt. Planung der DB AG zunächst zur Entlastung der Kapazitätsengpässe im S-Bahnbereich zum Einsatz kommen. Generelle Zielsetzung für die Zukunft muß es sein, daß das derzeitige, z.T. überalterte und nicht mehr kundengerechte Wagenmaterial den Produktmerkmalen angepaßt wird.

Erhöhung der subjektiven Sicherheit in SPNV-Fahrzeugen und an Haltepunkten

In Wuppertal - wie sicherlich auch in nahezu jeder anderen Stadt im Verbundgebiet - stellen die Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs im allgemeinen, die Schienenfahrzeuge sowie Bahnhofs- und Haltepunktbereiche im besonderen ein erhebliches Angstraumpotential dar. Betroffen hiervon sind alle Fahrgäste. In besonderem Maße sind es jedoch die Frauen unter ihnen, die zu einem großen Teil auf Verkehrsmittel des ÖPNV angewiesen sind (siehe Mobilitätsmuster der Frauen) und darüber hinaus ungleich häufiger zum Opfer gewalttätiger Übergriffe werden, die durch „unsichere Anlagen“ begünstigt wurden.

Der ZV VRR erörtert im reg. NVP zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit als wichtige Voraussetzung für die Nutzung des SPNV für die Fahrgäste die Stärkung der personellen Präsenz in Zügen und an Bahnhöfen. Bauliche Gegebenheiten können ein subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum stärken oder schwächen. Für die Sicherheit spielen Aspekte wie Übersichtlichkeit, Beleuchtung, Ausweichmöglichkeiten und soziale Kontrolle eine Rolle. Eine Betrachtung über notwendige bauliche Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten sowie ihrer Umfeldern für die Weiterentwicklung des schienengebundenen Nahverkehrs hat zukünftig zu erfolgen. In Verbindung mit Konzepten personeller Präsenz gilt es, dies zu einem aufeinander abgestimmten „Sicherheitskonzept“ zu entwickeln.

Konzepte personeller Präsenz sind zu entwickeln

Der persönliche Kontakt zum Fahr- und Dienstpersonal ist für das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste - insbesondere der Frauen - bedeutsam. Die Absicht der Deutschen Bahn AG, ihre bisherigen Zugführer/Zugbegleiter zu KundenberaterInnen im Nahverkehr (KiN) weiterzuqualifizieren, wird begrüßt. Ein Konzept für den innerstädtischen Verkehr ist unter Einbeziehung vorhandener Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe noch zu erstellen.

6.3 Zielkonzeption

Kalkulationsgrundlage zur Berechnung finanzieller Auswirkungen von Leistungsangebotsanpassungen fehlt derzeit bei der DB AG

Eine Reihe von institutionellen, administrativen und informativen Voraussetzungen, die eigentlich zur gesetzeskonformen Aufstellung des kommunalen Nahverkehrsplanes erforderlich wären, liegen zur Zeit noch nicht vor. So fehlt beispielsweise zur Zeit noch eine Kalkulationsgrundlage bei der DB AG für die differenzierte Kostenberechnung des derzeitigen und möglichen künftigen Leistungsangebotes. Aus diesem Grund wurden bei der Stadt Wuppertal zumindest Voraussetzungen dafür geschaffen, Auswirkungen von Leistungsangebotsmodifizierungen in (zusätzlichen) Haltepunktabfahrten und/oder (zusätzlichen) Zugkilometerleistungen auszudrücken. Des weiteren fehlen die noch zu beschreibenden Modalitäten für die Verteilung ggf. verbleibender Fehlbeträge auf die Zweckverbandsmitglieder bei Veränderungen des Leistungsangebotes. Auch die Verfahrenswege für die Aufnahme von Fahrweginvestitionen des SPNV in den Bundesverkehrswegeplan und eine verbindliche Festlegung einer Strategie für die Fortentwicklung des Verbundangebotes liegt ebenso wenig vor, wie die Vorgabe eines finanziellen Rahmens für das Leistungsangebot. Somit werden sich bei der Erstellung des ersten kommunalen Nahverkehrsplanes noch nicht alle gesetzlichen Anforderungen uneingeschränkt erfüllen lassen. Im übrigen gilt dies auch für den regionalen Nahverkehrsplan, der vom Zweckverband VRR aufzustellen ist.

6.3.1 Anpassungen im Leistungsangebot

Aufhebung des Endhaltes W-Oberbarmen für den Koblenzer StadtExpress

Das Angebot der bestehenden StadtExpresslinien wird seitens der Stadt Wuppertal weitgehend als leistungsfähig und bedarfsgerecht eingestuft. Folgende Modifizierungen im Leistungsangebot werden im Sinne der einleitenden Bemerkungen des Kapitels 6. Schienenpersonennahverkehr zur Überprüfung kommunaler Vorstellungen zur SPNV-Angebotsgestaltung durch die VRR GmbH empfohlen:

-- *Verlängerung der heutigen RegionalBahn Koblenz - Köln - Wuppertal-Oberbarmen nach Hagen/Dortmund und Einführung eines ganztägigen Stundentaktes (sowohl in den Abendstunden als auch an Wochenenden und Feiertagen)*

--> **auf Wuppertal bezogene Auswirkungen:**

Erhöhung Anzahl der HP-Abfahrten/Werktag:	19
Erhöhung Anzahl der Zug-km/Werktag:	47
Erhöhung Anzahl der HP-Abfahrten/Wochenendtag:	20
Erhöhung Anzahl der Zug-km/Werktag:	50

Taktverdichtung des SE 4 in den Berufsspitzen

- *Zur Verbesserung der Sitzplatzsituation in der SE-Linie 4 wird der Einsatz neuer Doppelstockwagen gefordert. Des weiteren soll die Schaffung eines neuen Endpunktes in Dortmund oder Warburg/Kassel (nach Elektrifizierung der oberen Ruhrtalbahn) geprüft werden. In der Berufsspitze sollten zwischen Hagen und Düsseldorf Zusatzfahrten durchgeführt werden (30-Minuten-Takt)*

--> **auf Wuppertal bezogene Auswirkungen:**

Erhöhung Anzahl der HP-Abfahrten/Wochentag:	32
Erhöhung Anzahl der Zug-km/Wochentag:	96

- Ausstattung der S 8 mit 5 Wagen in allen Umläufen oder Einsatz von Doppelstockwagen und Ersatz der S-Bahntriebzüge durch lokbespannte S-Bahnzüge,
- Ausweitung der Zusatzfahrten der S 11 im Berufsverkehr und Mitnahme von Fahrgästen bei den Rücküberführungsfahrten zwischen Wuppertal-Vohwinkel und Düsseldorf,
- kurzfristige Durchbindung der S-Bahnzüge S 8 und S 5 im heutigen Stundentakt sowie mittelfristige Planung einer durchgehenden Verbindung der S 8 im 20-Minuten-Takt bis Dortmund Hbf,
- langfristiger Ausbau der S-Bahnlinie Köln - Wuppertal.

ÖPNV-Bedarfsplananmeldungen des VRR orientieren sich an einem langfristigen SPNV-Zielnetz

Die VRR GmbH formuliert orientiert an den Vorschlägen für den ÖPNV-Bedarfsplan 1995-2015 im Einklang mit den vorgenannten kommunalen Vorstellungen als langfristiges Zielnetz, daß

- der Ersatz der RB-Linie 62 durch die neue S-Bahnlinie 12 Köln Hbf - Wuppertal Hbf sowie die SE-Linie 7 Köln Hbf - Münster (Westf.) angesteht wird,
- die S-Bahnlinie 7 Düsseldorf Flghfn. - Solingen-Ohligs über Solingen-Mitte bis Wuppertal Hbf verlängert werden soll und
- ferner der StadtExpress 4 eine Verlängerung des Linienweges nach Dortmund Hbf erfahren soll, indem der Abschnitt Hagen Hbf - Iserlohn durch eine Verstärkungslinie zum SE 4 ersetzt wird, die zwischen Mönchengladbach Hbf und Hagen Hbf eine Angebotsverdichtung auf den 30-Minuten-Takt bewirkt.

Ausbau der S9 hat bereits begonnen

Vertraglich bereits vereinbart und begonnen ist der Ausbau der RB-Linie 9 auf S-Bahnstandard, so daß mit dem Betrieb der S 9 zwischen (Haltern -) Bottrop - Essen und Wuppertal Hbf ab dem Jahr 2000 gerechnet wird.

Auf Anfrage wurden dem Zweckverband VRR demzufolge Maßnahmenvorschläge des mittel- bis langfristigen Bedarfes zur Einstellung in den regionalen Nahverkehrsplan mitgeteilt. Diese sind in der Abb. 6.3 (nächste Seite) dokumentiert, haben zum Teil in Einzelbereichen inzwischen einen weitergehenden Sachstand erreicht. Die Darstellung ist insofern lediglich nachrichtlich.

1. NVP ZV VRR - Vorschläge Gebietskörperschaft																		
Stadt Wuppertal																		
Nr.	Maßnahmenvorschlag	Maßnahmen-träger	Finanzierungs-träger	Kosten	Fördermög-lichkeit	Realisierungs-jahr	Priorität	Planungsstand			Entscheidungsstand					Bemerkungen		
								Konzeptionelle Vorplanung	Aufnahme in FNP	Aufnahme in B-Plan	ggf. Abstimmung mit Nachbarn	dringlicher Bedarf	weiterer Bedarf	Beschlüsse z.B. Rat	Einstellung Eigenmittel			
Vorstellungen der Stadt Wuppertal zur Weiterentwicklung des LEISTUNGSANGEBOTES (mittel- bis langfristiger Bedarf):																		
12a	Einführung Taktverkehr ganztägig insbes. in den Abendstunden und an Wochenenden, sowie Einsatz von 5-Wagen Zügen auf der vorh. Eilzug-Verbindung Koblenz - W-Oberbarmen	DB AG	StadtW/ und andere		ab 1998 Betriebskostenzuschüsse	1998	hoch	noch erf.				noch erf.		X	noch erf.	noch erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG	
12b	Verlängerung des Produktes gem. 12a über Koblenz - W-Oberbarmen - Hagen bis Dortmund	DB AG	StadtW/ und andere		ab 1998 Betriebskostenzuschüsse	1998	hoch	noch erf.				noch erf.			X	noch erf.	noch erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
13a	Einsatz von Doppelstockwagen auf der Linie SE4	DB AG	StadtW/ und andere		ab 1998 Betriebskostenzuschüsse		hoch	noch erf.				noch erf.			X	noch erf.	noch erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
13b	Weiterführung des Produktes gem. 13a nach Warburg/Kessel unter Berücksichtigung einer "Flügelung" nach Iserlohn in Hagen	DB AG	StadtW/ und andere		ab 1998 Betriebskostenzuschüsse		mittel	noch erf.				noch erf.			X	noch erf.	noch erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
13c	Ausweitung des SE 4-Angebotes auf einen 30-Min.-Takt zw. 6.00-9.00 und 15.00-19.00 Uhr im Bereich Düsseldorf - Wuppertal - Hagen	DB AG	StadtW/ und andere		ab 1998 Betriebskostenzuschüsse		mittel	noch erf.				noch erf.			X	noch erf.	noch erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
14	Freigabe der S11-Überführungsfahrten zwischen D' dorf und W-Vohwinkel für die Fahrgastmitnahme	DB AG	StadtW/ Kreis ME Stadt D		ab 1998 Betriebskostenzuschüsse	1998	hoch	noch erf.				noch erf.			X	noch erf.	noch erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
15	Vertragsgemäßer Einsatz von 5-Wagen-Zügen auf der S8 bzw. Beschaffung der neuen Triebwagen-generation (ET 423)	DB AG	StadtW/ und andere		ab 1998 Betriebskostenzuschüsse		hoch	noch erf.				noch erf.			X	noch erf.	noch erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
16	Kurzfristige Durchbindung der SB und der S5 im 60-Min.-Takt (mittelfristig im 20-Min.-Takt)	DB AG	StadtW/ und andere		ab 1998 Betriebskostenzuschüsse		mittel	noch erf.				noch erf.			X	noch erf.	noch erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
17a	Einrichtung einer RB-Linie Mönchengladbach - Köln - Solingen-Ohligs/ Wuppertal als Vorlaufbetrieb zu 17b	DB AG	StadtW/ und andere		ab 1998 Betriebskostenzuschüsse		mittel	noch erf.				noch erf.			X	noch erf.	noch erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
17b	Langfristiger Ausbau der S-Bahn Köln - Wuppertal	DB AG	StadtW/ und andere		ab 1998 Betriebskostenzuschüsse		mittel	noch erf.				noch erf.			X	noch erf.	noch erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG

Abb. 6.3:
Anmeldungen der Stadt Wuppertal zum Reg. NVP ZV VRR zur Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebotes (mittel- bis langfristiger Bedarf)
Stand: 27.11.1995
Bearbeitung R. 101.1

1. NVP ZV VRR - Vorschläge Gebietskörperschaft																		
Stadt Wuppertal																		
Nr.	Maßnahmenvorschlag	Maßnahmen-träger	Finanzierungs-träger	Kosten	Fördermög-lichkeit	Realisierungs-jahr	Priorität	Planungsstand			Entscheidungsstand					Bemerkungen		
								Konzeptionelle Vorplanung	Aufnahme in FNP	Aufnahme in B-Plan	ggf. Abstimmung mit Nachbarn	dringlicher Bedarf	weiterer Bedarf	Beschlüsse z.B. Rat	Einstellung Eigenmittel			
INFRASTRUKTUR:																		
1	W-Vohwinkel: Verlängerung der Bahnsteigdächer Bst. 1 u. 2	DB AG	DB AG	1.200 TDM (geschätzt)	BSchwAG	1996	hoch	liegt vor	nicht erf.	nicht erf.	nicht erf.		X			nicht erf.	nicht erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
2	Treppenabgang Südstadtbrücke zum Bahnsteig 2 am Hauptbahnhof	DB AG	DB AG	600 TDM (geschätzt)	BSchwAG	1996	hoch	liegt vor	nicht erf.	nicht erf.	nicht erf.		X			nicht erf.	nicht erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
3	Fußgängertunnel Barmer Bahnhof Sanierung und Ausbau Personentunnel	DB AG	DB AG	1.300 TDM (geschätzt)	BSchwAG	1997	hoch	liegt vor	nicht erf.	nicht erf.	nicht erf.		X			nicht erf.	nicht erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
4	Verlängerung des Fußgängertunnels in Wuppertal-Oberbarmen	DB AG	DB AG	1.500 TDM (geschätzt)	BSchwAG	1997	hoch	liegt vor	nicht erf.	nicht erf.	nicht erf.		X			nicht erf.	nicht erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
5	Bahnsteigerhöhung auf 76 cm über SO in Wuppertal-Ronsdorf	DB AG	DB AG	600 TDM (geschätzt)	BSchwAG	1997	hoch	noch erf.	nicht erf.	nicht erf.	nicht erf.		X			nicht erf.	nicht erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
6	Neubau des S-Bahnhaltepunktes Wuppertal-Arrenberg	DB AG	DB AG	4.500 TDM (geschätzt)	BSchwAG	1998	hoch	liegt vor	nicht erf.	nicht erf.	nicht erf.		X			nicht erf.	nicht erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
7	Fußweg Kaiserstr.-Bahnhof Vohwinkel	DB AG/ StadtW	DB AG/ StadtW	150 TDM (geschätzt)	GVFG/BSchwAG (evtl. 1998)	1998	hoch	liegt vor	nicht erf.	nicht erf.	nicht erf.		X			noch erf.	noch erf.	MT: DB AG/StadW B: Zweckverband E: DB AG/StadW
8	7 S+R-Anlagen an Haltepunkten im Stadtgebiet	DB AG/ StadtW	DB AG/ StadtW	190 TDM (geschätzt)	GVFG/ Wuppertal-Verkehrsmittel DB AG	1996	hoch	liegt vor	nicht erf.	nicht erf.	nicht erf.		X			noch erf.	noch erf.	MT: DB AG/StadW B: Zweckverband E: DB AG/StadW
9	Verbesserung der ÖPNV-Verknüpfung durch Anlage einer Bus-haltestelle an der Südstr. (Bf Steinbeck)	DB AG/ StadtW	DB AG/ StadtW	(geschätzt)	GVFG	1998	hoch	noch erf.	nicht erf.	nicht erf.	nicht erf.		X			noch erf.	noch erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
10	P+R-Anlage (330 Stellplätze) am Haltepunkt W-Unterbarmen	DB AG	DB AG	1.980 TDM (geschätzt)	GVFG	1996	hoch	liegt vor	nicht erf.	nicht erf.	nicht erf.		X			nicht erf.	nicht erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG
11	Bau von 2 Aufzugsanlagen im Wuppertaler Hauptbahnhof (Tunnel-Empfangshalle) (Tunnel-Gleis 2)	DB AG	DB AG	1.600 TDM (geschätzt)	GVFG	1998	hoch	noch erf.	nicht erf.	nicht erf.	nicht erf.		X			nicht erf.	nicht erf.	MT: DB AG B: Zweckverband E: DB AG

Abb. 6.4:
Anmeldungen der Stadt Wuppertal zum Reg. NVP ZV VRR:
Infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Situation an SPNV-Haltepunkten
Stand: 27.11.1995
Bearbeitung R. 101.1

6.3.2 Infrastrukturelle Verbesserungsmaßnahmen

Finanzierung infrastruktureller Maßnahmen über GVFG oder BSchWAG grundsätzlich möglich

Das seinerzeitige Handlungsprogramm für den Regionalarbeitskreis 450.8/455/485 zeigte ein Maßnahmenvolumen von über 53 Mio. DM auf, um die Ausstattungsmängel an Bahnhofsanlagen im Untersuchungsbereich (28 Haltepunkte einschl. 3 neuer Haltepunkte) zu beseitigen. Auf die Maßnahmen im Wuppertaler Stadtgebiet (11 Haltepunkte einschl. 2 neuer Haltepunkte) entfielen alleine fast 30 Mio. DM. Folglich ist die Beseitigung der Ausstattungsmängel nur sukzessive zu betreiben. Für derartige infrastrukturelle Maßnahmen stand bisher als Förderprogramm das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung. Im Zuge der Regionalisierung wurde im Rahmen des sogenannten Bundeschienenwegeausbaugesetzes (BSchWAG) verfügt, daß von den Schienenweginvestitionen der bis dahin bundeseigenen Eisenbahn 20% in solche Fahrwege zu investieren sind, die dem Personennahverkehr dienen. Den Änderungen des sonst üblichen Fünfjahresplanes entsprechend wurde vom Bundesverkehrsminister in seinem Entwurf zum Dreijahresplan als Übergangsregelung eine "Sammelposition SPNV-Vorhaben" mit einem Umfang von 1,5 Mrd. DM für den Zeitraum 1995 - 1997 eingerichtet (Abschnitt "Investitionen in Maßnahmen des Bedarfsplanes"). Dem Land NW fließen knapp 18 % (160 Mio. DM für die Jahre 1996 und 1997) zu. Als Sofortmaßnahmenprogramm haben die jeweils zuständigen Regionalbereichsleiter der Deutschen Bahn AG zwischenzeitlich planungsreife bzw. planungsfreie Infrastrukturmaßnahmen benannt, deren Realisierung bis Ende 1997 möglich erscheint.

Mit Ausnahme eindeutig dem Stadterneuerungsprogramm zuzuordnender Maßnahmen an Bahnhofsvorplätzen können alle Projekte in den Bereichen Fahrweg, Betrieb (Signalwesen o.ä.) und Bahnhofs- bzw. Haltepunktbereich (Erschließung, Beleuchtung, Info u.ä.) berücksichtigt werden. Das Abwicklungsverfahren in seiner Gesamtheit ist bis jetzt noch nicht vollständig geklärt.

Förderpaket zum BSchWAG durch DB AG aufgestellt

Die DB AG hat trotz dieses schwebenden Verfahrens wesentliche Teile der im Untersuchungsbereich liegenden Strecke in dieses Förderpaket eingebunden und mit hoher Priorität versehen. Auf Anfrage des Zweckverbandes VRR wurden diese neben bereits seitens der Stadt Wuppertal priorisierten infrastrukturellen Maßnahmenvorschläge zur Einstellung in den regionalen Nahverkehrsplan vorgeschlagen und in den inzwischen vorliegenden Entwurf aufgenommen (Abb.6.4). Zum Teil haben die Maßnahmen in Einzelbereichen inzwischen einen weitergehenden Sachstand erreicht. Die Darstellung ist insofern lediglich nachrichtlich.

6.3.3 Erschließungsverbesserung durch neue Haltepunkte

<p>Erschließungsdefizite im Bereich der S8 sind erkannt</p>	<p>An der Wupperstrecke wurden durch den RAK 450.8/455/485 in zwei Bereichen vorhandene bzw. im Zuge künftiger Flächennutzungsentwicklungen zu erwartende Erschließungsdefizite erkannt. Es handelt sich hierbei im einzelnen um die Fläche im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofes in Wuppertal-Vohwinkel und das Wohn- und Gewerbegebiet am Arrenberg in Wuppertal-Eielfeld. In Abhängigkeit weiterer Entwicklungen wurde der Bau neuer S-Bahnhaltepunkte in diesen Bereichen empfohlen.</p>
<p>Haltepunkt Wuppertal Arrenberg ist Bestandteil der mittelfristigen Verbundplanung</p>	<p>Der vorgeschlagene S-Bahnhaltepunkt Wuppertal-Arrenberg ist zwar in dem bestehenden S-Bahnausbauvertrag nicht berücksichtigt, von der VRR GmbH allerdings in die mittelfristige Verbundplanung aufgenommen worden. Zwischenzeitlich hat auch die DB AG die Neuerrichtung des Haltepunktes in das von ihr angemeldete Programm nach dem Bundes schienenausbaugesetz aufgenommen.</p>
<p>Gemischte Nutzungsstruktur mit hohem Frauenanteil bei den Erwerbstätigen im Bereich Arrenberg verspricht hohe Einsteigerwerte</p>	<p>Ein künftiger S-Bahnhaltepunkt würde einen vom Nahverkehr bisher nur unterversorgten Siedlungsschwerpunkt der Talsohle erschließen, da die Haltestelle der Schwebebahn über 500 Meter und die benachbarten S-Bahnhaltepunkte Zoologischer Garten und Steinbeck 1800 bzw. 800 Meter entfernt liegen. Das Fahrgastaufkommen für den Haltepunkt Arrenberg wird aufgrund der hohen Einwohnerdichte im 500-m-Einzugsbereich (ca. 4.500 Einwohner), den zahlreichen Gewerbebetrieben und dem Gewerbegebiet „Am Kiesberg“ (vormals Schlacht- und Viehhof) mit insgesamt ca. 4.100 Beschäftigten und einem besonders hohen Frauenanteil von ca. 41 % im Einzugsbereich, den städtischen Krankenanstalten und den überregional bedeutenden kulturellen Einrichtungen "Börse" und Forum" auf mehr als 600 Einsteiger/Tag geschätzt (<u>Anm. d. NVP-Koordinierungsteams: Der Umzug der "Börse" in die Klophausstraße steht in 1997 bzw. 1998 bevor. Ein neuer Standort für das "Forum" ist noch nicht gefunden</u>). Außerdem ist die Erschließung durch andere VRR-Linien im näheren Einzugsbereich kaum gegeben. Die Kosten für die Errichtung des Haltepunktes Wuppertal-Arrenberg an der Güterstraße werden auf ca. 5 Mio. DM geschätzt. Aufgrund dieser Voraussetzungen besteht die berechnete Annahme, daß auch im Zusammenhang mit dem Ausbau der S 9 (Haltern -) Bottrop - Essen - Wuppertal Hbf ein überdurchschnittliches Fahrgastaufkommen für diesen Haltepunkt zu erwarten ist. Im S9-Ausbauvertrag ist der Haltepunkt jedoch nicht explizit aufgeführt.</p>
<p>Haltepunkt Wuppertal-Vohwinkel Rangierbahnhof ist Bestandteil der S-Bahnausbauverträge</p>	<p>Im S-Bahn-Ausbauvertrag zur S 8 ist der Haltepunkt Wuppertal-Vohwinkel Rangierbahnhof bereits enthalten. Die baulichen Voraussetzungen für die Errichtung eines S-Bahn-Bahnsteiges an der Straße "Zur Linden" sind bereits geschaffen. Dabei sind mit Bezug auf regionale und städtische Ziele P+R- und B+R-Stellplätze auch für den längerfristigen Bedarf unter Einbeziehung der Nachbargemeinden vorzusehen. Die Kosten für den Haltepunkt werden auf ca. 2,7 Mio. DM veranschlagt.</p>
<p>Realisierung in Abhängigkeit künftiger städtebaulicher Nutzungsentwicklungen</p>	<p>Das zu erwartende Fahrgastpotential wird gegenwärtig noch als zu gering eingeschätzt. Der geplante Haltepunkt erschließt neben zwei größeren Gewerbegebieten von 16 ha und 36 ha Fläche im 500-m-Einzugsbereich 490 Einwohner und im 1000-m-Einzugsbereich 1750 Einwohner. Allerdings plant die Deutsche Bahn AG auf Teilbereichen dieser ehemaligen Rangierfläche den Bau eines Frachtzentrums mit einem Investitionsvolumen von zunächst 18 Mio. DM. Nach Inbetriebnahme dieser Anlage durch die Bahntrans sollen dort ca. 200 Mitarbeiter beschäftigt sein (<u>Anm. d. NVP-Koordinierungsteams: Die Bahntrans hat im Mai '97 die Planungen für das Frachtzentrum Vohwinkel eingestellt</u>). In Abstimmung mit der DB AG beabsichtigt die Stadt Wuppertal, die übrigen Flächen des ehemaligen Rangierbahnhofes für gewerbliche Zwecke zu nutzen, wodurch zusätzliche Arbeitsplätze zu erwarten sind und sich das künftige Fahrgastpotential entsprechend erhöhen wird.</p>

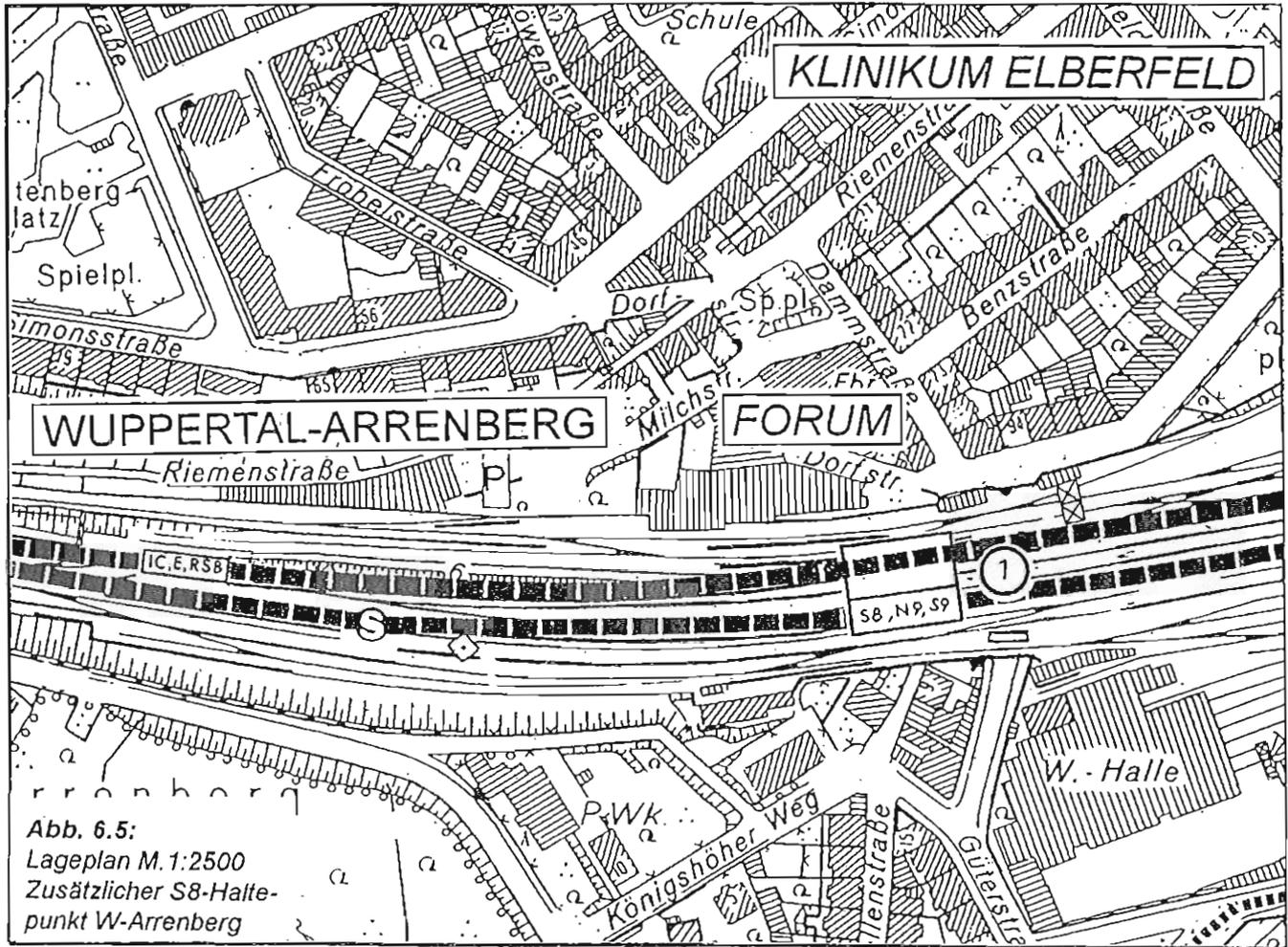


Abb. 6.5:
Lageplan M. 1:2500
Zusätzlicher S8-Haltepunkt W-Arrenberg

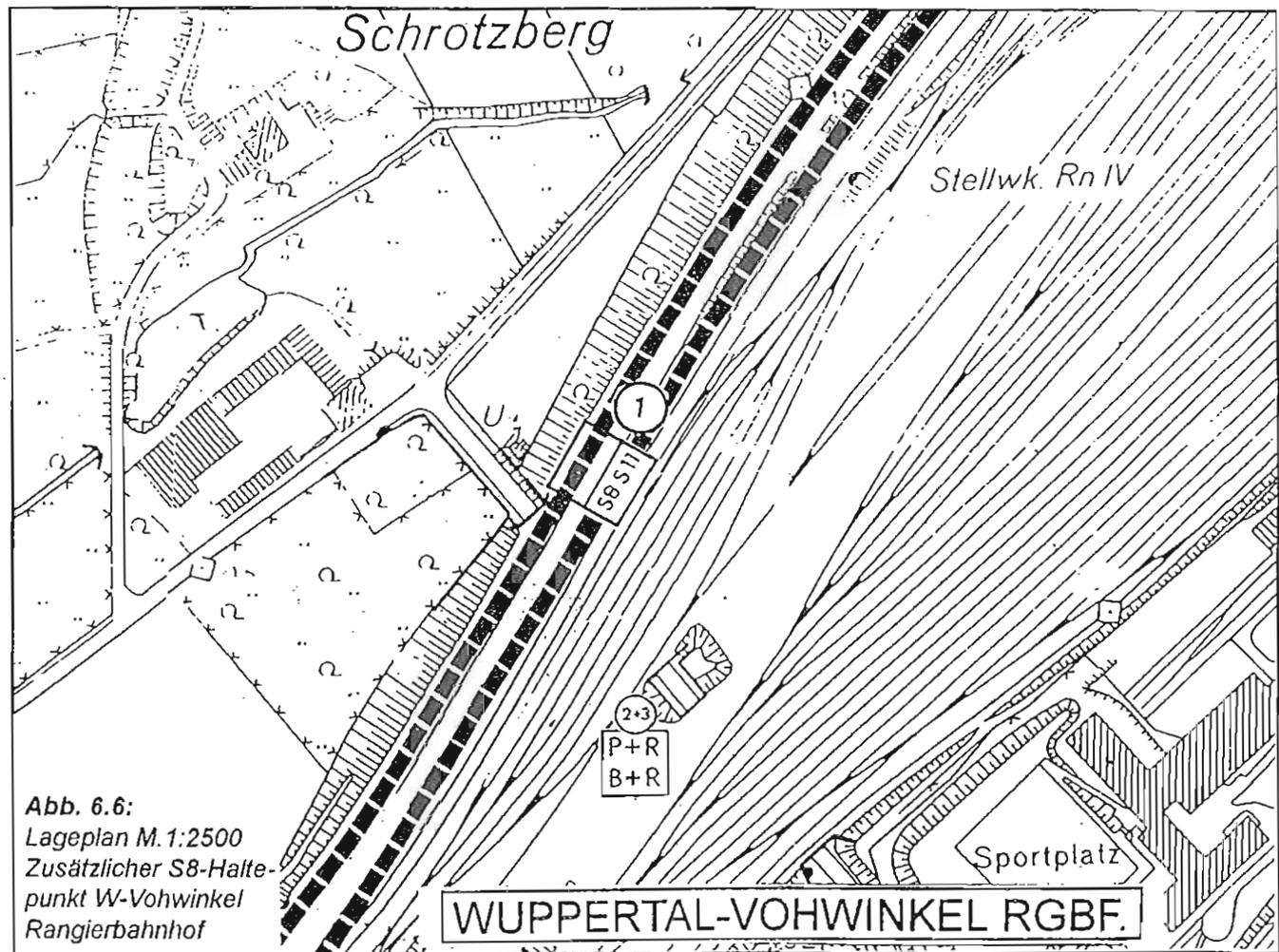


Abb. 6.6:
Lageplan M. 1:2500
Zusätzlicher S8-Haltepunkt W-Vohwinkel Rangierbahnhof

6.3.4 Möglichkeiten der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken

Reaktivierung entlastet straßengebundene ÖPNV-Träger

Im Wuppertaler Stadtgebiet sind mehrere Bahnstrecken vorhanden, deren Wiederinbetriebnahme langfristig im Rahmen unterschiedlicher und auf die speziellen Rahmenbedingungen zugeschnittener kommunaler SPNV-Konzepte denkbar ist.

Vor dem Hintergrund

- teilweise erheblicher Überlastungen im Wuppertaler Busnetz,
- dem ungebrochenen Anspruch der Verkehrspolitik zu einer Ausweitung des ÖPNV-Anteils am Modal Split zu gelangen und
- der bei hohen Auslastungsgraden betriebswirtschaftlich günstigeren Rahmenbedingungen sowie
- systembedingten Vorteilen der Schiene gegenüber dem straßengebundenen ÖPNV (Gefäßgrößen, Sitzplatzangebot, unabhängiger Fahrweg, Mitnahme von behinderten Menschen, Mitnahme von Fahrrädern etc.)

werden Möglichkeiten der Reaktivierung von Bahnstrecken untersucht.

Untersuchung zur Verknüpfung Güter- und Personenverkehr wird bearbeitet

Im Rahmen dieser Untersuchungen wurde das Modellvorhaben "Regionales Schienenverkehrskonzept in Verknüpfung von Güter- und Personenverkehr in Verbindung mit einem Müllentsorgungsprogramm zur Reaktivierung stillgelegter Strecken am Beispiel des Bergischen Raumes" gestartet. Die WSW AG führt das Projekt in Zusammenarbeit mit der Stadt Wuppertal, dem Regionalbüro Bergisches Städtedreieck und der Regio Bahn GmbH Mettmann unter Förderung durch das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr NW seit Anfang 1996. Ziel des Projektes ist es, exemplarisch die Möglichkeiten, Grenzen und Risiken eines regional betriebenen Schienennetzes, das insbesondere auf der Verlagerung von Müll und sonstigen Güterverkehren auf die Schiene basiert, aufzuzeigen.

Untersuchungsschwerpunkte sind logistische Funktionen, wirtschaftliche Bewertungen und Trägerschaftsmodelle

Bisherige Reaktivierungen von Schienenstrecken gingen in der Regel von einer alleinigen Wiederaufnahme des SPNV aus. Angesichts einer aus verkehrspolitischen und ökologischen Gesichtspunkten wünschenswerten Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene soll beispielhaft für die Bergische Region die Realisierbarkeit eines regional betriebenen Müll- und Güterverkehrs auf der Schiene als Grundlage für ein integriertes Güter- und Personenverkehrsangebot von Regiobahnen aufgezeigt werden.

Als Schwerpunkte werden dabei

- die Bewertung von Strecken im Rahmen der Entwicklung eines integrierten regionalen Netzes,
- die Ausgestaltung von Schnittstellen bzw. Übergabepunkten z.B. Schiene City-Logistik mit weiteren logistischen Funktionen,
- die Kostenabschätzung und wirtschaftliche Bewertung sowie die Finanzierungsmöglichkeiten und
- die Organisation einer regionalen Trägerschaft nach dem Besteller-Ersteller-Prinzip

betrachtet.

Betriebliche Randbedingungen an der Rheinischen Strecke bedingen erheblichen Investitionsbedarf

Untersuchungen zur **Rheinischen Strecke**^{6,7,8} weisen, orientiert an umfangreichen Nachfragesimulationen, positive Verlagerungsprozesse zugunsten des ÖPNV-Umstiegs der (Wuppertaler) Bürger aus. Positiv wirkt sich dabei insbesondere eine Entlastung des Busnetzes auf innenstadtnahe, zur Zeit schon ausgelastete Buslinien aus. Den Untersuchungen sind jedoch betriebliche Randbedingungen zugrundegelegt, die erheblich vom Betriebskonzept zum Zeitpunkt der Stilllegung im Jahr 1991 abweichen. Dichtere Haltepunktfolgen und die Verschiebung vorhandener Haltepunkte zur Erreichung günstigerer Verknüpfungs- und Erreichbarkeitsverhältnisse vor Ort sowie vereinzelt erforderliche Eingriffe in die Trassierung (Gleiskurven in Dornap und Wichlinghausen) würden bei der Wiederinbetriebnahme ein hohes Investitionsvolumen im Infrastrukturbereich erfordern. Hinzu kommen die erheblichen Instandsetzungs- und Unterhaltungsaufwendungen für die ungewöhnlich hohe Anzahl an Ingenieurbauwerken im Wuppertaler Stadtgebiet.

Vor diesem Hintergrund ist für die Rheinische Strecke zunächst ein Betriebs- und Investitionskonzept als "Entscheidungshilfe" zu entwickeln. Auch sollte sich die gesamtplanerische Betrachtung nicht isoliert auf das Wuppertaler Stadtgebiet beziehen. Der Anschluß an die gegründete „RegioBahn-Gesellschaft Kaarst-Mettmann“ sollte bei betriebskonzeptionellen Überlegungen grundsätzlich erwogen werden. Ansätze einer Mischnutzung von Personen- und Güterverkehr sind darüber hinaus weiter zu verfolgen.

DB AG bietet Wuppertal die Übernahme für die Strecke Rauenthal-Beyenburg an

Für die **Nebenbahnstrecke Wuppertal-Rauenthal - Wuppertal-Beyenburg** wurde der Stadt Wuppertal seitens der DB AG im April 1996 ein Übernahmeangebot unterbreitet. Den Grund hierfür liefert die Absicht, daß die DB AG die Strecke - abgesehen von Güterverkehrsleistungen zur Papierfabrik Erfurt - nicht mehr befahren wird.

Planungsrechtliche Voraussetzungen für optionale Reaktivierung sind geschaffen

Das Übernahmeangebot der DB AG konnte seitens der Stadt Wuppertal aufgrund der mit 767.000 DM bezifferten Kosten nicht angenommen werden. Zur Zeit laufen Bemühungen, die Verkehrssicherungspflicht für ca. 2 Jahre durch das Land NW wahrnehmen und finanzieren zu lassen, womit das von der DB AG angestrebte Stilllegungsverfahren gem. § 11 AEG zunächst aufgeschoben werden könnte. Hiermit verfolgt die Stadt Wuppertal die Intention, eine mögliche Wiederinbetriebnahme der Strecke in kommunaler Trägerschaft optional offenzuhalten. Die planungsrechtliche Grundlage hierfür liefert die Ausweisung der Strecke im Gebietsentwicklungsplan (GEP) als Güterverkehrsstrecke von Wuppertal-Rauenthal bis zur Papierfabrik. Im Flächennutzungsplan (FNP) bleibt die Fläche bis zum Bahnhof Beyenburg als Eisenbahnfläche berücksichtigt. Die gesamte Strecke (einschließlich der Fahrtrasse) steht unter Denkmalschutz. Der Streckenabschnitt vom Bahnhof Beyenburg in Richtung Wilhelmsthal gehört einer Museumsbahn. Das Gelände des Bahnhofs Beyenburg wird im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 979 zur Zeit zur Erweiterung der Akademie für Sozialtherapie neu aufgestellt.

Nach einer ersten groben Schätzung beziffert die DB AG die Kosten zur Aktivierung des Schienenpersonenverkehrs auf ca. 5,2 Mio. DM pro Jahr bei einem 20-Min.-Takt (siehe hierzu im einzelnen Kap. 13.4.1).

6 Pro Bahn e.V., Nordbahn für Wuppertal, 1990

7 Wuppertaler Stadtwerke AG, Einbeziehung der Rheinischen Strecke in den Planungsauftrag "Marktgerechte Optimierung des ÖPNV-Angebotes der Stadt Wuppertal", IVV-Aachen 1995

8 BU GH Wuppertal, FB 11, Lehr- und Forschungsgebiet Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme -Nahverkehr in Europa-, Die Rheinische Strecke in Wuppertal, Diplomarbeit von Ingo Wortmann, 1995

7. Schwebebahn

7.1 Das Verkehrssystem Schwebebahn

Schwebebahn ist das Rückgrat des ÖPNV in Wuppertal

Die einzigartige Wuppertaler Schwebebahn verbindet auf einer Länge von 13,3 km die Stadtteile Vohwinkel, Elberfeld, Barmen und Oberbarmen. Da sie einen eigenen Verkehrsweg in der zweiten Ebene hat, entlastet sie die Straßen der Stadt erheblich. Mit ca. 30% Fahrgastanteil bei zur Zeit 23 Millionen Fahrgästen jährlich bildet sie das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in Wuppertal.

(Anm. d. NVP-Koordinierungsteams: Der Rat der Stadt Wuppertal hat am 26.05.1997 beschlossen, die Gesamtanlage Schwebebahn gem. §3 Denkmalschutzgesetz NW (DSchG) in die Denkmalliste der Stadt Wuppertal einzutragen. An der Erhaltung und Nutzung der Schwebebahn besteht ein öffentliches Interesse, denn sie ist bedeutend für

1. *die Geschichte des Menschen als Teil der Geschichte des Verkehrswesens, hier insbesondere der des Schienenverkehrs;*
2. *die Geschichte der Stadt Wuppertal, und zwar als Bindeglied zwischen den Städten Barmen und Elberfeld, als Zeugnis und Symbol des Zusammenwachsens der 1929/1930 neugebildeten Stadt Wuppertal.*

Für die Erhaltung und Nutzung der Schwebebahn liegen

1. *architektur- und technikgeschichtliche Gründe vor, weil die Schwebebahn einschließlich der Haltestellen architektonisch ein Zeugnis der Verwendung von reinen Eisenkonstruktionen um 1900 ist und technisch als Pionierleistung gewertet wird;*
2. *städtebauliche Gründe vor, weil das notwendige Verkehrsmittel Schwebebahn in zentraler Lage mit nur einer Strecke ohne Verzweigung die Entwicklung der heutigen Stadt Wuppertal aus ihrem einst langen und schmalen Stadtgrundriß verdeutlicht.)*

Entscheidend für die hohe Attraktivität der Schwebebahn als alltägliches Verkehrsmittel sind die direkte Verbindung und Bedienung der Hauptverkehrspunkte mit guten Umsteigemöglichkeiten, die Linienführung entlang der Hauptverkehrsachsen B7 und Kaiserstraße und die hohe Fahrtenhäufigkeit. Ein ganz großes Plus stellt die hohe Pünktlichkeit dieses Verkehrsmittels aufgrund seiner unabhängigen Führung dar.

3-Minuten-Takt bildet die Grenze der technisch möglichen Leistungsfähigkeit

Die Schwebebahn ist mit ihrem 3-Minuten-Takt in den Verkehrsspitzenzeiten technisch an ihrer Leistungsfähigkeitsgrenze angelangt. Doch ihre Bedeutung für den ÖPNV in Wuppertal wird in den nächsten Jahren noch zunehmen. Für das Jahr 2000+x wird eine Fahrgastzahl von über 30 Millionen Fahrgästen pro Jahr prognostiziert.

7.1 Schwebebahnausbau

Detaillierte Studien sichern das Ausbaukonzept ab

Um die künftigen Entwicklungen (Kundenzuwächse) durch dichtere Taktfolgen mit einer größeren Fahrzeuganzahl auf der Strecke und die dadurch bedingte höhere Belastung der Tragkonstruktion bewältigen zu können, benötigt die fast 100-jährige Wuppertaler Schwebebahn eine Verjüngungskur. Diese Vorgaben veranlaßten den Eigentümer und Betreiber der Schwebebahn, die WSW AG, Machbarkeitsstudien und Untersuchungen von Systemalternativen zu erstellen.

Diese langjährigen, detaillierten Untersuchungen führten zur Entscheidung, das Traggerüst sukzessive auszutauschen und mit der Erneuerung die gesamte Schwebebahn zu einer modernen Stadtbahn auszubauen.

Dieser Ausbau geschieht in den Jahren bis 2001 unter folgenden Rahmenbedingungen:

- weitgehende Erhaltung des äußeren Erscheinungsbildes (Beachtung der Belange des Denkmalschutzes),
- Schutz der Anlieger und der angrenzenden Bebauung,
- Gewässer- und Landschaftsschutz,
- weitgehende Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs und
- annehmbare Gesamtbauzeit.

Weitere unabdingbare Voraussetzungen zum Ausbau der Schwebbahn waren

- *begrenzter Einsatz wirtschaftlicher Mittel (Kosten),*
- *Berücksichtigung der Fahrgastprognosen und*
- *langfristige Bestandssicherung der Schwebbahn als modernes attraktives Verkehrsmittel.*

Ziel des Ausbaues ist der Abbau den Betrieb hemmender und einschränkender Faktoren

Die Ziele des Ausbaus liegen in der Verbesserung folgender wesentlicher Punkte:

- *Belastungsreserven in der Tragkonstruktion, damit zukünftig steigende Fahrgastaufkommen sicher und zuverlässig befördert werden können.*
- *Beseitigung von Langsamfahrstellen. Hierdurch ist für den Fahrgast eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und für den Betrieb eine Reduzierung der Umlaufzeit und damit eine Kosteneinsparung zu erwarten.*
- *Geringerer Geräuschpegel durch Reduzierung der Schallabstrahlung mittels Einsatz moderner Schienenaufleger.*
- *Verbesserung der Haltestellen dahingehend, daß der Aufenthalt und die Bedienung des Fahrgastes sicherer, behindertengerecht und komfortabler werden.*
- *Verbesserung der technischen Verfügbarkeit durch die Reduzierung von altersbedingten Betriebsstörungen.*

7.2.1 Ausbaumaßnahmen an der Strecke

Ausbaukonzept sieht sukzessiven Austausch der Gerüststützen und -brücken vor

Das Schwebbahn-Traggerüst besteht aus einer Kette von 468 Brücken und Stützen mit einer Gesamtlänge von 13,3 km. Die Stützen sind als Anker- oder Pendelstützen konstruiert. In Wochenendaktionen werden diese Brücken und Stützen demontiert und durch eine Neukonstruktion ersetzt. Während dieser Wochenenden ruht der Schwebbahnbetrieb. Er wird durch SchwebbahnExpress-Busse ersetzt. Die Begleitmaßnahmen für eine störungsfreie und reibungslose Abwicklung des Busverkehrs gehören zum Ausbauprogramm.

Um eine hundertprozentige Sicherheit bei einem Einsatz von mehr Fahrzeugen und einer kürzeren Taktfrequenz zu gewährleisten, werden zuvor die Stützenfundamente mit Spezialinjektionen verstärkt. Dabei bleibt der Schwebbahnbetrieb aufrechterhalten.

Abbau von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Trassierungseingriffe

Der vollständige Abbau vorhandener Geschwindigkeitsbegrenzungen wird unter anderem durch Vergrößerung der Kurvenradien oder eine Streckenbegradigung erreicht. Dies geschieht gleichzeitig mit der Erneuerung der Tragkonstruktion. Auf der derzeitigen, historisch bedingten Streckenführung der Schwebbahn sind 22 ständige Langsamfahrstellen vorhanden.

Farbliches Erscheinungsbild des Gerüsts bleibt erhalten

Für die nachträglichen und zukünftigen Korrosionsschutzarbeiten des neuen Traggerüsts ist die Entscheidung für das Duplex-System gefallen, welches eine Feuerverzinkung und einen ersten und zweiten Deckanstrich beinhaltet. Die bisher angewandten Farbtöne für Brücken- und Stützen, resedagrün, olivbraun und graphitschwarz, werden auch weiterhin verwendet.

Rücknahme der Geräusentwicklung und Erschütterungen wird technisch gelöst

Die Schienen werden auf elastischen Elementen aufgelegt, so daß die Fahrgäste und Anlieger in Zukunft geringeren Belästigungen durch das Fahrgeräusch und durch Erschütterungen ausgesetzt sein werden.

7.2.2 Ausbaumaßnahmen an den Haltestellen

Ausbau der Stationen erhält besondere Aufmerksamkeit

Der Gestaltung der Haltestellen wird im Zuge des Ausbaus besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Die Haltestellen sind "Eingangstore" für die Kunden des ÖPNV. Seit fast 100 Jahren haben sich die meisten kaum verändert und werden so den Anforderungen der Kunden nicht mehr in allen Belangen gerecht.

Deshalb werden sich die Haltestellen nach dem Ausbau äußerlich von ihren typischen Gestaltungsmerkmalen her wiedererkennbar präsentieren, obwohl sie vollständig demontiert werden müssen und das Material nicht weiterverwendet werden kann (*Anm. d. NVP-Koordinierungsteams: Der Rat der Stadt Wuppertal hat am 26.05.1997 beschlossen, die Gesamtanlage Schwebebahn gem. §3 Denkmalschutzgesetz NW (DSchG) in die Denkmalliste der Stadt Wuppertal einzutragen. Nähere Anmerkungen hierzu auf Seite 77.*)

Stadtbahnrichtlinien bestimmen die Gestaltung der inneren Stationsbereiche

Die Gestaltung des inneren Bereiches der Haltestellen wird den Richtlinien einer modernen Stadtbahn entsprechen mit einer qualitativ hochwertigen und robusten Ausstattung.

Im einzelnen werden folgende Maßnahmen innerhalb der Haltestellen vorgenommen:

- *Als wichtigste Maßnahme werden die Zugänge zur Haltestelle und zum Fahrzeug selbst behindertengerecht gestaltet. Alle Haltestellen werden mit Aufzügen ausgerüstet. Mit der Beschaffung einer nächsten Fahrzeuggeneration wird der Einstieg weitgehend stufenlos erfolgen.*
- *Die Zugangsanlagen wie Verteilerflächen und Treppenanlagen werden der Bedeutung entsprechend verbreitert und einladend gestaltet.*
- *Eine transparente Bauweise mit Glasflächen und eine gute Beleuchtung wird weitgehend für Übersichtlichkeit und Angsträumfreiheit sorgen.*
- *Umfangreiche Videoüberwachung, Notfalltelefone, moderne Informationsanzeigen und Bahnsteiglautsprecher werden die Sicherheit der Fahrgäste weiter erhöhen.*
- *Die "Möblierung" wird den heutigen Kundenanforderungen entsprechen.*

<p>Kompletter Haltestellenneubau jeweils innerhalb von ca. 4 Wochen</p>	<p>Die meisten Haltestellen werden innerhalb der Arbeiten an den Brücken und Stützen demontiert und neu aufgebaut. In der Regel wird jeweils nur eine Haltestelle für ca. vier Wochen außer Betrieb genommen. Die Schwebebahn fährt dann ohne Halt durch. Während der Sommerferien 1998 bis 2000 ist es wegen größerer Einzelbaulose erforderlich, den Schwebebahnbetrieb ganz einzustellen. Während dieser Zeit werden mehrere Schwebebahnhaltestellen gleichzeitig umgebaut. SchwebebahnExpress-Busse sichern während dieser Stilllegungszeiten die Mobilität der Kunden.</p>
<p>Barmer und Elberfelder Strecke sowie die Landstrecke in Vohwinkel bilden jeweils vergleichbare Gruppen</p>	<p>Die Haltestellen der Schwebebahn können in drei Gruppen zusammengefaßt werden, die von der Architektur, der Konstruktion und der Erschließung her weitgehend eine Einheit bilden. Zu den Haltestellen der Landstrecke gehören Vohwinkel, Bruch, Hammerstein und Sonnborn. Die Elberfelder Strecke reicht von der Haltestelle Zoo/Stadion bis zur neuen Haltestelle Kluse und die Barmer Strecke von Landgericht bis Oberbarmen Bf.</p>
<p>Komplette Neugestaltung der Haltestelle Vohwinkel</p>	<p>Die Haltestelle Vohwinkel wird wegen der vorgesehenen städtebaulichen Neuordnung des Areals im Norden (Projekt Stationsgarten) komplett neugestaltet. Eine attraktive Passage verbindet die Gebiete nördlich und südlich der Schwebebahn und bindet diese zentral ein. Diese Wirkung kann sich nur entfalten, wenn das städtebauliche Projekt verwirklicht wird.</p>
<p>Haltestellen der Landstrecke sind von beengten Platzverhältnissen geprägt</p>	<p>Alle Haltestellen der Landstrecke werden wieder ein Satteldach erhalten, und die Haltestellen Bruch und Hammerstein werden über ihre volle Länge überdacht. Die beengten Platzverhältnisse der Haltestellen auf der Landstrecke zwingen zu individuellen, situationsangepaßten Lösungen bei den Treppenhausanlagen. Die mittleren Stützen im Haltestellenbereich werden wegfallen und die Technikräume verlegt; dadurch werden die Haltestellen nicht nur optisch größer und übersichtlicher sein. Die Böden der Bahnsteige werden wieder in Holz hergestellt und die Dächer erhalten ein zusätzliches Lichtband im Firstbereich.</p>
<p>Besondere Ausstattung der Station Zoo/Stadion</p>	<p>Die Haltestelle Zoo/Stadion als erste der Elberfelder Strecke bekommt entsprechend ihrer Bedeutung zwei Aufgänge pro Fahrtrichtung und wird insgesamt größer sein als die folgenden Haltestellen. Unter anderem werden auch größere Wartezonen eingerichtet. Sie erhält ein Flachdach, ohne jedoch in ihrem Erscheinungsbild die Zugehörigkeit zur Elberfelder Strecke zu verlieren.</p>
<p>Stationen der Elberfelder Strecke behalten weiterhin ihren Hauscharakter</p>	<p>Die Haltestellen Varresbeck, Westende, Pestalozzistraße und Robert-Daum-Platz behalten den bestehenden Hauscharakter bei. Die Fassadenteilung der Stahl-Glas-Fassade wird filigraner, die Satteldächer erhalten zusätzlich ein Glasoberlicht. Eingangsbereiche, Treppen und Bahnsteige werden großzügiger, übersichtlicher und geräumiger. Verteiler- und Bahnsteigebene als auch die Treppen erhalten einen Holzbelag. Die jeweils eng mit diesen Haltestellen verbundene Wupperbrücke wird erweitert und erhält alle Serviceeinrichtungen. Die gläserne Transparenz der Haltestellen vermittelt das Gefühl von Sicherheit und Behaglichkeit.</p>
<p>Innere Erschließung der Haltestelle Ohligsmühle wird optimiert</p>	<p>Die erst 1982 errichtete Haltestelle Ohligsmühle erhält neben Aufzügen verbreiterte Treppenanlagen. Die Fahrtreppen entfallen. Die Beleuchtung wird verbessert und neue Glasflächen eingebaut.</p>

Denkmalschutz gibt den gestalterischen Rahmen für die Station Hauptbahnhof vor

Die Haltestelle Hauptbahnhof bildet mit dem angrenzenden Köbo-Haus baulich eine Einheit. Die Aufzüge sind bereits eingebaut. Im Erdgeschoß der Haltestelle wird die Geschäftspassage modernisiert. Hier ist bereits ein neues KundenCenter eingerichtet worden. Die Zugänge werden freundlicher und übersichtlicher. Die zweigeschossige Bahnsteigebene wird wesentlich offener durch die Entfernung der Betriebsräume auf der Nordseite. Ein zusätzliches Glasoberlicht wird in die 14m hohe Bahnsteighalle eingebaut. Die Lichtverhältnisse werden wesentlich verbessert.

Im Krieg zerstörte Haltestelle Kluse wird angesichts optimaler Umfeldentwicklungen wiederhergestellt

Die Lücke der kriegszerstörten, nicht wieder aufgebauten Haltestelle Kluse wird im Zuge des Schwebebahnausbaus wieder geschlossen. Die städtischen Entwicklungsziele des Einzugsbereiches bilden optimale Voraussetzungen für den Neubau. Die Hofaue bildet das Ergänzungsgebiet der Elberfelder City nach Osten. Auch die Universität erweitert sich hier. Die Kaufmännischen Schulen, der neue Zugang zur Südstadt und vor allem die baulichen und inhaltlichen Entwicklungen auf der unmittelbar angrenzenden Kulturinsel mit dem Schauspielhaus und dem im Bau befindlichen Kinocenter geben der Haltestelle eine besondere Bedeutung. Jeweils zwei Treppenaufgänge und eine großzügige Passage drücken dies eindrucksvoll aus. Die Fassade und die Dachfläche werden komplett verglast. Die Böden der Bahnsteige und Brücken erhalten auch hier einen Holzbelag. Aufzüge werden ebenso eingebaut wie andere dem Fahrgast dienende Serviceeinrichtungen. Insgesamt werden Materialien und Oberflächenstrukturen auf die charakteristischen Merkmale der Schwebebahn abgestimmt.

Haltestellen der Barmer Strecke werden an der Fassade und an den Bahnsteigüberdachungen komplett verglast

Die ersten vier Barmer Haltestellen Landgericht, Völklinger Straße, Loher Brücke und Adlerbrücke bilden in ihrem Erscheinungsbild heute wie zukünftig eine Einheit. Geprägt wird es durch zwei Elemente, durch die überdachten Bahnsteige und die am Bahnsteigkopf angeordneten zentralen Treppenaufgänge. Die Haltestellen werden in Zukunft noch offener und transparenter ausgeführt. Dies sichert die subjektive und objektive Sicherheit der Kunden. Fassaden und Dachflächen werden komplett verglast. Die Aufzüge werden rundum einsehbar sein. Treppenauf- und abgänge werden auch hier verbreitert und die Bahnsteige erhalten wiederum einen Holzbelag (*Anm. d. NVP-Koordinierungsteams: Der Rat der Stadt Wuppertal hat am 26.05.1997 beschlossen, die Gesamtanlage Schwebebahn gem. §3 Denkmalschutzgesetz NW (DSchG) in die Denkmalliste der Stadt Wuppertal einzutragen. Demnach sollen die Haltestellen Landgericht und Völklinger Straße rekonstruiert werden*).

Umbau der Haltestelle Alter Markt ist schon begonnen

Die Haltestelle Alter Markt wird nach den Umbauarbeiten der letzten Jahre mit neuen Zugängen und dem Einbau von Aufzügen in seinem äußeren Bestand erhalten bleiben. Die Ausstattungselemente auf den Bahnsteigen sowie die Beleuchtungen werden dem Gesamtprojekt entsprechend ausgebaut.

Besonderes Erscheinungsbild der Werther Brücke bleibt erhalten

Auch die Haltestelle Werther Brücke bleibt in ihrem besonderen Erscheinungsbild erhalten. Da sie zur Erneuerung der Tragkonstruktion demontiert werden muß, wird sie als Rekonstruktion nach historischem Vorbild wiedererrichtet. Stärkste Sorgfalt wird hier in die Integration der erforderlichen Aufzüge gelegt. Auch hier werden Beleuchtung und Ausstattung verbessert.

Die zukünftige Haltestelle Wupperfeld behält ebenfalls den historischen Charakter der Barmer Strecke. Erweiterte Treppen und Bahnsteige finden sich ebenso wieder wie kundenfreundliche und funktionsgerechte Ausstattungselemente.

Rekonstruktion für Oberbarmen Bf wird geprüft

Bei der Endhaltestelle Oberbarmen Bf wird neben den bereits neuen Aufzugtürmen mit Treppenaufgang und -abgang die Bahnsteigkonstruktion erneuert (*Anm. d. NVP-Koordinierungsteams: Der Rat der Stadt Wuppertal hat am 26.05.1997 beschlossen, die Gesamtanlage Schwebebahn gem. §3 Denkmalschutzgesetz NW (DSchG) in die Denkmalliste der Stadt Wuppertal einzutragen. Demnach wird eine Rekonstruktion nach historischem Vorbild noch geprüft.*)

Wendeschleife Oberbarmen erhält technische Voraussetzungen zur Taktverdichtung

Die angrenzende Wagenhalle wird ebenfalls historisch rekonstruiert und eine zweite Wendeschleife erhalten, damit eine Taktverdichtung auf bis zu 90 Sekunden möglich wird. Um den dafür erweiterten Fahrzeugpark aufnehmen zu können, muß darüber hinaus die Wagenhalle um ca. 30 m verlängert werden. Dazu muß die Anzahl der Unterwerke erhöht werden. Gestalterisch wird die verlängerte Halle eine Einheit bilden.

7.2.3 Weitere Vorhaben zur Modernisierung der Schwebebahn

Optionen für optimale Betriebsbedingungen in der Zukunft sind geschaffen

Konkrete Vorstellungen, das gesamte Verkehrssystem Schwebebahn für die Zukunft zu rüsten, sind bereits auf folgenden Gebieten vorhanden:

- *Das vorhandene Zugsicherungssystem muß mittelfristig durch ein leistungsfähigeres System ersetzt werden, um die dichtere Taktfolge gewährleisten zu können. Moderne Zugsicherungssysteme bieten unter anderem die Möglichkeit des automatischen, fahrerlosen Betriebes. Statt eines Fahrzeugführers wäre ein Fahrgastbegleiter denkbar, der Serviceaufgaben wahrnehmen könnte.*
- *Wegen der verdichteten Taktfolge muß die Stromversorgung verbessert werden. Es ist eine Fernbedienung vorgesehen, die die Fehlersuche im Störfall wesentlich beschleunigt und somit die eventuellen Ausfallzeiten verkürzt.*
- *Eine neue Fahrzeuggeneration mit größerer Kapazität, höherem Komfort sowie verbesserter Fahrdynamik, geringerem Energieverbrauch sowie verbesserten Emissionswerten (auch im Lärmbereich) verbessert das System Schwebebahn noch einmal erheblich. Auch die Zahl der Fahrzeuge muß von der über die Nutzungsdauer zu erwartenden Nachfrage nach oben anzupassen sein. Die Stadt Wuppertal wird die ihr als Aufgabenträger zufließenden Zuschußmittel an die WSW weiterleiten.*
- *Durch die Modernisierungsmaßnahmen werden künftig die Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten einfacher und besser und damit wirtschaftlicher ausgeführt werden können.*
- *Umfeldverbesserungen mit Zugangswegweisern und vor allem besseren P+R- und B+R-Möglichkeiten müssen noch geschaffen werden.*

7.2.4 Bauzeit und Finanzierung
**Fertigstellungstermin
liegt im Jahr 2001**

Die Gesamtbauzeit des Schwebebahnausbaus ist auf 6 Jahre terminiert und soll zum 100-jährigen Schwebebahnjubiläum im Jahre 2001 weitgehend abgeschlossen sein. Die Arbeiten werden in der Hauptsache an den Wochenenden, das heißt zwischen Freitag 19 Uhr und Montag 5.00 Uhr, durchgeführt, beginnend mit dem 12.09.1997. Ausgenommen sind folgende Wochenenden:

- *Ende November bis Mitte Januar*
- *Karnevalswochenende*
- *Ostern*
- *Pfingsten*
- *City-Fest Elberfeld*
- *Barmen Live*
- *Flohmarkt Vohwinkel*
- *Bleicherfest Heckinghausen.*

Ausbaubedingte vollständige Einstellung des Betriebs in den Sommerschulferien '98, '99 und 2000

Bei einigen Arbeiten muß in den Sommerschulferien der Jahre 1998, 1999 und 2000 der Betrieb für ca. vier Wochen eingestellt werden. Während dieser Stilllegungszeit wird in ausreichendem Umfang ein Express-Busverkehr eingerichtet. Die baubedingte Schließung einer jeden Haltestelle beschränkt sich auf ca. vier Wochen.

Finanzierung durch Landesfördermittel und WSW-Eigenmittel

Die Kosten des Schwebebahnausbaus übernehmen die WSW als Eigentümer und Betreiber. Die Finanzierung ist durch Fördermittel des Landes und Eigenmittel der WSW sichergestellt. Die Kosten des Ausbaus belaufen sich auf rund 490 Mio DM, die der neuen Haltestelle Kluse auf ca. 13 Mio DM (*Anm. d. NVP-Koordinierungsteams: Der Rat der Stadt Wuppertal hat am 26.05.1997 beschlossen, die Gesamtanlage Schwebebahn gem. §3 Denkmalschutzgesetz NW (DSchG) in die Denkmalliste der Stadt Wuppertal einzutragen. Durch die historische Rekonstruktion einiger Haltestellen entstehen Zusatzkosten, deren Finanzierung noch nicht geklärt ist).*

Die Zuschüsse betragen 90% der zuwendungsfähigen Kosten .

8. Busverkehr

Optimierung des Busnetzes in 1994

Das derzeitige ÖPNV-Angebot in Wuppertal umfaßt ein qualitativ hochwertiges Leistungsangebot, das auf der Basis der Netzoptimierung in 1994 erarbeitet und in den letzten Jahren der Nachfrageentwicklung entsprechend weiterentwickelt wurde (näheres hierzu in Kapitel 5).

Auf Grundlage der festgelegten Angebots-systematik werden Weiterentwicklungen vorbereitet

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklungen sollen die derzeitigen, im Rahmen der Netzoptimierung erarbeiteten, Angebotsstandards gehalten und auf der vorhandenen Basis weitere Angebotsergänzungen vorgenommen werden. Auf Grundlage der für das ÖPNV-Angebot in Wuppertal festgelegten Angebotssystematik - mit den daraus abgeleiteten Angebotsstandards - werden im Hinblick auf eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Leistungsangebotes im folgenden Kapitel 8.1 Angebotsverbesserungen bzw. notwendige Netzpassungen mit mittelfristigem Handlungsbedarf aufgezeigt. Diese werden vor dem Hintergrund sich verändernder Rahmenbedingungen und weiterer Optimierungsprozesse erforderlich.

Lückenbezogenes Zubringermodell der VRR GmbH als Arbeitshilfe

Eine Arbeitshilfe u.a. zur Unterstützung der erforderlichen Prioritätenreihung umzusetzender ÖPNV-Maßnahmen wird das zur Zeit bei der VRR-GmbH in Entwicklung befindliche "Lückenbezogene Zubringermodell für den öffentlichen und individuellen Verkehr" (LüZuMo) bilden. Dieses EDV-gestützte Analyseverfahren bewertet anhand der Bildung von Teilräumen die Erschließungs-, die Angebots- und die Beförderungsqualität der Zu- bzw. Abbringerverkehre von SPNV-Haltestellen. Die Stadt Wuppertal wird nach Offenlegung der so ermittelten Erschließungslücken entsprechend dem Planungsansatz des LüZuMo den Abbau der durch den ÖPNV-Optimierungsprozeß nicht zu beseitigenden Lücken mit der Prioritätenfolge

1. Zugang zum SPNV zu Fuß
2. Zugang zum SPNV mit dem Rad
3. Zugang zum SPNV mit dem Auto

planerisch betreiben soweit dies verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich tragbar ist.

Die Realisierung der im folgenden aufgeführten Maßnahmen im Regionalverkehr bedarf einer intensiven Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Als weitere Bausteine zur Qualitätssicherung und Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs werden im Kapitel 8.2 Beschleunigungsprogramme für den Busverkehr aufgezeigt und in den Kapiteln 8.3 und 8.4 die Themen Haltestellen und Fahrgastinformationssysteme behandelt.

8.1 Künftige Angebotsplanungen im Busverkehr

Die im folgenden dargestellten Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete sind entsprechend der Angebotsystematik aufgegliedert nach

- *Angebotsverbesserungen im Stadtverkehr,*
- *Quartierserschließungskonzepten,*
- *Ergänzende ÖPNV-Erschließung zentrennaher Geschäftsbereiche und*
- *Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr.*

Angebotsplanung berücksichtigt auch besondere Belange der Frauen hinsichtlich Erschließung und zeitlicher Verfügbarkeit

Beachtung findet bei der Angebotsplanung auch die Sicherung der Erschließung wichtiger Zielpunkte von Frauen durch den ÖPNV. Große Arbeitsstätten im Dienstleistungsbereich, Freizeiteinrichtungen, Friedhöfe, soziale Versorgungseinrichtungen bedürfen verstärkt der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel mit hoher zeitlicher Verfügbarkeit. Eine entsprechende Einzelfallprüfung solcher Einrichtungen ist bereits erfolgt und benannt bzw. bewertet

- *die Hauptumsteigebeziehungen am nächstgelegenen Verknüpfungspunkt,*
- *die Häufigkeit der ÖPNV-Bedienungen (in Minuten),*
- *die Entfernung zur Haltestelle,*
- *vorhandene Angsträume und Hindernisse und*
- *kurzfristigen Ergänzungs- und Veränderungsbedarf.*

Im Rahmen der Planungen zur ÖPNV-Weiterentwicklung werden die Ergebnisse dieser Untersuchungen im Einzelfall Gegenstand detaillierter Planungen und Angebotsmodifizierungen sein.

8.1.1 Angebotsverbesserungen im Stadtverkehr

Mittelfristige Überprüfung und Priorisierung von Angebotsverbesserungen im Stadtverkehr

Die im folgenden aufgeführten Maßnahmen wurden im Hinblick auf eine mittelfristige Umsetzung geprüft und mit Prioritäten versehen. Aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Stadt Wuppertal und der angrenzenden Aufgabenträger ist bei Maßnahmen, die mit erheblichen finanziellen Auswirkungen verbunden sind, eine Realisierung kurzfristig nicht zu erwarten. Dazu sind Detail- und Finanzierungskonzepte erforderlich, die - soweit sie noch nicht vorliegen - in den nächsten Jahren Gegenstand der Planungen sein werden (vgl. Teil C, Finanzierung):

- *Priorität 1*
Durchbindung der Linie 644 über den Endpunkt Windhornstraße hinaus nach Dönberg
ÖPNV-Netzanpassung bei Inbetriebnahme der künftigen S 9
- *Priorität 2*
Ergänzende ÖPNV-Erschließung der ehemaligen Sagan- und GOH-Kasernen
Anbindung der umliegenden Städte an das NachtExpress (NE)-Netz
- *Priorität 3*
Ausweitung des NE-Verkehrs auf die Wochentage montags - donnerstags

Städtebauliche Weiterentwicklungen werden von ÖPNV-Konzepten begleitet

Darüber hinaus sind sektorale und gesamtstädtische Entwicklungen in die Betrachtungen der ÖPNV-Weiterentwicklung einzubeziehen. Hierzu gehören beispielhaft sowohl Projekte wie die 5. Gesamtschule, das Einzelhandelsprojekt Wicküler Park und Wohnbauprojekte in Vohwinkel als auch ÖPNV relevante Beiträge zur Flächennutzungsgestaltung.

Angebotsanpassungen hinsichtlich der verlängerten Ladenöffnungszeiten werden in Abhängigkeit von der Akzeptanz geprüft

Weitere Angebotsanpassungen werden aufgrund der Erweiterung der Ladenöffnungszeiten bis 20.00 Uhr geprüft (vgl Kap.5). Dabei ist mit dem Leistungsangebot von Schwebebahn und Bussen auch heute schon ein Angebot vorhanden, das die Nachfrage grundsätzlich auffangen kann. Im Hinblick auf möglicherweise erforderliche fahrplanmäßige Ergänzungen bzw. Umschichtungen ist dabei zunächst die Akzeptanz der verlängerten Ladenschlußzeiten abzuwarten.

Durchbindung der Linie 644 über den Endpunkt Windhornstraße hinaus nach Dönberg

Situation

Infrastruktureller Aufwand zur Durchbindung der Linie 644

Die im Rahmen der Netzoptimierung in 1994 vorgesehene Verlängerung der Linie 644 vom heutigen Endpunkt Windhornstraße über die Alhausstraße - Grunerstraße - Hatzfeld nach Dönberg wurde aufgrund der erforderlichen infrastrukturellen Begleitmaßnahmen vorläufig zurückgestellt. Voraussetzung für die Maßnahme ist die Umsetzung erheblicher baulicher, verkehrstechnischer und verkehrsordnender Maßnahmen im Bereich Alhausstraße/Grunerstraße. Aus fahrtechnischer Sicht sind dabei insbesondere ein Ausbau des Engpaßbereichs Grunerstraße/Alhausstraße sowie die Einrichtung von Halteverböten im gesamten Bereich zwischen Windhornstraße und Grunerstraße, und der damit verbundene Ersatz für entfallende Parkmöglichkeiten erforderlich.

Heutige ÖPNV-Erschließung

Betriebswirtschaftliche Vorteile durch Zusammenlegung der Linien 644 und 648 in der Folge

Das Wohngebiet Windhornstraße wird heute durch die an der Haltestelle „Windhornstraße“ endende Linie 644 im 20 Minuten Takt bedient. Die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle ist vom oberen Bereich des Wohngebietes - aufgrund der schwierigen topographischen Verhältnisse - ungünstig. Das Wohngebiet Horath wird zur Zeit von Barmen aus stündlich durch die Linie 648 bedient. Die Linie wurde 1994 für den Bereich Horath eingerichtet, da die Durchbindung der Linie 644 nicht realisiert werden konnte.

Künftiges ÖPNV-Angebot

Maßnahme Alhausstraße/Grunerstraße beinhaltet erhebliches betriebliches Einsparpotential

Durch die Verlängerung der Linie 644 können neben einer verbesserten Erschließung des Wohngebietes Windhornstraße - mit den neuen Haltestellen Alhausstraße und Grunerstraße - und einer verbesserten Anbindung des Wohngebietes Horath im 20 Minuten Takt erhebliche betriebswirtschaftliche Vorteile in Höhe von rund 0,5 Mio DM/a durch die Zusammenlegung zweier zur Zeit verkehrender Linien erzielt werden. Für die erforderlichen baulichen Maßnahmen im Bereich Alhausstraße/Grunerstraße sind Kosten in Höhe von schätzungsweise ca. 0,9 Mio DM anzusetzen.

Die Durchbindung der Linie 644 bietet nach wie vor die obengenannten Angebotsverbesserungen und betriebswirtschaftlichen Vorteile und sollte daher weiterverfolgt werden. Dabei ist weiterhin eine Linienführung durch den Bereich Alhausstraße zu favorisieren, da diese das Wohngebiet Windhornstraße am besten erschließt und damit die gerade für die Nutzergruppen der Frauen und älteren Bürgerinnen und Bürger wichtige kleinräumige Erschließung des Wohngebietes verbessert.

Alternativvariante unter Einbeziehung der Kleinbahntrasse ist mit erheblich schlechterer Erschließungswirkung zu bewerten

Die Variante, die Linie 644 über die gesamte Länge der Kleinbahntrasse zwischen Winchenbachstraße und Grunerstraße nach Dönberg zu führen, ist mit dem Nachteil verbunden, daß diese eine erheblich schlechtere Erschließungsqualität des zentralen Wohngebietes Windhornstraße bietet. Weitere mögliche Durchbindungen, wie eine Linienführung über die Fußwegverbindung westlich der Alhausstraße oder über den nordwestlichen Abschnitt der Kleinbahntrasse zwischen Windhornstraße und Grunerstraße sind aufgrund der bestehenden Steigungsverhältnisse sowie der erforderlichen erheblichen baulichen und planungsrechtlichen Maßnahmen problematisch, stellen jedoch die einzigen denkbaren Alternativen zur Durchbindung durch den Bereich Alhausstraße/Grunerstraße dar.

ÖPNV-Netzanpassung bei Einführung der S 9

Einbeziehung neuer S9-Haltepunkte in die ÖPNV-Netzgestaltung

Die für Ende des Jahrzehntes vorgesehene Einführung der S 9 Wuppertal - Essen - Bottrop - Haltern im 20 Minuten Takt erfordert eine Überarbeitung des Liniennetzes im nordwestlichen Stadtgebiet von Wuppertal unter Einbeziehung der S-Bahn Haltepunkte. Aus Wuppertaler Sicht sind - neben dem bereits vorhandenen Haltepunkt Vohwinkel Bahnhof - die beiden neuen Haltepunkte Wülfrath-Aprath und Velbert-Rosenhügel in die Netzgestaltung mit einzubeziehen. Diese liegen an der Stadtgrenze und betreffen das Wuppertaler ÖPNV-Netz direkt. Die weiteren Planungen setzen dabei ein Einvernehmen mit dem Kreis Mettmann voraus.

Entsprechend der im Rahmen der Netzoptimierung realisierten Netzstrukturen ist eine Ausrichtung des Busverkehrs auf den Schienenverkehr umzusetzen. Dabei sind auch Parallelverkehre zu überprüfen, um eine Konkurrenzierung der Schienenstrecke zu vermeiden.

Einarbeitung der S9-Haltepunkte in die Grundtaktsystematik

Auf Grundlage des in Wuppertal eingeführten 20 Minuten Grundtaktes (Schwachverkehrszeiten: 30 Minuten Grundtakt) ist folgende grundsätzliche Einbindung der drei oben genannten Haltepunkte vorgesehen:

- Wuppertal-Vohwinkel

Eine Einbindung des Haltepunktes Wuppertal -Vohwinkel Bahnhof ist bereits im Rahmen der Netzoptimierung erfolgt, indem die dort verkehrenden Buslinien 621, 631, 641, 745 und 784 konsequent auf den Schienenverkehr, insbesondere die S 8 ausgerichtet wurden. Mit Einführung der S 9 ist keine Neuordnung der Netzstruktur erforderlich. Eine ideale Ergänzung wäre dabei die gewünschte Verlängerung der Solinger O-Buslinie 683 mit Verknüpfung zur S 9.

Die Nathrather Straße bekommt einen direkten Zugang zur S9. Die Linie 621 erhält dort eine Haltestelle.

- Wülfrath-Aprath

Der Haltepunkt bietet dem auf Wuppertaler Stadtgebiet liegenden Wohngebiet „Radenberg“ eine direkte Anbindung mit fuß- und fahrradfreundlicher Erreichbarkeit. Dabei wird eine von der Stadt Wuppertal empfohlene kurze kundenfreundliche Fußweganbindung an die S-Bahnsteige realisiert. Der Haltepunkt Wülfrath-Aprath ist für eine Verknüpfung mit dem Buslinienverkehr in folgenden Relationen konzipiert:

Wülfrath-Aprath - Wülfrath (heutige Linie 601)
 Wülfrath-Aprath - Wieden - Vohwinkel/Elberfeld
 (heutige Linie 601)
 Wülfrath-Aprath - Katernberg (neu)

Hier ist unter Berücksichtigung der S9 das Busangebot neu auszurichten.

- Velbert-Rosenhügel

Neben der direkten fuß- und fahrradfreundlichen Anbindung des Wohngebietes Elsbeeker Straße und des Industriegebietes Rosenhügel ist hier aus Wuppertaler Sicht die Busanbindung aus den Bereichen Elberfeld (Linie 649 über die Nevigeser Straße) und Barmen (Linie 627 über Dönberg) anzupassen.

Ergänzende ÖPNV-Erschließung der ehemaligen Sagan- und GOH-Kasernen

Situation

ÖPNV-Erschließung der umgenutzten Kasernen auf den Wuppertaler Südhöhen

Die Umnutzung des ehemaligen Kasernengeländes der Sagankaserne zu einem Mischgebiet mit zwei Übergangwohnheimen (ca. 250 Plätze) sowie zu einem Sondergebiet mit Technologie- und Entwicklungszentrum (ca. 750 Arbeitsplätze) erfordert Neuüberlegungen zu einer attraktiven ÖPNV-Anbindung. Gleiches gilt für die Folgenutzung der GOH-Kaserne, auf deren Gelände ein Wohnprojekt „ökologisches Bauen“ mit ca. 500 Einwohnern, ein Universitätsgebäude sowie ein Kindergarten mit ca. 100 Plätzen angesiedelt werden soll.

Die Realisierung der einzelnen Projekte wird frühestens ab 1997 stufenweise erfolgen. Die Belegung der Wohnprojekte ist für den Zeitraum 1998/1999 vorgesehen.

Heutige ÖPNV-Erschließung

Vorhandene Verkehrsinfrastruktur erschwert Realisierung hochwertiger Erschließung

Die beiden Bebauungsplangebiete liegen unmittelbar nördlich und südlich der vierspurigen Stadttangente L 418 und östlich bzw. westlich der angrenzenden Anschlußstellenknoten Vorm Eichholz und Dorner Weg/Am Freudenberg.

Die Plangebiete werden heute vom ÖPNV nur tangiert und sind über die Haltestellen Am Freudenberg, Friedenshain und Hermannshöhe angebunden:

- Am Freudenberg:
Linie 630: Schulzentrum Süd - Ronsdorf
- Friedenshain:
Linie 630: Schulzentrum Süd - Ronsdorf
Linie 603: Am Eckbusch - Hbf - Universität - Küllenhahn
Linie 625: (Dönberg) - Raukamp - Hbf - Cronenberg - (Sudberg)
- Hermannshöhe:
Linie 603: Am Eckbusch - Hbf - Universität - Küllenhahn
Linie 625: (Dönberg) - Raukamp - Hbf - Cronenberg - (Sudberg)

Die Fußwegverbindungen aus den Zentren der Plangebiete zu diesen Haltestellen sind mit Entfernungen von über 500 Metern unattraktiv. Zur Haltestelle Hermannshöhe ist zur Zeit keine Fußwegverbindung vorhanden.

Neugestaltung der ÖPNV-Erschließung

Verbindung der Kasernen mit den Wuppertaler Stadtzentren dringend erforderlich

Die intensive Nutzung der beiden ehemaligen Kasernengebiete erfordert eine attraktive ÖPNV-Erschließung und Anbindung an das Stadtzentrum Elberfeld sowie an weitere Stadtteilzentren, ggf. mit Anschlußverbindungen zu weiterführenden Buslinien. Im Hinblick auf den neuen Universitätsstandort auf dem Gelände der ehemaligen GOH-Kaserne ist dabei eine direkte Verbindung zur Universität (Hauptkomplex) sowie eine Anbindung an das Stadtteilzentrum Ronsdorf zu prüfen.

Vorläufige Anbindung der Kasernengebiete durch Tangentialerschließung

Um die ÖPNV-Erschließung der beiden Gebiete zu ergänzen sind folgende Maßnahmen denkbar:

- *Eine im Augenblick realisierbare Möglichkeit ist die Anbindung der Sagankaserne über eine weitere Haltestelle in der Straße Friedenshain bzw. durch Stichfahrt vor den Haupteingang. Nachteilig ist hier, daß eine neue Haltestelle aufgrund der vorhandenen Örtlichkeiten sehr dicht (ca. 100 - 200 m) an der bestehenden Haltestelle Friedenshain liegt und darüber hinaus die beiden großflächigen Gebiete auch nur tangential bedienen würde. Das Erreichen der Haltestelle aus dem Gebiet ist dadurch mit zum Teil großen Fußwegentfernungen verbunden. Aufgrund des durch die Fahrzeitverlängerung erforderlichen zusätzlichen Fahrzeug- und Personaleinsatzes ist bei Realisierung der zusätzlichen Haltestelle mit wirtschaftlichen Auswirkungen von ca. + 0,3 Mio DM/a zu rechnen.*
- *Zur verbesserten Anbindung der GOH-Kaserne ist der Ausbau der Fußwegverbindung zur Haltestelle Hermannshöhe zu prüfen. Darüber hinaus ist die zusätzliche Anbindung der GOH-Kaserne über eine Haltestelle in der Straße Am Freudenberg denkbar. Auch hier müssen größere Fußwegeentfernungen aus dem Kasernengebiet zur Haltestelle in Kauf genommen werden. Da die Straße Am Freudenberg zur Zeit nicht vom ÖPNV bedient wird, sind bei dieser Maßnahme erhebliche Veränderungen im Liniennetz vorzunehmen, deren wirtschaftliche Auswirkungen zur Zeit nicht beziffert werden können.*

Innere Erschließung der Gebiete durch Einsatz von Midi-Bussen

- *Eine sehr gute, jedoch mit erheblichen Aufwendungen verbundene zusätzliche ÖPNV-Erschließung bietet eine Buslinienverbindung durch die beiden ehemaligen Kasernengebiete. Denkbar ist, die Linie unter Einsatz von Midibussen über die einspurige Versorgungsbrücke zu führen. Als Variante dazu ist der Ausbau einer zusätzlichen Erschließungsstraße zwischen der Abfahrt der L 418 "Am Freudenberg" und der "Oberen Jägerhofstraße/Vorm Eichholz" zu prüfen. Dadurch ist eine direkte Anbindung der Sagan-Kaserne und zusätzlich - mit Fußweg über die Versorgungsbrücke - eine Anbindung der GOH-Kaserne möglich. Dabei ist offen und wäre zu prüfen, welche begleitenden Infrastrukturmaßnahmen und Finanzmittel bzw. baulichen Maßnahmen erforderlich sind, Brücke und Kasernenstraßen für den Busverkehr befahrbar zu machen. Zur Zeit ist eine ÖPNV-Erschließung innerhalb der Kasernen aus straßenbau- und finanztechnischen Gründen nicht möglich.*

Bei der zukünftigen ÖPNV-Erschließung der beiden Gebiete sind die vorhandenen - im Rahmen der Netzoptimierung in 1994 neu geordneten Netzstrukturen - zu berücksichtigen. Stadtteilverbindende Linien mit Schnellverbindungsfunktion, wie die Linien CE 62 und 620 sollten im Hinblick auf entstehende Reisezeitverluste für durchfahrende Kunden nicht mit zusätzlichen Umwegfahrten belastet werden. Ein konkretes Angebotskonzept mit genauer Linienbelegung ist zu entsprechender Zeit zu erarbeiten.

Anbindung der umliegenden Städte an das NachtExpress (NE)-Netz

Vorhandenes NE-Angebot weist positive Nachfrageentwicklung auf

Der Wuppertaler NachtExpress wurde im Herbst 1992 mit zunächst 7 NE-Linien eingerichtet. Der NachtExpress ist ein unabhängig von den Netzstrukturen im Abendverkehr konzipiertes, eigenständiges Angebot, das auf Schleifenfahrten mit Verknüpfung im Elberfelder Zentrum (Hauptbahnhof) basiert. Die NE-Linien sind in den Zeiten samstagnachts, sonntagnachts und in den Nächten vor Feiertagen zwischen 0.45 Uhr und 3.45 Uhr stündlich im Einsatz. Seit seiner Einführung weist der NachtExpress eine überaus positive Nachfrageentwicklung auf.

Im Herbst 1994 wurde eine weitere NE-Linie zur Anbindung des Stadtbezirks Beyenburg eingerichtet und somit in sämtlichen Wuppertaler Stadtbezirken ein NachtExpress-Angebot realisiert.

Zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV im steigenden Marktsegment Freizeitverkehr sind unter Berücksichtigung von Nachfragepotentialen und wirtschaftlichen Auswirkungen weitere Angebotsausweitungen zu prüfen. Diese können sowohl zeitliche als auch räumliche Angebotsausweitungen umfassen:

Attraktivitätssteigerung des NE-Verkehrs durch Angebotsausweitung in benachbarte Städte

- *Eine weitere Attraktivitätssteigerung des Nachtverkehrs würde - nachdem innerhalb Wuppertals ein sämtliche Stadtteile umfassendes NE-Netz bereits umgesetzt wurde - durch die Ausweitung des Angebotes in die umliegenden Städte und Gemeinden erreicht.*
- *Hier ist zur Zeit ausschließlich in Richtung Remscheid durch den NE 15 eine Verbindung mit eingeschränktem Fahrplanangebot vorhanden. Aufgrund der zum Teil starken Nachfrageverflechtungen sind weitere Relationen, wie z.B. Wülfrath, Velbert (Neviges), Schwelm, Haßlinghausen in die Untersuchungen miteinzubeziehen.*

Ausweitung des NachtExpress-Verkehrs (NE) auf die Wochentage montags - donnerstags

Ausweitung des NE-Angebotes auf die Wochentage ist zunächst kritisch zu betrachten

Durch die Angebotsausweitung auf die Tage montags - donnerstags würde ein NachtExpress-Angebot an allen Wochentagen realisiert. Bisherige Untersuchungen haben gezeigt, daß eine Verknüpfung sowohl mit dem Abend- als auch dem Frühverkehr nur in geringem Umfang möglich ist, da hier unterschiedliche Zielgruppen und Verkehrsbedürfnisse bestehen. Durch das auf den Freizeitbereich zugeschnittene NE-Netz sind insbesondere die Anforderungen im Berufsverkehr (Schichtdienste) nicht abzudecken.

Zur Realisierung eines zusätzlichen NE-Angebotes muß über ein nachfrageorientiertes, zeitlich differenziertes Angebot unter Einbeziehung differenzierter Bedienungsformen (z.B. AST) nachgedacht werden. Vor dem Hintergrund des erheblichen Mittelbedarfs und der finanziellen Rahmenbedingungen ist eine Umsetzung ausschließlich durch kooperative Finanzierungsmodelle (z.B. Sponsoring) möglich.

8.1.2 Quartierserschließungskonzepte

Einzelne Bereiche weisen Erschließungsdefizite auf

Die Ergebnisse der im Rahmen der Netzoptimierung durchgeführten Untersuchungen zeigen - auf Basis der vorgegebenen angebotsorientierten Richtwerte - eine insgesamt gute Erschließung des Wuppertaler Stadtgebietes.

Aufgrund der zum Teil schwierigen Topographie Wuppertals besteht darüber hinaus ergänzender Handlungsbedarf in einzelnen Bereichen. Dies geschieht mit der Zielsetzung der verstärkten Berücksichtigung der Belange von Frauen und älteren Menschen, die einen Hauptteil der ÖPNV-Nutzergruppen darstellen. Hier sprechen insbesondere die Stärkung des Sicherheitsaspektes sowie die verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen bei Mobilitätsbehinderungen (Einkaufsgut, Kinderwagen, körperliche Einschränkungen etc.) für Maßnahmen, die eine weitere Verbesserung der Erschließung des Stadtgebietes bewirken.

Erschließungskonzepte berücksichtigen topografische und siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen

Die Berücksichtigung topographischer und siedlungsstruktureller Rahmenbedingungen sowie vorhandener Nachfragepotentiale und Verkehrsinfrastruktur bestimmen nach entsprechender Gewichtung der Einzelaspekte das jeweils auf die konkrete Örtlichkeit anwendbare Erschließungskonzept. Diese Konzepte verfolgen entweder

- *Modifizierungen des Linienverkehrs,*
- *den Einsatz von Midibussen oder*
- *die Anwendung von Elementen des differenzierten Bedienungsmodells (z.B. AnrufSammelTaxi).*

- Priorität 1

Wohngebiet Lentzestraße in Wuppertal Barmen

- Priorität 2

Wohngebiet „Platz der Republik“ in Wuppertal Elberfeld

Wohngebiet Siegelberg in Wuppertal-Beyenburg

Wohngebiet Lüntenbeck in Wuppertal-Vohwinkel

Wohn- und Gewerbegebiet Arrenberg in Wuppertal-Elberfeld

- Priorität 3

weitere Quartierserschließungsgebiete mit nachrangigem Erschließungsbedarf

ergänzende ÖPNV-Erschließung zentrennaher Geschäftsbereiche

Gebiete mit Erschließungsbedarf

Wohngebiet Lentzestraße in Wuppertal-Barmen

Wohngebiet Lentzestraße mit großem Kundenpotential bedarf der inneren Erschließung sowie der Anbindung an das Barmer Zentrum

Zielsetzung ist hier die Erschließung des Wohngebietes und die vorrangige Anbindung an das Barmer und das Wichlinghauser Zentrum. Darüber hinaus ist eine Anbindung an den Barmer Bahnhof mit Verknüpfung zum Schienenverkehr wünschenswert. Das Wohngebiet mit rund 4000 Einwohnern läßt sich als dicht bebauter, topographisch schwieriger Bereich mit steilen und engen Straßen charakterisieren, der zur Zeit vom Busverkehr nur tangiert wird. Im Falle einer Quartierserschließung ist der Einsatz von Midibussen erforderlich (*Anm. d. NVP-Koordinierungsteams: Die Quartierserschließungslinie konnte zum Fahrplanwechsel Mai '97 in Betrieb genommen werden*).

Wohngebiet „Platz der Republik“ in Wuppertal-Elberfeld

Platz der Republik weist hohes Kundenpotential aber auch schwierige infrastrukturelle Verhältnisse auf

Das Gebiet um den Platz der Republik in Wuppertal-Elberfeld weist neben einer schwierigen topographischen Struktur eine durch steile und enge Straßen geprägte Verkehrsinfrastruktur auf. Gleichwohl läßt auch hier eine dichte mehrgeschossige Bebauung mit insgesamt rund 900 Einwohnern ein hohes ÖPNV-Kundenpotential erwarten. Neben der Erschließung des Wohngebietes durch eine Schleifenfahrt ist die Anbindung an das Zentrum Elberfeld und den Hauptbahnhof in die Zielsetzung aufzunehmen.

Wohngebiet Siegelberg in Wuppertal-Beyenburg

Siegelberg ist in Verbindung mit dem Wohngebiet Sondern zu Erschließen

Zielsetzung ist eine verbesserte Erschließung des Wohngebietes Siegelberg. Das überwiegend durch Einzel- und Reihenhausbebauung geprägte Wohngebiet ist durch topographisch schwierige Verhältnisse gekennzeichnet. Die für das Wohngebiet günstigste Erschließung bietet eine Linienführung von Beyenburg über die Straße Siegelberg entweder mit Schleifenfahrt über den Kreuzherrenweg oder mit Führung zum zur Zeit ebenfalls nur tangential erschlossenen Wohngebiet Sondern unter Befahrung der geplanten Verbindungsstraße Zur Windfoche.

Dabei ist eine Verlängerung des zur Zeit in Beyenburg Mitte endenden Linienverkehrs oder alternativ die Führung einer möglichen Direktverbindung zwischen Beyenburg und Lennep zu prüfen (siehe Kap. 8.1.4 Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr). Mit der Realisierung der Verbindungsstraße ist frühestens in 1997 zu rechnen.

Wohngebiet Lüntenbeck in Wuppertal-Vohwinkel

Anbindung des Wohngebietes Lüntenbeck an das Sonnborner Zentrum

Das Wohngebiet Lüntenbeck wird heute nur am südlichen Rand durch die Linie 629 erschlossen. Die den Untersuchungsbereich Lüntenbeck durchschneidende Trasse der Rheinischen Strecke stellt eine erhebliche Zäsur dar und läßt die Erschließung des nördlich der Bahntrasse gelegenen Wohngebietes lediglich durch einen Tunnel zu, der von Standardlinienbussen nicht befahren werden kann.

Zielsetzung der Quartierserschließung ist die verbesserte Anbindung des gesamten Wohngebietes an den Bezirk Sonnborn. Darüber hinaus ist eine Verknüpfung mit weiterführenden, zum Teil regional ausgerichteten Linien im Bereich Wieden Schleife bzw. Düsseldorfer Straße zu prüfen.

Wohn- und Gewerbegebiet Arrenberg in Wuppertal- Elberfeld

Arrenberg bedarf der inneren Erschließung bei gleichzeitiger Anbindung an das Elberfelder Zentrum

Der Arrenberg ist ein dichtbebautes, verkehrsberuhigtes Gebiet mit gemischter Wohn- und Gewerbenutzung, in dem neben verschiedenen kulturellen Einrichtungen mit regionaler Ausstrahlung auch ein Krankenhaus ansässig ist. Zielsetzung ist neben der Erschließung des Quartiers Arrenberg die Anbindung des Bereiches Tannenbergsstraße und des Krankenhauses an das Zentrum Elberfeld und den Wuppertaler Hauptbahnhof. Bei Realisierung des geplanten S 8 - Haltepunktes Arrenberg kann eine mögliche Quartierslinie darüber hinaus Zubringerfunktionen zum Schienenverkehr übernehmen.

Wohngebiet Amalienstraße in Wuppertal Barmen

Amalienstraße ist durch extreme topographische und infrastrukturelle Bedingungen geprägt

Das dicht bewohnte, topographisch schwierige Wohngebiet wird zur Zeit vom Linienverkehr nur tangential bedient. Zielsetzung ist hier die Erschließung des Wohngebietes und die vorrangige Anbindung an das Barmer Zentrum sowie den Barmer Bahnhof mit Verknüpfung zum Schienenverkehr.

Die Reihenfolge der aufgeführten Gebiete stellt eine mögliche Priorisierung dar. Diese ist jedoch auch von weiteren Faktoren, wie z.B. Finanzierungsmöglichkeiten, abhängig.

Gebiete mit nachrangigem Erschließungsbedarf

Nachrangige Erschließungsbedarfsgebiete als Gegenstand künftiger Planungen

Neben den voranstehend erläuterten Gebieten existieren im Stadtgebiet weitere Quartiere mit zum Teil ungünstigen topographischen Rahmenbedingungen und somit Handlungsbedarf, um eine homogene Raumererschließung zu erzielen und die angestrebten Bedienungsstandards zu erreichen. Aufgrund der vergleichsweise geringen Einwohnerzahlen sind die Gebiete vorrangig auf eine AST-Bedienung zu prüfen. Eine Erschließungsanalyse, die im Rahmen der Netzoptimierung durchgeführt wurde, lokalisierte folgende Bereiche:

- Wuppertal-Barmen
 - Norrenberg
 - Hammesberg
 - Scharpenacker Weg/ Lichtscheid
 - Mollenkotten
- Wuppertal-Cronenberg
 - Hensges/Neuhaus
 - Kuchhausen Süd
 - Kohlfurth
 - Obere Rutenbeck/Im Honigstal
- Wuppertal-Elberfeld
 - Brill
 - Kohlstraße
- Wuppertal-Langerfeld/Beyenburg
 - Ehrenberg
 - Frielinghausen
 - Herbringhausen
- Wuppertal-Ronsdorf
 - Linde

Eine Bewertung der Bereiche im Hinblick auf ein bedarfsgerechtes Erschließungskonzept unter Berücksichtigung vorhandener ÖPNV-Angebotsstrukturen, topographischer Rahmenbedingungen und Nachfragepotentialen ist bisher nur grob erfolgt und wird in den kommenden Jahren Gegenstand entsprechender Planungen und Erörterungen werden.

8.1.3 Ergänzende ÖPNV-Erschließung zentrumsnaher Geschäftsbereiche

Verbesserte innere Erschließung von Citybereichen in Abhängigkeit neuer Finanzierungsmodelle

Zur verbesserten Erschließung von Citybereichen, wie zum Beispiel der Friedrich-Ebert-Straße in der Elberfelder City sind ergänzende Quartierserschließungen, wie z.B. Stadtbussysteme mit Verknüpfung zum bestehenden StadtLinien- und Schienenverkehrsnetz (z.B. S-Bahn) zu prüfen. Aufgrund des zusätzlichen finanziellen Mittelbedarfs sind kooperative Finanzierungsmodelle, wie z.B. Kooperationen mit Einzelhandel und Gastronomie in die Überlegungen einzubeziehen, die eine Realisierung dieses zusätzlichen Angebotes ermöglichen könnten.

8.1.4 Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr

Regionale Busverbindungen als Beitrag zur Umlandverflechtung

Vor dem Hintergrund des „Regionalen Entwicklungskonzeptes für die drei Bergischen Großstädte“ erlangen die regionalen Aspekte des Verkehrs mehr und mehr an Bedeutung. Dies gilt insbesondere für den Berufs- und Einkaufsverkehr in dieser Region.

Mit Umsetzung der Liniennetzreform 1994 wurde durch Einführung eines StädteSchnellBus- und CityExpressnetzes sowie Taktverdichtungen auf Regionallinien ein wesentlicher Baustein zu einem attraktiven regionalen Busverkehr realisiert.

Mittelfristiger Handlungsbedarf u.a. in Gebieten außerhalb der Wuppertaler NVP-Zuständigkeit

Für die im folgenden aufgeführten Maßnahmen besteht darüber hinaus aus Wuppertaler Sicht mittelfristig Handlungsbedarf. Bei zusätzlichen Regionalverbindungen sind dabei grundsätzlich bestehende Schienenverbindungen zu berücksichtigen. Diese unterliegen der Maßgabe, Konkurrenzierungen zu vermeiden. Die aufgeführten Regionalverbindungen liegen nicht alle im direkten Zuständigkeitsbereich des vorliegenden Nahverkehrsplanes. Sie sollten aus Sicht der Stadt Wuppertal im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung des ÖPNV jedoch mitbetrachtet werden. Beschlüsse zur Realisierung der aufgeführten Maßnahmen können - soweit sie andere Gebietskörperschaften betreffen - zuständigkeitshalber nur durch diese gefaßt werden. Generell bedeutet dies, daß die Realisierung der im folgenden aufgeführten Maßnahmen im Regionalverkehr einer intensiven Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bedarf.

Zusätzlich ist zu prüfen, ob weitere bestehende Buslinien zu CityExpress- oder StädteSchnellBusLinien aufgewertet werden können.

Der Nahverkehrsplan enthält Zielvorstellungen der Stadt Wuppertal. Im Hinblick auf eine Realisierung sind diese in einem zweiten Schritt mit allen Beteiligten abzustimmen.

- Priorität 1

Direktverbindung W-Beyenburg - RS-Lennep

Netzanpassung und Beschleunigungsmaßnahme „Kohlfurther Brücke“

- Priorität 2

Verlängerung der Linie 683 Solingen Zentrum - Vohwinkel Schwebbahn nach Vohwinkel Bahnhof

Städteverbindung Wuppertal - Oberbergischer Kreis

Verlängerung des SB 67 nach Bochum Hauptbahnhof

Verlängerung des SB 68 zum Flughafen Düsseldorf

- Priorität 3

Flughafenlinie Wuppertal - Köln/Bonn

Direktverbindung W-Beyenburg - RS-Lennep

Heutiges ÖPNV-Angebot

Attraktivierung der Verkehrsbeziehung zwischen Beyenburg und Lennep durch Direktverbindung

Die Relation W-Beyenburg - RS-Lennep wird zur Zeit durch die beiden Linien 616 (W-Oberbarmen - Grüental) und 669 (Herkingrade - Grüental - RS-Lennep) mit Umsteigen an der Haltestelle Grüental im Stundentakt bedient. Die Linie 616 bedient Beyenburg Mitte und erschließt zur Zeit nicht die dichtbesiedelten Wohngebiete Beyenburgs (Siegelberg/Sondern).

Künftiges ÖPNV-Angebot

Aufgrund enger Verkehrsbeziehungen in der Relation Beyenburg - Lennep - insbesondere im Schülerverkehr - wird eine durchgehende Linie in dieser Relation befürwortet. Da die Maßnahme mit erheblichen Eingriffen im Liniennetz - u.a. zur Abdeckung des dann nicht mehr bedienten Abschnitts Herkingrade - Grüental durch eine andere Linie - verbunden ist, konnte bisher noch keine Realisierung erfolgen. Die WSW und die Stadtwerke Remscheid verfolgen weiterhin die Umsetzung eines kostenneutralen Angebotskonzeptes. Wünschenswert ist eine damit verbundene verbesserte Erschließung der Wohngebiete in Beyenburg (Siegelberg, Sondern) und in Lennep (Schwelmer Straße, Hahnstraße) und eine wirtschaftliche und verkehrlich günstige Kombination mit der Erschließung des Wohngebietes Otto-Hahn-Straße in Remscheid-Lennep.

Beschleunigungsmaßnahme „Kohlfurthener Brücke“

Situation

Beschleunigung der regionalen Verbindung W HBF - Cronenberg - Solingen durch Sanierung der Kohlfurthener Brücke

Die Kohlfurthener Brücke (L 427 - Solingen - Kohlfurth - Wuppertal-Cronenberg) ist ein historisches Bauwerk aus dem Jahre 1893. Sie war Teil der Straßenverbindung zwischen Solingen und Wuppertal und überbrückt bei Kohlfurth die Wupper, die hier mittig die Stadtgrenze bildet. Der Landschaftsverband Rheinland (LVR) mußte in der Vergangenheit diese auch für den ÖPNV wichtige Straßenverbindung aus Gründen mangelnder Tragfähigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr sperren und durch das Provisorium Am Jacobsberg/L 74 ersetzen. Der LVR prüft zur Zeit, welche Möglichkeiten bestehen, eine Sanierung der Brückenverbindung als Verkehrsweg für den Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger) zu realisieren. Für die Sanierung ist mit Kosten in Höhe von ca. 1,3 Mio DM zu rechnen.

Heutige ÖPNV-Führung

Heutige Bedingungen machen Umwegfahrt erforderlich

Die Ortslage Wuppertal-Kohlfurth kann wegen der o.g. Sperrung der historischen Kohlfurthener Brücke nicht mehr direkt vom ÖPNV bedient werden. Die Buslinien CE 64 (im Tagesverkehr im 20 Minuten Takt) und 605 (im Abendverkehr im 60 Minuten Takt) müssen im Raum Kohlfurth mittels einer Umwegfahrt von ca. 1100 m über die Anschlußstelle der Landstraße L 74/Am Jacobsberg geführt werden. Der Zeitverlust für den ÖPNV beträgt ca. 3 Min./Umlauf.

Netzanpassung und Beschleunigungsmaßnahmen

Sobald die Kohlfurthener Brücke durch den Landschaftsverband Rheinland wieder für den ÖPNV befahrbar gemacht worden ist, wird die WSW eine Netzanpassung durchführen können. Das bedeutet, die CityExpress-Linie und StadtLinie werden wieder über die Ortslage Kohlfurth mit entsprechendem Halt geführt. Die erhebliche Zeitersparnis wird ca. 3 Min./Umlauf in Kohlfurth betragen. Darüber hinaus werden im Linienverlauf bis Elberfeld durch ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtzeichenanlagen weitere 3 Min./Umlauf eingespart.

Reduzierung der Gesamtreisezeit zwischen Wuppertal und Solingen

Diese Maßnahme wirkt kundenfreundlich auf die gewünschte Reduzierung der Gesamtreisezeit zwischen Solingen und Wuppertal und ermöglicht eine verbesserte Erschließung in der Ortslage Kohlfurth. Darüber hinaus sind beim Fahrzeug- und Personaleinsatz erhebliche Einsparungen in einer Größenordnung von ca. 350 TDM/a zu erwarten.

Verlängerung der Linie 683 Solingen Zentrum - Vohwinkel Schwebebahn nach Vohwinkel Bahnhof

Solinger O-Buslinie mit Verknüpfungsbedarf am Vohwinkeler Bahnhof

Der Linienverkehr in der Relation Solingen Zentrum - Solingen Gräfrath - Vohwinkel endet aufgrund der zur Zeit dort verkehrenden O-Buslinie an der Schwebebahn in Vohwinkel.

Aus Sicht der Angebotsgestaltung ist die Verlängerung zum Bahnhof Vohwinkel und somit die Herstellung des Netzschlusses zum Schienenverkehr wünschenswert und bietet eine erhebliche Attraktivitätssteigerung in der Relation Solingen - W-Vohwinkel. Durch die Führung zum Bahnhof erhalten zahlreiche Kunden aus Solingen, Solingen Gräfrath und Wuppertal eine direkte Anbindung an den Schienenverkehr. Hier hat insbesondere die Verknüpfung mit dem regionalen Schienenverkehr, der heute mit Umwegfahrten über den Bahnhof Solingen Ohligs oder Wuppertal Hauptbahnhof erreicht wird, eine große Bedeutung.

Städteverbindung Wuppertal - Oberbergischer Kreis

Verbindungen in den Oberbergischen Kreis weisen Handlungsbedarf auf

Aus Sicht des Oberzentrums Wuppertal sind folgende Verbindungsachsen für eine direkt geführte Schnellverbindung zu überprüfen:

- *Wuppertal Hbf - Bergische Universität - Remscheid-Lennep - Bergisch Born/Radevormwald - Hückeswagen - Wipperfürth - Marienheide - Gummersbach (Neukonzipierung und Aufwertung der Linien 636 und 336 BVR, OVAG und RVK)*
- *Wuppertal Barmen Bf - W-Oberbarmen - W-Beyenburg - Radevormwald - Halver - Brügge - Lüdenscheid (Neukonzipierung und Aufwertung der Linie 626 (BVR, OVAG) in Verbindung mit Linien der MVG).*

Schaffung von Direktverbindungen durch Leistungsumschichtung

Diese Direktverbindungen sollten als StädteSchnellBusse betrieben werden. Hierbei sollte nicht zwingend auf die Einrichtung völlig neuer Linien zurückgegriffen, sondern unter anderem Leistungsumschichtungen bzw. Aufwertungen bereits vorhandener Linien einbezogen werden. Positive Erfahrungen wurden hierzu im Zuge der Liniennetzoptimierung gesammelt.

Anschluß des Oberbergischen Kreises an die Wupperschiene

Mit Priorität sollte die Verbindung Wuppertal- Gummersbach (Oberzentrum - Kreisstadt) versehen werden. Die noch nicht existierende Verbindung Schwelm - Radevormwald (kürzeste Reisezeit aus dem Oberbergischen Kreis zur Kursbuchstrecke 450.8/455/485 - S 8 Hagen - Mönchengladbach, SE 4 Aachen - Iserlohn und SE 62 Köln - Münster) könnte darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zum Netzschluß in Richtung des Oberbergischen Kreises leisten.

Verlängerung des SB 67 nach Bochum Hauptbahnhof

Schnellbusverbindung nach Bochum durch Verlängerung attraktivieren

Der StädteSchnellBus Wuppertal Hbf - Bochum Ruhr-Universität (SB 67) wurde Anfang 1994 eingerichtet, mit dem Ziel, eine schnelle Verbindung zwischen den beiden Oberzentren Wuppertal und Bochum - unter Anbindung der Ruhr-Universität - zu realisieren. Zusätzlich erfolgt mit dem SB 67 eine attraktive Anbindung der Bereiche Haßlinghausen und Niedersprockhövel nach Wuppertal.

Eine Linienführung bis in das Zentrum Bochum konnte aufgrund der damit verbundenen wirtschaftlichen Auswirkungen bisher nicht realisiert werden. Der SB 67 endet daher zur Zeit an der Ruhr-Universität mit Umsteigemöglichkeit der im Tagesverkehr im fünf Minuten Takt fahrenden Stadtbahn (U 35).

Da eine Verlängerung des SB 67 in das Bochumer Zentrum mit einer erheblichen Attraktivitätssteigerung zwischen den Städten Bochum und Wuppertal verbunden ist, ist aus Sicht der Stadt Wuppertal eine Linienführung bis Bochum Hauptbahnhof anzustreben. Hier bestehen zur Zeit unterschiedliche Auffassungen bei den Beteiligten, die zunächst eine Abstimmung erfordern. Darüber hinaus sollten zur weiteren Ausschöpfung von Nachfragepotentialen Varianten in der Linienführung, wie z.B. eine Führung durch Witten Herbede mit Anbindung des Freizeitbades geprüft werden.

Verlängerung des SB 68 zum Flughafen Düsseldorf

Anbindung des Flughafens Düsseldorf an Wuppertal im Direktverkehr

Der Flughafen Düsseldorf ist zur Zeit von Wuppertal aus über die S 8, mit Umsteigen und direktem Anschluß an die S 7 in Düsseldorf Hbf zu erreichen. Die S-Bahn bietet eine schnelle Verbindung, deren Attraktivität jedoch durch den Umsteigezwang verringert wird. Hierbei spielen insbesondere Terminzwänge, wie die Einhaltung des Abflugtermines und das Mitführen von Gepäck eine erhebliche Rolle bei der Verkehrsmittelwahl.

Für die Zielgruppe Reiseverkehr ist eine Verlängerung des SB 68 (Wuppertal - Mettmann) zum Flughafen zu untersuchen, wobei neueste Entwicklungen, wie ein zusätzlicher Flughafen-Haltepunkt von IC, ICE, IR und SE auf der Fernbahnstrecke Düsseldorf - Duisburg und eine Anbindung durch die RegioBahn Kaarst - Mettmann miteinzubeziehen sind. Dieses bedarf zunächst einer Abstimmung mit allen Beteiligten unter der Vorgabe, daß Konkurrenzierungen zum Schienenverkehr zu vermeiden sind.

Darüber hinaus sollte eine neukonzipierte Direktverbindung mit gezielter Ausrichtung auf den Reiseverkehr in die Überlegungen einfließen, da hier starke, mit zeitlicher Bündelung versehene Nachfrageströme in der Relation Wuppertal - Düsseldorf, Flughafen auftreten. Im Hinblick auf die Finanzierung sind dabei externe Finanzierungsbeiträge sowie gesonderte Tarife einzubeziehen.

Flughafenlinie Wuppertal - Köln/Bonn

Untersuchungsbedarf zur Anbindung des Köln/Bonner Flughafens an Wuppertal

In Ergänzung des regionalen Busliniennetzes ist eine zusätzliche Direktverbindung zum Flughafen Köln/Bonn mit gezielter Ausrichtung auf die Zielgruppe Reiseverkehr zu untersuchen und auf vorhandene Nachfragepotentiale zu bewerten. Eine direkte Anbindung des Flughafens ist aus Wuppertaler Sicht wünschenswert, da die Erreichbarkeit zur Zeit nur mit mehrfachem Umsteigen und hohem Zeitaufwand zu erreichen ist. Die Umsetzung kann hierbei wiederum ausschließlich durch kooperative Finanzierungsmodelle bzw. Sondertarife erfolgen. Bei Realisierung der Flughafenanbindung im Rahmen der Neubaustrecke Rhein-Main ist die Linie im Hinblick auf Parallelverkehre zu überprüfen.

8.2 Beschleunigungsprogramme

Hoher Stellenwert der ÖPNV-Beschleunigung

Busse teilen sich in der Regel den immer knapper werdenden Verkehrsraum mit den Verkehrsarten Fußgänger-, Rad- und motorisierter Individualverkehr. Damit ist der Busverkehr als Teil des innerstädtischen Gesamtverkehrs eng in diesen eingebunden. Ohne Eingriffe von außen würden Reisezeit und Pünktlichkeit - die wichtigsten Kriterien für die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV - zusehend Jahr für Jahr mehr Schaden nehmen.

Die Stadt Wuppertal mißt dem ÖPNV einen hohen Stellenwert bei. Dies wird durch die Vorrangpolitik dokumentiert. In den Ratsdrucksachen 288/87 Änderung und 269/86 Neufassung (Beschuß vom 21.6.89) findet sie ihren Ausdruck. Die Umsetzung der Beschleunigungsprogramme für den Busverkehr sind unverzichtbarer Bestandteil der ÖPNV-Förderung.

Finanzhilfen des Bundes und des Landes für Beschleunigungsvorhaben

Der Bund gewährt den Bundesländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Das entsprechende „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG)“ weist neben gesamtverkehrsbezogenen Maßnahmen u.a. folgende ÖPNV-Vorhaben im Straßenraum als förderungsfähig aus:

- *Bau oder Ausbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse,*
- *Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und verkehrswichtigen Umsteigeanlagen,*
- *Bau oder Ausbau von Parkeinrichtungen an Haltestellen des ÖPNV, soweit sie dazu bestimmt und geeignet sind, dem Parken beim Übergang vom Kraftfahrzeug und Fahrrad zum öffentlichen Verkehrsmittel zu dienen und*
- *Beschaffung von Standard-Linienbussen.*

Landesweites Vollzugsdefizit bei Ausbau von Beschleunigungsmaßnahmen

Bei der Planung und Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungs- und Infrastrukturmaßnahmen ist teilweise seit Jahren landesweit ein Vollzugsdefizit erkennbar. Dies betrifft nicht nur einzelne Vorhaben, deren Realisierungszeitpunkt aufgrund städtebaulicher, verkehrlicher und politischer Rahmenbedingungen generell mit gewissen Unsicherheitsfaktoren behaftet sind. Vielmehr können in vielen Fällen die Rahmenzeitpläne des Zuschußgebers aufgrund fehlender Komplementärmittel nicht gehalten und verfügbare öffentliche Finanzmittel bei Bund und Land nicht abgerufen werden.

Rahmenbedingungen des GVFG erschweren Umsetzung von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen

Das beherrschende Hindernis einer effizienteren Planung und Umsetzung von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen ist zur Zeit die angespannte Haushaltslage der kommunalen Gebietskörperschaften. Da die Fördersätze nach GVFG eine maximale Bezuschussung von 90% (in der Regel aber 80%) der zuwendungsfähigen Kosten vorsehen, sind die kommunalen Finanzierungsanteile mindestens in Höhe von 10% (in der Regel jedoch 20%) aufzubringen und zeitgerecht bereitzustellen. Da dies aufgrund der allgemeinen finanziellen Zwangslage zur Zeit nicht umsetzbar ist, können infolge der fehlenden haushaltstechnischen Deckungsvorschläge die erforderlichen politischen Beschlüsse auf kommunaler Ebene nicht gefaßt werden.

Unterhaltungsmaßnahmen werfen massive finanzielle Probleme auf

Als Grund einer nicht ausreichenden Einbringung von Komplementärmitteln in kommunale Haushalte kann nach wie vor eine mangelnde Akzeptanz ÖPNV-fördernder Maßnahmen im (verkehrs-)politischen Raum der einzelnen Kommunen vermutet werden. Dies ist in Wuppertal jedoch nicht der Fall (siehe Kap. 8.2.1 und Kap. 8.2.2). Hier konnten z.B. Busspuren in den letzten Jahren schrittweise und kontinuierlich eingerichtet werden. Unter Darlegung mittelfristig positiver Kosten-Nutzen-Verhältnisse nach Durchführung von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen sind Haushaltseinplanungen dieses Bereiches zur Zeit noch nicht Gegenstand massiver Streichungen. Eingeräumt werden muß jedoch, daß sie sich im Sinne des gesamtstädtischen Haushaltes anderen vordringlichen Pflichtaufgaben der Stadt unterordnen müssen. Über das Investitionsprogramm der Stadt Wuppertal sind Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV bis 2000 in die Finanzplanung eingeflossen (s. Kap. 13.3). Finanzielle Engpässe sind in naher Zukunft im Bereich der Unterhaltungsmaßnahmen zu erwarten. Dies trifft in erster Linie bei den Betriebskosten der Lichtsignalanlagen (Wartung, Pflege, Energieversorgung) zu.

Zuschußregelung des GVFG stellen Kommunen vor Schwierigkeiten

Schwierigkeiten macht neben der Sicherung der Komplementärfinanzierung die starre Zweckbindungsregelung des GVFG. Der Arbeitskreis für Finanzierungsfragen des Gemeindeverkehrs des Bundes, der Länder und der kommunalen Spitzenverbände (FAK) hat festgestellt, daß nur in Nordrhein-Westfalen eine allgemeine Zweckbindungsfrist von 25 Jahren auf geförderte Anlagen festgelegt ist. Der landesseitige Zuschußgeber sollte nach hiesiger Auffassung die angewandte Handhabung dieser Ermessensentscheidung überdenken und vor dem Hintergrund der schnellen technischen Weiterentwicklung und der angespannten kommunalen Finanzlagen zu Anpassungsregelungen finden. So können sich beispielsweise durch geringfügige Änderung des Linienweges erhebliche finanzielle Aufwendungen im Bereich der Lichtsignalsteuerung ergeben, die entsprechend den geltenden Zuschußregelungen des GVFG nicht mehr bezuschußbar sind und daher kommunale Haushalte in vollem Umfang belasten. An den Bund - schließlich ist das GVFG in erster Linie ein Bundesgesetz - ergeht darüber hinaus der Appell, im Zuge einer weiteren Novellierung des GVFG über ein weiteres Entgegenkommen auf die kommunalen Aufgabenträger (z.B. 100%-Förderung) nachzudenken.

8.2.1 Fahrwege

ÖPNV-freundliche Umgestaltung der Straßeninfrastruktur häufig schon mit geringem Aufwand möglich

Voraussetzung für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr ist die Bereitstellung der Fahrwege. Der Streckenausbau und die Befahrbarkeit der Straßen durch öffentliche Verkehrsmittel ist städtische Aufgabe und muß nachhaltig sichergestellt sein. Dies geschieht in der Regel im Rahmen der allgemeinen Straßenunterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten.

Durch meistens kleinere bauliche Anpassungen im Fahrweg lassen sich im Liniennetz punktuell Beschleunigungswirkungen erzielen.

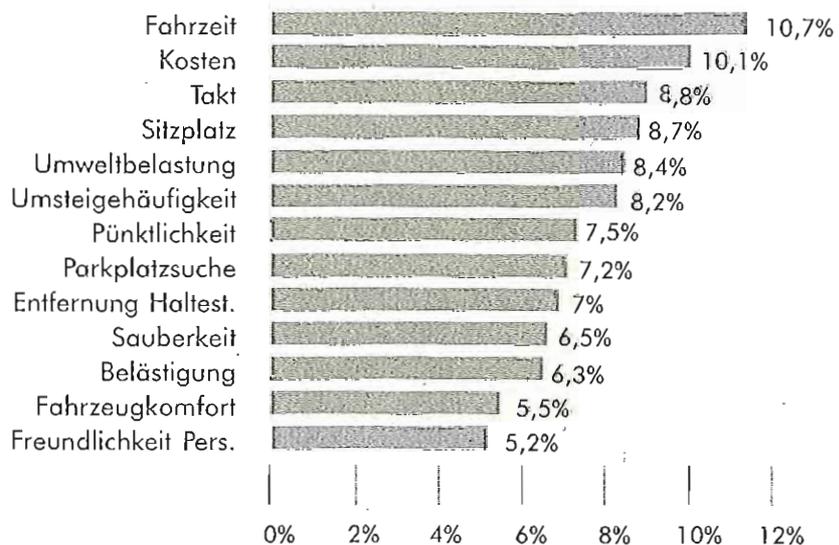
Eine besondere Bedeutung auch hinsichtlich der Beschleunigungswirkung erhielt in den letzten Jahren der Ausbau von Bushaltestellen. Der Halt auf der Fahrbahn, sei es direkt am vorhandenen Gehweg oder der Bau von Haltestellenkaps, beschleunigt vor allem den Fahrgastwechsel und die Abfahrt. Das Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr ist kein Problem mehr. An welchen Stellen allerdings auf Buchten verzichtet werden kann, muß immer nach abgewogener Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer entschieden werden.

Busspuren

Fahrplaneinhaltung der Busse in Abhängigkeit von Störeinflüssen der übrigen Verkehrsteilnehmer

Verkehrsstaus treten regelmäßig während der Hauptverkehrszeiten in den zentralstädtischen Verkehrsadern auf. Hier sorgen dann Busspuren dafür, daß der Bus unabhängig - das bedeutet von äußeren Störeinflüssen befreit - fahren kann und pünktlich bleibt. Die Bedeutung der Fahrzeit für den Kunden spiegelt die WSW-Untersuchung aus dem Jahre 1994 wider (siehe auch Abb. 8.1).

Abb. 8.1:
"Wichtigkeiten" zur ÖPNV-Nutzung aus Kundensicht
Bevölkerungsstudie zum ÖPNV in Wuppertal, target group GmbH im Auftrag der WSW AG 1993/94



Busspuren von insgesamt 8,4 km Länge bereits unter Betrieb

Die Stadt Wuppertal trägt durch den Bau von Busspuren erheblich zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei. Bis März 1996 waren in Wuppertal 42 Busspurprojekte mit ca. 8,4 km Gesamtlänge realisiert worden.

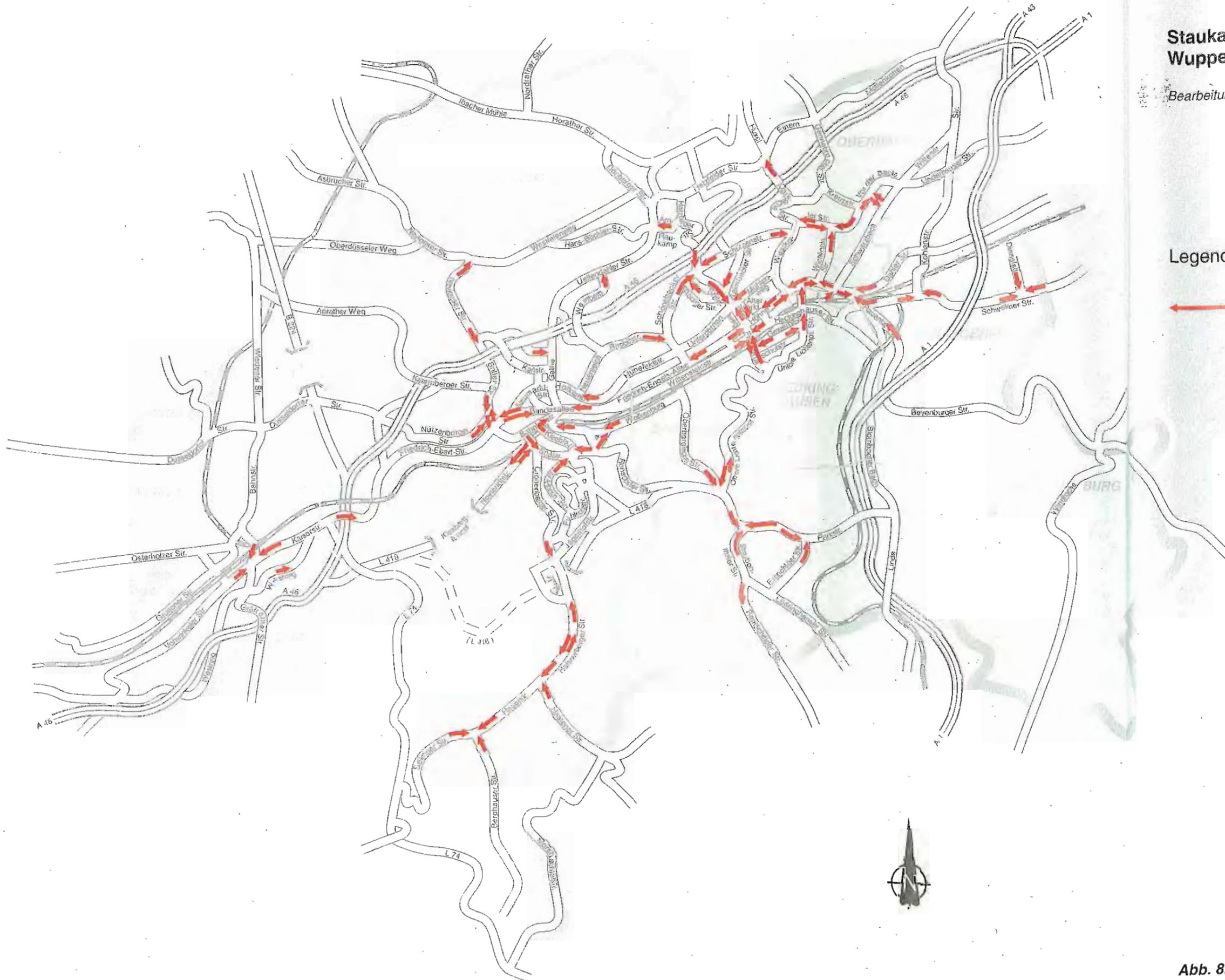
Abb. 8.2:
Vorhandene Busspuren (insgesamt)

	Anzahl	Länge
Mai 1989	17	4,95 km
August 1990	28	6,70 km
April 1996	42	8,40 km

Ständige Fortschreibung der Planungsgrundlage Busspurenatlas

Die WSW AG haben 1989 und in einer aktualisierten Neuauflage 1990 den Planungsatlas „Busspuren im Wuppertaler Stadtgebiet“ herausgegeben. Hierin sind alle bis dahin fertiggestellten, geplanten und gewünschten Busspuren zeichnerisch und textlich dargestellt. In einer Ergänzung haben Stadtverwaltung und WSW im Oktober 1991 die geplanten und gewünschten Busspuren betrieblich, baulich, verkehrlich und wirtschaftlich bewertet und in eine Prioritätenliste eingruppiert. Diese dient seitdem der ständigen Arbeitsgruppe „Busbeschleunigung“ als Handlungsrahmen, der durch Beschluß der Kleinen Kommission „Neue ÖPNV-Konzeption“ in der Drucksache 4432/91 vom 12.11.1991 als solcher anerkannt ist und seitdem auch fortgeschrieben wird.

Die regelmäßig durch Überlastung der Straßen und vor allem der Verkehrsknoten auftretenden Verspätungsschwerpunkte im Busnetz sind in der Staukarte des Wuppertaler Busnetzes (s. Abb. 8.3, nächste Seite) eingetragen. Die aktuell vorhandenen, geplanten und noch weiter zu untersuchenden Bussonderspuren sind aufgelistet und in Übersicht den Abbildungen 8.4, 8.5 und 8.6 (Busspuren in Wuppertal) zu entnehmen.



Staukarte des Wuppertaler Busnetzes

Bearbeitung: R101.1 / WSW AG / R102.3

Legende

← Staubereich im Busnetz mit Fahrtrichtung

Abb. 8.3

Vorhandene Busspuren:

Abb.8.4:
Vorhandene Busspuren
(insgesamt)

Nr.	Bezeichnung	Länge ca. (in m)
A1	Alter Markt	470 **
A2	Bundesallee	180 **
A3	Bundesallee/Hauptbahnhof bis Ohligsmühle	530 **
A4	Bundesallee/Stadtparkasse bis Hauptbahnhof	510 **
A5	Bundesallee/Sophienstr. bis Robert-Daum-Platz	240 **
A6	Fr.-Ebert-Straße/Robert-Daum-Platz	180 **
A7	Südstraße/Steinbeck	70 **
A8	Max-Horkheimer-Straße	400 **
A9	Oberer Griffenberg	680 **
A10	Ferdinand-Schrey-Straße	320 **
A11	Kleeblatt/Hauptpost	150 **
A12	Gathe, stadteinwärts	250 *
A13	Gathe/Morianstraße	190 *
A14	Hauptbahnhof/Rampe/Bahnhofstraße	620 ***
A15	Am Feudenberg, Richtung Friedenshain	80 **
A16	Am Feudenberg, Richtung Lichtscheid	80 **
A17	Neviantstraße	160 **
A18	Karlstraße/Gathe	60 **
A19	Friederichstraße	40 **
A20	Neumarkt	50 **
A21	Bahnhofstraße	240 **
A22	Neunteich	240 **
A23	Hofkamp, stadteinwärts	170 **
A24	Hofkamp, stadtauswärts	85 **
A25	Wichlinghauser Straße	70 **
A26	Winklerstraße	120 **
A27	Islandufer	80 **
A28	Berliner Straße, Linksabbiegespur	330 *
B2	Berliner Straße, Wichlinghauser Straße	90 **
B3	Uellendahler Str./Eckernförder Str. bis Ludwigstr.	400 *
B4	Uellendahler Str./Kohlstr. bis Vogelsangstr.	240 **
C1	Morianstraße/Hofaue bis Bundesallee	80 ***
D4	Karlstraße, Richtung Hochstraße	150 *
D5	Spinnstraße	50 *
D6	Hochstraße, bergwärts	60 *
D7	Hochstraße, talwärts	60 *
D8	Kleeblatt/Oberer Griffenberg	50 *
D11	Kleeblatt/Weststraße	110 *
D24	Cronenberger Straße, Richtung Hahnerberg	180 *
D32	Jägerhofstraße, Richtung Hahnerberg	180 *
F5	Uellendahler Str., stadtauswärts bis Schleswiger Str.	40 **
G1	Oberbergische Straße/Lichtscheider Kreis	120 ***
	Summe	8405 m

*) Quelle: WSW AG,
Busspurenatlas
**) Quelle: R104.2
***) Quelle: R101.1
****) Quelle: WSW AG,
Abi 11/1

Geplante Busspuren:

Nr.	Bezeichnung	Länge ca. (in m)	Bemerkung	Vorschlag der Prioritäten
B5	Berliner Str./Raentaler Bergstr.	100*	Real, nach B7-Umleitung	1
C4	Bundesallee, von Robert-Daum-Platz bis Kasinostraße	350*	in Abhängigkeit B7, 7. BA und LSA-Beeinflussung	
D12	Gathe, stadtauswärts	350**	fertiggestellt in 1996	
D13	Briller Str., Robert-Daum-Platz bis Luisenstraße	160*	in Abhängigkeit B7, 7. BA	
D27	Nevigeser Str., in Richtung Grenze Jagdhaus	220**	in Verbindung mit Querung	1
D28	Nevigeser Str., zwischen Gabelpunkt und BAB	120**	Baubeginn voraussichtlich 1997, 2. BA	1
D29	Briller Str., talwärts	250***	Verkehrsuntersuchung IVV (Pfortneranlage)	1
E6	Staubenthaler Höhe	350****	höher Kostenaufwand, weitere Untersuchung	1
E8	Bundesallee, von Kasinostr. bis Sophienstraße	300****	Fertigstellung 1997 (Schwebebahnausbau)	1
F1	Kohlfurthener Brücke	40***	Maßnahme des Landes	1
Zwischensumme		2240		
D2	Carnaper Str./Steinweg	800*	Abhängigkeit von: LSA-Beeinflussung	
D3	Barmen Bf/Winklerstraße	150*	Abhängigkeit von: Umbau Alter Markt	
D9	Bahnhofstraße/Südstraße	550*	Abhängigkeit von: Umbau Döppersberg	
D10	Südstraße/Steinbeck bis Kleeblatt	360*	Abhängigkeit von: LSA-Beeinflussung	
D16	Raentaler Bergstraße	45*	Abhängigkeit von: LSA-Beeinflussung	
D17	Höfen Brücke	130*	Abhängigkeit von: LSA-Beeinflussung	
E5	Oststraße	350****	Abhängigkeit von: LSA-Beeinflussung	
F2	alte Straßenbahntrasse Hatzfeld	330***	aus Netzoptimierung	1
F3	Obere Lichtenplatzer Straße	400***		1
Summe		3115		

Abb.8.5:
Auflistung Busspuren
in Wuppertal, Stand: 4/96

*) Quelle: WSW AG, Busspurenatlas
 **) Quelle: R104.2
 ***) Quelle: R101.1
 ****) Quelle: WSW AG, Abt 11/1

Allgemeine Finanzlage der Stadt erfordert Einrichtung von Priorisierungsstufen

Die Stadt Wuppertal strebt trotz großer allgemeiner Finanzprobleme weiterhin die Realisierung von Bussonderspuren an, wobei jedoch eine Priorisierung vorgenommen werden muß.

Zur Zeit stehen in der Prioritätsstufe I neun Maßnahmen mit einem geschätzten Finanzbedarf von insgesamt ca. 5,3 Mio. DM. Die Weiterentwicklung des Planungsatlasses ist in Arbeit. Ein Schwerpunkt der Arbeit wird die Beschreibung der aktuellen Verkehrsbehinderungen sein und damit eine Nutzenanalyse für einen pünktlichen und beschleunigten Busverkehr.

Nutzung von Busspuren durch Radfahrer als "Umweltspur" ist nicht zugelassen

Die Mitbenutzung von Busspuren durch Taxen ist durch Beschlüsse des Verkehrsausschusses aus den Jahren 1988, 1990 und 1993 geregelt. Taxen dürfen Busspuren nur in Einzelfällen benutzen. Eine Mitbenutzung durch Radfahrerinnen und Radfahrer (Stichwort Umweltspur) ist bisher wegen zu geringer Busspurbreiten nicht zugelassen. Zur Zeit soll geprüft werden, ob ein 1. Versuch zur gemeinsamen Benutzung einer Umweltspur durch Bus- und Radverkehr durchführbar ist.

Verkehrsregelnde, -lenkende und -ordnende Maßnahmen

Betriebsablaufstörungen des Busverkehrs durch ordnende Maßnahmen minimieren

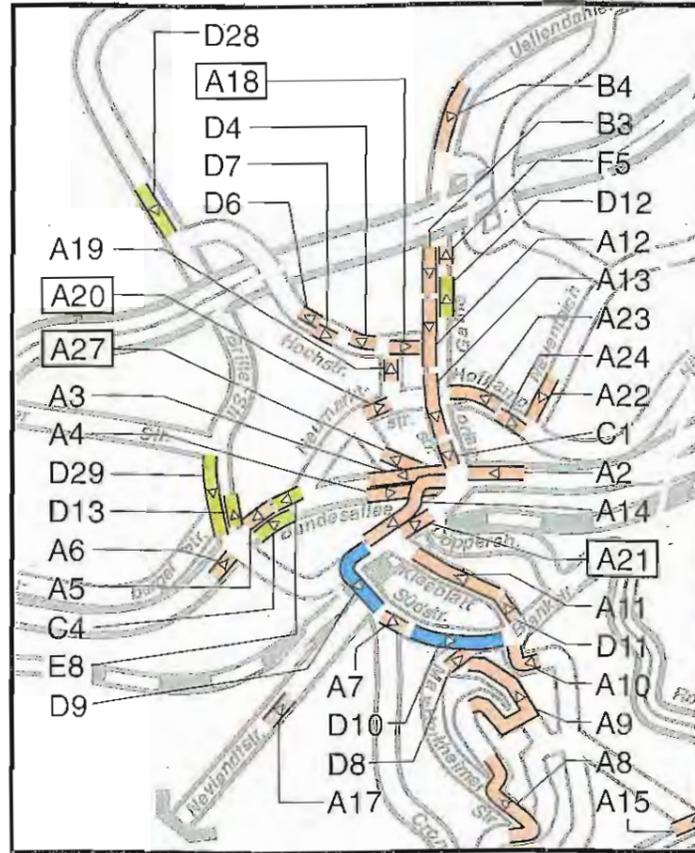
Störungen im Betriebsablauf des Busses können häufig durch verkehrsregelnde, -lenkende oder -ordnende Maßnahmen beseitigt werden.

Beispiele sind hierzu:

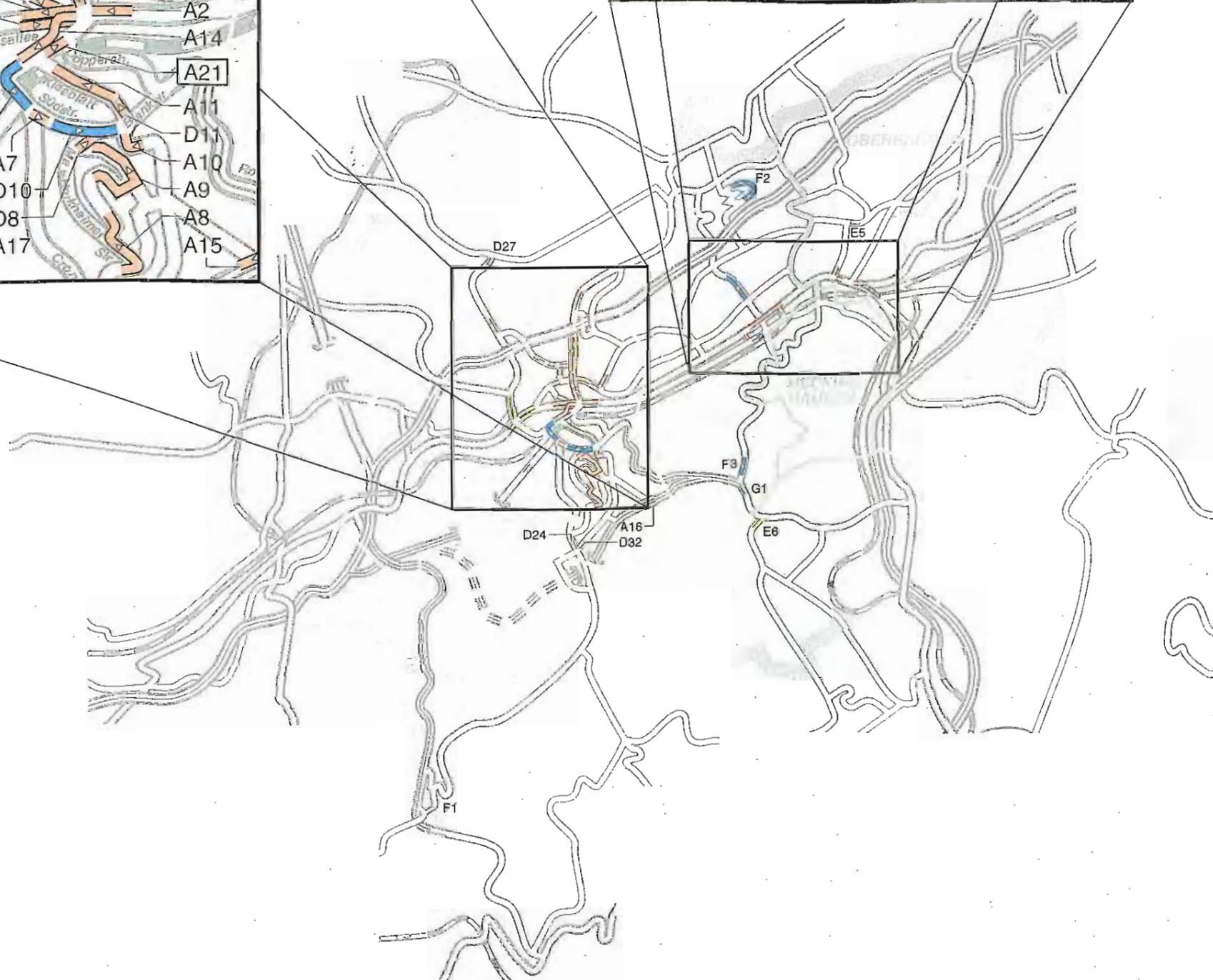
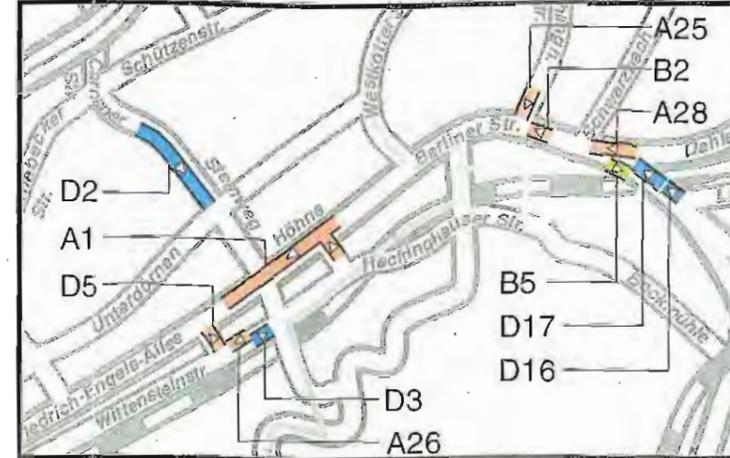
- *Vorfahrtgewährung in ÖPNV-Trassen,*
- *Erhöhung der Geschwindigkeit für den ÖPNV,*
- *Verbesserung der Sichtverhältnisse für die Busfahrerinnen und -fahrer,*
- *Reduzierung unerwünschter Verkehre in gestörten ÖPNV-Trassen (z.B. Fußgängerzonen, Anliegerstraßen, aber auch auf Erschließungs- und Hauptverkehrsstraßen, Abbiegebote und -verbote),*
- *Einbahnstraßenregelungen und*
- *Ordnung des ruhenden Verkehrs (Markierungen, Halteverbote, Abschleppen etc.).*

Für die Stadt bietet dieser Katalog ausreichend Spielraum, im Rahmen eines Abwägungsprozesses verkehrsregelnde, -lenkende oder -ordnende Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV zu ergreifen. Dies setzt zusätzlich ein Einvernehmen zwischen Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung voraus, das nicht immer zugunsten des ÖPNV hergestellt werden kann.

Detailbereich Elberfeld



Detailbereich Barmen / Oberbarmen



Busspuren in Wuppertal

Bearbeitung: R101.1 / R102.3

Legende

-  A1 vorhandene Busspuren mit Nr. u. Fahrtrichtung ges. Länge ca. 8405 m
-  C4 geplante Busspuren mit Nr. u. Fahrtrichtung ges. Länge ca. 2240 m
-  D2 zu untersuchende Busspuren mit Nr. u. Fahrtrichtung ges. Länge ca. 3115 m
-  A21 Busspuren für Taxen zugelassen

Datenstand: April 1996

Abb. 8.6

8.2.2 Verkehrstechnik

ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen

ÖPNV-Bevorrechtigung vor lichtsignalgeregelten Knotenpunkten verhindert unnötig lange Fahrzeiten

Die Behinderungen des ÖPNV - besonders des Buslinienverkehrs - durch den Individualverkehr haben sich in den vergangenen Jahren verstärkt. Die Folgen dieser Behinderungen sind lange Fahrzeiten für den Fahrgast, häufig unpünktlich verkehrende Busse, geringe Anschlußsicherheit und ein hoher Fahrzeug- und Personalbedarf für das Verkehrsunternehmen.

Die lichtsignalgeregelten Knotenpunkte sind die neuralgischen Problem- punkte geworden, an denen der Bus 15-20% der Reisezeit verliert. Dies sind ca. 10 Minuten pro Zeiteinheit, unabhängig von der Tageszeit.

Der Grundsatzbeschuß 4407/91 des Rates vom 29.04.1991 und die Ratsbeschlüsse zu den einzelnen Bauabschnitten bilden die Voraussetzung zur flächendeckenden ÖPNV-Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen der Stadt Wuppertal. Die gesamte Maßnahme ist als 10-Jahres-Beschleunigungsprogramm konzipiert und wird bisher zu 80% mit GVFG-Mitteln gefördert.

Steuerungsstrategien

Minimierung der ÖPNV-Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen

Ziel der Beschleunigung des Buslinienverkehrs an Lichtsignalanlagen ist es, die Verlustzeiten, die dort auftreten zu minimieren. Um dieses Ziel zu erreichen, werden im Bereich der Lichtsignalanlagen drei bestimmte verkehrstechnische Fälle realisiert. Im Bereich einer hohen Dichte von Lichtsignalanlagen erfolgt einmal die Priorisierung des ÖPNV innerhalb vorgegebener Grenzen in einem umlaufenden Signalprogramm und zum anderen eine Bevorrechtigung des ÖPNV unter Beachtung der rechtzeitig angeforderten Phasenfolge. Beide dieser Möglichkeiten erlauben die Aufrechterhaltung einer Koordinierung des Verkehrs zugunsten des ÖPNV als auch des Individualverkehrs.

Lichtsignalanlagen, bei denen auf eine Koordinierung verzichtet werden kann oder die gänzlich außerhalb eines Koordinierungsbereiches liegen, erhalten eine absolute Bevorrechtigung des ÖPNV.

Systembeschreibung Funk/Bake

Funk/Baken-System ortet Fahrzeuge und übermittelt Daten zur Beeinflussung der Lichtsignalanlagen

In Wuppertal kommt zur Förderung des Buslinienverkehrs im Bereich der Lichtsignalanlagen das Funk/Baken-System zum Einsatz.

Das System beruht auf einer Ortung der Fahrzeuge durch Baken und Übertragung eines Datentelegrammes zur Freigabezeitenanforderung vom Fahrzeug an die Lichtsignalanlage über Funk.

Nach Passieren des Fahrzeuges kehrt die LSA-Steuerung zum verkehrsabhängigen Programm zurück

Der Informationsaustausch zwischen Ortsbake und Fahrzeug erfolgt über Infrarotwellen. Das Fahrzeug erhält bei der Vorbeifahrt die kreuzungs- relevanten Daten wie Kreuzungsnummer, Anfahrtsrichtung, Anforderungskanal und An- und Abmeldewegstrecken übermittelt.

Nach Zurücklegen der Anmeldestrecke wird das Datentelegramm am vorgesehenen Meldepunkt automatisch und punktgenau ausgelöst und an die Kreuzung übertragen. Dieses Datentelegramm enthält die Kreuzungsnummer, Anfahrtsrichtung, Meldepunktnummer, die Linien-, Kurs- und Zielnummer sowie eine Prioritätskennung.

Die Funkauswerteeinheit im Gerät der Lichtsignalanlage überprüft jedes ankommende Datentelegramm und wertet nur die der Lichtsignalanlage zugeordneten Telegramme aus. Telegramme, die für andere Lichtsignalanlagen bestimmt sind, werden ignoriert. Die Anforderung an die Elektronik des Steuergerätes erfolgt über eine serielle Schnittstelle.

Nach Passieren der Kreuzung meldet ein Datentelegramm den Bus an der Lichtsignalanlage ab. Die Anlage arbeitet mit dem verkehrsabhängigen Steuerungsprogramm weiter.

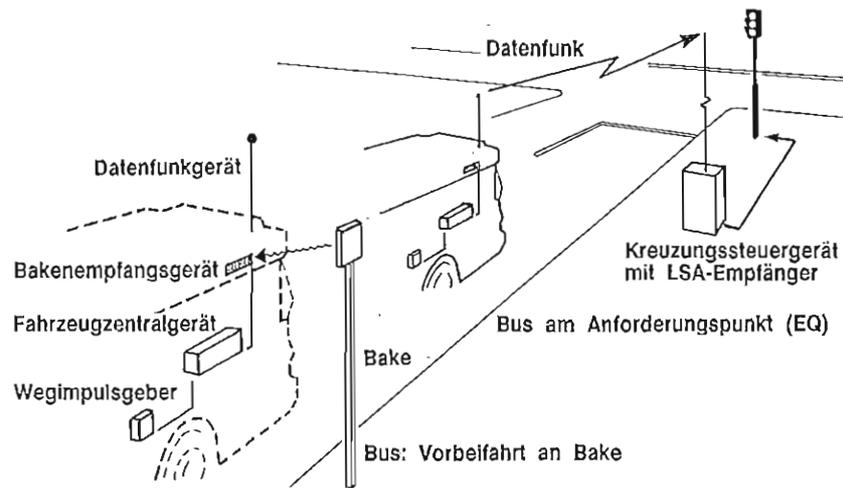


Abb. 8.7:
Systemskizze Funk/Bake

Nutzen

ÖPNV-Beschleunigung vor LSA erzeugt Kosteneinsparungen von ca 2,4 Mio. DM/Jahr

Von den Beschleunigungsmaßnahmen an den Lichtsignalanlagen Wuppertals darf im Endausbau erwartet werden, daß von den ca. 10 Minuten Standzeiten pro Stunde ca. 4 Minuten effektiv wegfallen. Einer Berechnung aus dem Jahre 1990 zufolge ergeben sich dadurch im Buslinienverkehr Kosteneinsparungen in Höhe von ca. 2,4 Mio. DM jährlich, die im Sinne einer weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV investiert werden können.

Bauabschnitte

Stufenweise Realisierung an aufeinander folgenden Lichtsignalanlagen

Die Gesamtmaßnahme wird stufenweise realisiert. Die einzelnen Bauabschnitte bestehen aus mehreren Busstreckenabschnitten bzw. Straßenabschnitten mit in der Regel aufeinanderfolgenden Lichtsignalanlagen.

Abb. 8.8:
Bauabschnitte der LSA-Beeinflussung

Bauabschnitt	Anzahl LSA	Realisierungszeitraum	Kosten in Mio. DM
1. Bauabschnitt	38	1992/93	2,9
2. Bauabschnitt	63	1994/95	6,7
3. Bauabschnitt	54	1996/97	7,5

Gleichzeitig wurden in den Jahren von 1992 bis 96 im Rahmen von anderen Zuschußmaßnahmen 12 Lichtsignalanlagen mit dem ÖPNV-Funk/Baken-System ausgerüstet bzw. erstellt.

Weitere Bauabschnitte zu Kosten von ca. 15 Mio. DM werden zwischen WSW und Verwaltung abgestimmt

In Abstimmung mit den WSW AG und der Verwaltung werden die weiteren Bauabschnitte der ÖPNV-Funk/Baken-Maßnahme festgelegt. Die Kosten der fortführenden Maßnahmen betragen zur Zeit ca. 15 Millionen DM. Eine Realisierung der nächsten Bauabschnitte erfolgt ab 1998 bis zum Jahre 2001. Dann sollen ca. 130 bis 140 weitere Lichtsignalanlagen ausgerüstet und damit eine flächendeckende, vorbildliche ÖPNV-Bevorrechtigung an den Wuppertaler Lichtsignalanlagen erreicht sein.

8.2.3 Weitere Beschleunigungspotentiale

Betriebsinterne Störungseinflüsse müssen sukzessive abgebaut werden

Neben den bisher beschriebenen Störursachen und den entsprechenden Beschleunigungsprogrammen, die hauptsächlich durch Überlastungen der Verkehrswege begründet sind, gibt es betriebsinterne Störquellen im Busverkehrssystem, die die Verkehrsunternehmen in eigener oder zumindest überwiegend eigener Verantwortung abbauen können.

Dazu zählen z.B. die Antriebsmerkmale der Fahrzeuge, die eine zügige Fahrweise auch bei größerer Fahrzeugbesetzung gewährleisten. Wegen der topographischen Gegebenheiten Wuppertals besitzen die zum Einsatz kommenden Linienbusse besonders leistungsstarke Motoren.

Minimierung der Verlustzeiten z. B. Fahrgast- und Personalwechsel

An den Haltestellen gilt es, die Fahrgastwechselzeit niedrig zu halten. Bequemer, sicherer und schneller Ein- und Ausstieg können durch das Zusammenspiel von Fahrzeugausstattung, Haltestellengestaltung, Verbesserung der fahrpersonalunabhängigen Kundeninformation, Reduzierung des Barzahlergeschäfts beim Fahrpersonal sowie Verminderung weiterer betriebsbedingter Verlustzeiten, z.B. durch Personalwechsel an Zwischenhaltestellen erreicht werden.

Abbau der Verlustzeitkomponenten als laufendes Geschäft

Die Verkehrsunternehmen und der VRR arbeiten seit Jahren am Abbau dieser Verlustzeitkomponenten mit Erfolg. Leistungsstarke Niederflurfahrzeuge, eine Tarifpolitik, die den Absatz von Zeitfahrausweisen fördert, Schulung des Fahrpersonals, verbesserte Kundeninformation und nicht zuletzt der bequeme Ein- und Ausstieg an fahrgastfreundlich gestalteten Haltestellen sorgen für einen schnellen Fahrgastwechsel.

8.3 Bushaltestellen

Wichtige Komponente des Verkehrssystems ist die Haltestelle

Die Haltestellen sind als Schnittstelle zwischen dem Fahrgast als Kunden und dem Verkehrsunternehmen als Anbieter einer Dienstleistung eine wichtige Komponente des Verkehrssystems. Die Haltestellen sind nicht nur die Visitenkarten des ÖPNV, sondern zugleich auch Aufenthaltsbereich für die Fahrgäste, um ggf. auftretende Wartezeiten zu überbrücken. Sie sollten daher ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität bieten.

8.3.1 Aufgaben von Haltestellen

Haltestellengestaltung hat sich am schwächsten Verkehrsteilnehmer zu orientieren

Benutzerfreundliche Haltestellen müssen einen bequemen Einstieg ermöglichen und zugleich behinderten- und kinderfreundlich sein. Gegenüber der früheren Einschätzung, daß z.B. für Rollstuhlfahrer nur die Beförderung mittels Sonderfahrdiensten situations- und bedürfnisgerecht sei, hat sich zwischenzeitlich auch in der Öffentlichkeit die Auffassung durchgesetzt, daß man diese - bei genauerem Hinsehen von der Größenordnung her erhebliche - Gruppe der Bevölkerung nicht einfach von der Teilnahme am öffentlichen Nahverkehr ausschließen kann, Behinderte und Mobilitätseingeschränkte also Zugang zum ÖPNV haben müssen.

Modernisierung der vorhandenen Haltestellen hat bereits eingesetzt

Die Einführung der Niederflurfahrzeuge mit einem entsprechenden Umbau der Wartefläche hat vielerorts bereits die notwendige Modernisierung der Haltestellen eingeleitet. Neben Wetterschutzeinrichtungen sind dabei auch die Anlagen für die umfassende Information der Fahrgäste anzulegen sowie sichere Zugangsmöglichkeiten zu schaffen.

Ggf. ergänzende Ausstattung der Haltestellen als Umsteigeanlage bzw. Systemverknüpfungspunkt

Die zunehmende Bedeutung der Vernetzung der Verkehrssysteme für die ökonomisch und ökologisch effiziente Gestaltung des Stadtverkehrs erfordert es, die Haltestellen vielfach auch als Umsteigeanlagen bzw. als Systemverknüpfungspunkte herzurichten. Hierzu bedarf es ergänzend entsprechender Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Anlagen bzw. der angemessenen fahrplantechnischen Verknüpfung von Bus und Bahn.

Durch die Vernetzung und Kombination der Verkehrsmittel können die spezifischen Vorteile der Verkehrsmittel in Abhängigkeit von der Infrastrukturausstattung und den örtlichen Gegebenheiten besser miteinander verknüpft werden. So können zahlreiche neue Kunden, die bisher den ÖPNV nicht nutzten bzw. nicht nutzen können, für den ÖPNV gewonnen werden.

8.3.2 Haltestellenerschließung

Optimierung der Haltestellenerschließung vor allem für die Nutzergruppe der Mobilitätsbehinderten

Das engmaschige Busnetz in Wuppertal bietet bereits gute Voraussetzungen für eine optimale Erschließung. Geringe Haltestellenabstände von wenigen hundert Metern in den Quartieren lassen die An- und Abmarschwege auch bei topographisch schwierigen Verhältnissen den meisten Kundengruppen annehmbar erscheinen. Für die Gruppe der Gehbehinderten sind kurze Wege sogar unabdingbar. Die Lage der Haltestelle wird in Abhängigkeit der fußläufigen Erreichbarkeit festgelegt. Vermehrt achten die Planerinnen und Planer, daß Radfahrer (B+R), Pkw-Fahrer (P+R) und Pkw-Mitfahrer (K+R) Zugang zu Bushaltestellen finden (s. Kap. 8.3.5).

Wegweisungssysteme und Sicherung der Gehwegbereiche Für Gelegenheitskunden und Ortsunkundige sind Wegweiser zu und von den Haltestellen hilfreich. Fußgängeranlagen, -überwege, Querungshilfen und ausreichend breite und beleuchtete Gehwege sichern an gefährlichen Verkehrswegen besonders Kindern und Senioren, Geh- und Sehbehinderten die Erreichbarkeit.

Besonders unter diesem Aspekt hat die Stadt in den letzten Jahren viel verbessern können. Schlechte Beispiele für die Erschließung von Bushaltestellen und für mangelhafte Sicherheit (z.B. fehlende soziale Kontrolle) finden sich nach wie vor. Vor allem im Bereich Lichtscheid ist dringender Handlungsbedarf gegeben. Lösungen konnten noch nicht einvernehmlich beschlossen werden. Als ebenso unbefriedigend kann die Situation der Verknüpfungshaltestelle "Wieden Schleife" bezeichnet werden.

8.3.3 Haltestellenausstattung

Ausstattungsanforderungen orientieren sich an der jeweils unterschiedlichen Haltestellenfunktion Die Haltestellen müssen in erster Linie benutzerfreundlich ausgestattet werden. Je nach Funktion, Frequentierung und Platz - die Bushaltestellen sind in fünf Kategorien eingeteilt - werden verschiedene Anforderungen an die Ausstattungselemente gestellt.

Zu den Grundaustattungselementen zählen:

- *Haltestellenkennzeichnung einschließlich Linienangaben,*
- *Fahrplaninformationen,*
- *Tarifinformationen mit Angabe naher Vorverkaufsstellen und*
- *Telefonische Ansprechpartner.*

Standardmäßig werden darüber hinaus an Wuppertaler Bushaltestellen angeboten:

- *Wind- und Wetterschutz,*
- *Sitzgelegenheiten,*
- *Abfallbehälter und*
- *Umgebungspläne (in Bearbeitung).*

An Verknüpfungspunkte werden besondere Ansprüche gestellt. Je nach Bedeutung und Möglichkeit gehören dazu:

- *Orientierungspläne,*
- *Wegweiser,*
- *Linienetzpläne,*
- *Stadtpläne,*
- *Uhr,*
- *Fahrausweisautomaten,*
- *Verkaufs- oder KundenCenter und*
- *Informationsautomaten (in Vorbereitung).*

Zusätzliche Serviceleistungen Dritter können die Ausstattung sinnvoll ergänzen. Hierzu gehören beispielsweise

- Öffentliche Fernsprecher,
- Postbriefkasten,
- Briefmarkenautomaten,
- Waren-/Getränkeautomaten,
- Kioske,
- Bäckereien/Cafés,
- Gastronomie,
- Toiletten,
- Werbe- und Informationsflächen,
- Geldautomaten und
- Taxen-Service.

Handlungsbedarf bei der Ausstattung u.a. im Bereich des Corporate Design

In Wuppertal werden die Haltestellen in der Regel durch die Verkehrsunternehmen ausgestattet und betreut. Der Standard ist als relativ hoch zu bewerten, auch wenn in einigen Bereichen noch Nachholbedarf besteht. Dabei ist von der emotionalen Akzeptanz ein einheitliches Corporate Design notwendig.

Witterungsschutz als laufende Aufgabe

Die WSW AG hat in den letzten Jahren besonders in Wetterschutzeinrichtungen viele Mittel investiert, aber auch die Lesbarkeit und das Design der Fahrplanaushänge wesentlich verbessert.

Besondere Berücksichtigung unterschiedlicher Kundengruppen

Die verschiedenen Kundengruppen bedürfen einer besonderen Berücksichtigung. Kinder brauchen Bewegungsraum, Frauen fühlen sich sicherer an sauberen, gut einsehbaren, transparenten und hell beleuchteten Haltestellen, Sehbehinderte benötigen eine gute, aber blendungsfreie Ausleuchtung und Informationen in gut kontrastierender, großer Schrift möglichst auf Augenhöhe, Gehbehinderte Sitzgelegenheiten.

Erhaltung und Ausbau des Standards ist abhängig von neuen Finanzierungskonzepten

Um in Zukunft den Standard halten zu können bzw. weiter zu steigern, müssen neue Finanzierungsmöglichkeiten durch Dritte gefunden werden. Kooperationen, Patenschaften, Sponsoring, Werbepartner sind Stichworte, die es unter Umständen ermöglichen könnten, auch künstlerisch stadtbildprägende Haltestellen zu gestalten.

8.3.4 Haltestellenausbau

In Verbindung mit fahrzeugseitiger Niederflurtechnik sind Zugangsprobleme vollständig abbaubar

Die bauliche Ausgestaltung geschieht in erster Linie ebenfalls unter dem Gesichtspunkt der Nutzerfreundlichkeit.

In Verbindung mit der Niederflurtechnik moderner Omnibusse gestattet eine baulich hergerichtete Haltestelle mit Hochborden bis 18 cm selbst Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern den Ein- und Ausstieg. Besonders die vielen Gehbehinderten und Kunden mit Kinderwagen, Gepäckstücken oder mit Fahrrädern profitieren hiervon. Positiv hierbei zu bewerten ist der beschleunigte Fahrgastwechsel.

Bereits sehr weit fortgeschrittener Haltestellenausbau wird fortgesetzt

Von den ca. 1500 Bushaltestellen haben ca. 200 einen nutzerfreundlichen Hochbord zwischen 14 und 18 cm. Der Umbau weiterer ca. 60 Haltestellen steht unmittelbar an bzw. ist in Abhängigkeit von Durchführungsbeschlüssen vorbereitet.

Haltestellenkaps sind gegenüber Haltestellenbuchten abzuwägen

Die Stadt Wuppertal hat 1995 ein Haltestellenausbauprogramm gestartet. Es begann gemäß den damaligen Förderungsbedingungen mit den Haltestellen der mit Niederflurbussen befahrenen Linie 623. Diese Linie weist den höchsten Anteil Mobilitätsbehinderter aus.

1992 erfolgreiche Versuchsdurchführung zu Haltestellenkaps

1992 wurden 9 Haltestellenkaps provisorisch eingerichtet und erfolgreich einem Verkehrsversuch unterzogen⁹. Diese Haltestellen sind mittlerweile umgebaut.

Netzoptimierung erforderte provisorische Haltestellen

Mit der Liniennetzoptimierung 1994 mußten weitere Haltestellen zunächst provisorisch eingerichtet werden, die derzeit nach und nach ausgebaut werden.

Für den nächsten Bauabschnitt sind Haltestellen vorgesehen, die dringenden Ausbaubedarf ausweisen. Gründe sind unter anderem

- schlechter baulicher Zustand,
- Verkehrsgefährdung durch zu schmale Gehwege,
- fehlende Anfahrbarkeit durch nicht richtlinienkonforme Ausgestaltung von Buchten,
- fehlende Anfahrbarkeit durch Falschparker,
- niedriger oder fehlender Bordstein an hochfrequentierten Haltestellen und
- zu verlegende oder neu einzurichtende Haltestelle.

Notwendigkeit von Busbuchten bei hochbelasteten Straßen

Verkehrspolitisch abzuwägen ist der Umbau von Haltestellenbuchten zu Haltestellenkaps. Die richtliniengemäße Haltestellenbucht bietet Vorteile, wenn durch das Halten des Busses auf der Fahrbahn unzumutbare Behinderungen im motorisierten Individualverkehr zu erwarten sind. Dies ist in der Regel der Fall, wenn betriebsbedingt hohe Haltestellenaufenthaltszeiten (z.B. Verknüpfungshaltestellen, Endhaltestellen) erforderlich sind oder bei hochbelasteten Querschnitten mit einem Richtungsfahrestreifen in funktionierenden Grünen Wellen¹⁰.

⁹
¹⁰

WSWAG, Bericht über die versuchsweise Einführung provisorischer Haltestellenkaps, September 1992
Haag, M.; Hupfer, C.: Einsatzbereiche unterschiedlicher Haltestellenformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, Schlußbericht zu FE 70318/91 des BMV, Bonn-Bad Godesberg 1993

Vielfältige Vorteile von Haltestellenkaps

Demgegenüber sind Vorteile der Fahrbahnhaltestelle einschließlich der Haltestellenkaps (mit und ohne Längsparkstreifen) vielfältig:

- *Trennung von Geh- und Warteflächen und ggfs. Radverkehrsanlagen,*
- *Vergrößerung der Fahrgastwarteflächen,*
- *Flächen für Wetterschutz - und Serviceeinrichtungen,*
- *keine Ein- und Ausfädelungsspuren (nur reine Haltestellennutzlänge),*
- *größere Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung,*
- *ggfs. größeres Parkraumangebot,*
- *beschleunigte An- und Abfahrt an der Haltestelle,*
- *erhöhte Verkehrssicherheit, wenn Vorbeifahren am haltenden Bus unterbunden werden kann,*
- *erhöhte Verkehrssicherheit der stehenden Fahrgäste im Bus,*
- *geringere Kosten bei Neubau und*
- *kostengünstigerer Winderdienst.*

Ausbau der Haltestellenkaps wird zu 80 % gefördert

Aufgrund der allgemein eindeutigen Bewertung zugunsten des Haltestellenkaps wird der Ausbau zu 80 Prozent aus GVFG-Mitteln gefördert. Die Einrichtung von einem Haltestellenkap im Längsparkstreifen kostet im allgemeinen um 20.000 DM, der Rückbau einer Bucht ca. 30.000 bis 50.000 DM in einfacher Ausführung.

Darüber hinaus sollten die vorhandenen Haltestellen einer grundsätzlichen Bewertung, z.B. hinsichtlich Erschließungs-, Ausstattungs- und Sicherheitsaspekten unterzogen und Maßnahmenvorschläge erarbeitet werden.

8.3.5 P+R- und B+R-Anlagen an ausgewählten Umsteigehaltestellen

Schnelles und sicheres Umsteigen der Fahrgäste an Umsteigehaltestellen

Umsteigehaltestellen sind neben den zentralen Verknüpfungspunkten die besonders hervorzuhebenden Verkehrsanlagen im Betriebssystem Bus. Sie dienen der Netzverknüpfung und bedürfen einer nutzerfreundlichen Ausgestaltung. Die Umsteigeanlagen müssen den Fahrgästen des ÖPNV - insbesondere den Mobilitätsbehinderten - das schnelle, bequeme und sichere Wechseln zwischen den öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln ermöglichen.

Z. Zt. wird P+R und B+R nur an SPNV-Haltepunkten angeboten

Hierzu gehört einerseits die standardgemäße Ausstattung der Haltestellen, andererseits aber auch Angebotsplanungen bzw. Einrichtungen für Park-and-Ride (P+R)- bzw. Bike-and-Ride (B+R)-Kunden. Das zur Zeit in Wuppertal vorhandene, hauptsächlich den **Auspendlern in die Regionen** Düsseldorf, Köln, Hagen und Essen dienende P+R/B+R-Angebot besteht im wesentlichen aus P+R-Anlagen an den S-Bahn-Stationen der S8 und teilweise an der Schwebebahn entlang der Talsohle (ca. 850 P+R-, ca. 44 B+R-Stellplätze). Diese Anlagen an der S-Bahn wurden im Rahmen des P+R-Bauprogramms der Deutschen Bundesbahn und des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr mit Förderung des Landes NW und des Bundes gebaut bzw. eingerichtet. Der Nahverkehrsplan des VRR sieht für Wuppertaler SPNV-Auspendler -entsprechend der hohen Attraktivität des SPNV und seiner Haltepunkte- in der Talsohle weitere P+R-/B+R-Bedarfsangebote vor. Da einerseits zentrennahe P+R-Anlagen aus grundsätzlichen planerischen Gründen in der Regel nicht eingerichtet werden sollten, andererseits aber die Haltepunkte und Bahnhöfe in Wuppertal aus topographischen Gründen nahe den attraktiven Zielpunkten der Stadt -hauptsächlich den Zentren- liegen, soll im konkreten Realisierungsfall der Aufgabenträger jede einzelne P+R-/B+R-Maßnahme in der Talsohle den Wuppertaler Ratsgremien zur Stellungnahme bzw. zur Beschlußfassung vorlegen. Außerhalb der Talsohle besteht nur am Bahnhof Ronsdorf (RB67) eine kleine P+R-Anlage mit sechs Stellplätzen (siehe Abb.8.9 P+R/B+R-Konzept Wuppertal, nächste Seite).

Dem **schienenbezogenen Einpendlerverkehr** nach Wuppertal stehen entsprechende P+R/B+R-Anlagen in der Region zur Verfügung bzw. sind gemäß den Ergebnissen aus den regionalen Arbeitskreisen (RAK) der Regierungsbezirke Düsseldorf und Arnsberg in Zukunft zu berücksichtigen.

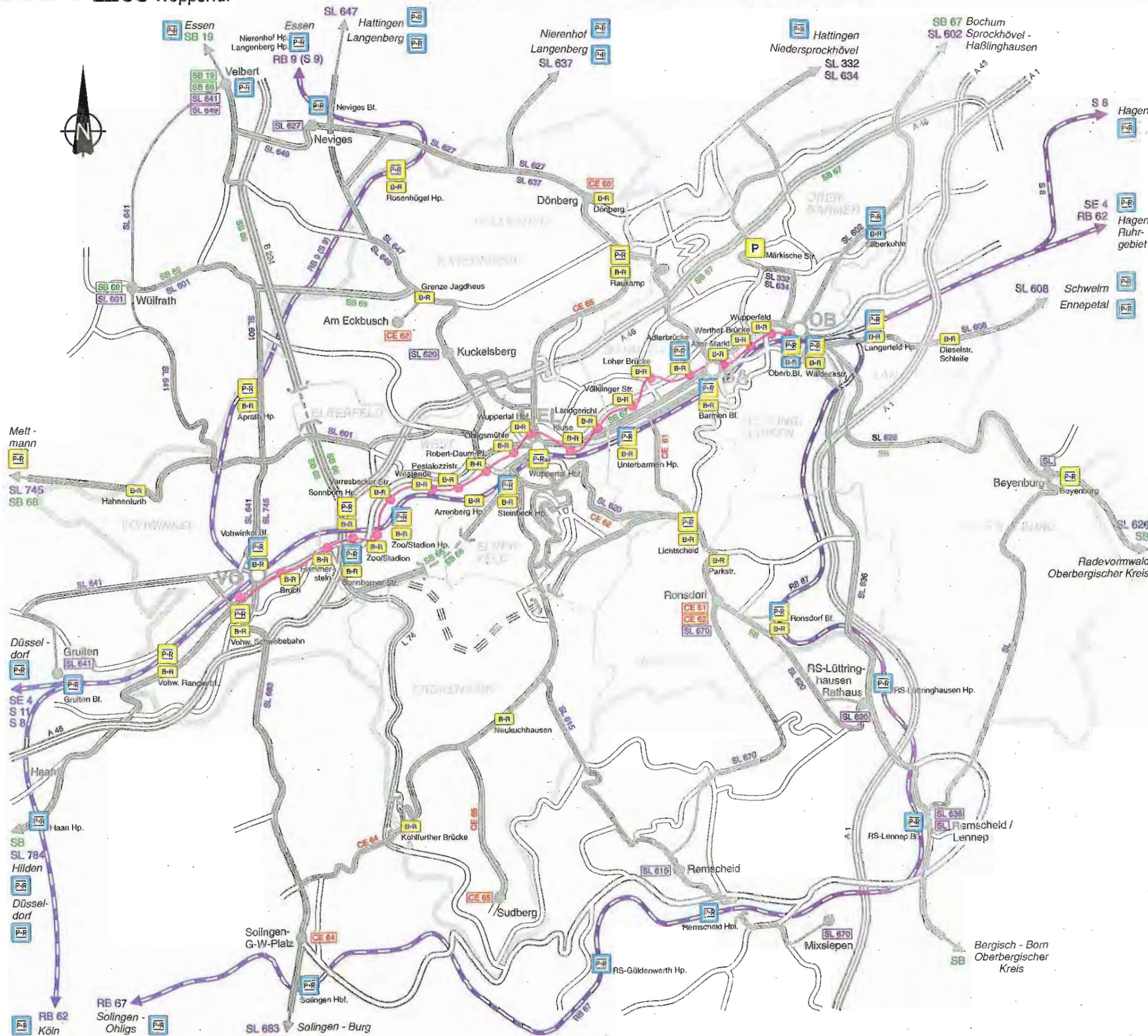
Wuppertaler Konzeption verfolgt P+R/B+R-Angebot für ÖPNV-Kunden in den Stadtrandlagen

Die in Arbeit befindliche Wuppertaler P+R/B+R-Konzeption geht u.a. davon aus, daß - neben der o.g. Planung für die Region - eine möglichst **ÖPNV-unschädliche Angebotsplanung** zu prüfen ist, die P+R/B+R-Anlagen für künftige Nahverkehrskunden aus ÖPNV-fernen Stadtrandlagen vorsieht. Diese "Umsteigeanlagen" sollen im Bereich der Umsteigehaltestellen bzw. der Endpunkte der Buslinien außerhalb der Kernstadtbereiche angeordnet werden.

P+R-Modellprojekt Silberkuhle wird realisiert

Als erste Anlage dieser Art wird die Stadt Wuppertal in Zusammenarbeit mit der WSW AG den P+R-Platz "Silberkuhle" in Wuppertal-Nächstebreck einrichten. Dieser liegt am nördöstlichen Rand Wuppertals und soll gleichzeitig als ÖPNV-Verknüpfungshaltestelle genutzt werden. Hierdurch erhalten die Bürgerinnen und Bürger der Wohnbereiche Mollenkotten, Nächstebrecker Busch und Bracken ein komfortables Angebot zur Nutzung des ÖPNV Richtung Wuppertal-Oberbarmen und Wuppertal-Barmen. Die Finanzierung dieses Modellprojektes mit einem Investitionsvolumen von ca. 60.000 DM erfolgt durch die 1 Mio.DM ÖPNV-Pauschale (§ 14 RegG NW, siehe auch Kap. 13.3.2). Das zwischen Wittener Straße, Nächstebrecker Straße und Linderhauser Straße gelegene Gelände wird vom Grundstückseigentümer WSW AG zur Verfügung gestellt; Baubeginn ist voraussichtlich im Herbst 1996 (*Ann. d. NVP-Koordinierungsteams: Der P+R/B+R-Platz "Silberkuhle" konnte zum Fahrplanwechsel Mai '97 eingeweiht werden*).

Den Pkw-Nutzern aus der Region sollten - soweit erforderlich und **ÖPNV-unschädlich** (Stärkung der regionalen Bus- und SPNV-Linien) - weiterhin verstärkt P+R/B+R-Angebote an den Umsteigehaltestellen der Region - also in den Quellgebieten - gemacht werden.



P+R / B+R - Konzept Wuppertal in Verbindung mit vorhandene und künftige Regionalverkehrsverbindungen

Bearbeitung: R101.1 / R102.3

Legende

- P+R - Anlage vorhanden
- P+R - Anlage vorhanden und zu erweitern
- P+R - Anlage geplant
- Mitfahrer - Parkanlage geplant
- B+R - Anlage vorhanden
- B+R - Anlage vorhanden und zu erweitern
- B+R - Anlage geplant
- DB - Linien
- Schwebbahn mit Haltestelle
- Regionale Buslinien vorhanden
- Regionale Buslinien geplant
- CityExpress
- Linien - Endpunkt
- Zentren (z.T. auch Linien - Endpunkte):
Vohwinkel
Elberfeld
Barmen
Oberbarmen

Datenstand: Mai 1997

Arbeitsplan

Abb. 8.9

P+R-Ausbau muß Problematik der Parkraumbewirtschaftung in Innenstädten ausgewogen begegnen

Dabei handelt es sich für Wuppertal um eine planerische Gratwanderung. Einerseits sollen in den Zentren die u.a. aus der Parkraumbewirtschaftung resultierenden Restriktionen durch ein möglichst wirtschaftliches und gutes ÖPNV-Angebot ausgeglichen werden. Andererseits besteht durch die enge Bandstadtstruktur und den damit verbundenen kurzen Distanzen zwischen "Stadtrand" und Innenstadt die Gefahr, daß durch ein verstärktes stadtnahes P+R-Angebot die Nutzung der gut angenommenen VRR-Produktpalette (insbes. StädteSchnellBus, CityExpress und Stadt Linien) geschwächt wird. Dem muß bei der Erstellung des P+R-/B+R-Konzeptes Wuppertal vorgebeugt werden.

Größenordnungen für erste Prioritätenvorschläge

Die bisherigen Überlegungen für künftige Wuppertaler P+R/B+R-Stellplätze sehen folgende Größenordnungen für einen ersten Prioritätenvorschlag vor:

1. *an Bus-Umsteigehaltestellen außerhalb der Kernstadtbereiche*
Neubau von P+R/B+R-Anlagen (geschätzt)
ca. 100 P+R-Stellplätze
ca. 90 B+R-Stellplätze
2. *an Bahnhöfen und Haltepunkten der DB AG*
 - a) *Ausbau vorhandener P+R/B+R-Anlagen*
ca. 370 P+R-Stellplätze
ca. 110 B+R-Stellplätze
 - b) *Neubau von P+R/B+R-Anlagen*
ca. 980 P+R-Stellplätze
ca. 200 B+R-Stellplätze
3. *an Schwebbahnstationen im Zuge des Ausbaues*
Neubau von P+R-/B+R-Anlagen
ca. 90 P+R-Stellplätze
ca. 200 B+R-Stellplätze

Diese Angaben werden im Zuge weiterer Untersuchungen fortgeschrieben.

8.4 Moderne Fahrgastinformationssysteme

Die Attraktivität des ÖPNV hängt in zunehmenden Maße davon ab, ob ein Kunde sich im System jederzeit gut aufgehoben und betreut weiß. Nicht nur Angebot und Preis muß stimmen, ihm muß auch die Möglichkeit gegeben werden sich zurechtzufinden, auch und gerade wenn Außerplanmäßiges passiert.

Das Informationsbedürfnis des Kunden während der Reise ist demzufolge groß.

Betreuung des Kunden im Nahverkehrssystem ist wichtiger Akzeptanzfaktor

- *In wieviel Minuten kommt meine Linie?*
- *Warum gibt es Verspätungen?*
- *Kann ich auf andere Verkehrsmittel oder Linien ausweichen?*
- *Wie und wo erhalte ich diese Informationen?*

Das sind Fragen, die den Kunden beschäftigen, wenn er an der Haltestelle warten muß.

Die an allen Wuppertaler Haltestellen vorhandenen konventionellen

Dynamische Informationen zur aktuellen Situation müssen vorhandene statische Auskunftssysteme ergänzen

Fahrplanaushänge, die lediglich die Soll-Daten enthalten, reichen da nicht mehr aus. Mit der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI), die in Flughäfen und in bedeutenden Bahnhöfen, bei U-Bahnen und modernen Stadtbahnen dem Fahrgast schon vertraut ist, steht seit kurzem auch im verspätungsanfälligerem Busverkehrssystem ein technisch aufwendiges, neues Informationsmedium zur Verfügung.

Auf klein- oder großflächigen Ankündigungstafeln in LED- oder LCD-Technik werden dem Kunden z.B. die nächsten Abfahrten, Fahrtziele, Störungen oder Sonderinformationen angezeigt oder die Reihenfolge der im Pulk eintreffenden Busse angekündigt.

WSW schafft z.Zt. Voraussetzungen mittels RBL

Die Voraussetzung, aktuelle Informationen über den Betriebsablauf an den Kunden automatisiert weiterzugeben, schafft derzeit die WSW AG mit dem Aufbau des Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL). Dies liefert unter anderem die dazu notwendige kontinuierliche Standortverfolgung der Busse.

Erst wenige Verkehrsunternehmen haben die Dynamische Fahrgastinformation im Busverkehr realisiert. Trotzdem wird gerade für das Wuppertaler Busnetz mit seinem integrierten Fahrplanangebot die Notwendigkeit hierfür gesehen. Besonders hohen Nutzen bringt DFI an starkfrequentierten Haltestellen und an Verknüpfungspunkten. Die auch bei einer Förderung mit GVFG-Mitteln sehr hohen Investitions- und Betriebskosten verhindern derzeit, die Realisierungszeiträume zu nennen. Denn für einen mittleren Busverknüpfungspunkt wie Oberbarmen Bf ist mit Kosten von mehr als 1 Mio DM zu rechnen.

8.5 Anschlußsicherungssysteme

Neben DFI ist Anschlußsicherung wichtige Komponente

Häufig noch wichtiger, als die Fahrgäste über Verspätungen zu informieren, ist das Sichern der ausgewiesenen Anschlüsse selbst. Auch hier müssen wegen der Vielzahl einzuhaltender Anschlüsse automatisierte Systeme helfen.

Hierarchische Abwicklung der Anschlußsicherung

Bei der Verknüpfung Zug/Schwebebahn - Bus wartet in der Regel der niederrangige Bus auf den höherrangigen Zug oder die Schwebebahn. Der Busfahrer bzw. die Busfahrerin muß über die Verspätung des Zuges oder der Schwebebahn informiert werden. Über Planvorgaben oder über einen Disponenten in der Leitzentrale muß zusätzlich entschieden werden, ob auf den verspäteten Zug oder die verspätete Schwebebahn gewartet werden kann, da eventuell weitere Anschlüsse im Netz ebenso sehr gesichert werden müssen. Die Kunden sollten sich bei leichten Verspätungen auf den Anschluß verlassen können.

Anschlußsicherung Zug-Bus an den neuen Haltepunkten der S9

Mit dem Ausbau der S9 müssen die Voraussetzungen für die Anschlußsicherung z.B. an den neugebauten Haltepunkten Velbert-Rosenhügel und Wülfrath-Aprath geschaffen werden. Auch hier ist eine Realisierung abhängig von der Finanzierungsbereitschaft des oder der Aufgabenträger. Es besteht derzeit noch Unklarheit bzw. Uneinigkeit darin, wer zuständig und verantwortlich ist. Zusammen mit dem VRR wird sich die Stadt Wuppertal um Lösungen bemühen.

Anschlußsicherung Schwebebahn-Bus erst ab 10-Min.-Takt von Bedeutung

Eine Anschlußsicherung bei der Schwebebahn ist bei Taktfolgen von mehr als ca. 10 Minuten bedeutsam. Dies trifft vor allem auf den Abendverkehr zu. Hier ist mit der WSW AG zusammen zu überlegen, wie eine Anschlußsicherung wirtschaftlich realisiert werden kann.

Sofortanschlüsse Bus-Bus können durch integralen Taktfahrplan gewährleistet werden

Der integrale Taktfahrplan berücksichtigt starke Fahrgastströme an Verknüpfungspunkten, in dem Sofortanschlüsse Bus - Bus, allerdings nur planerisch, garantiert werden. Die Haltestelle Weierstraße ist hier exemplarisch zu nennen, an der sich alle 10 Minuten je 2 Linien verknüpfen und wieder auseinanderfahren und die Fahrgäste bequem umsteigen können.

RBL wird die bisherige Anschlußsicherungskommunikation über die Leitzentrale ablösen

Im Verspätungsfall ist bisher eine Verständigung umständlich nur über die Betriebsleitzentrale möglich, die häufig gerade dann überlastet ist, wenn an verschiedenen Stellen gleichzeitig im Netz Verkehrsstörungen auftreten. Aber auch hier hilft künftig das Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) der WSW AG. Gefährdete Anschlüsse ohne weitere Netzauswirkungen werden dem Fahrpersonal über das Display des Bordcomputers direkt angezeigt mit der Aufforderung, den Anschluß abzuwarten. Dem Disponenten in der Leitzentrale werden gefährdete Anschlüsse, die bei Sicherung negative Auswirkungen auf Folgeanschlüsse bekämen, vom RBL mit einem Handlungsvorschlag angezeigt. Der Disponent kann situationsgerecht eingreifen.

9. Zentrale Verknüpfungspunkte

Gestiegene Anforderungen des ÖPNV stellen vorhandene Verknüpfungspunkte vor Probleme

Die zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkte Wuppertals genügen im allgemeinen im Zuge geänderter Strukturen und Randbedingungen nicht mehr den gestiegenen Anforderungen hinsichtlich

- Kapazität,
- Erschließung,
- Sicherheit,
- Kundenfreundlichkeit,
- Betriebsablauf etc.

Hier liegt ein Schwerpunkt künftiger Investitionen. Es gilt, das bereits gute Leistungsangebot durch eine adäquate Infrastruktur zu ergänzen.

Verkehrstaugliche Umgestaltung unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte

Dabei sind Umgestaltungen unter dem Gesichtspunkt der städtebaulichen Integration zu bewerten, bei denen verkehrliche, stadtgestalterische und stadtökologische Aspekte berücksichtigt werden.

Für die Busbahnhöfe gelten in der Regel folgende Zielsetzungen:

- Minimierung des Flächenbedarfes,
- Minimierung der erforderlichen Fahrbewegungen,
- Minimierung der Umsteigewege,
- Minimierung der Konfliktpunkte Fußgänger - ÖPNV,
- Minimierung der Konfliktpunkte ÖPNV - ÖPNV,
- Minimierung der Konfliktpunkte MIV, Rad - ÖPNV,
- Optimierung der Zuordnung der Haltestellenpositionen,
- Optimierung der fahrdynamischen Randbedingungen,
- Realisierung einer klaren, übersichtlichen und begreifbaren Gesamtanlage,
- Realisierung zentral angeordneter Fahrgastinformations- und Serviceeinrichtungen,
- Realisierung optimaler Witterungsschutzbedingungen,
- Realisierung hoher Aufenthaltsqualitäten innerhalb und am Rande des Busbahnhofes,
- Gewährleistung absoluter betrieblicher Flexibilität der Gesamtanlage und
- Realisierung ungehinderter und leistungsfähiger Ein- und Ausfahrtbereiche.

9.1 Hauptverknüpfungspunkte in zentralen Bereichen

9.1.1 Verknüpfungsbereich Wuppertal-Vohwinkel

Verknüpfungsbereich Vohwinkel mit regionaler Bedeutung	Der Verknüpfungsbereich Vohwinkel erstreckt sich vom DB-Bahnhof über die Haltestellen Lienhardplatz zum Schwebebahnhof. Der Bahnhof Vohwinkel ist für die westlichen Wuppertaler Stadtbezirke ein wichtiger Umsteigepunkt. Hierbei werden vor allem nördliche und südliche Bezirke (größtenteils sogar stadtgrenzüberschreitend) angebunden. Die Bushaltestellen sind nicht optimal an die Schiene angebunden. Die Verknüpfung der Schiene mit der Schwebebahn ist überdies durch erhebliche Fußweglängen (über 400m) geprägt. Letzteres Problem wird sich ohne großen Aufwand nicht lösen lassen.
Städtebauliche Konzeptionen Stationsgarten verlagert IV aus der Vohwinkeler Straße	Die im Zuge von Untersuchungen zur Wohnbaunutzung im Bereich des Stationsgartens erarbeitete Konzeption geht von einer weitgehenden Verlagerung des Individualverkehrs aus der Vohwinkeler Straße im Bereich der Schwebebahnwendeanlage aus. Bushalte- und Wendeeinrichtungen werden dort weiterhin vorgehalten, so daß die Verknüpfung Bus - Schwebebahn gewährleistet bleibt. Die primär städtebaulich geprägten Überlegungen sparen dagegen für den Bereich der Bahnstraße die Aspekte einer verbesserten Verknüpfungssituation der ÖPNV-Verkehrsmittel weitgehend aus. Die fußgängerfreundliche Erschließung des Stationsgartens sowohl mit der Schwebebahn wie auch mit dem Bahnhof bedeutet eine qualitative Verbesserung der Verknüpfung Schwebebahn - DB. Hinzukommen könnte die Planungsalternative „Abriß des südlichen DB-Brückenbauwerkes Bahnstraße“ mit entsprechender Angstraumbeseitigung auf dem Weg zum S-Bahn-Aufgang. Außerdem ist die Weiterführung des Bahnsteigtunnels mit Ausgang zum Lienhardplatz und zur Kaiserstraße im örtlichen Bereich dargestellt.
Städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes ermöglicht fahrgastfreundliche Umsteiganlage	Um die Erschließungsfunktion für den Bereich des Lienhardplatzes und eines möglicherweise entstehenden „Wohngebietes Stationsgarten“ aufrechtzuerhalten, ist der Erhalt der in der Bahnstraße bereits vorhandenen Bushaltestellen geboten. Eine zumindest ansatzweise Zentralisierung der Verknüpfung Bus - Schiene könnte im Bereich des Bahnhofsvorplatzes stattfinden. Die ohnehin einer Umgestaltung bzw. städtebaulichen Neuordnung bedürftige Platzfläche könnte eine fahrgastfreundliche, nach Abfahrtrichtungen gegliederte Umsteiganlage aufnehmen. Die, wie in den anderen Stadtteilen auch, auf Durchmesserlinien ausgerichtete Liniennetzstruktur in Vohwinkel unterstützt das Anliegen einer nicht durch unnötig große Verkehrsflächen geprägten Anlage entscheidend. Weitergehende verkehrliche Nutzungsansprüche wie die des ruhenden sowie des Fußgänger- und Radverkehrs werden dadurch nicht unterbunden.
Enge Koppelung städtebaulicher und verkehrsstädtebaulicher Gestaltungsaspekte	Um ganzheitliche Lösungen für die städtebauliche Weiterentwicklung des Stadtteiles Vohwinkel zu entwickeln, müssen die städtebaulichen Überlegungen zum Stationsgarten mit den verkehrsstädtebaulichen Aspekten im Bereich der Bahnstraße/ Bahnhof Vohwinkel eng gekoppelt werden.
Verbesserte Erschließung des Vohwinkeler Bahnhofes aus dem Bereich Bruch	Zur verbesserten Erschließung des Vohwinkeler Bahnhofes aus dem Vohwinkeler Zentrumsbereich Schwebebahnstation Bruch ist 1997 eine Treppenanlage erstellt worden, die unter Einbeziehung der vorhandenen P+R-Anlage erstmals eine direkt geführte Verbindung in o.g. Relation herstellt und im übrigen die Verknüpfungssituation Schwebebahn/ Schiene erheblich verbessert.

9.1.2 Wuppertal Hauptbahnhof

Nicht ausreichende Kapazitäten hemmen Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes

Die dringend erforderliche Umgestaltung des Verknüpfungspunktes Hauptbahnhof/Döppersberg ist mit einer stadtverträglichen Lösung für den Wirtschafts- und Individualverkehr verbunden. Der Handlungsbedarf liegt nicht allein an der zergliederten Struktur und der fehlenden Aufenthaltsqualität des Busbahnhofes, sondern vor allem in massiven Kapazitätsengpässen, die bedarfsangepaßte Angebotserweiterungen nahezu ausschließen. Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes kommt an diesen Sachzwängen nicht vorbei und wird insofern erheblich gehemmt.

Systemvarianten für leistungsfähige, umsteigefreundliche Busbahnhöfe liegen vor

Die Verwaltung der Stadt Wuppertal hat in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben der WSW AG bereits mehrere Systemvarianten leistungsfähiger und umsteigefreundlicher Busbahnhöfe entwickelt, die verdeutlichen, wie komplex die Anforderungen verkehrlich und städtebaulich sind. Weitere Planungsvarianten müssen erarbeitet werden, wozu Planungsmittel in Höhe von 2 Mio. DM vorbehaltlich der Förderung bereitgestellt worden sind.

Die Ausbaurkosten werden sich in dreistelliger Millionenhöhe bewegen.

9.1.3 Verknüpfungsbereich Wuppertal-Barmen

Teilverknüpfungspunkte im Barmer Zentrum stellen Fahrgäste vor Orientierungsprobleme

Der Barmer Bahnhof und der Alte Markt sind zwei wichtige Umsteigepunkte im Bereich des Barmer Zentrums. Die Anbindung des Barmer Bahnhofes an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Bestandteil der Liniennetzkonzeption. Trotzdem verkehren aktuell wegen ungünstigen verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen von den 18 Barmer Buslinien nur 12 zum Barmer Bahnhof. Für die Fußgänger und Umsteiger zwischen diesen beiden Teilverknüpfungspunkten ergeben sich erhebliche Orientierungsprobleme sowie lange und zudem unattraktive Fußwege. Darüber hinaus sind teilweise erhebliche und ebenso unattraktive Wege zwischen den einzelnen Abfahrtschaltstellen eines Teilverknüpfungspunktes zurückzulegen.

Lage eines zentralen Busbahnhofes vor dem Barmer Bahnhof mit Unterwegerschließung der Barmer City

Die Optimierung des Verknüpfungspunktes in Barmen steht im Zusammenhang mit der Umgestaltung der B7 im Bereich des Barmer Zentrums. Überdies ist die Umgestaltung der Platzfläche am Alten Markt unter Verlagerung der Busbahnhofs-funktionen einer der bedeutendsten städtebaulichen Leitgedanken. Eine weitere wichtige die Planung beeinflussende Randbedingung ist der Erhalt der Leistungsfähigkeit der Knoten auch für den Wirtschafts- und Individualverkehr.

Konzeption hat sowohl Durchmesser- und Radiallinien als auch Verknüpfungsaufgabe zum SPNV zu berücksichtigen

Die zu erarbeitende Konzeption muß eine ÖPNV-Verknüpfungsanlage schaffen, die genügend Kapazitäten für die auf das Barmer Zentrum zulaufenden ÖPNV-Achsen bereitstellt. Der Verknüpfungsbereich hat zum einen die Einrichtung von Endhaltestellen im Sinne einer auf einzelne Radiallinien ausgerichteten Netzkonzeption aufzunehmen (vornehmlich am Barmer Bahnhof), zum anderen sind aber auch Haltepositionen zu schaffen, die den ungleich häufigeren Bedarfsfall der durchfahrenden Buslinie (Durchmesserlinie) abdecken. Die räumliche Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr, der im Bereich Barmen immerhin mit den Produkten S-Bahn, RegionalBahn und StadtExpress vertreten ist, stellt im Sinne einer ganzheitlichen Verknüpfungskonzeption für alle öffentlichen Verkehrsmittel ebenso eine wichtige Anforderung dar, wie die Berücksichtigung der Schwebebahn am Alten Markt. Neben den angesprochenen Verknüpfungsfunktionen rundet die Anbindung bzw. Erschließung der Barmer Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln das Anforderungsprofil ab.

Städtebauliche Gestaltungskriterien müssen auch Belange nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer beachten

Ebenso wie die in Oberbarmen (Berliner Straße) bereits umgesetzten städtebaulichen Gestaltungskriterien muß auch das beschriebene Anforderungsprofil zuzüglich der Berücksichtigung der Belange nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer zum Gegenstand und zur Grundlage künftiger Planungsdiskussionen zum stadtverträglichen Umbau der B7 im Bereich des Barmer Zentrums erhoben werden. Der beschleunigte Zu- und Ablauf der Busse muß durch Busspuren und eine ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen flankiert werden.

Die Gesamtkosten sind aufgrund der noch sehr frühen Planungsphase nicht zu nennen.

Haltestelle 3 wird vorab als Einzelmaßnahme umgebaut

Stadt und WSW AG wollen in Kürze den südlichen Haltestellenbereich auf der Höhe sowie den nördlichen Schwebebahnzugang fahrgastfreundlich zu Kosten von ca. 560.000 DM ausbauen.

Des Weiteren ist am Barmer Bahnhof ein zweiter Zugang von den nördlichen und südlichen Barmer Siedlungsbereichen zu den Bahnsteigen und dem Busverknüpfungsbereich vorgesehen (siehe Abb. 6.4).

9.1.4 Wuppertal-Oberbarmen

Umgebauter Busbahnhof Oberbarmen bereits 1995 in Betrieb genommen

Im Zuge der B7-Umgestaltung konnte der neue Busbahnhof Oberbarmen zwischen dem DB-Gelände und dem Schwebebahnhof im Jahre 1995 in Betrieb genommen werden. Die Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen ÖPNV-Mitteln sind damit weitgehend optimiert. Aufgrund stark gestiegener Nachfrage hat sich allerdings das Angebot im Bussektor so sehr entwickelt, daß bereits eine Haltestelle wieder ausgelagert werden mußte. Die heutigen Kapazitätsengpässe bedürfen weiterer Optimierungsschritte im baulichen und betrieblichen Bereich.

Der geplante zweite Zugang von den DB-Bahnsteigen (S-Bahn, RegionalBahn und StadtExpress) und dem Ortsteil Heckinghausen (siehe Abb. 6.4) wird den ÖPNV weiter attraktivieren.

9.2 Busverknüpfungspunkte in dezentralen Bereichen

Hervorgehobene Bedeutung einzelner Bushaltestellen als dezentrale Verknüpfungspunkte im Netz

Außerhalb der zentralen Verkehrsknotenpunkte mit Verknüpfung zu Schnellverkehrsmitteln (Schiene und Schwebebahn) sind in jedem Stadtteil eine oder mehrere Bushaltestellen vorhanden, die hinsichtlich der Netzwirkung im Bussystem eine besonders hervorgehobene Bedeutung haben. Planmäßige Anschlüsse und hohe Umsteigezahlen charakterisieren diese Bushaltestellen. Zu nennen sind hier beispielhaft Wieden Schleife, Raukamp Schleife, Hahnerberg, Wichlinghausen Markt oder Weiherstraße. Die 1994 verwirklichte Liniennetzoptimierung hat deren Bedeutung noch erhöht.

Etlliche dieser Verknüpfungspunkte genügen heute nicht mehr den betrieblichen und gestalterischen Anforderungen, so daß Investitionen in noch unbekannter Größe erforderlich werden.

Umgestaltung an der Weiherstraße sowie am Hahnerberg stehen kurz bevor

Einige der im Zusammenhang mit der Netzoptimierung aufgewerteten Verknüpfungspunkte wie Weiherstraße und Hahnerberg sind in der Umgestaltung. Der den WSW gehörende Verknüpfungspunkt Raukamp Schleife soll demnächst ausgebaut werden.

10. Berücksichtigung der Anforderungen von Frauen und Kindern bei der Nahverkehrsplanung

Besondere Berücksichtigung von Frauen und Kindern bei der Wuppertaler Nahverkehrsplanung

Die Grundsätze des RegG NW (§2 Abs. 9) weisen ausdrücklich darauf hin, daß bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes die Belange von Frauen und Kindern zu berücksichtigen sind. Der Wuppertaler Nahverkehrsplan greift diese Vorgabe in zweierlei Hinsicht auf. Zum einen wird in den entsprechenden Kapiteln (z.B. ÖPNV-Weiterentwicklung, ÖPNV-Infrastruktur) explizit auf spezielle Belange von Frauen hingewiesen. Ergänzend hierzu werden beispielhaft bereits durchgeführte Maßnahmen dargestellt sowie Defizite und Folgemaßnahmen erörtert. Aufgrund der besonderen Bedeutung für die Nahverkehrsplanung sollen zum anderen noch einmal zusammenfassend und im Überblick die besonderen Belange von Frauen behandelt werden. Dabei wird deutlich, daß die zuvorderst aus Frauensicht notwendigen Vorhaben (z.B. Beseitigung eines Angstraumes) vielfach auch den übrigen ÖPNV-Kunden zugute kommen.

Frauen nutzen den ÖPNV wesentlich häufiger als Männer

Für die Fahrt zur Arbeit oder zu Freizeitaktivitäten sind viele Frauen auf die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln angewiesen. Nach amtlichen Statistiken benutzen **26 % der Frauen** aber nur **13% der Männer** den ÖPNV für die Fahrt zur Arbeitsstelle.

Um die besonderen Bedürfnisse und Bedarfe von Frauen bei der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen, sind im wesentlichen die Aspekte der Angebots-, Infrastruktur- und Erschließungsplanung sowie die Beteiligung der Nahverkehrskundinnen bei der weiteren ÖPNV-Entwicklung zu beachten.

Angebotsplanung (Netzplanung, Fahrtenhäufigkeit)

Besondere Bedarfe der Frauen an den ÖPNV

Das ÖPNV-Netz sollte den Bedürfnissen von Frauen entsprechen. Hier sollen die unterschiedlichen Anforderungen beispielhaft im Hinblick auf die wichtigsten Zielpunkte besonders für Frauen herausgearbeitet werden.

Eine Unterscheidung erfolgt nach den Anforderungen von verschiedenen Bedarfsgruppen, die sich in einigen Bereichen überschneiden.

- *Für berufstätige Frauen sind schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Stadtteilen bzw. zur Innenstadt von Nutzen. Ein ausreichendes Sitzplatzangebot sowie in kurzen Zeittakten verkehrender ÖPNV sind ebenfalls wichtige Kriterien für Arbeitnehmerinnen. Eine beispielhafte Analyse der Erschließung von Arbeitsstellen in denen hauptsächlich Frauen tätig sind wie z. B. im Gesundheitsbereich (Krankenkassen u. Krankenhäuser), Großbetriebe oder Verwaltung hat Angebotslücken und Erschließungsdefizite aufgedeckt deren sukzessiver Behebung im Rahmen der ÖPNV-Weiterentwicklung systematisch bearbeitet wird.*

- *Frauen mit kleineren Kindern haben im Laufe eines Tages viele unterschiedliche Wege zurückzulegen. Beispielsweise geht es nach dem Weg zum Kindergarten in die Stadt zum Einkaufen, anschließend nach Hause, von dort wieder zum Kindergarten und anschließend zum Kinderarzt. Um diese komplizierten Wegeketten bewältigen zu können, ist bei Müttern ohne Auto ein ÖPNV mit hoher Fahrthäufigkeit und geringen Wartezeiten durch gute Anschlußmöglichkeiten unerlässlich (s.o.). Die Berücksichtigung von Problemen beim Transport von Kinderwagen, Kleinkindern und Einkaufstaschen, durch gute Einstiegsmöglichkeiten und ausreichende Abstellplätze in den Fahrzeugen sollten zum Standard gehören. Die Frage, ob Tageseinrichtungen für Kinder und andere von Müttern mit Kindern stark frequentierte Fahrtziele vom ÖPNV ausreichend und kundenfreundlich angefahren werden, sollte in Zukunft bejaht werden können. Dies setzt den Abgleich von ÖPNV-Verbindungen mit den o.g. Zielsetzungen - z.B. anhand einer stadtteilbezogenen Analyse - voraus. Hierzu sollen die Verbindungen des ÖPNV in einem ausgewählten Stadtteil Wuppertals mit o.g. Zielen überprüft werden.*
- *Für junge Frauen zwischen 14 und 18 ist die Erschließung von Jugendeinrichtungen (besonders in den Abendstunden) wichtig. Auch hier sind kurze Wartezeiten und gute Anschlußmöglichkeiten für einen sicheren Heimweg erforderlich. Ob hier Ergänzungen notwendig sind, soll ebenfalls durch Überprüfungen bei einigen Einrichtungen festgestellt werden.*
- *Ältere Frauen gehen zu anderen Zeiten aus dem Haus als andere Verkehrsteilnehmer. Insbesondere sind sie in den sog. Schwachlastzeiten unterwegs. Sie fahren z.B. vormittags zum Arzt oder an Sonn- u. Feiertagen zum Friedhof. Die gute Erschließung von Wohnquartieren, möglichst kurze Wege zu Haltestellen, sowie günstige Einstiege und bequeme Sitzmöglichkeiten an den Haltestellen und in den Fahrzeugen erhöhen die Mobilität der älteren ÖPNV-Nutzerinnen. Eine Überprüfung der Haltestellen an Friedhöfen in Bezug auf o.g. Kriterien ist geplant.*

Große Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen sind vorrangig an den ÖPNV anzubinden

Für alle gilt, daß auch die Erschließung anderer wichtiger Zielpunkte z.B. Familienbildungsstätte, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Zentralbibliothek vorgenommen bzw. gesichert werden sollte. Eine Überprüfung der Verkehrsanbindung durch den ÖPNV wird Klarheit über evtl. Defizite bringen.

Infrastrukturplanung

Beseitigung und Vermeidung von Angsträumen als wichtige Aufgabe für die Zukunft

Besonders für Frauen ist es wichtig, daß die Vermeidung von Angsträumen bei der ÖPNV-Infrastruktur (z.B. Haltestellen, Bahnhöfe, Verknüpfungspunkte) und in den Fahrzeugen z.B. bei nächtlichen Fahrten in S-Bahnzügen, bei Aufenthalten am Döppersberg oder der Durchquerung der Unterführung am Robert-Daum-Platz als wichtiges Ziel gesehen wird. Problematisch sind auch Behinderungen bzw. Hindernisse auf dem Weg zur oder von der Haltestelle. Diese gilt es, durch entsprechende Maßnahmen künftig zu vermeiden bzw. vorhandene zu beseitigen. Als erste größere Maßnahme sollen 1997 für ca. 1 Mio. DM die Querungsbedingungen für den Fußgänger (Beispiel: Robert-Daum-Platz) optimiert werden.

Angebotsplanung

Die Anforderungen zur Berücksichtigung der besonderen Belange von Frauen im ÖPNV im Bezug auf Mobilitätsbehinderungen u. ä. wurden bereits unter dem Punkt Angebotsplanung ausgeführt.

Erschließungsplanung

Die gute Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltepunkten auf kurzen, sicheren Wegen sollte ein wichtiges Kriterium in der Erschließungsplanung sein. Hierbei sind die Kriterien der Raumerschließung gemäß Abb. 5.1 zu beachten. Darüber hinaus gilt es möglichst viele Direktverbindungen und gute Verknüpfungsmöglichkeiten (Umsteigen ohne lange Wartezeiten) zu schaffen. An den zentralen Verknüpfungspunkten sollte ein sicheres Umsteigen von PKW und Rad auf den ÖPNV ermöglicht werden.

Beteiligung

Frauenspezifische Bedarfe könnten durch eine Beteiligung an der Nahverkehrsplanung ermittelt werden

Bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes sollten aufgrund der besonderen Bedarfe auch Planerinnen und die ÖPNV-Kundinnen miteinbezogen werden. Dies ist im Falle des vorliegenden NVP gegeben. Denkbar wäre es, den frauenspezifischen Bedarf z. B. durch Umfragen zu ermitteln. Beispielsweise könnten Busfahrer/innen (Post)-Karten an ÖPNV-Kundinnen ausgeben. Diese könnten dann beschriftet mit den Anregungen, Wünschen, Ideen und Anliegen der ÖPNV-Nutzerinnen zum Zweck einer Analyse entweder an das Verkehrsunternehmen zurückgegeben bzw. per Post an die Gleichstellungsstelle geschickt werden (s. Kap. 12.4, Kundenforum).

11. Berücksichtigung der Anforderungen von Behinderten bei der Nahverkehrsplanung

Besondere Berücksichtigung von Behinderten bei der Wuppertaler Nahverkehrsplanung

Die Grundsätze des RegG NW (§ 2 Abs. 8) weisen ausdrücklich darauf hin, daß bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu berücksichtigen sind. Der Wuppertaler NVP hat diese Vorgabe berücksichtigt, indem er den Behindertenrat Wuppertal und die Interessengemeinschaft der Selbsthilfegruppen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens um Stellungnahmen zum 1. NVP Entwurf gebeten und diese - soweit vorliegend - eingearbeitet hat.

Die inhaltliche Berücksichtigung der Belange erfolgte dabei fortlaufend in den entsprechenden Kapiteln (z.B. ÖPNV-Weiterentwicklung, ÖPNV-Infrastruktur). Hierin werden beispielhaft bereits durchgeführte Maßnahmen dargelegt sowie Defizite und Folgemaßnahmen erörtert. Aufgrund der besonderen Bedeutung der Nahverkehrsplanung sollen im nachfolgenden noch einmal zusammenfassend und im Überblick die besonderen Belange von Behinderten dargestellt werden. Dabei wird deutlich, daß die zuvorderst aus Sicht der Behinderten notwendigen Vorhaben (z.B. Einsatz von Niederflurbussen) vielfach auch den übrigen ÖPNV-Kunden zugute kommen.

Behinderte benutzen den ÖPNV doppelt so häufig wie Nichtbehinderte

Nahezu 12 % der deutschen Bevölkerung hat eine Mobilitätsbehinderung. Der ÖPNV wird von diesem Personenkreis doppelt so stark benutzt wie von Nichtbehinderten, obwohl die Nutzung des ÖPNV für sie teilweise mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist.

Die Unterschiede der Beeinträchtigungen bei Mobilitätsbehinderten sind groß. Aus diesem Grund ist eine Unterscheidung der verschiedenen Bedarfsgruppen vorzunehmen. Überschneidungen sind in allen Bereichen möglich.

Die Art der Behinderung stellt unterschiedliche Anforderungen an das ÖPNV-Angebot

Gehbehinderte haben Probleme beim Ein- und Aussteigen durch zu hohe Einstiege oder zu schmale Türen (hantieren mit Gehhilfen). Sie haben Schwierigkeiten bei längerem Stehen an den Haltestellen (bei zu langen Wartezeiten und zu wenig oder gar keinen Sitzmöglichkeiten), oder in den Fahrzeugen, wenn sie überfüllt sind und die Fahrweise der Busfahrer/innen eher „sportlich“ ist. Die Fortbewegungsgeschwindigkeit von Gehbehinderten kann bis auf 0,2m/s beschränkt sein. Somit sind kurze Wegestrecken zur Erreichung der Haltestellen ebenso unerlässlich wie ausreichend lange Phasen bei den Fußgängerampeln an den Überwegen.

Rollstuhlfahrer sind gehandicapt beim Überwinden von Höhenunterschieden. Der Einstieg in den Bus ist ohne fremde Hilfe nicht möglich. Die Wege zu den Haltestellen müssen frei von Hindernissen wie hohen Bordsteinkanten oder Treppen sein.

Hörgeschädigte/Taubstumme benötigen in besonderem Maße gut lesbare, verständliche und umfassende Informationen über Fahrpläne und Preise. Die Haltestellenanzeigen in den Bussen sollen verlässlich die folgende Haltestelle anzeigen.

Sehbehinderte/blinde Fahrgäste sind u.a. angewiesen auf deutliche und regelmäßige Haltestellensagen des Fahrpersonals (bzw. der Bandansage). An Umsteigehaltestellen halten verschiedene Buslinien oftmals nicht an den festgelegten Haltepunkten. Dadurch kann der Behinderte das Fahrzeug der gewünschten Linie nicht ohne fremde Hilfe erkennen.

Angebotsplanung

Durch die Festlegung von Bedarfsschwerpunkten kann festgestellt werden, an welchen Orten im Stadtgebiet ein besonderer Bedarf an behindertengerechter ÖPNV-Erschließung besteht.

In Betracht kommen hier z. B. :

- *zentrumnahe Siedlungsbereiche (Stadtteilzentren z.B. Cronenberg)*
- *öffentliche Einrichtungen wie Sozial-, Gesundheits- und Arbeitsämter, Krankenhäuser etc.*
- *kulturelle und Freizeiteinrichtungen*
- *Sondereinrichtungen für Behinderte.*

Hierzu soll die ÖPNV-Anbindung verschiedener Institutionen in Wuppertal überprüft werden (z.B. Lebenshilfeeinrichtungen, Troxlerhaus etc.). Anschließend sollte (zunächst) beispielhaft analysiert werden, inwieweit die Bedarfsschwerpunkte bereits ins ÖPNV-Netz eingebunden sind bzw. wo noch Integrations- oder Erweiterungsbedarf besteht.

Erschließungsplanung

Behindertengerechte ÖPNV-Erschließung erfordert die Ermittlung von Bedarfsschwerpunkten

Aus der Sicht von Behinderten sollten die Wege zu und von den Haltestellen möglichst kurz sein. Die Fußwegentfernung sollte sich dabei an den festgelegten Grenzwerten (S. Abb. 8.2) orientieren. Außerdem sollten Haltestellen in der Nähe von Alten- und Behindertenwohnungen, Altentagesstätten, Behinderteneinrichtungen u. -tagesstätten etc. liegen.

Es ist darauf zu achten, daß Verknüpfungen und Übergänge zwischen den Verkehrssystemen auf möglichst sicheren und kurzen Wegen und ohne Nutzungshinderungen möglich sind.

Infrastrukturplanung

Zugangsbehinderungen zum ÖPNV müssen weiter abgebaut werden

Ein hindernisfreier Zugang zur Haltestelle mit niedrigen Bordsteinkanten und unter Vermeidung von Unterführungen und Treppenaufgängen (auch zur Schwebebahn) ist im Sinne der Mobilitätsbehinderten anzustreben. Die Verbesserung von Haltestellenausstattungen (z. B. behindertengerechte Sitzmöglichkeiten, Fahrpläne in genügend großer Schrift, Wetterschutzvorrichtungen usw.) können Behinderten die Benutzung des ÖPNV erleichtern.

12. Begleitende Maßnahmen zur Verbesserung der Akzeptanz des ÖPNV

Ergänzende Mobilitätsdienstleistungen zum ÖPNV

Vor dem Hintergrund stetig ansteigender Ansprüche der Kundinnen und Kunden an den ÖPNV - sowie mit der Zielsetzung, neue Kunden zu gewinnen - ist ein attraktives Nahverkehrsangebot mit ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen erforderlich, um den ÖPNV zu einer Handlungsalternative zum PKW zu gestalten.

Auf Grundlage eines hochwertigen Leistungsangebotes zusätzliche Dienstleistungen anbieten

Dabei bildet ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Leistungsangebot mit Bussen und Bahnen eine wichtige Grundlage. Erforderlich sind darüber hinaus zusätzliche Serviceleistungen als weitere Bausteine zu einem attraktiven Nahverkehr, mit der Zielsetzung positiv auf das Image des ÖPNV als Dienstleistung und die Verkehrsmittelwahl der Kundinnen und Kunden einzuwirken.

Die Verkehrsunternehmen im VRR und somit auch die WSW setzen akzeptanzfördernde Begleitmaßnahmen, wie z.B. zusätzliche Serviceangebote, als wichtige Bausteine für den ÖPNV schon seit Jahren um und werden dieses auch in Zukunft kontinuierlich weiterentwickeln. Dabei spielt neben den bereits angesprochenen zusätzlichen Serviceleistungen die Kundeninformation und Vermarktung des Angebotes sowie das Tarifangebot eine wesentliche Rolle.

12.1 Serviceleistungen

Zusätzliche Serviceleistungen der Verkehrsunternehmen sind weitere Bausteine zu einem insgesamt attraktiven Nahverkehrsangebot. Dazu werden bereits zahlreiche Zusatzleistungen angeboten:

- Taxi-Service
Bus- und Schwebebahnfahrer rufen den Kundinnen und Kunden bei Bedarf ein Taxi zur gewünschten Zielhaltestelle.
- Fahrad-Service
Abends und am Wochenende besteht verbundweit die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den Bussen.
- Halten auf Zuruf
Abends ab 20.00 Uhr können die Kunden auf Wunsch auch zwischen zwei Haltestellen aussteigen und somit zum Beispiel ihren Nachhauseweg verkürzen. Dieses spielt insbesondere unter Sicherheitsaspekten eine wichtige Rolle.
- Sicherheits-Service
Die Präsenz von Servicepersonalen sorgt abends in der Schwebbahn für mehr subjektive Sicherheit. Der Sicherheitsaspekt ist gerade bei Frauen und älteren Menschen ein wichtiger Faktor bei der Verkehrsmittelwahl (siehe auch Kap. 5.9).
- ZustellService
Aufbauend auf den positiven Erfahrungen des bereits seit Jahren vor Weihnachten angebotenen Gepäckaufbewahrungs- und ZustellService planen die WSW in Kooperation mit dem Einzelhandel die Einführung eines ganzjährigen Zustellservice. Zielsetzung ist die Hauszustellung von Einkaufsgut, kleinen Gepäckstücken etc. langfristig zu einem vollwertigen Angebotsbaustein des innerstädtischen Einzelhandels und des kommunalen Nahverkehrs und/oder anderer Dienstleister weiterzuentwickeln.

12.2 Kundeninformation

**Mobilitätsstudien bele-
gen Möglichkeiten
steigerungsfähiger
ÖPNV-Nutzung**

Die Ergebnisse bisheriger Mobilitätsstudien haben ergeben, daß in Wuppertal von den insgesamt durchgeführten PKW-Fahrten, bei 23% persönliche Gründe die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ausschließen und dabei ein Anteil von 17% auf mangelhafte Information bzw. Akzeptanz entfällt¹¹. Das bedeutet, daß ein erheblicher Anteil der PKW Fahrten nicht durch Sachzwänge oder mangelnde Alternativen bestimmt ist, sondern zumindest teilweise durch öffentliche Verkehrsmittel ersetzt werden könnte. Zur verbesserten Ausschöpfung dieser Marktpotentiale spielt im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl die Information der Kundinnen und Kunden über das Angebot eine wesentliche Rolle.

**Auf unterschiedliche
Nutzergruppen zuge-
schnittene Informations-
materialien**

Umfassende Informationen über das ÖPNV-Leistungsangebot geben der Wuppertaler Stadtfahrplan (Hrsg. WSW AG) unter Einbeziehung der Nachbarorts- und Regionalverkehre sowie Schienenverbindungen. Darüber hinaus veröffentlichen die WSW seit Einführung des neuen Linienetzes in 1994 Stadtteil- und Produktfahrpläne. Der Stadtfahrplan wird in einer Auflage von 130 000 Exemplaren jährlich kostenlos abgegeben und ist damit rein rechnerisch in jedem Haushalt vertreten. Durch Anreizsysteme, wie die Verlosung von Gewinnen bei Abholung des Stadtfahrplans, wird zusätzlich für eine umfassende Verbreitung gesorgt.

Die handlichen Stadtteil- und Produktfahrpläne im Westentaschenformat ergänzen das Informationsangebot. Über 80.000 Exemplare werden zur Zeit jährlich produziert und kostenlos abgegeben. Das Angebot (Stand: 10/96) umfaßt:

- 7 Stadtteilmfahrpläne (z.B. Ronsdorf, Vohwinkel, Wichlinghausen/Sternenberg)
- 4 Regionalfahrpläne (Wülfrath, Oberbergischer Kreis, Sprockhövel/Haßlinghausen, Märkischer Kreis)
- 4 Produktfahrpläne (Linien 643, 650, 604/614, 638/AST)
- 2 standortbezogene Fahrpläne für Großkunden, Schulen, Freizeiteinrichtungen (Universität, Bergische Sonne)



Abb. 12.1:
Produktfahrpläne der
WSW AG

Schulfahrpläne zur internen Verteilung

Für verschiedene Schulen werden bereits heute schon sogenannte „Schulfahrpläne“ mit Angabe aller Linienverbindungen und Einsatzwagen erstellt und den Schulen zur internen Verteilung zur Verfügung gestellt. Dieses Angebot wird schrittweise, im Hinblick auf eine umfassende, systematische Information im Schülerverkehr ausgebaut.

Weiterentwicklung der Zielgruppenorientierten Informationssysteme

Das Angebot an zusätzlichen, gezielten Informationen für unterschiedliche Zielgruppen soll weiterentwickelt werden. Vorgesehen ist beispielsweise die Herausgabe einer Broschüre für Mobilitätsbehinderte mit Informationen zur Haltestellenausstattung, zum Niederflureinsatz etc., die schrittweise ausgebaut werden soll. Denkbar sind darüber hinaus Falblätter mit Informationen zu weiteren Serviceleistungen (Beispiel: Fahrer helfen bei Kinderwagen), die in Bussen und KundenCentern/MobiCenter ausgelegt werden können.

Fahrschulungen bei der WSW AG greifen den KundenService-Begriff zunehmend auf

KundenService ist ein Schwerpunkt in den Fahrschulungen der Verkehrsunternehmen. So werden die Fahrerinnen und Fahrer im Umgang mit den Kunden geschult und im Hinblick auf die verschiedenen Anforderungen und Bedürfnisse sensibilisiert. So hat zum Beispiel in der Zeit von April bis September 1996 eine Vertreterin der Sehbehinderten in Wuppertal an den Schulungen der WSW teilgenommen, um aus Sicht der Betroffenen über die Bedürfnisse und Wünsche an das Fahrpersonal zu informieren. Durch den persönlichen Kontakt zwischen Fahrern und Kunden besteht die Möglichkeit schrittweise ein besseres Verständnis füreinander zu erreichen. Die Erfahrungen sind bisher sehr positiv. Die Maßnahmen sollten daher weitergeführt und auch auf andere Zielgruppen, z. B. Frauen ausgeweitet werden.

Darüber hinaus sollen ÖPNV-Erreichbarkeitshinweise verschiedener Ziele im Stadtgebiet - wie z.B. öffentliche Einrichtungen, kulturelle Einrichtungen, Freizeitbereiche etc. auf Firmendrucksachen, Briefbögen, bei Veranstaltungen usw. in Zukunft grundsätzlich aufgenommen werden.

Umfassende Informationsstrategien müssen gestiegenen Fahrgastansprüchen begegnen

Vor dem Hintergrund der gestiegenen Ansprüche der Kundinnen und Kunden an die Mobilität reichen die bisher klassischen Informationsmittel, wie die bereits angesprochenen Fahrplaninformationen, nicht mehr aus. Wirkungsvollere und umfassendere Informationsstrategien orientiert an den Informationsbedürfnissen sind erforderlich.

12.2.1 Elektronische Fahrplanauskunft

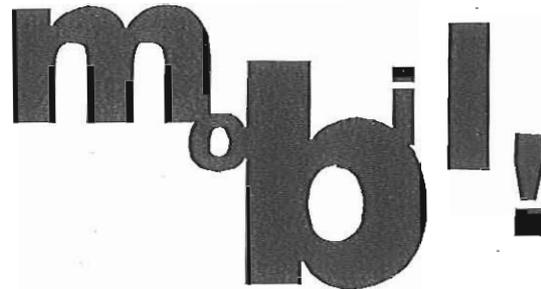
EFA im Datenverbund mit weiteren deutschen Fahrplanauskunftssystemen

In sämtlichen Vertriebsstellen, einschließlich MobiCenter werden Fahrplanauskünfte über das elektronische Fahrplanauskunftssystem gegeben. Es enthält sämtliche Fahrplandaten des VRR. Zusätzlich bestehen im Datenverbund Schnittstellen zu weiteren Fahrplanauskunftssystemen im gesamten Bundesgebiet. Über PC, Modem und ISD-Anschluß haben die Kunden darüber hinaus die Möglichkeit Fahrplandaten „online“ abzufragen und sich so jederzeit bequem über das Angebot informieren zu können.

12.2.2 MobiCenter

Eröffnung des MobiCenters der WSW AG im März '95

Die WSW haben in Kooperation mit der DB AG in Wuppertal zur umfassenden Kundeninformation im März 1995 das **MobiCenter** eröffnet. Das **MobiCenter** ist ein Informationszentrum, in dem interessierte Bürgerinnen und Bürger - persönlich oder telefonisch - umfassende Informationen zu allen Fragen der Mobilität erhalten. Damit kommt dem **MobiCenter** eine herausragende Funktion an der Schnittstelle Kunde/Mobilitätsdienstleister zu.



*Abb. 12.2:
Logo des MobiCenter
der WSW AG*

Über Mobilitätsaspekte hinausgehende Angebotspalette

Neben bundesweiten Fahrplan- und Tarifinformationen bietet die Angebotspalette des **MobiCenters** unter anderem aktuelle Tarif- und Fahrplanauskünfte inklusive Ticketverkauf der Deutschen Bahn AG, Informationsveranstaltungen in Firmen, Schulen etc., Mietwagenvermittlung, Car-Sharing und Informationen zu Park+Ride. Zielsetzungen des **MobiCenters** sind unter anderem

- *individuelle Beratung und Information zu leisten und somit*
- *den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern*
- *eine Veränderung des Verkehrsverhaltens zu induzieren*
- *den Umweltverbund zu fördern.*

Die bisherigen Ergebnisse belegen eine überaus erfolgreiche Inanspruchnahme der persönlichen und telefonischen Beratungen und umfassen insgesamt durchschnittlich ca. 7000 Kundenkontakte im Monat.

12.3 Aktionen

Durchführung von Aktionen zum Problembewußtsein Ozonbelastung

Aufgrund der erhöhten Ozon-Werte und der Zunahme weiterer Luftschadstoffe, die insbesondere in den Sommermonaten immer wieder im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion stehen, starteten die Stadt Wuppertal und die WSW - unterstützt von Umweltverbänden, der Verbraucherzentrale und Krankenkassen - vom 15. April bis 30. September 1996 eine gemeinsame Ozon-Aktion. Unter dem Motto „Ein Sommer zum Durchatmen.....“ gab es für die Wuppertaler Bürgerinnen und Bürger zahlreiche Informationen und Angebote zum Mitmachen.

Im Rahmen der Zielsetzung die Bürger zu umweltfreundlichen Handeln zu motivieren, sollte dabei durch verstärkte Informationen und Aktionen auch die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.



**Ein Sommer
zum Durchatmen**

*Abb. 12.3:
Logo der Ozon Aktion*

Das Angebot umfaßt beispielsweise:

- *Ozon-Aktionstag auf dem Rathausplatz mit Informationen, Wettbewerb und Unterhaltung unter Beteiligung der Projektbeteiligten und weiterer Umweltverbände etc.*
- *Car-Sharing zum Kennenlernen mit Sondertarifen für Interessierte*
- *7 Tage ohne Auto - Umsteigen leichtgemacht. Dafür wurde ein kostenloses Ticket 2000 für das gesamte VRR-Gebiet zur Verfügung gestellt.*
- *Mobilitätsspiel „Fang den Wupp“, in Anlehnung an das Gesellschaftsspiel „Scotland Yard“*

Positive Berichterstattung zur Ozon-Aktion

Darüber hinaus konnte durch umfassende Werbung und das durchweg positive Medienecho (regionale und überregionale Zeitungen, Lokalradio, Lokalfernsehen) eine breite Öffentlichkeitswirkung hergestellt werden.

Die Aktionen wurden von den Bürgerinnen und Bürgern insgesamt sehr gut angenommen und auch im politischen Raum ausdrücklich begrüßt. Aufgrund der besonderen Bedeutung der „Ozon-Aktion“ wird die Stadt Wuppertal hierzu eine umfassende Dokumentation veröffentlichen.

12.4 Kundenforum

Einrichtung eines Regelmäßig tagenden Kundenforums zur Akzeptanzsteigerung im ÖPNV

Eine weitere Möglichkeit zur Erhöhung der Akzeptanz des ÖPNV bietet die aktive Mitgestaltung des Angebotes durch die Kunden. Dazu ist die Einrichtung eines regelmäßig tagenden Kundenforums denkbar, in der Vertreterinnen und Vertretern der verschiedenen Zielgruppen die Möglichkeit gegeben wird, ihre Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV einzubringen. Dieses gilt beispielsweise für Frauen, die zu einem überwiegenden Anteil den ÖPNV nutzen, und die aufgrund ihrer spezifischen Lebensweise und Alltagsabläufe (z.B. komplizierte Wegeketten) spezielle Anforderungen an den ÖPNV stellen (siehe hierzu auch Kap. 10).

Der regelmäßige Austausch mit den verschiedenen ÖPNV-Nutzergruppen bietet die Grundlage für eine kundenorientierte Planung und kann durch eine aktive Mitwirkung der Kundinnen und Kunden erheblich zur Akzeptanzverbesserung des ÖPNV beitragen. Die WSW führen deshalb ein aktives Beschwerdemanagement durch, in dem die Wünsche der Kundinnen und Kunden analysiert und in die Planungen miteinbezogen werden. Zielsetzung ist es, durch einen aktiven Dialog die Erfahrungen der Kunden zu nutzen und somit die Qualität zu sichern und zu verbessern.

12.5 Tarifstruktur

Transparentes Fahrausweisangebot und Preisgefüge wird im VRR bereits angewandt

Der VRR-Tarif weist durch das übersichtlich gestaltete Fahrausweisangebot und Preisgefüge eine vergleichsweise transparente Struktur auf. Der neue, kundenorientierte VRR-Tarif wurde aus einem Tarifmodell entwickelt, daß viele Preisstufen und ein unübersichtliches Fahrausweisangebot umfaßte.

Die Zahl der Preisstufen wurde konsequent verringert, die Fahrausweispalette durch übertragbare (Umwelt-)Monatskarten (Ticket 2000) ergänzt, mit dem Ergebnis, daß die Anzahl der Zeitkartenkunden erheblich anstieg und die Zahl der Kundinnen und Kunden mit Einzelfahrscheinern bereits nach kurzer Zeit stark überschritten hat.

Systematische Vermarktung von Zusatznutzungen für Ticket 2000-Inhaber

Eine Maßnahme mit positiven Auswirkungen auf das Image von Bussen und Bahnen ist das WSW-Angebot von Zusatzleistungen beim Kauf eines Fahrausweises. In Wuppertal werden seit 1993 systematisch Vergünstigungen für Ticket 2000-Besitzerinnen und Besitzer angeboten. Dazu gehören neben exklusiven Kulturveranstaltungen, Vergünstigungen zum Beispiel beim Besuch von Museen, Konzerten oder dem Wuppertaler Zoo. Die Kooperationen werden ohne zusätzliche finanzielle Belastung der Ticket 2000 - Kundinnen und Kunden realisiert.

Aufgrund des großen Erfolges beabsichtigen die WSW, die Angebote auszuweiten. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, daß auch mit Fahrausweisen neue Kundenpotentiale erschlossen werden können. Voraussetzung dabei ist selbstverständlich, daß das Leistungsangebot stimmt.

12.5.1 Ticket 2000 Firmenservice

Ökologischer Beitrag durch Entlastung des Berufsverkehrs

Ein wichtiger Faktor der positiven Nachfrageentwicklung in Wuppertal ist die Einführung und konsequente Vermarktung des Ticket 2000 Firmenservice.

Behörden, Institutionen, Industrie- und Dienstleistungsunternehmen erhalten hierdurch die Möglichkeit, das Ticket 2000 durch eine spezielle Rabattierung kostengünstig für ihre Beschäftigten zu erwerben. Neben der Erschließung neuer Kundengruppen wird hierdurch gleichzeitig ein Betrag zur Umweltentlastung in den Innenstädten durch Verminderung der PKW-Fahrten geleistet. Desweiteren hat der Umstieg der Berufspendler auf den ÖPNV die Verminderung des Parksuchverkehrs sowie des Parkdrucks - vorrangig in den City-Bereichen - zur Folge. Dadurch frei zur Verfügung stehende (Kurz-) Parkplätze können somit unmittelbar z.B. dem Einkaufsverkehr zugute kommen.

Wuppertaler Stadtverwaltung ist größter Abnehmer des FS-Tickets

Die Stadt Wuppertal hat bereits 1991 - und zwischenzeitlich in Verbindung mit der Parkraumbewirtschaftung - das Ticket 2000 FS für ihre rund 6000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingeführt und hiermit eine wichtige Vorbildfunktion für Dritte übernommen. Die Abnahmequote und Akzeptanz des städtischen Ticket 2000 FS nahm seitdem kontinuierlich zu und beträgt heute ca. 50%. Gefördert durch eine zielgerichtete Akquisition der WSW konnte darüber hinaus der Kundenkreis der Ticket 2000 Abnehmer insgesamt erheblich gesteigert werden.

Die Bedeutung des Ticket 2000 FS für die Weiterentwicklung des kommunalen Nahverkehrsangebotes unterstreicht die 1995 zur Hardt eingeführte und 1996 zum Lutherstift in der Nordstadt verlängerte Quartierslinie 643. Dieses seit langem von der Stadtverwaltung und den WSW favorisierte Erschließungsprojekt konnte nur unter der Voraussetzung eines Ticket 2000 FS-Vertrages zwischen den Kliniken St. Antonius bzw. den Seniorenzentrum Lutherstift und den WSW finanziert werden. Dieses kann als ein überaus positives Beispiel zur Co-Finanzierung eines zusätzlichen kundenorientierten Leistungsangebotes gesehen werden.

12.5.2 Übergangstarif (ÜT)

Pendlerverflechtungen Wuppertals bedingen verbundübergreifende Verkehre

Wuppertal ist durch starke, zum Teil historisch gewachsene Pendlerströme sowohl mit dem Oberbergischen- als auch mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis verbunden. Den verbundübergreifenden Verkehren kommt daher eine hohe Bedeutung zu.

Bestehender ÜT ist unattraktiv

Der zur Zeit existierende Übergangstarif, der zwischen dem VRR und dem VRS vereinbart wurde, ist in Bezug auf Fahrausweisangebot, Preisstufenübersicht und Preisniveau unattraktiv.

Die Akzeptanz der künftigen verbundgrenzenüberschreitende Verkehre wird in einem hohen Maß von der Übersichtlichkeit und einfachen Handhabung des Fahrpreissystems abhängen. Dieses belegen unter anderem auch Untersuchungsergebnisse der WSW AG. Demnach bezeichnen 56,3% der Wuppertaler Bürgerinnen und Bürger das VRR-Tariffsystem als gut, dennoch sind 31% der Auffassung, es sei immer noch zu unübersichtlich¹².

Kundenorientierter ÜT muß Ziel der neuen Tarifgestaltung sein

Ziel muß es daher sein, den Übergangstarif zwischen VRR und VRS zum selbstverständlichen Bindeglied zwischen den Verbänden auszugestalten und dafür Sorge zu tragen, daß die Kundinnen und Kunden im verbundüberschreitenden Verkehr nicht schlechter gestellt werden, als im Binnenverkehr.

Aus Wuppertaler Sicht sind die Tarifsysteme der Verkehrsverbände Rhein Ruhr und Rhein-Sieg zu vereinheitlichen. Dabei wird empfohlen, die Anpassung in Richtung des übersichtlichen, kundenorientierten Tariffsystems des VRR vorzunehmen. Zielsetzung muß sein, den derzeitigen, komplizierten Umgang mit den Übergangstarifen so schnell wie möglich durch ein transparentes, attraktives Tariffsystem zu ersetzen. Hierzu besteht dringender Handlungsbedarf. Die Stadt Wuppertal wird als Mitglied im Zweckverband des VRR darauf hinwirken, daß die bestehenden Tarifsysteme in diesem Sinne weiterhin optimiert werden.

Teil C: Finanzierung
13. Rahmenbedingungen zur Finanzierung
13.1 Bund

Durch die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs der DB AG leitet der Bund mehrere Milliarden Mark an die Länder weiter. Die Höhe dieser Gelder orientiert sich dabei an den Zahlungen, die der Bund bisher an die DB AG leistete. Diese Gelder sind von den Ländern zweckgebunden für den ÖPNV zu verwenden und dienen vorrangig der Bezahlung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr. Referenzgröße bzw. Basisjahr bei der Mittelverteilung ist das Fahrplanangebot der DB AG im Fahrplanjahr 1993/94, welches die Bahn zunächst zu gleichen Preisen beibehält.

13.1.1 Zukünftige Finanzmittel für Regionalisierung und GVFG

Dynamisierung und Revision bestimmen Entwicklung der ÖPNV-Mittel

Die gesetzlichen Regelungen zur Finanzierung der Regionalisierung sind in dem Finanzierungsgrundsatz des Grundgesetzes (Artikel 106 a) präzisiert. Sie sind in Abb. 13.1 zusammengefaßt.

Jahr	Transfermittel Regionalisierung Mrd DM	GVFG-Mittel ¹⁾ Mrd DM	Gesamtmittel ¹⁾ für ÖPNV/SPNV Mrd DM
1995	Mittel bleiben beim Bund	6,28	–
1996	8,7	6,28	14,98
1997	12,0	3,28	15,28
1998	12,6 ²⁾	3,28	15,88
	Beginn Dynamisierung und Wirkung		
	1. Revision		
1999	13,3	3,28	16,58
2000	14,0	3,28	17,28
2001	14,7	3,28	17,98
2002	Wirkung 2. Revision		

Abb. 13.1:
Zukünftige Finanzmittel für Regionalisierung und GVFG 1995 - 2001
Quelle: Der Nahverkehr, Nr. 1-2/94

- 1) einschließlich der GVFG-Mittel für den kommunalen Straßenbau (bis 1996 ca. 2 Mrd DM/Jahr)
- 2) fiktive Beträge: bei diesen Zahlenwerten ist unterstellt, daß die erste Revision nicht zu Veränderungen führt und das Wachstum der Steuern vom Umsatz 5 % beträgt (Dynamisierung)

Sie verdeutlicht die zukünftigen Finanzmittel für die Regionalisierung (Transfermittel) und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Insbesondere das GVFG ist für die Verkehrsunternehmen und die Kommunen von besonderer Bedeutung, da hierdurch z.B. die Finanzierung von Busspuren, Haltestellen, Verknüpfungspunkten und Fahrzeugen gefördert wird. Somit muß die Tatsache, daß die GVFG-Mittel bis einschließlich 1996 auf dem Niveau von 6,28 Mrd. DM fortgeführt werden, dann aber auf 3,28 Mrd DM in 1997 fallen, aus kommunaler Sicht zunächst äußerst kritisch bewertet werden. Der Differenzbetrag von 3 Mrd. DM geht allerdings nicht „verloren“, sondern fließt dann in die Regionalisierungsmittel ein, die demzufolge auf 12 Mrd. DM steigen. Bis 1997

sind die in der Tabelle genannten Beträge nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes festgeschrieben. Danach handelt es sich um fiktive Beträge, da die weitere Entwicklung der Mittelausstattung von zwei Faktoren abhängt:

1. *Durch die 1998 erstmals zur Wirkung kommende Revision wird der Finanzbedarf überprüft. Sollte sich dabei herausstellen, daß in den Jahren 1998 bis 2001 die Verkehrsleistungen im SPNV unter Zugrundelegung des Fahrplanes 1993/94 mit den eingeplanten Geldern nicht mehr finanziert werden können, muß der Bund ab 1998 seine Zahlungen an die Länder entsprechend erhöhen.*
2. *Die Dynamisierung ist ebenfalls festgelegt. Sie wirkt ab 1998 auf den Betrag von 12 Mrd DM bzw. auf die durch die erste Revision ermittelte neue Ausgangssumme. Die in der Tabelle ab 1998 genannten Beträge basieren auf der Annahme, daß die erste Revision nicht zu Veränderungen führt und der Dynamisierungsfaktor (= Wachstum der Steuern vom Umsatz) 5 % pro Jahr beträgt.*

13.1.2 Verteilung der Finanzmittel

Im Regionalisierungsgesetz des Bundes ist ebenfalls die Verteilung der Finanzmittel auf die einzelnen Bundesländer geregelt. Diese erfolgt nach zwei Schlüsseln:

Schlüssel A garantiert SPNV-Leistungen auf der Fahrplanbasis 93/94

1. **Schlüssel A gemäß § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes**
Dies sind diejenigen Beträge, zu denen die DB/DR jedem der 16 Bundesländer die Aufrechterhaltung des Status quo (Fahrplanbasis 1993/94) gewährleistet hat bzw. gewährleisten wird. D.h., daß diese Mittel im wesentlichen zur Finanzierung des SPNV der DB AG Verwendung finden. Die Gesamtsummen belaufen sich dabei für die Jahre 1996 und 1997 auf rd. 7,6 Mrd. DM bzw. 7,7 Mrd. DM. Auf Nordrhein-Westfalen entfällt davon in den Jahren 1996 und 1997 - wie die zwei nachstehenden Tabellen zeigen, ein Anteil von jeweils rd. 15 %. Dies sind 1,151 Mrd. DM in '96 bzw. 1,165 Mrd. DM in '97.

Schlüssel B kommt dem übrigen ÖPNV zugute

2. **Schlüssel B gemäß § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes**
Diese Mittel sind in ihrer Verwendung frei und könnten somit weitestgehend dem übrigen ÖPNV zugute kommen. Für die neuen Aufgabenträger wäre dies von entscheidender Bedeutung, da die Regionalisierungsmittel ab 1997 um diejenigen 3 Mrd. DM erhöht werden, die vom gleichen Zeitpunkt an dem GVFG fehlen (s.o.). Nordrhein-Westfalen erhält aus dieser Schlüsselzuweisung 1996 ca. 190 Mio. DM und 1997 ca. 774 Mio. DM. Dies sind jeweils rd. 18 % der Gesamtzuweisung.

Abb. 13.2:
 ÖPNV-Finanzmittel der Länder 1996 (GVFG = 6280 Mio DM)
 Quelle: Der Nahverkehr, Nr. 1-2/94

Land	Schlüssel A Mio DM	Schlüssel B Mio DM	insgesamt Mio DM
Land NW	1150,90	190,28	1341,18
Bund gesamt	7642,31	1057,69	8700,00

Abb. 13.3:
 ÖPNV-Finanzmittel der Länder 1997 (GVFG = 3280 Mio DM)
 Quelle: Der Nahverkehr, Nr. 1-2/94

Land	Schlüssel A Mio DM	Schlüssel B Mio DM	insgesamt Mio DM
Land NW	1165,10	773,73	1938,83
Bund gesamt	7699,09	4300,91	12000,00

13.1.3 Finanzhilfen des Bundes nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz

BSchWAG gewährt 1,5 Mrd. DM für die SPNV-Infrastruktur

Ein weiteres Finanzierungsinstrument stellt das auf einem Dreijahresplan basierende Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG) dar. Hiermit finanziert der Bund Investitionen (Bau, Ausbau, Ersatz) in die Schienenwege der DB AG im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Abgeleitet aus der mittelfristigen Finanzplanung stehen daraus für alle Bundesländer im Mittel jährlich ca. 1,5 Mrd. DM zur Verfügung. 20 % dieser Gelder sind dabei für Investitionen in diejenigen Schienenwege zu verwenden, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen. Die Abstimmung dieser Maßnahmen erfolgt durch die DB AG mit dem jeweiligen Bundesland. Auf das Land Nordrhein-Westfalen entfallen davon in dem Zeitraum 1996 - 1997 ca. 160 Mio. DM für die SPNV-Infrastruktur.

KBS 458 W-RS-SG soll von den BSchWAG-Mitteln profitieren

Das Land NW hat zwischenzeitlich in Abstimmung mit der DB AG dem Bundesminister für Verkehr ein Maßnahmenpaket für vier mit vorrangiger Priorität versehene Strecken vorgelegt. Diese sollen auf der Grundlage des Schienenwegeausbaugesetzes in den Dreijahresplan Schiene eingestellt und aus Bundesmitteln finanziert werden. Die DB Strecke 458 Wuppertal - Remscheid - Solingen ist eine dieser vier Strecken. Unklar ist jedoch bis heute, ob das für diese Strecke vorgelegte Maßnahmenpaket (u.a. Tunneldurchstich Ibachstraße am Bf Barmen) aus diesen Mitteln finanziert werden kann. Der Bund besteht hinsichtlich der Finanzierung nach wie vor auf zinslose Darlehen. Dies bedeutet, daß die Abschreibungen von der DB AG erwirtschaftet und an die Aufgabenträger weitergeleitet werden müßten. Demgegenüber verlangen alle Bundesländer, die Finanzhilfen für den SPNV-Teil des Ausbauplans als verlorene Baukostenzuschüsse zur Verfügung zu stellen. Zur Zeit gibt es Bemühungen, im Rahmen der Bund-/Länder-Verkehrsministerkonferenzen eine einvernehmliche Lösung herzustellen.

Demgegenüber ist es erfreulich festzustellen, daß der Regionalbereich Netz Köln bei der Zentrale der DB AG Planungsmittel u.a. für die DB-Kursbuchstrecke 458 Wuppertal - Remscheid - Solingen beantragt und genehmigt bekommen hat. Zwischenzeitlich ist ein Terminplan für die verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung erstellt worden. Die Bahn beziffert die Gesamtinvestitionen entlang der KBS 458 auf überschlägig 27,1 Mio. DM. Die Realisierung dieses Maßnahmenpaketes hängt nunmehr von den anstehenden Verhandlungen zwischen Bund und Ländern ab.

13.2 Land Nordrhein-Westfalen

Land NW leistet jährlich 3,28 Mrd. DM GVFG-Mittel und leitet alle Transfermittel weiter

Durch das Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen erfolgte die Übertragung der Finanz- und Aufgabenverantwortung für den straßengebundenen ÖPNV und den SPNV auf die kommunale bzw. regionale Ebene (Regionalisierung). Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV/SPNV ist seitdem eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände (Aufgabenträger).

Gemäß RegG NW stellt das Land den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen GVFG-Komplementärmittel in Höhe von ca. 3,28 Mrd. DM zur Verfügung und leitet sämtliche Transfermittel, die der Bund im Zuge der Bahnstrukturreform auf der Grundlage des Fahrplanangebotes 1993/94 bereitstellen muß, direkt weiter. Hierdurch soll für die Aufgabenträger die Finanzierung des SPNV sichergestellt und die Halbierung der GVFG-Mittel von 1997 an kompensiert werden (der GVFG-Bundesanteil wird durch die Bundesregierung übernommen).

teil fließt dann direkt in die Transfermittel, s.o.). Für Nordrhein-Westfalen bedeutet dies in 1996 ÖPNV-Finanzmittel in Höhe von insgesamt 1,341 Mrd. DM und in 1997 in Höhe von 1,939 Mrd. DM (s.o.).

ÖPNV-Zuwendungen untergliedern sich in Betriebskostenfinanzierung, Infrastrukturförderung, Fahrzeugförderung und allgemeine ÖPNV-Förderung

Darüber hinaus gewährt das Land gemäß § 10 ff. RegG NW Zuwendungen zur Förderung des ÖPNV. Diese lassen sich wie folgt untergliedern:

1. *Betriebskostenfinanzierung*

Die allein zur SPNV-Betriebskostenfinanzierung jährlich zur Verfügung stehenden Mittel belaufen sich 1996 auf 1,151 Mrd. DM und für die Folgejahre auf 1,165 Mrd. DM. Diese Mittel stellen zunächst nur die bis einschließlich 1997 garantierten Betriebsleistungen der DB AG sicher. Durch die in das Bundesregionalisierungsgesetz aufgenommenen Anpassungs- und Revisionsklauseln (s.o.) soll auch die Finanzierung des SPNV für die Folgejahre gewährleistet sein. Die aufgaben-trägerbezogene Schlüsselung der zu verteilenden Mittel wird über noch zu schaffende Förderrichtlinien erfolgen.

2. *Infrastrukturförderung*

Die Infrastrukturförderung der ÖPNV-Maßnahmen und der Fahrzeugbeschaffung für die Eisenbahnen beläuft sich auf jährlich etwa 1,1 Mrd. DM. Da sie sich nach der Grundlage der jährlich zu erstellenden Investitionsprogramme bzw. der Haushaltsansätze bemißt, unterliegt sie - je nach Haushaltslage - starken Schwankungen. Finanziert wird die Infrastrukturförderung einerseits aus den GVFG-Mitteln und den komplementären Landesmitteln sowie andererseits aus den Transfermitteln des Bundes. Die ergänzende Landesfinanzierung ist in ihrer Höhe auf mindestens 25 % der Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG gesetzlich garantiert. Die Zuwendungen sind für Gemeinden, Kreise und Zweckverbände sowie für öffentliche und private Verkehrsunternehmen bestimmt. Darüber hinaus werden Investitionen des ÖPNV aus den „freien“ Mitteln (Schlüssel B) des § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes gefördert (s.o.).

Gemäß Artikel 5 des bestehenden Grundvertrages für den Verkehrsverbund Rhein- Ruhr zahlt das Land jährlich insgesamt 119 Mio. DM Infrastrukturhilfe über den Zweckverband und die Eigentümergebietskörperschaften zweckgebunden an alle VRR-Verkehrsunternehmen. Dieser Betrag wird gemindert um die Übergangshilfe zur Umstellung der VRR-Einnahmenaufteilung seit dem 01.01.1990 (1996 = 38,43 Mio. DM).

Die Infrastrukturhilfe des Landes und die entsprechenden Beiträge des Zweckverbandes VRR sollen die Infrastrukturkosten der am Verbund beteiligten Verkehrsbetriebe abdecken. Als Infrastrukturkosten gelten Aufwendungen für die Instandhaltung von Fahrzeugen, Betriebshöfen, Werkstätten und Streckeneinrichtungen einschließlich der Haltestellen sowie die Kapitalkosten aus den getätigten Investitionen für diese Bereiche. Die den einzelnen Betrieben zustehenden Anteile ermitteln sich im wesentlichen durch die Multiplikation der jeweiligen Betriebsleistungen und Kapazitäten mit verbund-einheitlichen Sollkostensätzen (Mittelwerte).

3. Fahrzeugförderung

Aus den Transfermitteln des Bundes werden auch die sonstigen Investitionsmaßnahmen des ÖPNV in Höhe von 200 Mio. DM jährlich finanziert. Hierunter fällt insbesondere die Förderung der Vorhaltekosten der übrigen Fahrzeuge der öffentlichen und der privaten Verkehrsunternehmen. Für den Bereich des VRR wurden hier allerdings nicht die vollen Fördersätze ausgezahlt, da nach Auffassung des Landes in der Infrastrukturhilfe bereits ein Fahrzeugförderanteil von insgesamt 42 Mio. DM enthalten ist. Diese wird von der gesamten zusätzlichen Fördersumme aller VRR-Betriebe abgezogen.

Daneben sind Zuwendungen möglich zur Förderung von Maßnahmen, durch die im Vergleich zum Fahrplan 1993/94 eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebotes erreicht werden. Gleiches gilt für die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken oder den Neubau von Schienenstrecken.

4. Allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV

Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände erhalten gem. § 14 (2) RegG NW jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von 1 Mio. DM als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen. Die Verwendung der 1 Mio. DM ÖPNV-Pauschale im Rahmen der Wuppertaler Nahverkehrsplanung wird in Kap. 13.3.2 ausführlich dargestellt.

13.3 Stadt Wuppertal

13.3.1 Finanzielle Rahmenbedingungen des städtischen Haushalts

Mittelfristige Finanzplanung beschreibt Haushaltssituation der Stadt Wuppertal bis zum Jahr 2002

Die derzeitige und künftig absehbare Finanzsituation der Stadt Wuppertal wird durch die mittelfristige Finanzplanung für die Jahre 1996 bis 2002 beschrieben. Hiernach können strukturell ausgeglichene Verwaltungshaushalte und der Abbau der bis dahin entstandenen Defizite erst ab dem Jahr 2002 erwartet werden. Dieser Erwartung liegen aber die durchaus optimistischen Annahmen bzw. Voraussetzungen zugrunde, daß

- das Haushaltssicherungskonzept mit einem Gesamtvolumen von rd. 155 Mio. DM zeitgerecht und vollständig umgesetzt werden kann und
- die von der Stadt nicht beeinflussbaren Größen, wie z.B. konjunkturelle Entwicklung, Entwicklung am Arbeitsmarkt, Leistungsgesetze von Bund und Land, kommunaler Finanzausgleich etc., sich gegenüber den Annahmen der Finanzplanung nicht wesentlich verschlechtern.

NVP-Maßnahmenvorschläge stehen unter Finanzierungsvorbehalten

Diese Ausgangslage berücksichtigend, stehen die im 1. kommunalen Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal benannten Maßnahmenvorschläge unter deutlichen Finanzierungsvorbehalten. Eine zusätzliche Belastung des städtischen Haushaltes durch bisher nicht vorgesehene Vorhaben erscheint kaum möglich. Das bedeutet, daß die in den Abbildungen 13.8 und 13.9 aus den vorangegangenen Kapiteln zusammengestellten ÖPNV-Maßnahmen sich im Rahmen der Beträge bewegen müssen, die in dem Haushaltsplan 1996/97, dem Investitionsprogramm 1996 - 2000 und in der mittelfristigen Finanzplanung berücksichtigt sind. Dieser ÖPNV-Finanzrahmen ist in den beiden nachfolgenden Tabellen zum Verwaltungshaushalt (Finanzplanung) und Vermögenshaushalt (Investitionsplanung) dargestellt. Darüber hinausgehende Finanzierungsspielräume sind z.Z. nicht gegeben. Über die in den einzelnen Jahren jeweils vorzusehenden ÖPNV-Maßnahmen ist im Rahmen der dann aufzustellenden Haushaltspläne zu befinden. Dabei setzt die Realisierung der (Einzel-) Vorhaben entsprechende Durchführungsbeschlüsse voraus.

Abb. 13.4:

In den Jahren 1996 – 2000 für den ÖPNV vorgesehene Mittel des Verwaltungshaushaltes (1996 und 1997 gemäß Haushaltsplan; ab 1998 gemäß Finanzplanung)

UA/HshSt	Maßnahme		1996 TDM	1997 TDM	1998 TDM	1999 TDM	2000 TDM
6100	OPNV-Planungsaufwendungen gemäß § 14(2) RegG NW ¹⁾	A	600	600	600	600	600
-655.2200.1		Z	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000

(A = Ausgaben, Z = Zuschüsse, UA = Unterabschnitt, HshSt = Haushaltsstelle)

¹⁾ jeweils 400 TDM zur Refinanzierung städtischer Personalausgaben eingeplant

Abb. 13.5:

In den Jahren 1996 – 2000 für den ÖPNV vorgesehene Mittel des Vermögenshaushaltes (1996 und 1997 gemäß Haushaltsplan; ab 1998 gemäß Finanzplanung)

UA/HshSt	Maßnahme		1996 TDM	1997 TDM	1998 TDM	1999 TDM	2000 TDM
6300	Begleitmaßnahmen für den ÖPNV	B	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
-960.0847.3		Z	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
6300	Ausrüstung von Lichtzeichenanlagen für den ÖPNV	B	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500
-962.0892.5		Z	2.800	2.800	2.800	2.800	2.800
6301	Instandsetzung der Brücke Kohlfurth	B	300				
-950.0657.6							
6600	Busspur Gathe/Uellendahler Str.	B	500	0	0	0	0
-950.0583.2		Z	195	0	0	0	0
Vermögenshaushalt insgesamt (brutto)			B 6.800	6.000	6.000	6.000	6.000
abzüglich anteilige Landeszuschüsse			Z 4.995	4.800	4.800	4.800	4.800
= städtischer Anteil (netto)			N 1.805	1.200	1.200	1.200	1.200

(B = Bausgaben, Z = Zuschüsse, N = netto)

Der Verwaltungshaushalt (Finanzplanung, s. Abb. 13.4) weist die gem. RegG NW den Aufgabenträgern jährlich zufließende Pauschale in Höhe von 1 Mio. DM aus, wobei jährlich 400 TDM zur Refinanzierung städtischer Personalausgaben eingeplant sind. Darüber hinaus sind ab 1997 Zuweisungen an die WSW AG für die Abdeckung von Verlusten in Höhe von jeweils 3,5 Mio. DM vorgesehen.

ÖPNV-Pauschale läßt Handlungsspielräume zu

Generell bietet die ÖPNV-Pauschale für die künftige Wuppertaler ÖPNV-Planung gewisse Handlungsspielräume, zumal der Gesetzgeber ein breites Spektrum zur Verwendung der Pauschale zuläßt. Nach Aussage der Bewilligungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) bedeutet dies, daß die Pauschale grundsätzlich zugunsten aller Maßnahmen erfolgen kann, welche im weitesten Sinne den Zwecken des ÖPNV dienen. Hierzu zählen sowohl Planungsleistungen als auch Infrastrukturmaßnahmen. Von besonderer Bedeutung ist ferner die Möglichkeit, die ÖPNV-Pauschale auch als städtischen Eigenanteil im Rahmen der GVFG-Förderung (Komplementärfinanzierung) verwenden zu können. In Kap. 13.3.2 wird im einzelnen dargelegt, wie sich die Ausgaben der 96er-ÖPNV-Pauschale zusammensetzen:

Der Vermögenshaushalt weist bis zum Jahr 2000 jährlich 1,2 Mio. DM ÖPNV-Mittel aus

Die Abb. 13.4 zum städtischen Vermögenshaushalt (Investitionsprogramm) gibt eine Übersicht zu den von 1996 bis 2000 zur Verfügung stehenden ÖPNV-Haushaltsmitteln. Der städtische Anteil reduziert sich von 1996 für die Folgejahre von rd. 1,8 Mio. DM auf 1,2 Mio. DM. Ab 1997 untergliedert er sich in 0,5 Mio. DM „Begleitmaßnahmen für den ÖPNV“ und 0,7 Mio. DM „Ausrüstung von Lichtzeichenanlagen für den ÖPNV“.

Ausdrücklich sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß neben den im Vermögenshaushalt ausgewiesenen Einzelmaßnahmen sich auch mittelbare Effekte für den ÖPNV aus anderen Vorhaben ergeben. Hierzu zählen beispielsweise Maßnahmen für den Radverkehr und Maßnahmen zur fußläufigen Erschließung.

13.3.2 Verwendung der 1-Mio. DM ÖPNV-Pauschale gemäß § 14 (2) RegG NW

Rahmenbedingungen

Aufgabenträger erhalten jährlich 1 Mio. DM Landespauschale zur allgemeinen Förderung des ÖPNV

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (RegG NW) sieht gem. § 14 (2) vor, daß mit Beginn des Jahres 1996 die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände als Aufgabenträger des ÖPNV jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von 1 Mio. DM erhalten. Der gesetzliche Verwendungszweck ist definiert „als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen.“

Die Verwaltungsvorschriften zum RegG NW des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr (MWMTV) geben vor, daß die ÖPNV-Pauschale aufgrund eines Bescheides gewährt und jeweils zur Hälfte zum 30.03. bzw. 30.09. eines jeweiligen Jahres ausgezahlt wird. Die Verwendung der Pauschale darf grundsätzlich zugunsten aller Maßnahmen erfolgen, welche dem ÖPNV zugute kommen. Die zweckentsprechende Verwendung der Mittel ist der Bezirksregierung Düsseldorf (Bewilligungsbehörde) rechtsverbindlich zu versichern. Auf ein detailliertes Verwendungsnachweisverfahren wird gegenwärtig - vorbehaltlich der Möglichkeit einer Einzelfallprüfung - verzichtet. Insbesondere ist zu beachten, daß die Pauschale nach Auskunft des MWMTV vollständig im jeweiligen Haushaltsjahr verausgabt werden muß bzw. die (Rest-) Mittel durch z. B. Beschlußlage, Planungsaufträge oder Bauaufträge gebunden sein müssen.

Einnahmen- und Ausgabensituation

Wuppertal verwendet die Pauschalmittel im wesentlichen für Personalkosten und für Infrastrukturmaßnahmen

Mit Beschluß durch den Geschäftsbereichsausschuß Natur, Raum, Bau vom 12.06.1996 (Drs.Nr. 3757/96) hat die Stadt Wuppertal die Verwendung der 1 Mio. DM ÖPNV-Pauschale für 1996 wie folgt geregelt:

- *im Zweijahreshaushalt 1996/97 der Stadt Wuppertal sind beim Unterabschnitt 6100 Einnahmen von jeweils 1 Million DM veranschlagt,*
- *Ausgaben sind jeweils in Höhe von 600.000,- DM vorgesehen,*
- *der Restbetrag von 400.000,- DM soll zur Refinanzierung des vorhandenen, mit der Aufstellung und Umsetzung des Nahverkehrsplanes befaßten städtischen Personals eingesetzt werden.*

Dieses Splitting der Pauschalmittel - einerseits 400.000,- DM Personalkosten und andererseits 600.000,- DM Ausgabenansatz - ist auch bei der mittelfristigen Finanzplanung (s. Kap. 13.3.1) fortgeschrieben worden.

Im folgenden werden Maßnahmen zur Finanzierung in '96 (Realisierungszeitraum) genannt, die auf Kostenschätzungen der Verwaltung und der WSW AG basieren. Hierbei wurden die Zielsetzungen verfolgt, daß die Maßnahmen

- *kurzfristig, d.h. in '96 umsetzbar sind und unmittelbar dem Kunden zugute kommen,*
- *eine Optimierung des ÖPNV-Angebotes/-Betriebsablaufes darstellen,*
- *Sicherheitsaspekte berücksichtigen und*
- *nach Maßgabe des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes nicht förderfähig sind bzw. andere Planungsvorhaben nicht konkurrenzieren.*

Ausgehend vom o.g. Ausgabenansatz in Höhe von 600.000,- DM untergliedern sich die einzelnen Positionen demnach wie folgt:

- *Position 1:
Sachkosten für die Aufstellung und Veröffentlichung des Nahverkehrsplanes von ca. 37.000,- DM.*
- *Position 2:
Aufwendungen zur Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes von ca. 90.000,- DM.
Hierbei handelt es sich um den Ausgleich der Mindererlöse aus der Anwendung der Übergangstarife bzw. durch Anwendung des VRR-Tarifs von Nicht-VRR-Unternehmen (Empfehlung der ZV VRR vom 14.12.95, Drs. V/95/51).*

Die Summen der Positionen 1 und 2 betragen ca.127.000,- DM

- *Position 3:
Die nachfolgende Tabelle (Abb. 13.6) stellt den Katalog vorrangiger, in den Jahren 1996 - 1997 umzusetzender Maßnahmen im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur dar.*

NRB-Ausschuß hat Maßnahmenpaket in Höhe von 600.000 DM zur Verwendung der ÖPNV-Pauschale beschlossen

Da die Summe der Positionen 1 bis 3 den für 1996 zur Verfügung stehenden Ausgabenansatz in Höhe von 600.000,- DM um ca. 367.000,- DM überschreitet, hat der Geschäftsbereichsausschuß Natur, Raum, Bau in der o.g. Sitzung eine Priorisierung der Maßnahmen beschlossen. Neben den Aufwendungen für die Erstellung und Umsetzung des Wuppertaler Nahverkehrsplanes sowie die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes (zusammen ca. 127.000,- DM) ist die mit 1. Priorität versehene Infrastrukturmaßnahme „Haltestellenumbau - Haltestelle Nr. 3 am Alten Markt (Höhne)“ in Höhe von ca. 300.000,- DM in 1996 umzusetzen. Der Restbetrag von ca. 173.000,- DM (600.000,- DM minus 427.000,- DM) soll anteilig für die ebenfalls mit 1. Priorität eingestufteten Maßnahmen

- *„Haltestelleneinrichtung“ - Haltestelle Nr. 3 am Alten Markt (Höhne)“,*
- *„Bordsteinregulierungen (Paket)“,*
- *„Markierungsarbeiten (Paket)“ und*
- *„Planungsleistungen“*

aufgewendet werden. Hierzu erfolgt eine gesonderte Abstimmung zwischen Verwaltung und der WSW AG.

Priorität	Maßnahme	Beschreibung	Investition	GVFG-Förderung	Planungen	Hauptnutzen
	Haltestellenumbau					
1	Haltestelle Nr.3 am Alten Markt (Höhne)	Haltestellenumbau unter Einbeziehung einer behindertengerechten Anbindung der Schwebebahnstation	ca. 300.000,- DM	nein	liegen vor, Feinabstimmung noch erforderlich	Kunde
1	Haltestelle Nr. 3 am Alten Markt (Höhne)	Haltestelleneinrichtung (im B 7 Design)	ca. 260.000,- DM (anteilige Verrechnung mit WSW-Personalkosten)	nein	liegen vor, Feinabstimmung noch erforderlich	Kunde
1	Bordsteinregulierungen (Paket)					
	Schönebecker Str./Rudolfstr.	Innenbogen u. Markierung				
	Schützenstr./Leimbacher Str.	Innenbogen u. Markierung				
	Alter Markt/Höhne	Innenbogen u. Markierung	gesamt: ca. 100.000,- DM	gesamt: nein	gesamt: kurzfristig möglich	gesamt: Beschleunigung
1	Markierungsarbeiten (Paket, VZ 299 u. anderes)					
	Hst. Amboßstr. Rtg. SG	VZ 299 (Zick-Zack-Linie)				
	Hst. Cr'berg Rathaus Rtg. SG	VZ 299 (Zick-Zack-Linie)				
	Hst. Ind.geb. Blombach Rtg. Schleife	VZ 299 (Zick-Zack-Linie)				
	Hst. Ind.geb. Blombach Rtg. Ronsdorf	VZ 299 (Zick-Zack-Linie)				
	Hst. D.-Bonhoeffer-Str. Rtg. Hbf	VZ 299 (Zick-Zack-Linie)				
	Hst. Schwalbenstr. Rtg. Sedansstr.	VZ 299 (Zick-Zack-Linie)	gesamt: ca. 20.000,- DM	gesamt: nein	gesamt: kurzfristig möglich	gesamt: Betriebsablauf u. Kunde
1	Planungsleistungen	z.B. Verknüpfungspunkt Döppersberg, Verlängerung RegioBahn Kaarst - Mettmann Rtg. Wuppertal	ca. 50.000,- DM	nein	sind zu erstellen	Regionalverkehr
Summe der Priorität 1			ca. 730.000 DM			
2	Park-and-Ride					
	Modellversuch Silberkuhle, (1. Stufe mit ca. 20 Plätzen)	Herrichten der Schleife, Bordsteinregulierung, wassergebundene Decke etc.	ca. 60.000,- DM	nein	Grobplanung (WSW AG)	Kunde
2	ÖV-Wegweisung im Stadtgebiet (Paket)	Hinweisbeschilderung, Info tafeln, Umgebungspläne etc.	ca. 50.000,- DM	nein	Grundlagen vorhanden, Herausgabungsbeginn '96	Kunde
Summe der Priorität 2			ca. 110.00 DM			
Gesamtsumme 1 und 2			ca. 840.00 DM			

Abb. 13.6:
Vordringliche Maßnahmen im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur (1996/97)

Künftige Entwicklung

ÖPNV-Pauschale ist künftig auch zur Finanzierung von Planungsleistungen einsetzbar

Die Summe der Positionen 1 und 2 wird sich in 1997 und den Folgejahren voraussichtlich reduzieren. Einerseits, da einzelne Aufwendungen nur einmalig in dieser Größenordnung anfallen (z.B. Sachkosten für Aufstellung und Veröffentlichung des Nahverkehrsplanes) sowie andererseits bei Verringerung der Zahlungsleistungen an den Zweckverband VRR (z.B. Aufwendungen für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes). Demgegenüber erscheint es realistisch, daß zur Sicherung und Weiterentwicklung des ÖPNV in Einzelfällen künftig ein erhöhter Mittelbedarf für Auftragsvergaben an Dritte (z.B. Planungsleistungen Verknüpfungspunkt Döppersberg) notwendig sein wird. Im Sinne einer flexiblen Handhabung der ÖPNV-Pauschale sollte dies entsprechende Berücksichtigung finden, zumal Planungsleistungen nach GVFG nicht zuschußfähig sind.

Darüber hinaus gilt es, diejenigen Maßnahmen der 1. Priorität in '97 umzusetzen, die 1996 nicht realisiert werden konnten. Für die Folgejahre werden kontinuierlich weitere Maßnahmen rechtzeitig vorbereitet und abgestimmt, um entsprechende GVFG-Förderanträge beim MWMTV beantragen zu können. Die Finanzierung des städtischen Eigenanteils (Komplementärfinanzierung) könnte dann u.a. aus Mitteln der 1 Mio. DM ÖPNV-Pauschale erfolgen.

13.3.3 Finanzierung von ÖPNV-Maßnahmen durch Stellplatz-Ablösungsbeträge

Stellplatzablösungsbeträge können auch für ÖPNV-Maßnahmen eingesetzt werden

Eine weitere Möglichkeit, bestimmte ÖPNV-Maßnahmen (anteilig) zu finanzieren, bietet die Bauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NW). Demnach sind die Gemeinden gem. § 51 BauO NW grundsätzlich zur Erhebung von Stellplatz-Ablösungsbeträgen verpflichtet, wenn der Bauherr die Herstellung von Stellplätzen nicht nachweisen kann. Die Verwendung der dabei anfallenden Mittel ist zweckgebunden und in § 51 (7) BauO NW geregelt.

In Wuppertal beträgt die aus Stellplatz-Ablösemitteln gebildete Rücklage derzeit rd. 14 Mio. DM. Diese Mittel werden z.Z. überwiegend zur Herstellung von Stellplätzen, aber auch für Maßnahmen zur Förderung des ruhenden Verkehrs eingesetzt. Wie dem Bericht über die Verwendung der Stellplatz-Ablösungsmittel - Drs.Nr. 3031/96 - zu entnehmen ist, sind gegenwärtig sämtliche vorhandenen Mittel für zweckentsprechende Ausgaben verplant.

Darüber hinaus könnten die anfallenden Geldbeträge aber auch für nachfolgende ÖPNV-Maßnahmen eingesetzt werden:

- zur Herstellung von P+R-Anlagen (und Fahrradabstellplätzen),
- für bauliche oder andere Maßnahmen zur Herstellung und Verbesserung der Verbindungen zwischen Parkeinrichtungen und Haltestellen des ÖPNV sowie
- zum Ausbau, zur Instandhaltung und zum Betrieb von P+R-Anlagen.

Weitergehende Ausführungen zum Thema „Stellplatz-Ablösungsbeträge“ enthält die Veröffentlichung „Parkraumkonzept Wuppertal - Sachstandsbericht 1996“ (Drs.Nr. 3752/96).

13.3.4 Finanzierung des ÖPNV-Angebotes

Gebietskörperschaften müssen Solldefizite für ÖPNV-Leistungen tragen

Aufgrund der zur Zeit gültigen Zweckverbandssatzung VRR übernehmen die Gebietskörperschaften entsprechend den jeweiligen Leistungsanteilen der Verkehrsunternehmen (geleistete Bus- und Zugkilometer), die nicht durch Landesmittel gedeckten Infrastrukturkosten (ebenfalls auf Basis von VRR-Durchschnittswerten), sowie das nach Abzug aller Erträge verbleibende Soll-Defizit. Dieses Soll-Defizit wird auf der Basis des jeweiligen Verbundetats von der VRR-GmbH festgestellt und vom Zweckverband VRR genehmigt. Für einige Kreise und Städte gilt für die Laufzeit dieses Vertrages eine Abschlagsregelung in Höhe von 20%, die von den Eigentümergebietskörperschaften der jeweiligen Verkehrsunternehmen übernommen werden muß. Die Eigentümergebietskörperschaften können ihrerseits freiwillige Leistungen zur Minderung der Fehlbeträge, positive Ergebnisse aus anderen Betrieben (z.B. Versorgung, Entsorgung) sowie rechnerische Überschüsse (z.B. durch den Ansatz kalkulatorischer Kapitalkosten bei der Schwebbahn) an der Umlage kürzen.

Angespannte Haushaltssituation erfordert Plafondierung der Zweckverbandsumlage

Aufgrund der angespannten Haushaltssituation der Kommunen hat der Zweckverband die Umlagenbeträge in den letzten Jahren plafondiert. Darüber hinausgehende Defizite müssen von der Eigentümergebietskörperschaft oder bei positiven Unternehmensergebnissen von den Betrieben selbst getragen werden. Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV stützt sich demnach im wesentlichen auf drei Säulen:

- Säule 1: Erwirtschaftete Erträge (z.B. Fahrgeldeinnahmen),
- Säule 2: Landes-Zuschüsse (z.B. Vorhaltekosten für Fahrzeuge) und
- Säule 3: Defizit-Ausgleich durch den Zweckverband oder den Querverbund.

„Querverbund“ sichert ÖPNV-Finanzierung

„Querverbund“ bedeutet hierbei, daß positive Ergebnisse aus den Betriebszweigen Ver- und Entsorgung von den Eigentümergebietskörperschaften gegen die Zweckverbandsumlage aufgerechnet werden können. Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht die elementare Bedeutung dieses Finanzierungs- und Ausgleichsmodells für den bundesweit stark defizitären kommunalen ÖPNV. Demnach belaufen sich die Erträge des Wuppertaler ÖPNV in 1996 auf rd. 98 Mio. DM. Dem stehen Aufwendungen von insgesamt ca. 202 Mio. DM gegenüber, was ein rechnerisches Defizit vor Abdeckung durch den Querverbund von ca. 104 Mio. DM ergibt.

	ist 1994	ist 1995	Plan 1996 ¹⁾
Anzahl Fahrgäste in Mio	85,20	86,50	85,70
Anzahl Wagen-/Zugkilometer in Mio	16,30	16,90	17,00
Anzahl Platzkilometer in Mio	1403,00	1470,00	1505,00
Anzahl Fahrzeuge	273,00	280,00	284,00
Erträge gesamt in Mio	89,40	107,30	98,30
Aufwendung gesamt in Mio	193,50	211,70	202,00
Ergebnis gesamt in Mio	-104,10	-104,40	-103,70

(vor Abdeckung durch Querverbund)

Abb. 13.7:
Kennwerte zum ÖPNV in
Wuppertal

¹⁾ Wert gemäß VRR-Verbundetat 1996 vom 07.02.1996

In den letzten Jahren reichten die Überschüsse bei den Versorgungsunternehmen aus, um die Kostenunterdeckung aus dem Verkehrsbereich trotz vorgenommener Leistungsausweitung und -verbesserung aufzufangen, so daß für den Anteilseigner Stadt Wuppertal keine finanzielle Belastung entstand. Zusammen mit den übrigen, das Wuppertaler Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen, konnte das ÖPNV-Angebot somit eigenwirtschaftlich erbracht werden (s.u.).

Finanzielle Randbedingungen zur ÖPNV-Finanzierung werden sich verschlechtern

Die Frage, inwieweit und in welcher Höhe das Instrument „Querverbund“ auch in Zukunft für die kommunale ÖPNV-Finanzierung zur Verfügung steht, kann aus heutiger Sicht nicht beantwortet werden. Allerdings kann davon ausgegangen werden, daß sich künftig verschärfte Rahmenbedingungen ergeben, die einen vollständigen Defizitausgleich mittels Querverbund erschweren werden. Eine weitergehende Darstellung der mittelfristigen Entwicklung ist für die Verkehrsunternehmen derzeit nicht möglich, da die Entwicklung der Einnahmen infolge der künftigen VRR-Preispolitik noch unbekannt ist sowie die unter Finanzierungsrisiken beschriebenen Aussagen und offenen Fragen einen wesentlichen Einfluß auf die künftige Ergebnisentwicklung haben (vgl. Kap. 14).

Künftig können ÖPNV-Leistungen ausgeschrieben werden

Ebenso kann die Frage derzeit nicht beantwortet werden, inwieweit durch Wettbewerb die Grundlagen zur Finanzierung eines attraktiven ÖPNV in Zukunft gesichert bzw. verbessert werden können. Nach der EG-Verordnung 1893/91 und der PBefG-Novelle wird künftig zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen unterschieden. **Eigenwirtschaftlich** sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand durch Beförderungserlöse, Abgeltungszahlungen nach dem Schwerbehindertengesetz und zur Schülerbeförderung, sonstige Unternehmenserträge und Finanzierung im Querverbund gedeckt wird. Solche Leistungen bzw. Linien unterliegen nicht dem Wettbewerb.

Verkehrsleistungen, welche von der zuständigen Behörde einem Betrieb auferlegt oder mit diesem vereinbart werden, gelten als **gemeinwirtschaftlich**. Diese Leistungen können ausgeschrieben werden. Hier gilt der Begriff der geringsten Kosten für die Allgemeinheit. Nach der nun vorliegenden Verordnung zur Anwendung von § 13a Abs. 1 Satz 3 PBefG (gültig seit 01.01.1996) sind die geringsten Kosten für die Allgemeinheit bei einer vertraglichen Vereinbarung in der Regel gegeben, wenn die zuständige Behörde eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistung mit festgelegten Standards im Wettbewerb vergeben und das Vergabeverfahren nach Maßgabe der Verfahrensregelungen der Verdingungsordnung für Leistungen (VOL) durchgeführt hat. Bei der Auferlegung einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung sind die geringsten Kosten für die Allgemeinheit im Zweifel gegeben, wenn ein Vergabeverfahren nicht sachgerecht ist oder zu keinem Ergebnis geführt hat, oder wenn eine vertragliche Vereinbarung aus anderen Gründen nicht zustande kam und die veranschlagten Kosten der Maßgabe der Verordnung über die Preise bei öffentlichen Aufträgen entsprechen.

13.3.5 Finanzierung von Einzelmaßnahmen zur ÖPNV-Entwicklung

Maßnahmenfinanzierung setzt Einzelfallprüfung voraus

Die in den vorangegangenen Kapiteln ausführlich behandelten Maßnahmenvorschläge der Bereiche ÖPNV-Leistungsangebot und ÖPNV-Infrastruktur werden in den nachfolgenden Tabellen (Abb. 13.8 und Abb. 13.9) zusammenfassend dargestellt und mit einer Priorisierung versehen. Gleichsam werden, soweit Planungen vorliegen, Kostenbetrachtungen vorgenommen und nach möglichen Finanzierungsträgern aufgeschlüsselt. Bei einer Realisierung von Leistungsverbesserungen und Infrastrukturmaßnahmen ist vorab im Einzelfall zu prüfen, ob diese umgesetzt werden können durch

- *Eigenwirtschaftlichkeit, d.h. kostenneutral z.B. durch Leistungsumschichtung oder*
- *Gemeinwirtschaftlichkeit, d.h. mittels Ausschreibung (Stichwort „Wettbewerb“) und zusätzlicher bzw. eingesparter Haushaltsmittel oder*
- *bereits zur Verfügung stehende Haushaltsmittel.*

Wie in Kap. 13.3.2 dargelegt, stehen derzeit keine „außerplanmäßigen“ Mittel zur Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen zur Verfügung. Einen gewissen Handlungsspielraum bieten nur die Haushaltsansätze „ÖPNV-Planungsaufwendungen gem. § 14 (2) RegG NW“ und „Begleitmaßnahmen für den ÖPNV“. Daher muß es Zielsetzung sein, diesen durch Priorisierung optimal zu nutzen, wobei eine Realisierung der Maßnahmen jeweils entsprechende Durchführungsbeschlüsse voraussetzt.

Kooperative Finanzierungsmodelle werden bereits erfolgreich umgesetzt

Darüber hinaus sind kooperative Finanzierungsmodelle zu prüfen (z.B. Sponsoring). Dieses wurde bereits in einigen Projekten, wie z.B. bei der Einrichtung der Quartierslinien 643 (Kirchl. Hochschule - Kliniken St. Antonius - W'tal Hbf - Lutherstift) und 650 (Klinik Berg. Land - Ronsdorf Zentrum - Monhofsfeld), von den WSW erfolgreich umgesetzt. Die Finanzierung dieser Linien konnte durch den Abschluß von FirmenTicket-Verträgen gesichert und damit positive Signale für kooperative Finanzierungsmodelle im Sinne eines kundenfreundlichen attraktiven Wuppertaler ÖPNV gesetzt werden:

Arbeitsgruppe ÖPNV-Weiterentwicklung nimmt Detailplanung und Kostenbetrachtungen vor

Für eine Reihe von Maßnahmen sind derzeit allerdings noch keine Kostenbetrachtungen möglich. Hierfür sind Detailkonzepte erforderlich, die nicht im Rahmen der Nahverkehrsplanes, sondern gesondert erarbeitet und bewertet werden müssen. Dies erfolgt schrittweise in der AG ÖPNV-Weiterentwicklung, die sich aus Vertretern der WSW und der Stadtverwaltung zusammensetzt.

ÖPNV-Leistungsangebot

Wuppertaler ÖPNV-Angebot basiert auf der Liniennetzreform 1994

Das kommunale ÖPNV-Angebot wurde im Rahmen der Liniennetzreform 1994 bereits deutlich ausgeweitet und verbessert (s. Drs.Nr. 3794/93). Im Jahr 1995 erfolgten weitere notwendige Ergänzungen und Korrekturen, um der erhöhten Nachfrage gerecht zu werden. Nach den erheblichen Fahrgastzuwächsen von rd. 82 Mio. in '93 auf rd. 86 Mio. in '96 wurde das Leistungsangebot dieser Nachfrage fortlaufend im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten angepaßt bzw. konzeptionell weiterentwickelt.

Kundennachfrage läßt Stabilisierung auf hohem Niveau erwarten

Die aktuelle Nachfrageentwicklung zeigt, daß nunmehr eine Phase der Stabilisierung auf hohem Niveau zu erwarten ist. Der ÖPNV-Anteil in Wuppertal ist im Vergleich zu anderen Städten relativ hoch, wie verschiedene Untersuchungen zeigen (s. Kap. 4.6. und 5). Weitere überproportionale Nachfragezuwächse sind zukünftig nicht mehr zu erwarten. Demgegenüber stehen sich verschärfende finanzielle Rahmenbedingungen. Die allgemeine Kostenentwicklung sowie die Haushaltslage der Kommunen zwingen bereits Verkehrsunternehmen, ihr Leistungsangebot wieder zu reduzieren, mit dem bekannten Effekt von Kundenverlusten. Um dies in Wuppertal zu vermeiden und um das gegenwärtige Leistungsangebot weitgehend unverändert beibehalten zu können, ist eine verantwortungsvolle Angebotspolitik unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Zwänge von Verkehrs-/Versorgungsbetrieben und Stadt unverzichtbar.

ÖPNV-Leistungsangebot muß sich an den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen orientieren

Vor diesem Hintergrund muß die Abbildung 13.8 betrachtet werden. Sie stellt im Überblick die einzelnen Maßnahmenvorschläge zur Entwicklung des Wuppertaler ÖPNV-Leistungsangebotes dar. Dabei werden Priorisierungen vorgeschlagen, Planungsstand, Nutzen und Kosten bewertet sowie Aussagen zur möglichen Finanzierung und ein Querverweis auf das entsprechende Fachkapitel gegeben. Die Umsetzungen dieser Empfehlungen hat sich an den vorab skizzierten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu orientieren.

Priorität	Maßnahme	Planungen ^{*)}	Bewertung		Finanzierung	Querverweis
			Nutzen	Kostenbetrachtung		
1	Durchbindung der Linie 644 über den Endpunkt Windhornstraße hinaus nach Dönberg	liegen vor	Einsparungen von ca. 0,5 Mio. DM/a durch Zusammenlegung zweier Linien. Kunden: durch verbesserte Erschließung der Wohngebiete Horath und Windhornstraße	Kosten der baulichen Maßnahmen: ca. 0,9 Mio. DM	Anteilig: Vermögenshaushalt 6300-960.0847.3 GVFG möglich	Kap. 8.1.1.
1	ÖPNV-Netzanpassung bei Inbetriebnahme der künftigen S 9	sind zu erstellen	Anpassung des Angebotes an die S 9 unter Kundenaspekten (z. B. Zubringerverkehr) und betrieblichen Gründen (Prüfung Parallelverkehre) unbedingt erforderlich		ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.1.
1	Direktverbindung Wuppertal-Beyenburg nach Remscheid-Lennep	liegen vor	Kunden: durch Fahrzeiterverbesserungen in den Relationen Beyenburg - Lennep	Leistungsumschichtung möglich	kostenneutral	Kap. 8.1.3.
1	Netzanpassung und Beschleunigungsmaßnahme "Kohlfurter Brücke"	liegen vor	Kunden: durch Fahrzeiterverbesserungen Wuppertal - Solingen, verbesserte Erschließung des Bereichs Kohlfurter Brücke (Freizeit, Wohnen)	Kosten der Brückensanierung: ca. 1,3 Mio. DM; betriebliche Einsparung durch Fahrwegverkürzung ca. 0,35 Mio. DM/a	Einzelmaßnahme mit Landeszuschuß, 300 TDM städt. Anteil (vgl. Tab.) als Deckungsbeitrag	Kap. 8.1.3.
1	Quartierslinie: Wohngebiet Lentzestraße in Wuppertal-Barmen	in Vorbereitung	Kunden: durch die verbesserte Erschließung des Wohngebietes	Leistungsumschichtung möglich	kostenneutral	Kap. 8.1.2.
2	Quartierslinie: Wohngebiet "Platz der Republik" in W.-Elberfeld	sind zu erstellen	Kunden: durch die verbesserte Erschließung des Wohngebietes		ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.2.
2	Quartierslinie: Wohngebiet Siegelberg in Wuppertal-Beyenburg -> ggf. in Verbindung mit Direktverbindung Beyenburg - RS-Lennep	sind zu erstellen	Kunden: durch die verbesserte Erschließung des Wohngebietes		ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.2.
2	Quartierslinie: Wohngebiet Lüntenbeck in Wuppertal-Vohwinkel	sind zu erstellen	Kunden: durch die verbesserte Erschließung des Wohngebietes		ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.2.
2	Quartierslinie: Wohn- und Gewerbegebiet Arrenberg in Wuppertal-Elberfeld	sind zu erstellen	Kunden: durch die verbesserte Erschließung des Wohngebietes		ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.2.
2	Ergänzende ÖPNV-Erschließung der ehemaligen Sagan- und GOH-Kasernen	sind zu erstellen	Kunden: durch verbesserte Erschließung des Gebietes und Anbindung an das Stadtzentrum Elberfeld. (ggf. Direktverbindung an den Uni-Hauptkomplex und nach Ronsdorf)	Kosten Anbindung der Sagan-Kaserne durch verbesserte Busanbindung ca. 0,3 Mio. DM/a; Ausbau der Fußwegverbindung zur Haltestelle Hermannshöhe sowie zusätzl. Busanbindung können z. Z. nicht bewertet werden	ist zu prüfen ^{**)} Betriebskosten Fußwegverbindung: Vermögenshaushalt 6300-960.0847.3	Kap. 8.1.1.
2	Anbindung der umliegenden Städte an das NE-Netz	sind zu erstellen	Kunden: durch die erhöhte Attraktivität des Angebotes im Nachtverkehr		ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.1.

^{*)} Planungen - soweit noch nicht vorliegend - werden im Rahmen der AG ÖPNV-Weiterentwicklung (Stadt/WSW) erarbeitet

^{**)} zu prüfen: eigenwirtschaftliche Realisierung, d. h. kostenneutral durch Leistungsumschichtung oder gemeinwirtschaftliche Leistung, d. h. zusätzliche, städtische Mittel wären erforderlich. Hierzu existieren z. Z. noch keine Haushaltsstellen. Darüber hinaus wären kooperative Finanzierungsmodelle (z. B. Sponsoring) zu prüfen.

Prio-rität	Maßnahme	Planungen ^{*)}	Bewertung		Finanzierung	Querverweis
			Nutzen	Kostenbetrachtung		
2	Städteverbindung Wuppertal - Oberbergischer Kreis	sind zu erstellen	Kunden (insbesondere Pendler): durch die direkte Anbindung an den Oberbergischen Kreis		ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.3.
2	Verlängerung der Linie 683, Solingen Zentrum - Vohwinkel Schweb. nach Vohwinkel Bahnhof	sind zu erstellen	Kunden: durch die Herstellung des Netzschlusses zum Schienenverkehr mit attraktiven Umsteigemöglichkeiten zum regionalen Schienenverkehr	Maßnahme ist mit finanzieller Mehrbelastung für die WSW und die Stadt Wuppertal verbunden	ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.3.
2	Verlängerung der Linie SB 67 nach Bochum Hauptbahnhof	liegen vor	Kunden: für die schnelle, direkte Verbindung zwischen den Oberzentren Bochum und Wuppertal	Maßnahme ist mit finanzieller Mehrbelastung für die WSW und die Stadt Wuppertal verbunden	ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.3.
2	Verlängerung der Linie SB 68 zum Flughafen Düsseldorf	sind zu erstellen	Kunden: durch die Realisierung einer Direktverbindung zum Düsseldorfer Flughafen	Maßnahme ist mit finanzieller Mehrbelastung für die WSW und die Stadt Wuppertal verbunden	ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.3.

Prio-rität	Maßnahme	Planungen ^{*)}	Bewertung		Finanzierung	Querverweis
			Nutzen	Kostenbetrachtung		
3	Ausweitung des NE-Netzes auf alle Wochentage	sind zu erstellen	Kunden: durch die erhöhte Attraktivität im Nachverkehr	Finanzierung ausschließlich durch kooperative Finanzierungsmodelle	ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.1.
3	Flughafenlinie Wuppertal - Köln/Bonn	sind zu erstellen	Kunden: durch die Realisierung einer zusätzlichen Direktverbindung zum Flughafen Köln/Bonn	Maßnahme ist mit finanzieller Mehrbelastung für die WSW verbunden. Finanzierung ausschl. durch kooperative Finanzierungsmodelle (z. B. Sponsoring, Sondertarife)	ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.3.
3	weitere Quartierserschließungsgebiete mit nachrangigem Erschließungsbedarf	sind zu erstellen	Kunden: durch eine verbesserte Feinerschließung in den entsprechenden Wohngebieten		ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.2.
3	Ergänzende ÖPNV-Erschließung zentrennaher Geschäftsbereiche	sind zu erstellen	Verbesserte Erschließung der Citybereiche (Einkaufen, Freizeit)		ist zu prüfen ^{**)}	Kap. 8.1.1.

*) Planungen - soweit noch nicht vorliegend - werden im Rahmen der AG ÖPNV-Weiterentwicklung (Stadt/WSW) erarbeitet

**) zu prüfen: eigenwirtschaftliche Realisierung, d. h. kostenneutral durch Leistungsumschichtung oder gemeinwirtschaftliche Leistung, d. h. zusätzliche städtische Mittel wären erforderlich. Hierzu existieren z. Z. noch keine Haushaltsstellen. Darüber hinaus wären kooperative Finanzierungsmodelle (z. B. Sponsoring) zu prüfen.

Abb. 13.8:
*Finanzierung der im NVP
benannten Maßnahmen
im ÖPNV-Leistungsan-
gebot*

ÖPNV-Infrastruktur

Abbau der ÖPNV-Infrastruktur als kontinuierlicher Prozeß

Bei den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Infrastrukturmaßnahmen handelt es sich im wesentlichen um die Fortführung bereits seit Jahren anstehender Baumaßnahmen im Bereich

- der Beschleunigung des Busverkehrs mit Erhöhung Pünktlichkeit und Anschlußsicherung,
- der verbesserten Verknüpfung der Verkehrsmittel zum ÖPNV,
- der verbesserten Verknüpfung der Verkehrsmittel innerhalb des ÖPNV und
- der kundenfreundlichen Ausgestaltung von Anlagen und Haltestellen.

AG Busbeschleunigung erarbeitet und bewertet die Einzelmaßnahmen

Die in Abb. 13.9 aufgeführten Maßnahmen werden in der AG Busbeschleunigung fortlaufend bearbeitet und bewertet. Dies gilt sowohl für den verkehrlichen als auch für den wirtschaftlichen Aspekt. Für die meisten Vorhaben existieren städtische Haushaltsstellen (z.B. „Begleitmaßnahmen für den ÖPNV“), die in der Regel eine GVFG-Zuschußbindung aufweisen. Da diese Mittel eng begrenzt sind, ist auch hierbei eine empfehlende Priorisierung vorgenommen worden. Gleichsam wird deutlich, daß der umfangreiche Maßnahmenkatalog allenfalls schrittweise auf der Basis entsprechender Durchführungsbeschlüsse umgesetzt werden kann.

Maßnahmenumsetzung ist von Aufnahme in das Investitionsprogramm abhängig

Vorhaben, die bislang noch nicht im Investitionsprogramm Berücksichtigung finden, sind aus fachlicher Sicht zwar für die Zukunft notwendig, deren Realisierung ist aber von der Entwicklung der finanziellen Rahmenbedingungen abhängig. Aufgrund der Leistungsanpassung an die gestiegene Nachfrage hat die Verbesserung der Engpaßsituation an den Verknüpfungspunkten Döppersberg und Alter Markt hierbei absolute Priorität. Ein zusätzlicher Einsatz von Gelenkominibussen scheidet aufgrund der Platzprobleme von vornherein aus. Darüber hinaus hätte dies auch erhebliche wirtschaftliche Folgen, da die Gelenkbusse in Anschaffung und Wartung deutlich höhere Kosten verursachen als Standardlinienbusse (Faktor 1,4).

Maßnahme	Planungen *)	Bewertung		Finanzierung **)	Querverweis
		Nutzen **)	Kostenbetrachtung **)		
Busspuren I. Priorität	liegen vor	Erhöhung der Pünktlichkeit während der Hauptverkehrszeiten und - zu prüfbar betriebliche Kosteneinsparungen	Kosten der baulichen Maßnahmen: ca. 5,3 Mio. DM	Einzelmaßnahmen 80 % Land 20 % Stadt Vermögenshaushalt 6300-980.0847.3	Kap. 8.2.1
Busspuren II. Priorität	sind zu erstellen	Erhöhung der Pünktlichkeit während der Hauptverkehrszeiten und - zu prüfbar betriebliche Kosteneinsparungen		Einzelmaßnahmen Land Stadt	Kap. 8.2.1
ÖV-Bavorechtigung an LSA IV. Bauabschnitt und weitere	liegen vor	Kunden; Beschleunigung des gesamten Busverkehrs Betrieb; Kosteneinsparungen ca. 2,4 Mio. DM/Jahr (Untersuchung 1990)	Kosten der Hard- und Software ca. 15 Mio. DM	80 % Land 20 % Stadt Vermögenshaushalt 6300-982.0891.7	Kap. 8.2.2
P+R/B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltepunkten der DB					
a) Ausbau vorhandener Anlagen	liegen zum Teil vor	Anpassung an Nachfrage	Kosten der baulichen Maßnahmen ca. 2,44 Mio. DM	Einzelmaßnahmen derzeit keine städt. Haushaltsstelle	Kap. 6.2.3 und 8.3.5
b) Neubau von Anlagen	liegen zum Teil vor	Verbesserung der Erreichbarkeit des schienenengebundenen Personennahverkehrs (SPNV)	Kosten der baulichen Maßnahmen ca. 6,28 Mio. DM	Einzelmaßnahmen derzeit keine städt. Haushaltsstelle	Kap. 6.2.3 und 8.3.5

P+R/B+R-Anlagen an Schwebbahn-Haltestellen im Zuge des Ausbaus	liegen zum Teil vor	Verbesserung der Erreichbarkeit der Schwebbahn	Kosten der baulichen Maßnahmen ca. 0,94 Mio. DM	ist zu prüfen	Kap. 8.3.5
P+R/B+R-Anlagen Neubau an Bus-Umsteigehaltestellen außerhalb der Kernstadtbereiche	liegen zum Teil vor	Anbindung nicht erschließbarer Wohnlagen an den ÖPNV durch intelligente Verkehrsmittelwahl	Kosten der baulichen Maßnahmen ca. 0,99 Mio. DM, u. a. Silberkuhle 0,08 Mio. DM	Einzelmaßnahmen Verwaltungshaushalt 6100-655.2200.1	Kap. 8.3.5
Umgestaltung des ÖV-Verknüpfungsbereiches Vohwinkel	sind zu erstellen	Schaffung benutzerfreundlicher und betrieblich angemessener Umsteigemöglichkeiten		Land Stadt	Kap. 9.1.1
Neubau des ÖV-Verknüpfungspunktes Hauptbahnhof	Konzeption eines doppelstöckigen Busbahnhofs städtebaulich integriert	Notwendiger Neubau des wichtigsten ÖV-Verknüpfungspunktes der Stadt		private Investoren Land Stadt	Kap. 9.1.2
Umgestaltung des ÖV-Verknüpfungsbereichs Barmen	Planungsansätze liegen vor	Konzentrierung der Haltestellenanlagen und Anbindung des Bahnhofes an die Innenstadt		ist zu prüfen	Kap. 9.1.3
Ausbau von Busverknüpfungspunkten in dezentralen Bereichen	liegen zum Teil vor	Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit und des Betriebsablaufs	u. a. Buswendeschleife Am Dönberg 235 TDM (Durchführungsbeschluss liegt zur Beschlussfassung vor.)	Einzelmaßnahmen Land Stadt private Investoren Vermögenshaushalt 6300-960.0847.3	Kap. 9.2
Haltestellenausbau	liegen zum Teil vor	Schaffung eines behindertengerechten und nutzerfreundlichen Standards		Land Stadt Vermögenshaushalt 6300-960.0847.3	Kap. 8.3.4
Bordsteilregulierungen und Markierungsarbeiten	liegen vor	Anpassung an betriebliche Notwendigkeiten		Verwaltungshaushalt 6100-655.2200.1	Kap. 8.3.1
Fußgängerwegweisung u. a. zu ÖPNV-Haltestellen	sind zu erstellen	Orientierungshilfe für Kunden	Anteil für Wegweisung zu Bahnhöfen und Haltestellen ca. 100 TDM	Stadt evtl. andere	Kap. 6.2.3
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen	liegen zum Teil vor	Verkürzung und Attraktivierung der Zugangswege		Einzelmaßnahmen Stadt Bundesschienerwegeausbaugesetz (BSchWAG)	Kap. 6.2.3

- *) Planungen - soweit noch nicht vorliegend - werden im Rahmen der verschiedenen städtischen Infrastrukturarbeitsgruppen mit bzw. von den betroffenen Verkehrsunternehmen erarbeitet und sind den Wuppertaler Ratsgremien vorzulegen (s. Kap. 8.3.5)
- **) Nutzen, Kosten und Finanzierung werden für jede Einzelmaßnahme im Rahmen der parlamentarischen Entscheidungen dargestellt

Abb. 13.9:
*Finanzierung der im NVP
benannten ÖPNV-
Infrastrukturmaßnahmen*

13.4 Fallbeispiel zur Finanzierung des SPNV

Zusätzliche SPNV-Leistungen bedeuten zusätzliche Kosten

Für den Schienenpersonennahverkehr gelten letztlich dieselben finanziellen Rahmenbedingungen wie für den kommunalen ÖPNV. Jede Angebotsausweitung im SPNV bedeutet eine zusätzliche finanzielle Belastung der Mitglieder des Zweckverbandes VRR, da die DB AG nach dem derzeit geltendem Verkehrsvertrag einen fest umrissenen Einnahmenanspruch hat. Dieser ist überwiegend leistungsabhängig und basiert auf dem Fahrplanangebot 1993/94. Davon abweichende zusätzliche SPNV-Leistungen bedeuten somit

- *entweder höhere Umlagen für die Verbundmitglieder und letztlich - so das heutige Verfahren - höhere Ausgleichsbeträge versus Querverbund für die kommunalen Verkehrsbetriebe oder*
- *entsprechende Finanzierungszusagen der beteiligten Kommunen.*

Zweckverbandssatzung erschwert Umlagenfinanzierung von zusätzlichen Leistungen

Nach ersten Berechnungen erhöht sich beispielsweise der DB-Ausgleichsbetrag für die WSW allein durch die Einführung der S 9 um rund 1 bis 1,5 Mio. DM pro Jahr. Auch der Entwurf des neuen Verkehrsvertrages mit der DB AG sieht hier keine grundlegende Änderung bei der Finanzierung der Schienenverkehre durch die kommunalen Verkehrsunternehmen vor. Versuche der VRR-GmbH, die DB-Ausgleichsbeträge in leistungs- und einnahmenabhängige Anteile zu splitten und die leistungsbezogenen Anteile durch eine Zweckverbandssonderumlage finanzieren zu lassen, um die Verkehrsbetriebe finanziell zu entlasten, sind bisher am Votum der Verbandsversammlung gescheitert. Dies zeigt deutlich, daß es künftig extrem schwierig sein wird, Leistungsausweitungen innerhalb des Verbundnetzes „solidarisch“ durch alle Zweckverbandmitglieder finanzieren zu können. Hierdurch wird jedoch der durch das Umlageverfahren getragene Verbundgedanke, daß Leistungsverbesserungen im Teilbereich auch mittelbar eine Stärkung des Gesamtnetzes bedeuten, zurückgedrängt. Diese „Sichtweise“ ist auch in der neuen Zweckverbandssatzung VRR deutlich zum Ausdruck gebracht worden.

Reaktivierung von Schienenstrecken wird am Fallbeispiel Oberbarmen - Beyenburg dargestellt

Vor diesem Hintergrund muß auch die für Wuppertal bedeutsame Thematik „Reaktivierung von Schienenstrecken“ eingehend betrachtet und einer Bewertung zugeführt werden. Das Fallbeispiel der stillgelegten Schienenstrecke Oberbarmen - Beyenburg zeigt, welche direkten finanziellen Auswirkungen eine Leistungsausweitung im kommunalen Schienenpersonennahverkehr zur Folge haben könnte. Der Streckenabschnitt Oberbarmen - Beyenburg steht dabei stellvertretend für andere, im Bereich des Bergischen Städtedreiecks stillgelegte oder von Stilllegung bedrohte Schienenstrecken¹³.

13.4.1 Förderung zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter Strecken

Wiederinbetriebnahme stillgelegter SPNV-Strecken grundsätzlich zuschufähig

Die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Strecken für den Personennahverkehr ist nach Maßgabe des RegG NW grundsätzlich zuschufähig im Rahmen der „sonstigen Förderung“ des SPNV (§ 14). Allerdings beschränken sich diese Zuwendungen ausschließlich auf einen Kostenfaktor. D.h., es werden nur

Faktor 1: Betriebskosten (gleichzusetzen mit Trassenpreis/Zugkm) oder

Faktor 2: Infrastrukturkosten oder

Faktor 3: Fahrzeugbeschaffungskosten gefördert.

Somit setzt beispielsweise die Wiederinbetriebnahme der Strecke Oberbarmen - Beyenburg de facto voraus, daß sie sich, abgesehen von einer begrenzten Zuwendung, selber „trägt“. Darüber hinaus muß sie im Vergleich zu Konkurrenzverkehren (z.B. Bus) die kostengünstigere Lösung und eine Verbesserung des Verkehrsangebotes darstellen (siehe u.a. § 11 RegG NW). Dies wäre durch eine Kosten-/Nutzenanalyse, einhergehend mit einem betriebswirtschaftlichen Konzept sowie einem Finanzierungs- und Betreibermodell, durch den potentiellen Aufgabenträger (z.B. die Stadt Wuppertal) nachzuweisen bzw. sicherzustellen. Die Belange des Umweltschutzes bzw. der umweltpolitische Nutzen sollten ebenfalls bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden.

„Symbiose“ von Güter- und Personenverkehr erhöht die Chancen zur Reaktivierung

Um von vornherein die Ausgaben-/Einnahmenbilanz verbessern zu können, wäre es von großem Vorteil, wenn zum Personenverkehr auch Güterverkehr auf dieser Strecke betrieben werden könnte. Hierdurch bestände die Möglichkeit, daß zumindest die streckenbezogenen Investitionen und Unterhaltungsmaßnahmen sowie sonstige Kostenanteile (z.B. Betrieb) für den SPNV „eingefahren“ werden könnten. Diese „Symbiose“ würde die Chancen, auf stillgelegten oder von Stilllegung bedrohten Strecken wieder Personenverkehr zu betreiben, erheblich erhöhen.

13.4.2 Betriebs- und Finanzierungseckwerte

Reaktivierung erfordert Infrastrukturmaßnahmen von ca. 2,8 Mio. DM

Eine Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr würde neben der Oberbauerneuerung zwischen der Papierfabrik „Erfurt“ und dem Bf Beyenburg erfordern, daß die gesamte Strecke zwischen Abzweig Rauental und Beyenburg sicherungstechnisch für den Personenverkehr hergerichtet wird. In einer groben Maßnahmen- und Kostenschätzung hat die Deutsche Bahn AG ein Investitionsvolumen von rd. 2,8 Mio DM ermittelt, wobei bereits bis heute ca. 3,5 Mio. DM in den Oberbau bis zur Papierfabrik investiert wurden. Gleichzeitig hat die DB AG deutlich gemacht, daß u.a. im Hinblick auf Bahnübergänge, ein Überholungsgleis mit Signalanlagen und eine Güteranschlußsicherung weitere kostenintensive Maßnahmen untersucht werden müßten.

Für die Berechnung des Gesamtpreises (Trassenpreis pro Zugkm x Zugkm/Jahr) wurde folgende Betriebskonzeption zugrundegelegt:

- *Taktfrequenz: 20 Min. Mo - Fr
30 Min. Sa + So*

- *Betriebszeit max.: 5 - 24 Uhr (=19 Std.)*

Daraus ergeben sich die in der nachfolgenden Tabelle (Abb. 13.10) aufgeführten Leistungsdaten.

	Zugfahrten/Tag	km	Tage	Zugkm/Jahr	
Abb. 13.10:	Montag – Freitag	114	8	253	230.736
Leistungsdaten pro Tag und Jahr	Samstag	72	8	52	29.952
	Sonntag	72	8	60	34.560
<i>Quelle: DB AG</i>	Summe				295.248

20-Minuten-Takt verursacht ca. 5,2 Mio. DM Betriebskosten

Ausgehend von einem angenäherten Trassenpreis/Zugkm von 17,61 DM (Stand 1995) wurde für das o.g. Betriebsprogramm überschlägig ein Gesamtpreis (Trassenpreis x Zugkm) in Höhe von ca. 5,2 Mio. DM/Jahr errechnet. Diese Summe beinhaltet den Trassen- und Bahnhofspreis sowie die Traktionskosten. Diese Kosten wären jährlich durch den Betreiber (z.B. Stadt Wuppertal), abzüglich der Fahrgeldeinnahmen und Investitionszuschüsse für Infrastruktur und Fahrzeuge, zu tragen.

Wettbewerb der SPNV-Betreiber kann kostengünstigere Bedingungen erzeugen

In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, daß die DB AG Strecken wie W-Oberbarmen - W-Beyenburg durch personalaufwendige Betriebsweise und vergleichsweise hohe Kostenveranschlagungen für notwendige Infrastrukturmaßnahmen aufgrund ihres Rechnungswesens für unwirtschaftlich erklärt und die Stilllegung betrieben hat. Bezieht man den Wettbewerb beim Betrieb von Bahnstrecken als den zentralen Gedanken der Regionalisierung in die Reaktivierungsbestrebungen mit ein, so relativieren sich die am Trassenpreis der DB AG orientierten Aussagen. Gemäß den Verlautbarungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) können die bei einem privaten Betreiber zu veranschlagenden Kosten zwischen 30 - 50% niedriger veranschlagt werden¹⁴.

Innerörtliche Erschließung erfordert nach wie vor Busverkehr

Bei einer Reaktivierung dieser Schienenstrecke wäre zu beachten, daß neben einer Erhöhung der DB-Ausgleichsbeträge durch den höherwertigen Schienenkostensatz im Vergleich zu den derzeit zu zahlenden Kostensätzen für die BVR-Busse auch eine Konkurrenz zu den bestehenden Buslinien 616 und 626 (BVR/OVAG) eintritt. Die WSW würde einen nicht unerheblichen Anteil an Fahrgeldeinnahmen (Bartarif) verlieren. Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die Kostenersparnis ausreicht, um nach wie vor notwendige Busleistungen zur innerörtlichen Erschließung Beyenburgs und deren Verknüpfung mit der Schiene zu finanzieren.

13.4.3 Bewertung der Bedienungsqualität Bus/Schiene und Fazit

Derzeitige Bedienung besser als mögliches SPNV-Angebot

Gegenüber der derzeitigen Busbedienung durch die im 10- bzw. 20-Min-Takt verkehrenden Linien 616/626 würde das Schienenverkehrsangebot eine qualitative Verschlechterung bedeuten, da

- *in Beyenburg Busverkehre nach Radevormwald sowie innerhalb Beyenburgs gebrochen werden müßten und nur noch als Zubringerbusverkehr zur Schiene verkehren könnten,*
- *auf der Hauptachse Beyenburg - Oberbarmen in der Hauptverkehrszeit eine Angebotsreduzierung von derzeitigem 10- auf einen 20-Min-Takt stattfinden würde.*

Demgegenüber stände im Falle einer Durchbindung der Züge in Richtung Wuppertal Hbf eine Verbesserung der Verbindungsqualität in die Zentren Barmens und Elberfelds.

Die bisherigen Ausführungen haben deutlich gezeigt, daß Instandsetzung und Reaktivierung der Bahnstrecke Oberbarmen - Beyenburg für den Schienenpersonennahverkehr mit erheblichen Investitionskosten für Infrastruktur und Betrieb verbunden sind, ohne daß hierfür finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Demgegenüber stehen derzeit kaum Vorteile für die ÖPNV-Kundinnen und -Kunden. Inwiefern langfristig die Reaktivierung der Schienenstrecke Oberbarmen - Beyenburg eine wirkliche Alternative zur gegenwärtigen Busbedienung darstellt, müßten entsprechenden Konzepte und Gutachten zum „Regionalen Schienenverkehr“ zeigen. Eine endgültige Bewertung kann daher erst nach Vorlage entsprechender Untersuchungen vorgenommen werden.

Kein „Nulltarif“ bei Reaktivierung mehr möglich

Generell bleibt festzustellen, daß sämtliche Überlegungen, das ÖPNV-Angebot zu verbessern und für die Zukunft zu sichern, sich künftig im Spannungsfeld zwischen dem „Wollen“, dem kosten-/nutzenmäßig „Optimalen“ und dem finanziell „Machbaren“ bewegen werden. Dabei ist heute bereits klar:

1. *Trassensicherung, Reaktivierung und Leistungsverbesserungen wird es nicht mehr zum „Null-Tarif“ geben können.*
2. *Die Chancen eines künftig kommunal/regional betriebenen Schienenverkehrs sind um so positiver zu bewerten, je höher dabei der Güterverkehrsanteil liegt.*

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, daß die WSW mit Unterstützung des Landes zur Zeit ein Gutachten zum regionalen Schienenverkehr erstellen läßt, das zukünftige Potentiale des Güter- und Personenverkehrs in der Region des Bergischen Städtedreiecks abschätzen soll. Mit Ergebnissen ist im Herbst 1996 zu rechnen. Die Strecke Oberbarmen - Beyenburg wurde in diese Untersuchungen miteinbezogen.

Des weiteren sei darauf verwiesen, daß hinsichtlich einer Reaktivierung von Strecken neben der DB AG auch andere (private) Betreiber, z.B. eine Regionale Bahngesellschaft, in Betracht kommen. Diese Überlegungen gilt es in einem entsprechenden Betreiberkonzept zu konkretisieren.

14. Finanzierungsrisiken

Geringerer Handlungsspielraum bei ÖPNV-Finanzierung

Die vorausgegangenen Ausführungen machen deutlich, daß sich die Rahmenbedingungen zur Finanzierung des ÖPNV grundlegend geändert haben und zunehmend weniger Handlungsspielraum erwartet werden kann. Dies gilt sowohl für die kommunale Seite - Stadt Wuppertal als Aufgabenträger und Besteller - als auch für die Seite der Verkehrsunternehmen.

Aus heutiger Sicht kann festgestellt werden, daß die Kommunen als ÖPNV-Aufgabenträger nicht in der Lage sein werden, Aufwendungen, die heute über den Querverbund abgedeckt werden, künftig im Rahmen des gesamtstädtischen Haushalts abzudecken. Diese Situation muß als äußerst ernst gewertet werden, zumal fraglich erscheint, ob die in Kap. 13.3.1 vorgestellte Finanzplanung und das Investitionsprogramm für den fünfjährigen Planungszeitraum des NVP Bestand haben können.

„Querverbund“ sichert gegenwärtig ÖPNV-Angebot

In erster Linie muß somit alle Aufmerksamkeit darauf gerichtet werden, das bestehende ÖPNV-Angebot in Wuppertal durch das auf dem Querverbund basierende Finanzierungsmodell zu sichern. Dort, wo Defizite - sei es im Leistungsangebot oder in der Infrastruktur - vorliegen, gilt es, Wege aufzuzeigen, diese möglichst kostenneutral auszugleichen. Hingegen werden sich ÖPNV-Maßnahmen, für die keine finanzielle Deckung erbracht werden kann, kaum mehr umsetzen lassen. Die Frage, inwieweit der offene Wettbewerb neue Handlungsspielräume eröffnet, kann derzeit nicht beantwortet werden. Der Zweckverband VRR sammelt mit Ausschreibungen für bestimmte Streckenabschnitte (S4 Dortmund-Lütgendortmund - Unna und RB 52 Dortmund - Hagen - Lüdenscheid) gegenwärtig erste Erfahrungen.

Finanzverantwortung des ÖPNV-Aufgabenträgers „Stadt Wuppertal“ nimmt zu

Dessen ungeachtet ist die Stadt Wuppertal gefordert, künftig ihre Finanzverantwortung für den ÖPNV unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen stärker als bislang wahrzunehmen. Diese werden in Zukunft ebenfalls keine großen Handlungsspielräume mehr haben, da

- *die bisherigen überproportionale Nachfragezuwächse nicht weiter erreicht werden können,*
- *das Rationalisierungspotential bereits zu großen Teilen ausgeschöpft ist,*
- *die Versorgungsgewinne in ihrer derzeitigen Höhe fraglich sind (Tarifgenehmigung, Auswirkung EU-Binnenmarkt, Umweltschutzaufgaben usw.).*

Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsbetriebe auf Dauer gefährdet

Übertragen auf die WSW AG bedeutet dies, daß es für die nächsten Jahre immer schwieriger sein wird, die Finanzierung des Wuppertaler ÖPNV im wesentlichen durch Eigenwirtschaftlichkeit der Stadtwerke sicherzustellen. Des weiteren findet zur Zeit eine Diskussion darüber statt, ob die getrennte Berechnung der Betriebszweige insoweit aufgehoben werden soll, daß die Überschüsse eines Betriebszweiges allen bedienten Kommunen und nicht nur der Eigentümergebietskörperschaft gutgeschrieben werden sollen. Hierdurch soll eine Benachteiligung der mitbedienten Gebietskörperschaften, z.B. durch bilanzpolitische Entscheidungen und Kostenzuordnungen, verhindert werden.

Einsparpotentiale bei den WSW weitgehend abgeschöpft

Positiv bleibt anzumerken, daß die in den vergangenen Jahren durchgeführten Maßnahmen zur Rationalisierung und Optimierung der WSW AG im Vergleich zu anderen VRR-Betrieben bereits zu einer deutlich geringeren Steigerung der Verkehrsverluste geführt haben. Die rechnerische Belastung der Stadt Wuppertal hinsichtlich der Zweckverbandsumlage (vor Abdeckung durch den Querverbund) ist demnach im Vergleich zu anderen Kommunen deutlich geringer gestiegen. Allerdings sind die möglichen Einsparpotentiale bereits heute weitgehend abgeschöpft.

%-Veränderung 1994 zu 1980

Abb. 14.1:
Belastung durch Zweckverbandsumlage
Quelle: VRR-IST-Ergebnisrechnungen 1980 + 1994

Bochum/Gelsenkirchen	+ 260
Düsseldorf	+153
Duisburg	+112
Essen	+96
Ennepe-Ruhr-Kreis	+293
Remscheid	+257
Solingen	+171
Wuppertal	+78

Landesförderung des VRR nach 1999 fraglich

Des weiteren ist fraglich, inwieweit die bisherige Förderung des Landes für den VRR auch nach 1999 noch Bestand haben wird. Die geplante Fahrzeugförderung wird zumindest derzeit durch die Anrechnung der anteiligen Infrastrukturkostenhilfe für die VRR-Unternehmen gemindert. Der Abzug der 42 Mio. DM Pauschale ist insoweit bedenklich, da es sich um einen Durchschnittswert aus den Jahren 1980 bis 1989 handelt. In diesem Zeitraum wurden erhebliche Fahrzeugfördermittel für den Ausbau der Stadtbahn im Verbundraum Rhein-Ruhr bewilligt, so daß dieser Betrag künftig nicht mehr repräsentativ ist.

Die finanzielle Situation der Kommunen führt bereits heute dazu, daß sich die Umlandgemeinden viel stärker auf die Defizitbelastungen durch die Verkehrsunternehmen konzentrieren. Durch die relativ einfache Umlagenrechnung im VRR können Maßnahmen, die nur in einer Gebietskörperschaft durchgeführt werden, die Umlandgemeinden stärker be- oder entlasten. Bei künftigen Verkehrsplanungen wird dieser Aspekt deshalb viel stärker zu berücksichtigen sein als heute.

Offene Fragen bei künftiger ÖPNV-Finanzierung

Zusammenfassend kann daher für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden, daß bei sich weiter verschärfenden Rahmenbedingungen ggf. ÖPNV-Verkehrsleistungen in Teilbereichen zurückgenommen werden müssen. In diesem Bewußtsein gilt es verstärkt über Lösungen nachzudenken, wie die derzeitige Qualität des ÖPNV in und für Wuppertal finanziell gesichert und weiter kostenbewußt optimiert werden kann. Hierzu gibt es keine „Patentlösungen“, zumal die mit Unsicherheiten behaftete bundesweite Finanzproblematik des ÖPNV sowie der künftige Wettbewerb viele Fragen aufwerfen, die aus heutiger Sicht (noch) nicht beantwortet werden können.

NVP bildet Rahmen zur Umsetzung der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe ÖPNV

Letztlich kann die als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe definierte „Daseinsvorsorge Öffentlicher Personennahverkehr“ von den Aufgabenträgern nur im Konsens mit den am Prozeß zu beteiligenden gesellschaftlichen, politischen und unternehmerischen Gruppen für die Zukunft bewältigt werden. Dabei darf der ÖPNV nicht isoliert betrachtet werden, sondern ist in Verknüpfung mit dem Fußgängerverkehr, dem Radverkehr und dem motorisierten Individualverkehr zu sehen und weiter zu optimieren. Der vorliegende erste kommunale Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal bildet dafür den fachlichen Rahmen.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1	Bearbeitungsablauf NVP Wuppertal.....	S.19
Abb. 3.1	Räumlich funktionales Zentrenkonzept Verkehrsleitbild.....	S.28
Abb. 4.1	Stadt Wuppertal mit ihren 10 Stadtbezirken und umliegenden Gemeinden.....	S.31
Abb. 4.2	Bevölkerungsentwicklung in Wuppertal 1996 bis 2010.....	S.33
Abb. 4.3	Bevölkerungsentwicklung in den 10 Stadtbezirken.....	S.33
Abb. 4.4	Bevölkerungsentwicklung 1996 bis 2010 nach Altersgruppen.....	S.34
Abb. 4.5	Verkehrsinfrastruktur und regionale ÖPNV Linien.....	S.37
Abb. 4.6	Modal-Split Anteile in Wuppertal 1994.....	S.40
Abb. 4.7	PKW-Besitz in Wuppertaler Haushalten von 1986 bis 1995.....	S.41
Abb. 4.8	Trenddarstellung 1977 bis 1995.....	S.43
Abb. 5.1	Kriterien der Raumerschließung.....	S.46
Abb. 5.2	Kriterien der Raumverbindung.....	S.48
Abb. 5.3	Bedienungshäufigkeit im derzeitigen Regionalverkehr (Hauptverkehrszeit).....	S.49
Abb. 5.4	ÖPNV-Angebot in Wuppertal.....	S.50
Abb. 5.5	Bedienungshäufigkeit im derzeitigen Stadtverkehr (Hauptverkehrszeit)....	S.51
Abb. 5.6	Wuppertaler NachtExpress-Netz.....	S.53
Abb. 5.7	Fahrzeitverbesserung durch Einrichtung von CE- und SB-Linien.....	S.54
Abb. 5.8	Marktanteile (6 bis 70 Jahre) durchschnittlicher Tag (Montag bis Sonntag).....	S.57
Abb. 5.9	Bevölkerungsentwicklung 1996 bis 2010 nach Altersgruppen.....	S.58
Abb. 5.10	Marktanteile ÖPNV nach Teilmärkten.....	S.58
Abb. 5.11	Marktanteile (6 bis 70 Jahre) durchschnittlicher Tag (Montag bis Sonntag) im Vergleich der verbundangehörigen Städte.....	S.59
Abb. 6.1	Darstellung des vorhandenen SPNV-Angebotes.....	S.65
Abb. 6.2	Übersicht zur Ist-Analyse an den SPNV-Haltepunkten.....	S.67
Abb. 6.3	Anmeldung der Stadt Wuppertal zum regionalen Nahverkehrsplan Zweckverband VRR zur Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebotes (mittel- bis langfristiger Bedarf).....	S.71
Abb. 6.4	Anmeldung der Stadt Wuppertal zum regionalen Nahverkehrsplan Zweckverband VRR: Infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Situation an SPNV Haltepunkten.....	S.71
Abb. 6.5	Lageplan Maßstab 1:2500 zusätzlicher S8 Haltepunkt Wuppertal-Arrenberg.....	S.74
Abb. 6.6	Lageplan Maßstab 1:2500 zusätzlicher S8 Haltepunkt Wuppertal-Vohwinkel Rangierbahnhof.....	S.74
Abb. 8.1	„Wichtigkeiten“ zur ÖPNV-Nutzung aus Kundensicht.....	S.101
Abb. 8.2	Vorhandene Busspuren (insgesamt).....	S.101
Abb. 8.3	Staukarte des Wuppertal Busnetzes.....	S.103
Abb. 8.4	Vorhandene Busspuren (insgesamt).....	S.104
Abb. 8.5	Auflistung Busspuren in Wuppertal, Stand 4/96.....	S.105
Abb. 8.6	Busspuren in Wuppertal.....	S.107
Abb. 8.7	Systemskizze Funk/Bake.....	S.109
Abb. 8.8	Bauabschnitte der LSA-Beeinflussung.....	S.110
Abb. 8.9	Vorhandene und zukünftige Regionalverkehrslinien in Verbindung mit einer P+R/B+R-Konzeption.....	S.117
Abb. 12.1	Produktfahrpläne der WSW AG.....	S.131

Abb. 12.2	Logo des MobiCenter der WSW AG.....	S.132
Abb. 12.3	Logo der Ozon-Aktion.....	S.132
Abb. 13.1	Zukünftige Finanzmittel für Regionalisierung und GVFG 1995 - 2001.....	S.137
Abb.13.2	ÖPNV-Finanzmittel der Länder 1996 (GVFG = 6280 Mio. DM).....	S.138
Abb.13.3	ÖPNV-Finanzmittel der Länder 1997 (GVFG = 3280 Mio. DM).....	S.138
Abb.13.4	In den Jahren 1996 - 2000 für den ÖPNV vorgesehene Mittel des Verwaltungshaushaltes (Finanzplanung).....	S.142
Abb.13.4	In den Jahren 1996 - 2000 für den ÖPNV vorgesehene Mittel des Vermögenshaushaltes (Investitionsprogramm).....	S.142
Abb.13.6	Vordringliche Maßnahmen im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur.....	S.146
Abb.13.7	Kennwerte zum ÖPNV in Wuppertal.....	S.148
Abb.13.8	Finanzierung der im NVP benannten Maßnahmen im ÖPNV-Leistungsangebot.....	S.152 und S.153
Abb.13.9	Finanzierung der im NVP benannten ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen.....	S.154 und S.155
Abb.13.10	Leistungsdaten pro Tag und Jahr.....	S.158
Abb.14.1	Belastung durch Zweckverbandsumlage.....	S.161