



Stadt Wuppertal

ÖPNV-Bericht 2009/2010



ÖPNV-Bericht der Stadt Wuppertal 2009/2010

Herausgegeben von:	Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal GB 1.2 - Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr und Umwelt
Bearbeitung durch:	Volker Klöpper (Ressort 104.52 Nahverkehrsplanung) Stefan Junker (Ressort 104.52 Nahverkehrsplanung) Jonas Harz (Praktikant Ressort 104.5 Verkehrsplanung)
In Zusammenarbeit mit:	Ludwig Froning (WSW mobil GmbH 11/111)
Karten u. Abbildungen: Titelbild:	Norina Peinelt (Ressort 104.5 Verkehrsplanung) Michael Holter (Ressort 102 Vermessung, Katasteramt, Geodaten)
Fotos:	Dörper Bus e.V. Ressort 104.52 Nahverkehrsplanung Stadtwerke Solingen GmbH WSW mobil GmbH

Wuppertal, März 2011

ÖPNV-Bericht 2009/2010

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

ich freue mich, Ihnen den ÖPNV-Bericht 2009/2010 der Stadt Wuppertal vorlegen zu können. Mit dem ÖPNV-Bericht knüpft die Verwaltung an die in den 1990er-Jahren erschienenen Berichte Öffentlicher Personennahverkehr an.

Die damalige Situation war von deutlich anderen Rahmenbedingungen geprägt: U.a. durch Bahnreform und Regionalisierung des Nahverkehrs stand der öffentliche Verkehr wie selten zuvor im Blickfeld von Politik und Öffentlichkeit. Mit noch vorhandenen finanziellen Spielräumen der beteiligten Akteure konnten viele infrastrukturelle Verbesserungen sowie Ausweitungen des Leistungsangebotes auf der Schiene und im Busverkehr auf den Weg gebracht werden.

Zwar haben sich die Vorzeichen inzwischen gewandelt, aber es gibt auch heute Vieles, über das sich zu berichten lohnt! Wuppertal verfügt über ein hervorragendes Nahverkehrsangebot, das nach wie vor kontinuierlich optimiert wird. Hierauf möchte der vorliegende Bericht, der die Entwicklungen der vergangenen beiden Jahre und erkennbare Tendenzen für die Zukunft in knapper Form darstellt, aufmerksam machen.

Mit freundlichen Grüßen,



Frank Meyer
Technischer Beigeordneter der Stadt Wuppertal
Leiter des Geschäftsbereichs Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt

Inhaltsverzeichnis

1. Rahmenbedingungen	6
Rechtlicher Rahmen	6
Finanzieller Rahmen	7
2. Schienenverkehr	8
DB-Fernverkehr	8
Rechtsstreit zwischen VRR und DB Regio	8
Neue S-Bahn Fahrzeuge	10
Fahrplanwechsel 2009 (SPNV)	10
Übernahme RE13 – „Maas-Wupper-Express“ – durch die eurobahn	11
Kursbuchstrecke 458 (RB47) – „Der Müngstener“	12
Neuer VRR-Nahverkehrsplan	13
Arbeitskreis Schienenverkehr im Bergischen Städtedreieck	14
Verlängerung der S28 („Regiobahn“)	15
Fahrplanwechsel 12/2010 (SPNV)	16
Aufwertung der Wuppertaler Bahnhöfe und Haltepunkte	16
3. Schwebebahn	18
Sanierung der Schwebebahn	18
Neue Fahrzeuggeneration	18
4. Busverkehr	20
Fahrplanwechsel Juni 2009	20
Fahrplanwechsel Dezember 2009	20
Fahrplanwechsel 09.01.2011	20
Neue O-Busse (Linie 683) der Stadtwerke Solingen (SWS)/Verlängerung der Linie 683 zum Bahnhof Vohwinkel	21
Bürgerbus Cronenberg	21
Ergänzende Mobilitätsangebote: Carsharing	22
ÖPNV-Erschließung des ehemaligen GOH-Gebietes und der geplanten Landeseinrichtungen in Ronsdorf	22
Haltestellenprogramm/Wetterschutzprogramm der WSW mobil	24
Schadstoffausstoß der Busse der WSW mobil	24
Elektronisches Einstiegskontrollsystem (EKS)	25
Sachstand ÖPNV-Beschleunigung durch Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen	26
Einschränkungen des Busverkehrs im Winter 2010/2011	27

ÖPNV-Bericht 2009/2010

5. Verknüpfungspunkte	28
Wuppertal Hauptbahnhof – Neugestaltung Döppersberg	28
Bahnhof Barmen	29
6. Fahrgastinformation	30
Neuer Liniennetzplan	30
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	30
7. Marketing	32
Neues Design der WSW mobil GmbH	32
Umzug MobiCenter	32
8. Tarifliche Entwicklung im VRR	33
Tarifmaßnahmen	33
Einführung eines Sozialtickets	33
Entwicklung von Tarifstruktur und -sortiment/Tarifharmonisierung VRR/VGN	33
9. Entwicklung der Fahrgastzahlen	35
10. Ausblick	36

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Neues S-Bahn-Fahrzeug der DB AG (Fa. Bombardier/Alstom Baureihe 422; Quelle: Stadt Wuppertal)	10
Abbildung 2: Fahrzeug der eurobahn (Fa. Stadler Typ FLIRT; Quelle: Stadt Wuppertal)	11
Abbildung 3: Geplante Regiobahn-Verlängerung (Quelle: Amtliche Geo-Basisdaten der Stadt Wuppertal, Ressort Vermessung, Katasteramt und Geodaten, RV-102-104/Stadt Wuppertal)	15
Abbildung 4: Dynamischer Schriftanzeiger am Bahnhof Ronsdorf (Quelle: Stadt Wuppertal)	16
Abbildung 5: Neues Schwebebahndesign (Quelle: WSW mobil GmbH)	19
Abbildung 6: O-Bus Linie 683 Fa. Hess (Quelle: SWS GmbH)	21
Abbildung 7: Bürgerbus Cronenberg (Quelle: Dörper Bus e.V.)	22
Abbildung 8: Linienkonzept GOH/Landeseinrichtung (Quelle: WSW mobil GmbH)	23
Abbildung 9: Hybridbus WSW (Quelle: WSW mobil GmbH)	25
Abbildung 10: EKS-Prüfgerät (Quelle: WSW mobil GmbH)	26
Abbildung 11: Haltestellenstele WSW (Quelle: WSW mobil GmbH)	32
Abbildung 12: Fahrgastzahlen WSW mobil (Quelle: WSW mobil GmbH)	35

1. Rahmenbedingungen

Rechtlicher Rahmen

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV waren in den vergangenen Jahren von einer großen Dynamik, verbunden mit einer andauernden Rechtsunsicherheit für die beteiligten Akteure geprägt. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf Entwicklungen auf der Ebene der Europäischen Union. Unter der übergeordneten Zielvorgabe, Markthemmnisse und Wettbewerbsbeschränkungen in allen Märkten abzubauen, ist auch der Teilmarkt des ÖPNV, da dieser in der Regel defizitär und somit über Zuschüsse und Defizitausgleiche stark durch Einflussnahme der öffentlichen Hand geprägt ist, verstärkt in den Fokus der EU geraten. Durch Erlass entsprechender Verordnungen und nachfolgende Rechtsprechung durch den Europäischen Gerichtshof wurden die „zuständigen Behörden“ in den einzelnen Mitgliedsländern verpflichtet, zuschussbedürftige Verkehrsleistungen des ÖPNV – und damit das Gros aller Verkehre – beihilfe- und vergaberechtskonform abzuwickeln, ohne dass dabei im Einzelnen klar (gewesen) wäre, was es hierzu bedarf. Aktuell ist die zum 03.12.2009 in Kraft getretene EU-Verordnung 1370/2007 schrittweise umzusetzen bzw. hat der Bund in Form einer Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) auf widersprüchliche Regelungen zwischen EU-Verordnung und PBefG zu reagieren, um die erwähnte Rechtsunsicherheit zu minimieren.

Parallel hat das Land NRW durch zwei Novellierungen des ÖPNV-Gesetzes NRW (ÖPNVG NRW) die Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den ÖPNV vor Ort vorangetrieben.

Für die Stadt Wuppertal, die gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW als sogenannter Aufgabenträger auf ihrem Stadtgebiet für Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV verantwortlich ist (Hinweis: Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der VRR), haben dabei die Aufgaben und Verantwortlichkeiten zugenommen. Während die Abwicklung der beihilferechtskonformen Finanzierung des ÖPNV an den VRR übertragen worden ist, hat die Stadt für eine rechtskonforme Vergabe der zuschussbedürftigen Verkehre und die Vorhaltung eines ausreichenden Verkehrsangebotes Sorge zu tragen.

Unter anderem vor dem geschilderten vergaberechtlichen Hintergrund erfolgte im September 2006 die Neuausrichtung der Wuppertaler Stadtwerke (WSW) mit Gründung der WSW mobil GmbH, die nachfolgend mit dem Großteil der ÖPNV-Leistungen in Wuppertal betraut wurde. Gleichsam sind die übrigen Verkehrsunternehmen, die in Wuppertal ÖPNV-Leistungen erbringen (z.B. Rheinbahn, Stadtwerke Remscheid) mit diesen Leistungen formell betraut.

Durch die bereits umgesetzten bzw. absehbaren rechtlichen Änderungen – hierbei ist insbesondere auch die in Vorbereitung befindliche Novellierung des PBefG zu nennen – hat der Nahverkehrsplan als zentrales Planungsinstrument der kommunalen Aufgabenträger und wichtiges Kriterium für Entscheidungen der Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung) bei konkurrierenden Anträgen für Liniengenehmigungen an Bedeutung gewonnen bzw. wird weiter an Bedeutung gewinnen. Dieser Rolle kann allerdings der im Jahr 1997 beschlossene, erste Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal nicht mehr gerecht werden.

Finanzieller Rahmen

Der finanzielle Rahmen von ÖPNV und SPNV ist von abnehmenden Mitteln geprägt, die die Vorhaltung eines attraktiven Angebotes zunehmend erschweren, was durch die reine Verlagerung von Geldern und Zuständigkeiten von der Landes- auf die kommunale Ebene (s. „Rechtlicher Rahmen“) nicht oder nur wenig abgemildert wird. Im Einzelnen:

- Der Großteil des ÖPNV-Angebotes in der Stadt wird von der WSW mobil GmbH erbracht. Die dabei auftretenden Defizite werden innerhalb des Konzerns WSW aus Gewinnen der Versorgungssparte aufgefangen und belasten somit nicht unmittelbar den städtischen Haushalt. Aufgrund tendenziell rückläufiger Gewinne aus der Versorgung ist die dauerhafte und vollständige Finanzierung der Verluste im Verkehrsbereich in Frage gestellt, zumal das Ergebnis der WSW mobil durch die kostenintensive Sanierung der Schwebebahn inklusive Beschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration belastet wird.
- Die Finanzierung der von den übrigen Verkehrsunternehmen in Wuppertal erbrachten ÖPNV-Leistungen erfolgt im Rahmen der VRR-Finanzierung aus dem städtischen Haushalt. Angesichts der mehr als angespannten finanziellen Situation der Stadt Wuppertal ist somit auch die künftige Bereitstellung dieser Mittel und v.a. ein Auffangen eventueller Kostensteigerungen problematisch.
- Städtische Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur sind haushaltsrechtlich, da es sich um keine Pflichtmaßnahmen handelt, ebenfalls kaum noch möglich.
- Die erwähnte Verlagerung von Geldern von der Landes- auf die kommunale Ebene hat, da der Umfang der zur Verfügung stehenden Mittel im wesentlichen unverändert geblieben ist bzw. ab 2012 im Verhältnis zu den Gesamtaufwendungen nur unmaßgeblich steigt und lediglich in den Vorjahren vorgenommene Kürzungen wieder ausgleicht, nicht zu einer Entspannung der Situation geführt und wird auch nicht absehbar hierzu führen.
- Die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs durch den VRR weist, trotz „Co-Finanzierung“ durch die Mitgliedsgebietskörperschaften des VRR in Form einer SPNV-Umlage, eine Lücke auf, die sich, je nach Ausgang des Rechtsstreits mit der DB (s. Kapitel 2 „Rechtsstreit zwischen VRR und DB Regio“) noch erheblich vergrößern kann. Eine angebotsorientierte Planung des SPNV ist daher schon heute nicht mehr möglich. Selbst auf bereits vorhandene Fahrgastnachfrage kann in Teilen nicht mehr angemessen reagiert werden.
- Die Finanzierungslücken können nicht beliebig durch Anheben des maßgeblichen Verbundtarifes ausgeglichen werden (vgl. Kapitel 8 „Tarifmaßnahmen“).

2. Schienenverkehr

DB-Fernverkehr

Nach diversen Angebotsreduzierungen im Schienenfernverkehr der DB auf der „Wupperstrecke“ in den letzten Jahren, konnte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 eine Verbesserung festgestellt werden. Seitdem gibt es pro Woche 19 zusätzliche ICE-Verbindungen in Richtung Süddeutschland. Neu sind eine durchgehende Verbindung zum Frankfurter Flughafen sowie eine direkte Verbindung nach Basel. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ergaben sich nur minimale Veränderungen, die v.a. aus Umwandlungen von ICE- in IC-Leistungen und umgekehrt resultierten.

Während das Regelangebot im Fernverkehr somit mittlerweile eine gewisse Stabilität erreicht hat, sind in den laufenden Fahrplanjahren wiederholt Einschränkungen, die durch Bauarbeiten im Schienennetz ausgelöst werden, zu beobachten. Im Herbst 2010 führte eine Baustelle zwischen Köln-Mülheim und Opladen dazu, dass der Hbf Solingen für ca. zwei Monate nur von einzelnen Fernzügen in Fahrtrichtung Süden angedient werden konnte.

Weitaus gravierendere Einschnitte ergeben sich 2011 auf der gesamten „Wupperstrecke“. In einem Zeitraum von ca. viereinhalb Monaten (11.04. – 27.08.2011) wird die ICE-Linie 10 (von Köln nach Berlin) nahezu ausschließlich über die Ruhrstrecke (Düsseldorf – Essen – Dortmund) und damit nicht über Solingen – Wuppertal – Hagen verkehren. Auf das sonst übliche „Flügeln“ der Züge in Hamm muss aufgrund von Bauarbeiten im sogenannten Ost-West-Korridor zwischen Löhne und Wustermark verzichtet werden. Lediglich einige wenige Zugpaare sollen in den Tagesrandlagen getrennt werden und somit über Ruhr- und Wupperstrecke laufen.

Gemeinsame Bemühungen der Bergischen Städte und der Industrie- und Handelskammer (IHK) Wuppertal-Solingen-Remscheid, die beschriebenen Einschränkungen zu verhindern oder zumindest abzumildern, waren in beiden Fällen nicht erfolgreich. Für die Zukunft soll durch einen intensiveren Austausch mit den zuständigen Stellen innerhalb des DB-Konzerns versucht werden, bei absehbaren Einschränkungen frühzeitig nach Lösungen zu suchen, die die Auswirkungen auf das Bergische Städtedreieck minimieren.

Rechtsstreit zwischen VRR und DB Regio

Der seit ca. drei Jahren andauernde Rechtsstreit zwischen dem Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) und der Nahverkehrstochter der Deutschen Bahn AG (DB Regio) konnte im Jahr 2009 zunächst beigelegt werden.

Zum Hintergrund: Im Jahr 2003 hatte der VRR einen neuen Vertrag zur Durchführung eines Großteils des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Verbundgebiet direkt an DB Regio vergeben. Seinerzeit kam angesichts des zu erbringenden Volumens aus Sicht des VRR nur eine Vergabe an DB Regio infrage, da die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen noch nicht die nötige Kompetenz und Leistungsfähigkeit zur Übernahme derart großer Netze entwickelt hatten. Eine vom Bund mit Wirkung ab 2007 beschlossene Kürzung der sogenannten Regionalisierungsmittel, die den Ländern zur Bestellung der SPNV-Leistungen zur Verfügung gestellt werden, stellte die weitere Finanzierung des SPNV-Angebotes im VRR ab

ÖPNV-Bericht 2009/2010

diesem Zeitpunkt grundsätzlich in Frage. Ein daraufhin vom VRR in Auftrag gegebenes Gutachten kam zum Ergebnis, dass die im Vertrag zwischen VRR und DB Regio vereinbarten Preise deutlich zu hoch seien. In Verhandlungen mit DB Regio konnte allerdings keine Absenkung des Bestellerentgeltes erreicht werden. Aufgrund massiver Qualitätsmängel bei den von DB Regio im Rahmen des Großvertrags erbrachten Verkehrsleistungen, kürzte der VRR schließlich einseitig die Zahlungen an DB Regio.

Im Juni 2008 kündigte der VRR den Vertrag in Gänze fristlos. Als Begründung der Kündigung wurde von Seiten des VRR angeführt, dass die DB Regio den Vertrag hinsichtlich der Erbringung von Sicherheits- und Serviceleistungen im S-Bahn-Bereich nach 19 Uhr grob verletzt habe. In Konsequenz klagte DB Regio anschließend erfolgreich am Verwaltungsgericht Gelsenkirchen gegen die Kündigung des VRR. Um eine weitere Eskalation zu vermeiden und die Finanzierung des SPNV im VRR auf eine sichere Basis zu stellen, setzte sich die Landesregierung für eine Verhandlungslösung ein. Ergebnis war ein am 18.07.2009 gemeinsam verabschiedetes Eckpunktepapier.

Das Eckpunktepapier hatte u.a. folgende Inhalte:

- Umsetzung eines neuen S-Bahn-Konzepts mit Entzerrung des Knotens Düsseldorf durch geänderte Laufwege und Beschaffung weiterer Neufahrzeuge bis 2013.
- Umsetzung eines neuen Konzepts für die RegionalExpress (RE)-Linien vorrangig im Ruhrkorridor.
- Übernahme der mit den Konzepten verbundenen Investitionskosten durch die DB AG und Verzicht dieser auf einen Teil der ihr aus dem ursprünglichen Vertrag zustehenden Bestellerentgelte.
- Verlängerung des Verkehrsvertrags für die S-Bahn bis 12/2023.
- Ausschreibung der im RE-Konzept festgelegten Leistungen ab 12/2016.
- Beteiligung des Landes mit zusätzlich 167 Mio. Euro sowie der Finanzierung der Mehrleistungen aus dem RE-Konzept.

Durch die Regelungen des Eckpunktepapiers sollte auch eine Zusatzbelastung der VRR-Mitgliedsgebietskörperschaften in Folge der ab 2007 unzureichenden Mittelausstattung des VRR für die Finanzierung der SPNV-Leistungen (s.o.) abgewendet werden. Das Eckpunktepapier wurde im November 2009 von den Gremien des VRR akzeptiert und in einen geänderten Verkehrsvertrag überführt.

Das neue S-Bahn-Konzept wurde nachfolgend bereits zum 13.12.2009 umgesetzt, die Einführung des neuen RE-Konzeptes erfolgte am 12.12.2010 (s. auch die folgenden Kapitel). Die Auswirkungen auf das SPNV-Angebot in Wuppertal waren jeweils eher gering, auch wenn mit dem neuen S-Bahn-Konzept eine Reduzierung des Angebotes auf der S8 im Abschnitt Oberbarmen – Hagen von drei auf zwei Fahrten pro Stunde einherging, die aber angesichts der dort deutlich niedrigeren Fahrgastnachfrage vertretbar erschien.

Durch ein Urteil des Bundesgerichtshofs vom 08.02.2011 ist der auf Basis des Eckpunktepapiers geänderte Verkehrsvertrag für ungültig erklärt worden, so dass VRR und DB auf den Vertrag aus 2003 – mit den damit verbundenen Finanzierungsproblemen – bzw. auf ihren alten Rechtsstreit, der ggf. vor dem Oberverwaltungsgericht fortzusetzen wäre, „zurückgefallen“ sind. Derzeit wird nach Möglichkeiten für eine neuerliche Verhandlungslösung innerhalb des vom BGH vorgegebenen Rahmens gesucht. Die weitere Entwicklung bleibt insofern abzuwarten.

Neue S-Bahn Fahrzeuge

Eine neue Generation von S-Bahn Fahrzeugen hält Einzug im S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr. Bis Mitte 2013 sollen insgesamt 116 neue Fahrzeuge des Typs ET¹422 und ET430 auf den Schienen im VRR fahren (Hinweis: die Beschaffung der ET430 ist Teil der Vereinbarung zwischen VRR und DB Regio (siehe den vorangegangenen Abschnitt) und daher derzeit in Frage gestellt).



Abbildung 1: Neues S-Bahn-Fahrzeug der DB AG (Fa. Bombardier/Alstom Baureihe 422)

Bereits seit 2009 fahren auf der Linie S9 (Wuppertal – Essen – Bottrop – Haltern am See) neue Fahrzeuge und auch die Linie S8 (Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Mönchengladbach) wird seit Oktober 2010 vollständig mit den neuen Fahrzeugen befahren. Für den S-Bahnverkehr in Wuppertal haben sich im Vergleich zu den vorher eingesetzten, lokbespannten Zügen deutliche Qualitätsverbesserungen ergeben, z.B. durch eine Klimaanlage und Einstiegshilfen für den barrierefreien Einstieg. Gleichzeitig hat sich die Sicherheit der Fahrgäste durch eine Videoüberwachung und durchgängig begehbare und überschaubare Fahrzeuge erhöht. Schließlich ist durch das bessere Beschleunigungsvermögen eine gestiegene Pünktlichkeit im S-Bahn-Netz zu beobachten.

Fahrplanwechsel 2009 (SPNV)

Im Zuge des Fahrplanwechsels im Dezember 2009 wurde v.a. das neue S-Bahn-Konzept (vgl. „Rechtsstreit zwischen VRR und DB Regio“) mit dem Ziel, durch eine Entzerrung des Knotenpunktes Düsseldorf die Verspätungsanfälligkeit der Düsseldorf berührenden S-Bahn-Linien zu reduzieren, umgesetzt.

Konkret entfiel die Linie **S7** (ehemals Düsseldorf Flughafen – Düsseldorf Hbf – Solingen Hbf) und wurde zwischen Düsseldorf Hbf und Solingen Hbf von der verlängerten **S1** (neu Dortmund Hbf – Essen Hbf – Düsseldorf Hbf – Solingen Hbf) sowie zwischen Düsseldorf Hbf und Düsseldorf Flughafen von der verlängerten **S11** (neu Düsseldorf Flughafen – Düsseldorf Hbf – Neuss Hbf – Köln Hbf – Bergisch Gladbach) ersetzt. Als Ersatz für die wegfallenden Fahrten der **S11** im Abschnitt Düsseldorf – Vohwinkel werden seitdem in

¹ ET = Elektrotriebzug

ÖPNV-Bericht 2009/2010

Hauptverkehrszeiten Fahrten als **S68** (Langenfeld – Düsseldorf Hbf – Vohwinkel) nach Vohwinkel geführt. Die Linie **S8** (Mönchengladbach Hbf – Düsseldorf Hbf – Wuppertal Hbf – Hagen Hbf) erfuhr infolge des Fahrplanwechsels tagsüber (Mo – Fr) eine Umstellung auf einen 20-/40-Minuten-Takt im Abschnitt Oberbarmen – Hagen. Eine mittelbare Folge des neuen S-Bahn-Konzeptes war die des Weiteren Verschiebung der Abfahrtszeiten der **RB47** (Wuppertal Hbf – Remscheid Hbf – Solingen Hbf) um ca. 10 Minuten.

Bei der Linie **RB48** ((Remagen -) Bonn Hbf – Köln Hbf – Solingen Hbf – Wuppertal Hbf) wird der Streckenabschnitt zwischen Wuppertal Hbf und Oberbarmen, auf dem ohnehin nur noch einige Fahrten in Tagesrandlage verkehrten, nicht mehr bedient. Die Änderungen der Linien **RE13** und **RB47** sind im Detail dem nachfolgenden Kapitel zu entnehmen.

Übernahme RE13 – „Maas-Wupper-Express“ – durch die eurobahn

Mit dem Fahrplanwechsel 2009 wurde die Linie RE13 (Hamm – Wuppertal – Düsseldorf – Venlo (NL)) von der eurobahn (Keolis GmbH) übernommen, welche die Ausschreibung für das sogenannte Maas-Rhein-Lippe-Netz (umfasst neben dem RE13 auch den RE3 Hamm – Dortmund – Duisburg – Düsseldorf) im März 2007 gewonnen hatte. Die Laufzeit des Vertrages beträgt 16 Jahre. Damit ist die eurobahn das erste private Bahnunternehmen, das in Wuppertal fährt. Auf dem Maas-Rhein-Lippe-Netz kommen 18 neue elektrische Triebwagen des Typs FLIRT der Firma Stadler zum Einsatz, welche eine deutliche Qualitätsverbesserung durch Barrierefreiheit und Klimatisierung für den Fahrgast bedeuten. Durch die höhere Beschleunigung der Fahrzeuge konnte auch der seit langen Jahren geforderte Halt des RE13 in Vohwinkel realisiert werden.



Abbildung 2: Fahrzeug der eurobahn (Fa. Stadler Typ FLIRT)

Überschattet wurde der Betreiberwechsel von einer fehlenden Zulassung für 14 Triebwagen. Daher musste das Maas-Rhein-Lippe-Netz zunächst nach einem Sonderfahrplan durch Ersatzfahrzeuge bedient werden, die für den Regionalverkehr im Ballungsraum nur unzureichend geeignet waren. Die Zulassung aller Neufahrzeuge für Deutschland erfolgte Ende Februar 2010, die vollständige Zulassung auch in den Niederlanden erst im Dezember 2010, so dass der RE13 bis zum Fahrplanwechsel am 12.12.2010 in zwei Abschnitten (Hamm – Mönchengladbach und Mönchengladbach – Venlo) befahren werden musste.

ÖPNV-Bericht 2009/2010

Zusammenfassend konnten die mit der Übernahme des Maas-Rhein-Lippe-Netzes durch die eurobahn verbundenen Erwartungen im ersten Betriebsjahr nicht erfüllt werden. Es ist zu hoffen, dass den Fahrgästen nunmehr zuverlässig die erwartete Qualität angeboten werden kann.

Kursbuchstrecke 458 (RB47) – „Der Müngstener“

Im November 2009 startete der VRR das Verfahren zur Neuvergabe der Verkehrsleistungen der Regionalbahn (RB)-Linie 47 („Der Müngstener“, Wuppertal – Remscheid – Solingen). Der Betrieb sollte dabei ursprünglich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 an den neuen Betreiber übergehen. Dieser Termin musste im Laufe des Verfahrens, aufgrund verschärfter Sicherheits- und Umweltvorschriften für Schienenfahrzeuge, um ein Jahr auf Dezember 2013 verschoben werden.

An die Ausschreibung geknüpft war, dass die neuen Fahrzeuge einen an die Höhe der Bahnsteige angepassten Einstieg erhalten. Damit wird an den im Rahmen der Modernisierungsoffensive sanierten Bahnhöfen entlang der Strecke endlich ein barrierefreier Zugang zu den Zügen möglich sein. Kritisch anzumerken ist, dass die von den Bergischen Städten, die sich in der Vergangenheit intensiv für den Erhalt und die Aufwertung der RB47 eingesetzt haben, u.a. durch Mitfinanzierung der derzeit noch zum Einsatz kommenden Fahrzeuge, gewünschte, intensive Einbindung in das Vergabeverfahren durch den VRR letztlich nur sehr eingeschränkt erfolgt ist. Den Zuschlag für den künftigen Betrieb mit einer Vertragslaufzeit von 15 Jahren hat am 23.11.2010 die Abellio rail GmbH (Tochter der Niederländischen Staatsbahn) erhalten, die im Bereich des VRR bereits verschiedene Strecken befährt.

Seit Anfang 2009 steht daneben die Zukunft der Müngstener Brücke im Fokus von Presse und Politik. Sie ist Teil der Kursbuchstrecke 458 und somit der RB47. Im Oktober 2009 mehrten sich die Zweifel an der Standsicherheit der Brücke. Die DB AG gab jedoch bekannt, dass die Standsicherheit nicht akut gefährdet sei. Im April 2010 wurden, für alle Beteiligten überraschend, durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) gravierende Beschränkungen für die Brücke verordnet. So erfolgte eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h und wurde zusätzlich die Begegnung zweier Züge auf der Brücke verboten. Der Güterverkehr darf die Brücke überhaupt nicht mehr befahren. Bis Ende September 2010 war von der DB AG ein Nachweis der Standsicherheit vorzulegen.

Angesichts der EBA-Verfügung schienen sich alle im Vorfeld geäußerten Befürchtungen, den Zustand und die Zukunft der Müngstener Brücke betreffend, zu bewahrheiten. Auf entsprechende Anfragen antwortend, sicherte Herr Dr. Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG, aber im Mai 2010 zu, dass in den kommenden Jahren eine abschnittsweise Sanierung (Teilerneuerung) der Brücke erfolgen werde und die hierfür erforderlichen Mittel eingeplant worden seien.

Zwar ist die DB AG der Aufforderung des EBA zur Vorlage von Nachweisen der Standsicherheit (s.o.) fristgerecht nachgekommen und ging im Anschluss zunächst von einer Aufhebung oder zumindest Lockerung der im April 2010 verfüzten Beschränkungen für den Zugverkehr aus. Am Abend des 18.11.2010 entschloss sich die DB Netz allerdings, ohne vorherige Information ihrer Kunden und/oder der anliegenden Städte, die Brücke, aufgrund neuer gutachterlicher Ergebnisse, kurzfristig für den Einbau von Verstärkungselemen-

ÖPNV-Bericht 2009/2010

ten zu sperren. Diese Sperrung sollte zum Fahrplanwechsel am 12.12.2010 wieder aufgehoben werden. Am 23.11.2010 hat das EBA schließlich die Sperrung der Brücke auf unbestimmte Zeit angeordnet, da die von der DB vorgelegten Unterlagen die Standsicherheit nicht nachweisen könnten. Die DB wurde insofern zur Einreichung aussagekräftiger Unterlagen aufgefordert.

In einem Informationsgespräch Ende Januar 2011, das u.a. aus einem gemeinsamen Schreiben der Bergischen Städte und der IHK an die DB von Anfang Dezember 2010 resultierte, wurde den anwesenden Oberbürgermeistern Wuppertals, Solingens und Remscheids sowie weiteren Vertretern aus Politik und Wirtschaft gegenüber die Absicht der DB zur Sanierung der Brücke mit einem Kostenvolumen von 30 Millionen Euro bekräftigt. Diese Sanierung soll 2012 beginnen und sich über ca. fünf Jahre erstrecken, um die Brücke im Anschluss weitere 25 bis 30 Jahre für den Personenverkehr nutzen zu können. Eine Befahrbarkeit für den Güterverkehr wird voraussichtlich nicht wieder hergestellt. Die Vorlage der statischen Nachweise beim EBA, die für eine zwischenzeitliche Freigabe der Brücke erforderlich sind, verzögert sich aber weiterhin, so dass derzeit davon ausgegangen werden muss, dass diese nicht vor Mai 2011, d.h. erst nach einer insgesamt etwa halbjährigen Sperrung, wieder befahrbar sein wird.

Neuer VRR-Nahverkehrsplan

Im September 2009 haben die politischen Gremien des VRR einen komplett neu erarbeiteten Nahverkehrsplan (NVP) beschlossen. Der NVP ist das zentrale Instrument des VRR als Aufgabenträger für den SPNV, um die geplante Entwicklung des Schienennahverkehrs im Verbundraum zu dokumentieren. Da sich seit Verabschiedung des ersten NVP im Jahr 1997 erhebliche Veränderungen ergeben hatten, wurde eine vollständige Neuauflage für erforderlich gehalten.

Der neue NVP entwickelt auf Basis einer umfangreichen Bestandsaufnahme zunächst vier Hauptziele:

- Weiterentwicklung schneller, langlaufender und nachfragestarker RegionalExpress-Linien
- Erhalt des Grundangebotes im SPNV (RegionalBahn und S-Bahn) auf heutigem Niveau
- Vorhaltung ausreichender Kapazitäten vor allem in den Hauptverkehrszeiten
- Anpassung des Angebotes auf die zunehmenden Freizeitverkehre

Hieraus leitet der VRR zwei Szenarien ab. Das erste hat dabei einen Zeithorizont bis ca. 2015 und beinhaltet Maßnahmen, die nach Ansicht des VRR kurzfristig umgesetzt werden müssen, um bestehende Angebotsdefizite zu beheben. Das zweite Szenario wiederum ist mit „Szenario 2030“ betitelt und stellt langfristig wünschenswerte Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV-Angebotes, u.a. durch Einführung neuer Linien bzw. Reaktivierung alter Strecken dar.

Wesentliche planerische Aussagen im NVP mit Auswirkungen auf Wuppertal sind:

Szenario 2015

- Einführung des Haltes Wuppertal-Vohwinkel auf der Linie RE13 (vgl. „Übernahme RE13 – ‚Maas-Wupper-Express‘ – durch die eurobahn“), langfristig auch Einführung des Haltes auf der Linie RE7

ÖPNV-Bericht 2009/2010

- Zeitnahe Ausschreibung der RB47 (vgl. „Kursbuchstrecke 458 (RB 47) – ‚Der Müngstener‘“)

Szenario 2030

- Vor allem in der Hauptverkehrszeit Ausweitung des Angebotes von Wuppertal in Richtung Düsseldorf (bei weiter steigenden Fahrgastzahlen in dieser Relation)
- Einrichtung einer beschleunigten Verbindung Wuppertal – zentrales Ruhrgebiet über die Strecke der S9

zusätzlich (außerhalb der beiden Szenarien):

- Umsetzung S-Bahn-Konzept (vgl. „Rechtsstreit zwischen VRR und DB Regio“)
- Mittel- bis langfristig ggf. Umstellung des S-Bahn-Netzes von dem heute (tagsüber, Mo – Fr) durchgängigen 20-Minuten-Takt auf einen 15-/30-Minuten-Takt
- Umsetzung RE-Konzept (vgl. ebenfalls „Rechtsstreit zwischen VRR und DB Regio“)
- Mobilitätsgerechter Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte sowie Verbesserung von Ausstattung, Fahrgastinformation und Sicherheit
- Weiterer, massiver Ausbau von Park & Ride- und Bike & Ride-Angeboten
- Die Verlängerung der Regiobahn (S28) nach Wuppertal findet sich in einem eigenen Kapitel „Reaktivierung von Strecken zur Erschließung neuer Kundenpotentiale“. Gemäß den Ausführungen dort unterstützt der VRR die Verlängerung unter der Voraussetzung, dass die Finanzierung der Betriebskosten gesichert werden kann. Gleichzeitig wird betont, dass eine Finanzierung durch den VRR zurzeit nicht möglich ist. (Hinweis: In der 2010 vorgelegten ersten Fortschreibung des NVP (s. auch unten) wurde die Regiobahn-Verlängerung, insbesondere aufgrund einer entsprechenden Protokollnotiz des Kreises Mettmanns bei Verabschiedung des NVP 2009, nachträglich in das Szenario 2015 aufgenommen. Dies ist aber mit dem Hinweis verbunden, dass die Finanzierung der Betriebskosten nach wie noch nicht gesichert ist und die Maßnahme insofern derzeit nicht umgesetzt werden kann.)

Zu beachten ist, dass sämtliche im NVP enthaltene Maßnahmen unter einem Finanzierungsvorbehalt stehen, d.h. de facto für keine der Maßnahmen derzeit die Finanzierung gesichert ist. Ob und wann es somit zur Umsetzung einzelner Maßnahmen oder der gesamten Szenarien kommen wird, ist völlig unklar. Der weiterhin schwelende Rechtsstreit zwischen VRR und DB Regio (s. „Rechtsstreit zwischen VRR und DB Regio“) birgt darüber hinaus erhebliche Risiken für das Bestandsangebot.

Die Stadt Wuppertal hatte sich in den Prozess der Neuauflistung des NVP mit einer umfangreichen Liste von Maßnahmenvorschlägen und einer detaillierten Stellungnahme zu einem ersten Entwurf des NVP aus Februar 2009 eingebracht, die jeweils zum Teil vom VRR aufgegriffen wurden. Auf weitere Ausführungen wird an dieser Stelle verzichtet, da sie den Rahmen des ÖPNV-Berichtes sprengen würden.

Mitte 2010 hat der VRR eine erste Fortschreibung 2010 des NVP vorgelegt, die, neben der Übernahme der Regiobahn-Verlängerung nach Wuppertal in das Szenario 2015 (s.o.), vor allem die seit Verabschiedung des NVP eingetretenen Entwicklungen beschreibt.

Arbeitskreis Schienenverkehr im Bergischen Städtedreieck

Der AK Schienenverkehr im Bergischen Städtedreieck (vormals AK Kursbuchstrecke 458) hat seit seiner Umbenennung im Jahr 2009 die im Arbeitskreis zu erörternden Themen vom

ÖPNV-Bericht 2009/2010

alleinigen Blick auf die Kursbuchstrecke 458 auf den gesamten Schienenverkehr in der Region ausgeweitet. Im Arbeitskreis kommen Vertreter aus den Fachverwaltungen der Bergischen Städte, der IHK, des VRR, der verschiedenen Unternehmen innerhalb der DB AG etc. zusammen. Schwerpunkte der bisherigen Sitzungen waren u.a.:

- Zustand der Müngstener Brücke
- Sachstand der Ausschreibung der RB47
- Auswirkungen von Baumaßnahmen der DB AG auf das Bergische Städtedreieck

Der regelmäßig tagende Arbeitskreis wird auch in Zukunft den Schienenverkehr im Bergischen Städtedreieck fördern und bei nachteiligen Entwicklungen versuchen, diesen entgegenzutreten.

Verlängerung der S28 („Regiobahn“)

Für die seit Jahren geplante Verlängerung der S28 von Mettmann nach Wuppertal ist im August 2009 von der Bezirksregierung Düsseldorf das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen worden. Damit bleiben nun 10 Jahre Zeit für die Umsetzung der Verlängerung.

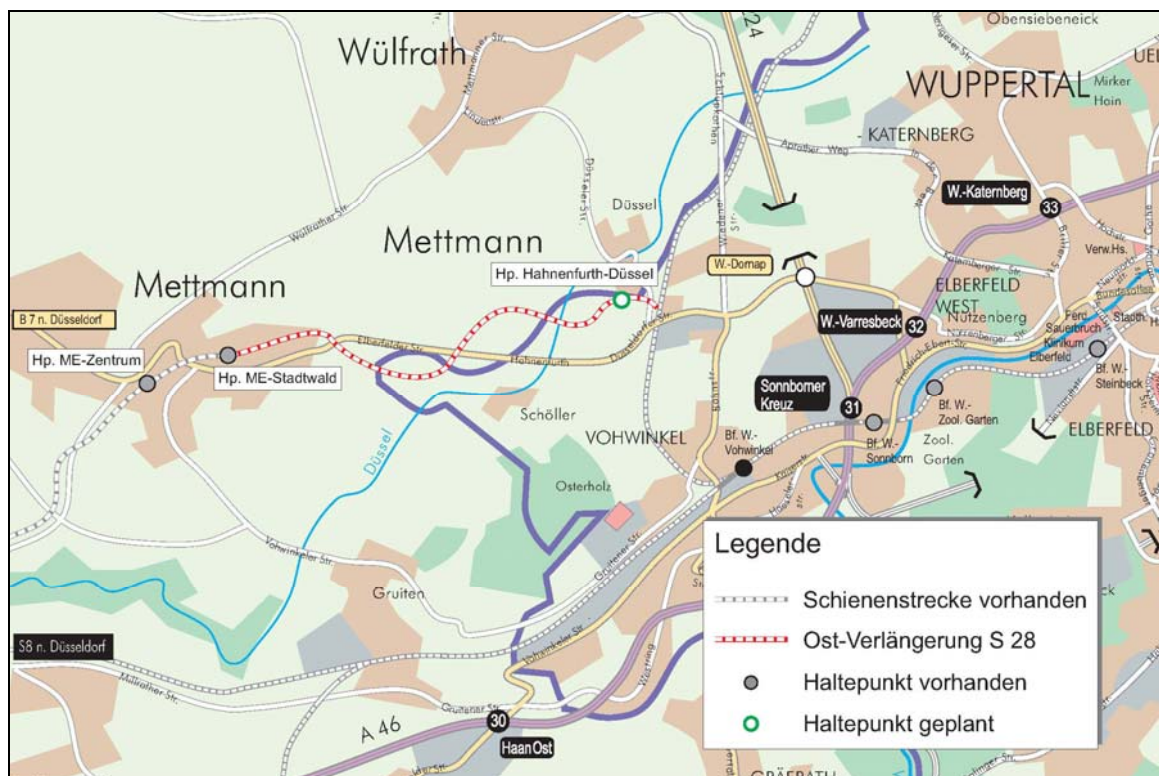


Abbildung 3: Geplante Regiobahn-Verlängerung

Grundsätzlich bleibt die Verlängerung ein wichtiges planerisches Ziel der Stadt Wuppertal, um eine angemessene infrastrukturelle Ausstattung des Oberzentrums Wuppertal und damit auch die Erreichbarkeit aus seinem Einzugsbereich per ÖPNV zu gewährleisten. Jedoch ist wegen der hohen Investitionskosten, der schwierigen Haushaltslage der Stadt Wuppertal und der Mittelknappheit des VRR (s.o.) ein kurzfristiger Baubeginn nicht zu erwarten. Gleichwohl wird sich die Stadt Wuppertal gemeinsam mit dem Kreis Mettmann, der Regiobahn GmbH und dem VRR weiterhin um eine zeitnahe Realisierung der Verlängerung bemühen (s. ergänzend auch das Kapitel „Neuer VRR-Nahverkehrsplan“).

Fahrplanwechsel 12/2010 (SPNV)

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ergaben sich auf den das Stadtgebiet berührenden Linien des SPNV nur geringfügige Änderungen. Bei den Linien **RB47**, **RB48** und **S8** haben sich teilweise die Abfahrten an einzelnen Stationen in Wuppertal um wenige Minuten verschoben. Die Fahrt der Linie **RE13** um 19:32 Uhr ab Wuppertal Hbf wurde über Hagen Hbf hinaus bis nach Hamm (Ankunft dort um 20:34 Uhr) verlängert.

Aufwertung der Wuppertaler Bahnhöfe und Haltepunkte

Bis etwa Mitte 2011 will die DB Station&Service AG 300 Mio. Euro investieren, die der Bund im Rahmen des Konjunkturpakets Personenbahnhöfe bereitgestellt hat, um in Deutschland Bahnhöfe wieder attraktiver zu machen. In Wuppertal werden acht Bahnhöfe gefördert und die im Folgenden dargestellten Maßnahmen umgesetzt:

Bahnhöfe Zoologischer Garten, Barmen, Sonnborn, Steinbeck und Unterbarmen

Erneuerung der Bahnsteigbeleuchtung zur Verbesserung der Sicherheit. (Bauende voraussichtlich 1. Quartal 2011).

Bahnhof Ronsdorf

Installation von Informationstafeln (sogenannte Dynamische Schriftanzeiger), um Fahrgäste im Falle von Unregelmäßigkeiten informieren zu können (abgeschlossen).



Abbildung 4: Dynamischer Schriftanzeiger am Bahnhof Ronsdorf

Bahnhof Oberbarmen und Vohwinkel

Verbesserung des Wetterschutzes, der Erscheinung und der Bahnsteigs- und Sicherheitsausrüstung; Erneuerung der Bänke und Mülleimer, sowie Erneuerung des Bahnsteigdaches. (Baubeginn im 3. Quartal 2010, Bauende voraussichtlich 1. Quartal 2011)

Zwar wird mit den Maßnahmen aus dem Konjunkturpaket an diversen Stationen eine Verbesserung erreicht, die aber eher punktuell wirkt. Auch nach Umsetzung wird somit für viele Wuppertaler Bahnhöfe und Haltepunkte weiterhin erheblicher Modernisierungs- und Aufwertungsbedarf bestehen, um Barrierefreiheit zu erreichen, ein angemessenes Erscheinungsbild und eine ausreichende Aufenthaltsqualität bieten zu können sowie die Fahrgastinformation zu verbessern.

ÖPNV-Bericht 2009/2010

An erster Stelle ist dabei der Hauptbahnhof als einziger Fernverkehrshalt Wuppertals zu nennen. Dieser wird aber als Teil der sogenannten Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) von Land und DB mit voraussichtlicher Fertigstellung in 2015 und einem Finanzvolumen von ca. 9 Mio. Euro umfassend saniert, so dass parallel zum städtischen Döppersbergprojekt (vgl. Kapitel 5 „Wuppertal Hauptbahnhof/Döppersberg“) nicht nur eine Aufwertung des Bahnhofsvorfeldes, sondern auch der Verkehrsstation selbst erfolgt. Im Rahmen der Maßnahme werden u.a. Aufzüge zu allen Bahnsteigen, sofern noch nicht vorhanden, errichtet, sowie der Personentunnel und die Bahnsteige saniert. Die Vorlage konkreter Planungen durch DB Station&Service bleibt aber abzuwarten.

Weitere Bahnhöfe in Wuppertal sind leider nicht Teil der MOF 2, bei der im Gegensatz zur MOF 1 kein streckenbezogener Ansatz gewählt wurde, von dem seinerzeit die Kursbuchstrecke 458/RB47, u.a. in Form des Komplettumbaus des Bahnhofs Wuppertal-Ronsdorf, profitiert hatte. Vielmehr sind die 108 Stationen, die in den Maßnahmenkatalog der MOF 2 aufgenommen worden sind, über das ganze Land Nordrhein-Westfalen, wenn auch mit einigen Schwerpunkten, verteilt.

Handlungsbedarf besteht insbesondere auch bei den Bahnhöfen Vohwinkel und Barmen, die, nach Hauptbahnhof und Oberbarmen, über die dritt- bzw. vierthöchsten Ein- und Aussteigerzahlen aller Bahnhöfe und Haltepunkte Wuppertals verfügen, sich aber z.T., wie der Fußgängertunnel des Bahnhofs Barmen, in einem desolaten Zustand befinden. Die Stadtverwaltung wird sich daher auch in Zukunft der DB Station&Service AG gegenüber für weitere Verbesserungen einsetzen.

3. Schwebebahn

Sanierung der Schwebebahn

Der planmäßige Fortgang und Abschluss der Sanierung der Schwebebahn in den Jahren 2010 – 2012 musste Ende 2009 durch eine kurzfristige Stilllegung der Schwebebahn und Ertüchtigung der noch nicht ausgetauschten Gerüstteile ergänzt werden. Hintergrund war ein Gutachten vom 10.12.2009, welches Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Standfestigkeit speziell bei Temperaturen im Minusbereich geäußert hatte. Angesichts dieser Erkenntnisse entschloss sich die WSW mobil dazu, die Schwebebahn ab dem 15.12.2009 für ca. vier Monate außer Betrieb zu nehmen.

Durch die plötzliche Sperrung kam es insbesondere in den ersten Tagen bis zu den Weihnachtsferien zu Kapazitätsengpässen im Schwebebahnexpress, aber auch anderen Teilen des Busnetzes. Um den großen Fahrzeugbedarf aus dem zusätzlich zu fahrenden Schwebebahnexpress abdecken zu können, erwarb WSW mobil im Februar 2010 insgesamt 17 gebrauchte Busse, die hauptsächlich in den Verkehrsspitzen eingesetzt wurden und zu einer deutlichen Entspannung der Situation führten. Der Schwebebahnbetrieb konnte letztlich am 19. April wieder aufgenommen werden.

Während der Sommerferien 2010 wurde das Projekt „Stütze 100“ wie geplant umgesetzt. Dabei wurden 10 Brücken samt Stützen auf dem Übergang von Wasser- auf Landstrecke erneuert. In Folge einer geänderten Trassierung konnte die bisher in diesem Bereich bestehende Langsamfahrstelle aufgehoben werden, so dass nun auch hier mit der üblichen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gefahren werden kann.

Am 09.10.2010 haben die Arbeiten zur Erneuerung der Haltestelle Landgericht begonnen. Dabei wird die Haltestelle von 1903 durch ein neues Bauwerk ersetzt, welches jedoch formidentisch zur historischen Haltestelle sein wird. Hinzu kommt ein separater Steg östlich der Haltestelle über die Wupper, um die Haltestelle, analog zu den übrigen bereits erneuerten Haltestellen, mit Aufzügen ausstatten zu können. Die Wiedereröffnung ist für den 12. Mai 2011 vorgesehen.

Neue Fahrzeuggeneration

Nach Beendigung der im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Maßnahmen zur Sanierung von Fahrgerüst und Haltestellen (inkl. Wagenhallen), findet die Erneuerung der Schwebebahn voraussichtlich 2015 mit dem vollständigen Austausch der Fahrzeugflotte ihren Abschluss.

Anfang September 2010 hat die WSW mobil das von einem renommierten Büro entwickelte Design der Neufahrzeuge der Öffentlichkeit präsentiert (s. Abbildung 5).

Aus Sicht der Nahverkehrsplanung sind aber weniger das Design, als andere mit der Erneuerung der Fahrzeuge verbundene Veränderungen relevant. Dies betrifft insbesondere die Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen über eine Rampe an der ersten Tür und größere Mehrzweckbereiche, eine optimierte Fahrgastinformation, eine effektive Klimatisierung des Fahrzeuginnenraums und auch eine Videoüberwachung zur Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit, die in Summe die Attraktivität des Systems Schwebebahn weiter erhöhen werden.

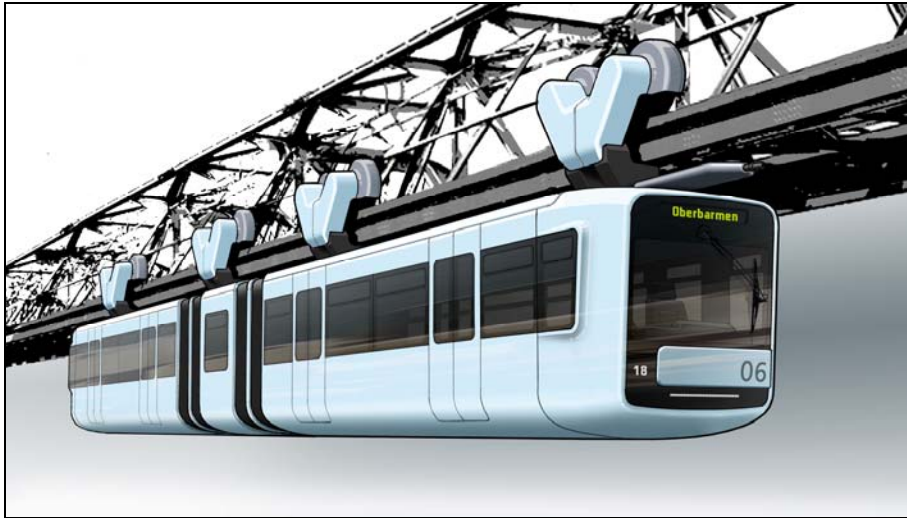


Abbildung 5: Neues Schwebebahndesign

Neues Betriebssystem

Neben der Beschaffung neuer Schwebebahnfahrzeuge wird das Betriebssystem der Schwebebahn ebenfalls erneuert. Die aus den 1960er Jahren stammende Signalsteuerung wird durch ein modernes, den zukünftigen Anforderungen an einen leistungsfähigen Schwebebahnbetrieb entsprechendes System ersetzt. Die Umsetzung erfolgt bis 2014/2015.

4. Busverkehr

Fahrplanwechsel Juni 2009

Der Fahrplanwechsel im Juni 2009 brachte nur geringe Fahrplanänderungen mit sich. Das Gros der Anpassungen ging auf eine Analyse der vorherigen Fahrzeiten zurück und war letztlich nötig, um die Pünktlichkeit zu verbessern, Anschlüsse zu sichern und Taktabstände zwischen mehreren Linien auf gemeinsamen Abschnitten weiter zu vereinheitlichen. Als komplett neue Linie ist die 557 der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr (VER) hinzugekommen. Diese fährt als Teil des Maßnahmenpakets des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans des Ennepe-Ruhr-Kreises zunächst für zwei Jahre im Testbetrieb von Wuppertal Dieselstraße über das Gewerbegebiet In der Graslake, Schwelm und Haßlinghausen nach Niedersprockhövel.

Fahrplanwechsel Dezember 2009

Aufgrund der umfangreichen Fahrplanänderungen im SPNV zum 13.12.2009 (s. Kapitel 2 „Fahrplanwechsel 2009 (SPNV)“) ergab sich auch im kommunalen ÖPNV größerer Anpassungsbedarf, um Anschlussbeziehungen zwischen Bus und Bahn aufrecht erhalten zu können. Daraufhin hatten sich viele Verkehrsunternehmen, u.a. auch WSW mobil, dazu entschlossen, vom „klassischen“ Fahrplanwechseltermin Anfang Januar abzuweichen und direkt zum Fahrplanwechsel auf der Schiene die notwendigen Anpassungen im Busverkehr – vorrangig Veränderungen der Abfahrtszeiten – vorzunehmen, sofern das angesichts des knappen zeitlichen Vorlaufs möglich war. Um alle im Vorfeld vorhandenen Anschlussbeziehungen wieder in gleicher Qualität anbieten zu können, werden bei künftigen Fahrplanwechseln weitere Anpassungen erforderlich sein.

Fahrplanwechsel 09.01.2011

Am 09.01.2011 erfolgte der diesjährige „große“ Fahrplanwechsel in Wuppertal – damit wieder zum üblichen Termin Anfang Januar (vgl. „Fahrplanwechsel Dezember 2009“). Zum Fahrplanwechsel ist auch das Fahrplanbuch neu erschienen. Die wesentlichen Fahrplanänderungen in Kürze:

- Fahrplananpassungen auf vielen Linien, die zur weiteren Verbesserung der Anschlüsse an Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Schiene bzw. zwischen Bus und Bus sowie zur weiteren Stärkung der Taktsystematik auf den Hauptrelationen führen.
- Führung der Linien 604 und 614 über die Haltestelle Bromberger Straße/WSW mit Umsteigemöglichkeit zu den Linien 612 und 622.
- Änderung der Bedienung der Straßen Dellbusch und Sternenberg mit den Linien 618 und 624.
- Verstärktes Angebot der Linie 612 am Wochenende in Richtung Wichlinghausen.
- Schaffung neuer Direktverbindungen im Bereich Vohwinkel, Wieden, Dornap und Varresbeck montags bis freitags mit den Linien 621 und 601.
- Umstellung innerhalb Haßlinghausens an Sonn- und Feiertagen von 30-Minuten- auf einen 60-Minuten-Takt bei der Linie 602.

Neue O-Busse (Linie 683) der Stadtwerke Solingen (SWS)/Verlängerung der Linie 683 zum Bahnhof Vohwinkel

Im Zuge der Modernisierung des Fahrzeugbestandes haben die Stadtwerke Solingen für die mit Oberleitungsbussen befahrene Linie 683 (Vohwinkel – Solingen – Solingen-Burg) 2009 neue moderne O-Busfahrzeuge des Typs „Hess SwissTrolley 3“ angeschafft, welche zum 16.11.2009 die bis dahin eingesetzten MAN-Fahrzeuge ablösen. Bei den neuen Fahrzeugen handelt es sich um niederflurige Gelenkbusse, die somit leichter zugänglich sind als die Altfahrzeuge und eine höhere Kapazität aufweisen. Der bei den neuen Fahrzeugen nun deutlich leistungsstärkere Diesel-Hilfsmotor erlaubt es, auch längere Streckenabschnitte ohne Kontakt zum Fahrdrabt zu befahren. Dieser Vorteil wird bereits auf dem Abschnitt zwischen Burg Brücke und dem neuen Busbahnhof Burger Bahnhof ausgenutzt.



Abbildung 6: O-Bus Linie 683 Fa. Hess

Mit den neuen Fahrzeugen ist eine wichtige Voraussetzung für eine Verlängerung der Linie 683 über den heutigen Endpunkt Vohwinkel Schwebebahn hinaus zum Bahnhof Vohwinkel geschaffen worden. Vor einer Umsetzung der Verlängerung sind allerdings weitere Fragen zu klären: zu nennen sind hierbei die Sanierung des Bahnhofsvorplatzes, um eine dauerhafte Befahrbarkeit für den Busverkehr sicherzustellen und eine zusätzliche Haltestellenposition für die Linie 683 einrichten zu können, die Festlegung eines geeigneten Fahrwegs für die Verlängerung sowie die Finanzierung der zusätzlichen Betriebskosten. Die Verwaltung befindet sich derzeit in intensiven Abstimmungen mit allen maßgeblichen Akteuren, um die seit langen Jahren verfolgte Verlängerung kurz- bis mittelfristig umsetzen zu können.

Bürgerbus Cronenberg

Der Bürgerbus Cronenberg ist der bis dato vierte Bürgerbus in der Region und der zweite in Wuppertal. Der den Bürgerbus tragende Verein Dörper Bus e.V. ist ein freiwilliger Zusammenschluss von engagierten Bürgern Cronenbergs. Ziel ist es, insbesondere für ältere Mitbürgerinnen und Mitbürgern sowie für Menschen ohne Pkw-Verfügbarkeit in Bereichen, in denen eine Erschließung mit dem „regulären“ ÖPNV nicht wirtschaftlich ist, ein Mobilitätsangebot zu schaffen.

ÖPNV-Bericht 2009/2010

Die Idee, einen Bürgerbus in Cronenberg einzurichten, ergab sich u.a. aus dem erfolgreichen Betrieb des Bürgerbusses in Ronsdorf. In Abstimmung mit der WSW mobil GmbH, der als Partner der Bürgerbusvereine eine wichtige Rolle zukommt, und der Stadtverwaltung wurden Ende 2008/Anfang 2009 die Linienvverläufe erarbeitet und die Wirtschaftlichkeit eines dauerhaften Bürgerbusbetriebs abgeschätzt. Parallel waren vom Verein Fahrer, die ehrenamtlich unterwegs sind, anzuwerben und auszubilden, Sponsoren zu akquirieren und diverse weitere Vorbereitungen zu treffen. Eingeweiht wurde der neue Bürgerbus schließlich am 03.10.2009.



Abbildung 7: Bürgerbus Cronenberg

Bereits im ersten Betriebsjahr konnten 7654 Fahrgäste im Bürgerbus gezählt werden – die Erwartungen wurden damit deutlich übertroffen. Hierzu hat u.a. eine zum 30.08.2010 vorgenommene Streckenerweiterung beigetragen. So wird seit diesem Datum zusätzlich der Bereich Sudberg angefahren und Kohlfurth im Stundentakt bedient. Der Bürgerbus hat sich also in kürzester Zeit in Cronenberg als fester Bestandteil des Mobilitätsangebotes etabliert.

Ergänzende Mobilitätsangebote: Carsharing

Das seit 1997 von der WSW betriebene Carsharing-Angebot „Carriba“ ging im März 2010 auf das Bremer Unternehmen „Cambio“ über. Insgesamt sind seitdem 38 neue Fahrzeuge von Oberbarmen bis Vohwinkel an 16 Standorten im Einsatz. Aufgrund der in der Vergangenheit geringen Nachfrage sind jedoch Standorte wie Ronsdorf, Solingen und Remscheid entfallen.

Die Tarife für eine Carsharing-Nutzung setzen sich zusammen aus einer monatlichen Grundgebühr sowie einem Zeitpreis und einem Preis je km. Abonnement-Kunden der WSW mobil erhalten weiterhin Vergünstigungen: Für sie entfällt insbesondere die einmalige Anmeldegebühr, die bei derzeit 30 € liegt. Da WSW mobil als Vertriebspartner von „Cambio“ fungiert, können die Fahrzeuge u.a. in den WSW MobiCentern gebucht werden. Somit kann das Angebot weiterhin als eine gute Ergänzung des ÖPNV in Wuppertal angesehen werden.

ÖPNV-Erschließung des ehemaligen GOH-Gebietes und der geplanten Landeseinrichtungen in Ronsdorf

Die aktuellen und geplanten baulichen Entwicklungen in Ronsdorf (insbesondere die Landeseinrichtungen mit u.a. Jugendhaftanstalt, Justizvollzugs- und Landesfinanzschule sowie

ÖPNV-Bericht 2009/2010

Polizeieinrichtungen, die Umwandlung der ehemaligen Generaloberst-Hoepner-Kaserne (GOH) in ein Industriegebiet („Engineering Park“), das neue Wohngebiet im Bereich des Scharpenacker Weg und der Ausbau der L419/Parkstraße) machen zumindest mittelfristig eine Neuordnung des ÖPNV-Angebotes in diesem Bereich notwendig. Um eine adäquate Erschließung mit dem ÖPNV sicherstellen und die hierfür notwendigen (infrastrukturellen) Voraussetzungen schaffen zu können, wurden frühzeitig Gespräche zwischen allen Beteiligten aufgenommen.

Ergebnis war die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes, das sich in seinen Grundzügen wie folgt darstellt:

- Die Linien 640 und 646 queren künftig, aus Richtung Ronsdorf bzw. Blombach kommend, die Parkstraße und erschließen zunächst die Landeseinrichtungen mit einer neuen Haltestelle. In Richtung Engineering Park wird dann über eine neu zu bauende Trasse parallel zur ausgebauten L419 gefahren. Nach zwei Haltestellen zur Anbindung der Ronsdorfer Anlagen sowie des östlichen Teils des Engineering Parks wird eine Verknüpfungshaltestelle erreicht. Dort kann, wie heute an der Haltestelle Lichtscheid bzw. Parkstraße, zu den Linien CE61, CE62, 620 und 630 umgestiegen werden. Über die Heinz-Fangmann-Straße mit Andienung einer Haltestelle zur Erschließung des westlichen Engineering Parks sowie der neuen Wohnbebauung wird das Gebiet der ehemaligen GOH verlassen und die Linien verlaufen im Anschluss wie gewohnt.
- Die Linien CE61, CE62, 620 und 630 queren, aus Ronsdorf kommend, ebenfalls die Parkstraße und erreichen dann direkt die bereits erwähnte Verknüpfungshaltestelle. Im weiteren Verlauf folgen sie zunächst dem beschriebenen Weg der Linien 640 und 646 über die Heinz-Fangmann-Straße und fahren ab Erreichen des Kreisels Lichtscheid wie bislang.

Die geplanten Linienwege und Haltestellenstandorte lassen sich im Detail auch der Abbildung 8 entnehmen.

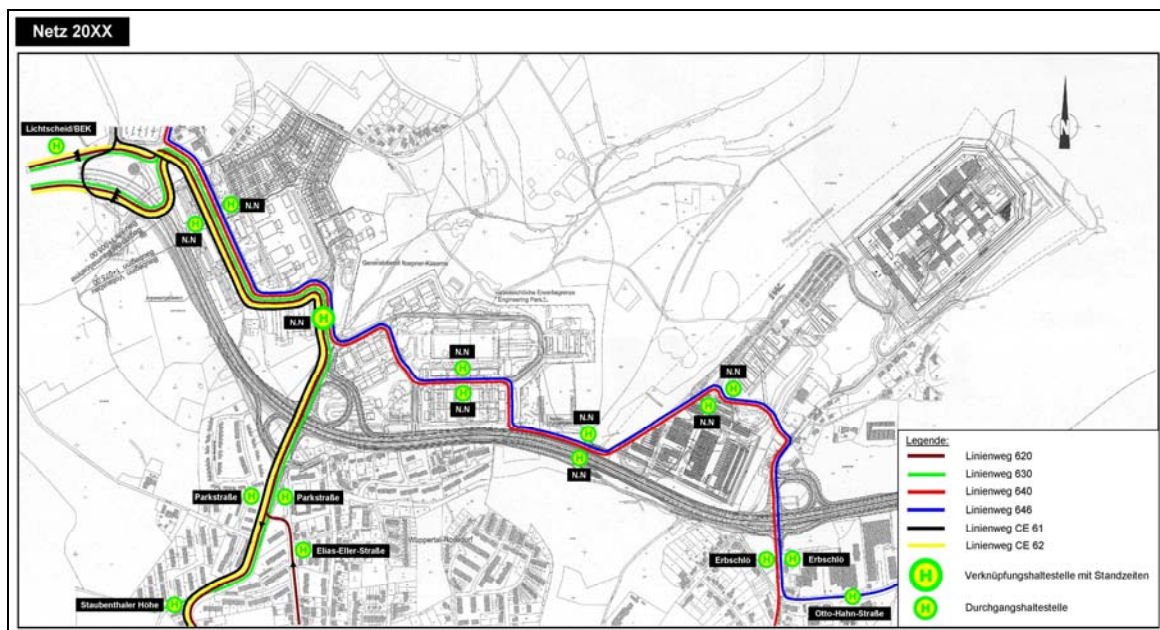


Abbildung 8: Linienkonzept GOH/Landeseinrichtung

ÖPNV-Bericht 2009/2010

Ein konkreter Umsetzungszeitpunkt steht derzeit noch nicht fest und hängt von den baulichen Fortschritten bzw. dem Erreichen eines ausreichenden Fahrgastpotentials in den neu zu durchfahrenden Gebieten ab. Für das Jahr 2011 sehen WSW mobil und Stadt Wuppertal noch kein Fahrgastpotential, das eine Änderung der Linienführungen rechtfertigen würde. Die weitere Entwicklung wird aber verfolgt und bei Bedarf die Umsetzung des neuen Konzeptes vorbereitet.

Haltestellenprogramm/Wetterschutzprogramm der WSW mobil

Das Haltestellenprogramm der Stadt Wuppertal, das vom VRR über Fördermittel unterstützt wird, sieht einen kundenfreundlichen und behindertengerechten Ausbau von Bushaltestellen vor. Dabei werden i.d.R. die Aufritte im Bereich der Haltestelle erhöht, um in Verbindung mit den nun flächendeckend fahrenden Niederflrbusen ein barrierefreies Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Des Weiteren werden die Haltestellen mit taktilen Elementen ausgestattet, so dass sich sehbehinderte Personen besser zurechtfinden können. Eingeteilt ist der Ausbau in mehrere Bauabschnitte. Derzeit werden die letzten Haltestellen des 4. und 5. Bauabschnitts umgebaut. Die Fortführung des Haltestellenprogramms steht angesichts der schwierigen Haushaltssituation der Stadt Wuppertal allerdings in Frage.

Parallel zum Umbau der Haltestellen hat die WSW mobil Fördermittel für 50 Wetterschutzeinrichtungen, die an Haltestellen im gesamten Stadtgebiet errichtet werden sollen, beim VRR beantragt. Die ersten 25 Wetterschutzeinrichtungen sind für das Jahr 2011 geplant und 2012 werden 25 weitere folgen.

Schadstoffausstoß der Busse der WSW mobil

In den vergangenen Jahren war die – kontinuierlich erfolgende – Erneuerung der Busfahrzeugflotte insbesondere mit dem Ziel der Schaffung von Barrierefreiheit durch Umstellung auf Niederflrbusse verbunden. Nachdem dieses Ziel nunmehr für die Flotte der WSW mobil erreicht ist, ist der Fokus, im Umfeld der Diskussionen um Luftreinhaltepläne und die einhergehende Einrichtung von Umweltzonen, verstärkt auf den Schadstoffausstoß der Fahrzeuge gerückt. Gerade seit zum 15.02.2009 auch in Wuppertal zwei Umweltzonen eingerichtet worden sind, hat WSW mobil die Modernisierung des Fahrzeugparks beschleunigt, um die Aufrechterhaltung aller Verkehre in den Umweltzonen sicherstellen und einen Beitrag zur Reduktion der Schadstoffbelastung in diesen Bereichen leisten zu können.

Vor diesem Hintergrund wurden 2009 gleich 31 neue Busse beschafft, in 2010 folgten 24 weitere Fahrzeuge. Alle erfüllen bereits die Euro 5 EEV Norm und sind mit neuester Abgasnachbehandlungstechnik und Rußfiltern ausgestattet. Insgesamt, mit Fahrzeugen aus früheren Beschaffungen und z.T. erfolgter Nachrüstung von Partikelfiltern, erfüllen damit schon 145 der 260 Busse der WSW die Euro 5 Norm (Stand 12/2010). Nur noch 80 Busse verfügen über eine rote Feinstaubplakette.

Durch eine zum 01.03.2011 auf Anordnung der Bezirksregierung Düsseldorf in Kraft getretene Verschärfung der Umweltzonen dürfen nun auch Fahrzeuge mit einer roten Plakette nicht mehr in diese einfahren. Die erwähnten 80 Busse der WSW mobil mit roter Plakette verfügen noch bis zum 30.06.2011 über eine Ausnahmegenehmigung, um im Bereich der Umweltzonen eingesetzt werden zu können. Hinsichtlich einer eventuellen Verlängerung dieser Ausnahmegenehmigungen befinden sich die Stadt Wuppertal und die WSW mobil

ÖPNV-Bericht 2009/2010

derzeit in intensiven Gesprächen mit der Bezirksregierung, deren Ausgang abzuwarten bleibt. Da eine kurzfristige Neubeschaffung von 80 Bussen, oder auch nur einer annähernden Größenordnung, ebenso wie eine Nachrüstung der betroffenen Fahrzeuge mit Partikelfiltern o.ä. nicht möglich ist, wäre bei negativem Ausgang der Gespräche die Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebotes in Wuppertal, zumindest montags bis freitags, erheblich in Frage gestellt.



Abbildung 9: Hybridbus WSW

Neben den erwähnten Maßnahmen zur Modernisierung der „konventionellen“ Fahrzeugflotte beteiligt sich die WSW mobil an einem Großversuch des VRR zum Einsatz von Hybridbussen und hat in diesem Rahmen, mit finanzieller Unterstützung des VRR, ein entsprechendes Fahrzeug erworben. Der von der Firma Hess gefertigte Bus ist seit dem 18.10.2010 zunächst als Einsatzwagen auf den Linien 622 und 642 in Betrieb. Erwartet werden rund 20 Prozent Kraftstoffeinsparung, eine Reduzierung der Feinstaubbelastung um bis zu 90 Prozent, der CO₂-Emissionen um bis zu 30 Prozent und der ausgestoßenen Stickoxide um bis zu 39 Prozent. Ob diese anspruchsvollen Ziele unter den schwierigen Einsatzbedingungen in Wuppertal tatsächlich erreicht werden können und die Hybridtechnik damit zur ernsthaften Alternative im ÖPNV-Bereich werden kann, wird in einer wissenschaftlichen Begleitforschung, die Bestandteil des VRR-Großversuchs ist, untersucht.

Elektronisches Einstiegskontrollsystem (EKS)

Der kontrollierte Vordereinstieg in Bussen ist seit einiger Zeit bei fast allen Verkehrsunternehmen des VRR übliche Praxis. Der Einstieg vorne soll Einnahmen sichern und die soziale Kontrolle und damit die Sicherheit der Fahrgäste steigern. Allerdings erlaubt eine reine Sichtprüfung durch den Fahrer keine tatsächliche Prüfung der Gültigkeit der im Zeitkartensortiment verwendeten Chipkarten, über die ein Großteil der Fahrgäste verfügt. Um dieses Problem zu lösen, wurde ein System zur elektronischen Ticketprüfung entwickelt, mit dem Ziel, dieses VRR-weit im Busbereich einzuführen. Das System liest die Daten der Chipkarten, die die Fahrgäste vor das Erfassungsgerät halten, aus – ohne personenbezogene Daten zu speichern – und prüft, ob das Ticket zum Zeitpunkt des Einstiegs an der betroffenen Haltestelle gültig ist. Das Prüfergebn wird dem Kunden sowie dem Fahrer in unter einer Sekunde visuell dargestellt. Ausgenommen von der Prüfung bleiben u.a. Rollstuhlfah-

ÖPNV-Bericht 2009/2010

rer sowie Kunden mit Kinderwagen, die weiterhin die hinteren Türen zum Einstieg nutzen können.

In Wuppertal wurde im Juni 2009 ein erster Testlauf mit dem EKS durch WSW mobil durchgeführt. Dabei hatte sich auch hier abgezeichnet, dass in den Bussen mehr Tickets verkauft werden. Auf Basis der Erfahrungen im Testbetrieb wurde eine flächendeckende Einführung des Vordereinstiegs mit elektronischer Ticketprüfung in den Bussen der WSW mobil ab dem 01.01.2010 nach 20:00 Uhr vorgenommen. Eine Umstellung auf ganztägigen Betrieb erfolgte am 01.01.2011. In den ersten Wochen waren, aufgrund der erheblichen Umstellung für die Fahrgäste (erstmalige Einführung des ganztägigen kontrollierten Einstiegs und elektronische Ticketkontrolle), im Vorfeld zu erwartende Startschwierigkeiten zu beobachten. Mittlerweile scheinen diese anfänglichen Probleme aber überwunden und es kommt nur noch zu punktuellen Verzögerungen durch die Anwendung des EKS. Belastbare Erkenntnisse über Einnahmesteigerungen werden erst in einigen Wochen vorliegen.



Abbildung 10: EKS-Prüfgerät

Bei den übrigen Verkehrsunternehmen, die in Wuppertal Buslinien betreiben, stellt sich die Situation wie folgt dar:

- Stadtwerke Remscheid (SR): Seit 31.07.2010 EKS ganztägig in allen Bussen in Betrieb.
- Stadtwerke Solingen (SWS): EKS derzeit in Testphase, Umstellungstermin auf „regulären“ Betrieb noch unbekannt.
- Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr (VER): Bis spätestens Juni 2011 ganztägiger EKS-Einsatz im gesamten Bedienungsgebiet.
- DB Bahn Rheinlandbus/BVR: Ausrüstung aller Fahrzeuge mit EKS bis Ende erstes Quartal 2011 geplant.
- Rheinbahn: EKS seit Januar 2011 in allen Bussen in Betrieb.
- OVAG: Seit Juni 2010 ganztägig in allen Bussen in Betrieb.

Sachstand ÖPNV-Beschleunigung durch Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen

Die Abwicklung von ÖPNV im Straßenraum ist durch unweigerliche Wechselwirkungen mit dem Individualverkehr (IV) geprägt. Neuralgische Punkte, die zu erheblichen Störungen führen können, sind dabei die lichtsignalgeregelten Knotenpunkte. Um die Störeinflüsse und ihre negativen Auswirkungen auf einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb des Busverkehrs zu reduzieren, hat der Rat der Stadt Wuppertal bereits 1991 beschlossen, alle Lichtsignalanlagen in Wuppertal mit Systemen zur Beschleunigung des Busverkehrs auszurüsten. Mit Beginn des ersten Bauabschnittes im Jahr 1992 sind bis heute 299 von insge-

ÖPNV-Bericht 2009/2010

samt 341 Anlagen mit den technischen Komponenten ausgestattet und für alle Linienbusse in Wuppertal verfügbar. Nach heutigem Planungsstand sollen mit dem 6. Bauabschnitt in den kommenden Jahren die 42 bisher noch nicht ausgerüsteten Anlagen mit ÖPNV-Berechtigungen ausgestattet werden. Die Ausschreibungen für diese Anlagen können im Jahr 2012 beginnen, wenn der Regionalrat die Fördermaßnahme beschließt und die Bezirksregierung die Förderung bewilligt.

Einschränkungen des Busverkehrs im Winter 2010/2011

Die unvorhergesehene und extreme Wetterlage im Dezember 2010 und Januar 2011 hatte teils deutliche Betriebseinschränkungen im ÖPNV der Stadt Wuppertal zur Folge. An einigen Tagen im Dezember 2010 entschloss sich WSW mobil aus Gründen der Sicherheit dazu, den Betrieb teilweise bis ganz einzustellen, nachdem der Winterdienst des Eigenbetriebs Straßenreinigung Wuppertal (ESW) die Straßen nur noch punktuell freihalten konnte. Die aufgrund der massiven Schneefälle vielfach nur eingeschränkt befahrbaren Straßen führten darüber hinaus dazu, dass einzelne Stadtbereiche über mehrere Tage nicht oder nicht in der gewohnten Form mit dem ÖPNV angeeignet werden konnten.

In diversen Gesprächen der maßgeblichen Akteure, u.a. Stadt Wuppertal, WSW mobil und ESW, wird derzeit gemeinsam nach Lösungen gesucht, die in diesem Winter, und, in abgeschwächter Form, bereits im Winter 2009/2010 zu beobachtenden Beeinträchtigungen für die Zukunft, bei gleichen Rahmenbedingungen, zu minimieren. Parallel arbeitet WSW mobil an einer weiteren Verbesserung der Kundeninformationen zur jeweils aktuellen Betriebslage auf den einzelnen Buslinien.

5. Verknüpfungspunkte

Wuppertal Hauptbahnhof – Neugestaltung Döppersberg

Das bedeutendste Stadtentwicklungsprojekt Wuppertals, die Neugestaltung des Döppersbergs, geht nach ersten vorbereitenden Maßnahmen im Jahr 2011 in die Realisierung.

Ziel der Baumaßnahme ist die städtebauliche und funktionale Aufwertung des gesamten Bahnhofsumfeldes. Ein zentraler Aspekt des Projektes ist dabei die Neugestaltung und Aufwertung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes Wuppertal Hbf/Döppersberg. Durch die neue Lage des Busbahnhofs direkt am Bahnhof und dessen Kompaktheit, ergibt sich eine deutliche Verringerung der Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn und zwischen den einzelnen Buslinien. Der Weg zur Schwebebahn wird teilweise etwas länger. Die Schwebebahn ist aber zukünftig, egal ob vom Busbahnhof oder aus dem Bahnhof, über die neue Brücke über die B 7 attraktiv, unabhängig vom motorisierten Verkehr und dann auch barrierefrei erreichbar.

Am neuen Busbahnhof, dessen Bussteige ebenfalls per Aufzug barrierefrei oder über großzügige Treppen durch die zukünftige Mall (Geschäftsbereich mit bahnhofstypischen Geschäften, zugänglich von der unteren Ebene des Bahnhofsvorplatzes) erreicht werden können, werden die Busse in Zukunft durchgehend richtungsbezogen halten, d.h. es fahren beispielsweise alle Busse in Richtung Ronsdorf an einem Bussteig mit mehreren Haltestellenpositionen ab. Hierdurch wird die Orientierung deutlich vereinfacht. Darüber hinaus werden die Warteflächen für die Fahrgäste wesentlich vergrößert und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Alle Bussteige sind durchgehend überdacht. Ein weiterer Punkt für neuen Fahrgastkomfort ist die Einrichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems für den Busbahnhof. Hier kann man nachverfolgen, wann welcher Bus abfährt. Eine Voranzeige dieser Informationen in der Mall ist auch geplant (s. ergänzend auch Kapitel 6 „Dynamische Fahrgastinformation (DFI)“).

Parallel zum Umbau des Döppersbergs soll auch der Hauptbahnhof modernisiert werden, siehe diesbezüglich die Ausführungen in Kapitel 2 unter „Aufwertung der Wuppertaler Bahnhöfe und Haltepunkte“.

Während der gesamten Bauzeit am Döppersberg gibt es insgesamt nur zwei große Änderungen im Fahrplan und Linienweg der WSW-Busse. Die erste große Änderung für den Busverkehr wurde schon zum Jahresbeginn 2011 vorgenommen. Seit dem 09. Januar 2011 ist die Straße Döppersberg gesperrt. Von der Sperrung sind einige Buslinien betroffen. So werden die Buslinien CE62 und 620 über das Kleeblatt geleitet und die Linie 628 über die Bundesallee. Um die Haltestellen Haubahn und Distelbeck anzubinden, ist die Linie 619 über Kluse/Schauspielhaus, Landgericht und Wolkenburg als Ersatz für die umgeleiteten Linien 620/628 bis dorthin verlängert worden.

Nachdem die Straße Döppersberg wieder geöffnet ist, werden diese Buslinien voraussichtlich wieder ihren heute gewohnten Fahrweg nehmen.

Zu diesem Zeitpunkt erfolgt dann die zweite große Änderung für den Busverkehr. Durch die jetzt vorgesehenen Bauarbeiten auf der B 7 und unter der Prämisse, dass dem Fahrzeugverkehr während der Bauzeit dort immer noch zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur

ÖPNV-Bericht 2009/2010

Verfügung gestellt werden sollen, ergibt sich die Notwendigkeit, den heutigen Busbahnhof von der B 7 in den Wall zu verlagern. Diese Maßnahme ermöglicht es, den Fahrgästen über die Bauzeit ein möglichst gleich bleibendes und merkbares Verkehrsangebot mit Anbindung an die Innenstadt bieten zu können. Der Wall wird dann, statt wie bisher im Einrichtungsverkehr, im Zweirichtungsverkehr von Bussen befahren, erhält dann auch zusätzliche Haltepositionen und übernimmt somit die Funktion des Busbahnhofs. Damit dies überhaupt erst möglich werden kann, wird der Straßenquerschnitt des Walls vorher angepasst. Im weiteren Verlauf werden die Busse in und aus Richtung Südstadt über die Südstraße geführt. Hier wird eine zusätzliche Haltestelle in der Nähe der Historischen Stadthalle (an der Südstraße kurz vor der Kreuzung mit der Bahnhofstraße/Hoefstraße) mit Anbindung an die S-Bahn eingerichtet.

Folgende Änderungen für den ÖPNV ergeben sich: Dadurch dass die Linien CE62, CE64, CE65, 603, 607, 613, 615, 620, 623, 625, 635 und 645 nun durch den Wall geleitet werden, entfallen für ebendiese Linien neben der Haltestelle „Hauptbahnhof“ auch die Haltestellen in der Morianstraße. Die Linien 607, 613, 623 und 635 fahren die neue Haltestelle in der Nähe der Stadthalle an.

Diese ÖPNV-Führung bleibt voraussichtlich bis zum Ende der Bauzeit für die Neugestaltung des Döppersbergs bestehen. Erst zu diesem Zeitpunkt ist es auch geplant, den Busbahnhof in Betrieb zu nehmen, da die Fläche während der Bauzeit für die Baustelleneinrichtung bzw. zur Andienung des Bahnhofsgebäudes und als Vorfahrt für die Taxen gebraucht wird.

Die Reisebushaltestelle am Hauptbahnhof wurde ebenfalls ab Januar 2011 voraussichtlich bis zum Ende der Bauarbeiten am Döppersberg an die Straße Neunteich verlegt.

Nach derzeitiger Planung ist der Umbau 2017 abgeschlossen.

Aktuelle Informationen bezüglich des Bauablaufes und den damit verbunden Einschränkungen sind auf der Internetseite www.döppersberg.de abrufbar.

Bahnhof Barmen

Am 15.11.2010 haben die Arbeiten zur städtebaulichen Neugestaltung des Platzes vor dem Barmer Bahnhof begonnen. Im Rahmen des Projektes, das mit ca. 2,1 Mio. Euro aus Finanzmitteln des Konjunkturpakets II des Bundes gefördert wird, werden u.a. die in diesem Bereich befindlichen Bushaltestellen, die neben der Haltestelle „Alter Markt“ den zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt im Stadtteil Barmen darstellen, neu geordnet und damit seit Langem verfolgte Verbesserungen sowohl für die Fahrgäste als auch für den betrieblichen Ablauf erreicht. Nach Umbau werden die Wege beim Umstieg zwischen den einzelnen Buslinien und auch zu den im Bahnhof haltenden Zügen des SPNV in vielen Fällen kürzer und sicherer, der Aufenthalt an den Bushaltestellen angenehmer und ein barrierefreies Erreichen der einzelnen Bussteige möglich sein. Neben dem Bahnhofsgebäude entstehen zudem überdachte Bike & Ride-Plätze.

6. Fahrgastinformation

Neuer Liniennetzplan

Zum großen Fahrplanwechsel im Sommer 2009 erfolgte eine Anpassung des Wuppertaler Liniennetzplans an eine neue, verbundweit einheitliche Optik. U.a. wurde die bisherige Aufteilung in Ost/West aufgegeben und der komplette Stadtbereich in einem Gesamtplan zusammengeführt. Die bisher abstrakte Karte ist nun maßstäblich und ermöglicht daher ein schnelleres Auffinden relevanter Punkte im Stadtgebiet sowie eine bessere Abschätzung von Entfernungen. Da sich in Wuppertal gerade in den Zentren viele Linien überlagern und die Übersichtlichkeit hierdurch leidet, finden sich für diese Bereiche auf der Rückseite zusätzlich detaillierte Innenstadtpläne.

Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

Eine Dynamische Fahrgastinformation (DFI) ergänzt festgelegte Fahrplandaten mit Echtzeitdaten aus dem aktuellen Verkehrsgeschehen. Diese Informationen werden auf dynamischen Anzeigetafeln oder im Internet dem Fahrgast zur Verfügung gestellt. Bedingung für den Einsatz eines solchen Systems ist das Sammeln von Echtzeitdaten der Buslinien durch den Verkehrsbetrieb.

Basis hierfür ist in Wuppertal bereits seit vielen Jahren das Funk/Baken-System. Dieses System dient zum einen zur Beeinflussung der Lichtsignalanlagen und damit der Beschleunigung des Busverkehrs, zum anderen werden dadurch auch die Fahrzeuge geortet. Eine weitere Komponente ist ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL). U.a. sammelt dieses die Positionsdaten der Busse und bereitet – im Abgleich von planmäßiger Position des jeweiligen Fahrzeugs gemäß Fahrplan und tatsächlicher Position – diese für die Anzeigetafeln auf. Des Weiteren können mit Hilfe des RBL zum Beispiel Anschlüsse gesichert und die aktuelle Fahrplanlage nachvollzogen werden.

Ein DFI ist vor allem an größeren Verknüpfungspunkten sinnvoll, wo viele Linien aufeinandertreffen. Dort ersparen die DFI-Anzeigetafeln dem Fahrgast den Blick auf den Fahrplan und informieren ggf. über Ausfälle beziehungsweise Störungen auf den jeweiligen Linien. Anzeigetafeln können grundsätzlich aber auch abseits von Haltestellen stehen, beispielsweise in Einkaufszentren als Service für die Kunden oder im Foyer von Firmen für die Mitarbeiter.

Wie bereits erwähnt, kann auch das Internet auf verschiedenen Wegen genutzt werden, um dem Nutzer Echtzeitdaten zur Betriebslage zur Verfügung zu stellen. Exemplarisch aufgeführt seien hier

- Internetseite des Verkehrsunternehmens
- Desktopapplikation (Widget)
- Applikationen für Mobiltelefone (Beispiel iPhone-App)
- Abruf der Daten per SMS

Die Entwicklung des Internets in den letzten Jahren und die wachsende Mobilität des Internets durch Mobiltelefone und Notebooks erlauben eine zunehmend stärkere Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast.

ÖPNV-Bericht 2009/2010

Durch den Einsatz eines DFI steigt bei der Bevölkerung die Akzeptanz des Öffentlichen Verkehrs, da durch den verbesserten Informationsfluss die Benutzung berechenbarer wird.

Mit Blick auf die konkrete Situation in Wuppertal, ist nach derzeitigem Planungsstand Mitte 2011 mit der ersten Installation von DFI-Anzeigetafeln mit LED-Technik durch WSW mobil zu rechnen. Dies soll geschehen, sobald Hard- und Software des bereits vorhandenen RBL entsprechend erweitert worden sind. In der Regel wird jeder Standort zum einen über einen sogenannten Vorwegweiser, der die Abfahrten aller Bussteige zusammenfasst, und (kleinere) Anzeiger an den einzelnen Halteplätzen verfügen. Am Mast der Anzeigetafel wird sich jeweils ein Taster befinden, welcher sehbehinderten Menschen erlaubt, sich die aktuellen Abfahrten vorlesen zu lassen. Ergänzt wird das System durch Videokameras zur Überwachung des laufenden Betriebs sowie Lautsprecher, um ergänzend zu den Anzeigetafeln Informationen übermitteln zu können.

Die WSW mobil wollen ihr neues System als erstes an der Haltestelle Raukamp Schleife testen und dann die restlichen Haltestellen des ersten Bauabschnitts, der des Weiteren die Haltestellen Wall/Museum, Morianstraße, Karlsplatz und Historische Stadthalle umfasst, ausrüsten. Bis Ende 2013 sind weitere 12 zentrale Haltestellen in den Bauabschnitten 2 und 3 vorgesehen (Vohwinkel Schwebebahn, Vohwinkel Bf., Uni-Halle, Universität, Hahnerberg, Cronenberg Rathaus, Alter Markt, Barmen Bf., Wichlinghausen Markt, Ronsdorf Markt, Oberbarmen Bf., Weiherstraße). Im Rahmen des Projektes Neugestaltung Döppersberg (vgl. Kapitel 5 „Wuppertal Hauptbahnhof – Neugestaltung Döppersberg“) wird die Haltestelle Hauptbahnhof ebenfalls bis 2017 mit dynamischer Fahrgastinformation ausgestattet werden.

Zusätzlich zur Information „vor Ort“ ist von WSW mobil ergänzend geplant, auf die oben beschriebenen Möglichkeiten, die zur Verfügung stehenden Daten – für jede beliebige Haltestelle! – per Internet abrufbar zu machen, zurückzugreifen. Wie dies konkret aussehen kann, ist derzeit allerdings noch in Erarbeitung.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass der VRR Ende März 2011 eine Applikation für das iPhone veröffentlicht hat, die kurz- bis mittelfristig auch für Smartphones mit dem Android-Betriebssystem verfügbar sein soll. Die Applikation kann u.a. die nächsten Abfahrten an einer beliebigen Haltestelle im Verbundraum anzeigen. Für den SPNV werden dabei eventuelle Verspätungen berücksichtigt.

7. Marketing

Neues Design der WSW mobil GmbH

2009 stellte die WSW mobil ihr neues Corporate Design vor. Im Zuge dieser Veränderung wurde die in 2009 bestellte Fahrzeugflotte (6 Midi-Busse, 15 Standard- und 10 Gelenkbusse) im neuen Design ausgeliefert. Im September 2010 wurden weitere 24 neue Gelenkbusse ergänzt.

Das neue Design orientiert sich an der Farbgebung des WSW-Logos, die Außenlackierung der Fahrzeuge ist ein einheitliches lichtblau, die Haltestangen im Innenraum sind rot. Neue Fahrzeuge werden im neuen Farbton bestellt, die bestehende Fahrzeugflotte wird jedoch nicht umlackiert werden.

Im Laufe der nächsten Jahre soll zudem sämtliche Haltestellen mit neuen Haltestellenschildern im Corporate Design ausgestattet werden. An größeren Haltestellen werden die bisherigen gelben Masten durch Stelen ersetzt (insgesamt 120), die restlichen rund 1180 Haltestellenpositionen erhalten wieder eine einfachere Stangenversion. Mast und Stele sind jeweils in Blau gehalten. Ende September 2010 wurde an der Haltestelle „Historische Stadthalle“ die erste neue Haltestellenstele in Betrieb genommen. Der Austausch aller alten Masten soll ca. 2018 abgeschlossen sein. Parallel hierzu werden die bestehenden Wartehallen analog der anthraziten Farbgebung der städtischen Möblierung neu gestrichen. Fahrgastinformationseinrichtungen (z.B. Fahrplanvittrinen) werden in verkehrsblau gestrichen. Insgesamt wird durch diese Maßnahmen die Qualität des ÖPNV-Angebotes in Wuppertal betont und gesteigert.



Abbildung 11: Haltestellenstele WSW

Umzug MobiCenter

In kurzem zeitlichem Abstand (August bzw. Oktober 2010) sind die beiden MobiCenter der WSW mobil in Barmen bzw. Elberfeld umgezogen. Das MobiCenter in Barmen befindet sich nunmehr am Alter Markt 10, das in Elberfeld am Wall 31. In Barmen bietet die WSW weiterhin alle Information rund um Mobilität, Energie, Wasser und TopTicket unter einem Dach an, während in Elberfeld nur das MobiCenter umgezogen und das Kundencenter Versorgung wie gewohnt im Turmhof zu finden ist.

8. Tarifliche Entwicklung im VRR

Tarifmaßnahmen

Nachdem das ab 01.08.2009 gültige Tarifniveau (Preiserhöhung seinerzeit um im Schnitt 3,4 Prozent) infolge einer Aussetzung der ursprünglich zum 01.08.2010 geplanten Preismaßnahme bereits länger als geplant Bestand hatte, ist nun zum 01.01.2011 eine Erhöhung der Tarife um im Schnitt 3,9 Prozent umgesetzt worden. Die neuen Preise, die für 12 Monate festgeschrieben sind, sollen die zwischenzeitlich entstandenen und für die Zukunft erwarteten Mehraufwendungen der Verkehrsunternehmen ausgleichen helfen.

Für die Entscheidungsträger wird es zunehmend schwierig, die Preisanpassungen so zu bemessen, dass sie die gestiegenen Kosten der Verkehrsunternehmen kompensieren können und damit zur Beibehaltung des Verkehrsangebotes beitragen, aber nicht zu größeren Abwanderungen von Kunden führen. Beleg hierfür ist eine vom VRR vorgenommene Nachbetrachtung der Preismaßnahme zum 01.08.2009, die ergeben hatte, dass es, verstärkt durch die Wirtschaftskrise, zu spürbaren Fahrgastrückgängen gekommen war und die im Vorfeld erwarteten Einnahmezuwächse im Endeffekt nicht realisiert werden konnten.

Einführung eines Sozialtickets

Parallel zum Beschluss zur Tarifmaßnahme am 01.01.2011 hat der VRR-Verwaltungsrat am 01.10.2010 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen seine Absicht zur Einführung eines verbundweiten Sozialtickets zum Preis von 22,50 € (Preisstufe A) zum 01. Juni 2011 zum Ausdruck gebracht. Das Sozialticket sollte unter anderem für Arbeitslosengeld II-Empfänger sowie für Arbeitnehmer mit niedrigem Einkommen erhältlich sein, seine tatsächliche Einführung stand dabei aber unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass die Finanzierung insgesamt, d.h. auch des zusätzlichen Verwaltungsaufwandes für die Prüfung der Anspruchsberechtigung, sichergestellt ist.

In der Zwischenzeit hat sich herausgestellt, dass diese Bedingung nicht erfüllt ist, d.h. ein Sozialticket zu erheblichen finanziellen Belastungen der kommunalen Haushalte und/oder der Verkehrsunternehmen führen würde. Vor diesem Hintergrund erscheint eine verbundweite Lösung zum jetzigen Zeitpunkt nicht umsetzbar, den Städten und Kreisen steht aber die Einführung eines Sozialtickets auf ihrem Gebiet frei. Für die Stadt Wuppertal ist dies aufgrund der städtischen Haushaltssituation allerdings ausgeschlossen.

Entwicklung von Tarifstruktur und -sortiment/Tarifharmonisierung VRR/VGN

Nach Überarbeitung der VRR-Tarifstruktur zum 01.08.2008, u.a. mit Einführung der neuen Preisstufe D, sind Überlegungen, auch das Tarifsortiment, d.h. die einzelnen Ticketarten, wie z.B. Ticket 2000, Barenticket etc., weiterzuentwickeln, bis auf die Einführung eines Sozialtickets (s.o.) zunächst zurückgestellt worden, da eine in diesem Zusammenhang durchgeführte Marktforschung zu dem Ergebnis gekommen war, dass das heutige Ticketsortiment die Kundenwünsche bereits sehr gut abbildet und durch neue Ticketarten kaum nennenswerte Zusatzeinnahmen zu generieren wären.

ÖPNV-Bericht 2009/2010

Eine Veränderung des VRR-Tarifs wird sich aber aus der Harmonisierung der Tarife von VRR und Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) zum 01.01.2012 ergeben, die vom VRR-Verwaltungsrat am 17.03.2011 beschlossen wurde. De facto kommt es dabei zu einer Ausweitung des VRR-Tarifs auf den heutigen VGN-Tarifraum mit Einführung einer fünften Preisstufe. Diese fünfte Preisstufe („E“) ist künftig auch bei längeren Fahrten zwischen heutigem VRR-Tarifraum und dem Gebiet der VGN zu lösen (z.B. Wuppertal – Wesel). Die Preisstufe D erhält einen geringfügig erweiterten Geltungsbereich. Mit der Tarifharmonisierung sind weitere kleinere Anpassungen verbunden, so wird z.B. das ZusatzTicket künftig in zwei unterschiedlichen Ausprägungen erhältlich sein. Alle Details und die neuen Preise werden vom VRR im Sommer beschlossen und bekannt gegeben. Auf Basis der Erfahrungen aus dem Vollzug der Tarifharmonisierung soll ggf. mit Wirkung ab 2014 eine weitere, verbundweite Tarifstrukturreform durchgeführt werden.

9. Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen der WSW mobil GmbH in Wuppertal in den Jahren 2001 bis 2010 (Hinweis: Für 2010 noch als Prognosewert). Auch wenn für die übrigen Verkehrsunternehmen mit Buslinien in Wuppertal und den SPNV keine, auf Wuppertal bezogenen, Zahlen vorliegen, lassen sich die generellen Trends dennoch den WSW-Daten entnehmen: Trotz kontinuierlicher Bevölkerungsrückgänge waren die Jahre 2001 bis 2008 von erheblich wachsender Fahrgastnachfrage gekennzeichnet – Ausdruck der hohen Qualität, die das ÖPNV-Angebot in der Stadt aufweist. Erst ab 2009 sind wieder Fahrgastrückgänge festzustellen. Neben der bereits erwähnten rückläufigen Einwohnerzahl wirkten sich gerade im Jahr 2010 die mehrmonatige Betriebsunterbrechung der Schwebebahn sowie die allgemeine Wirtschaftskrise mit einer sehr hohen Zahl an Kurzarbeitern negativ auf das Fahrgastaufkommen aus (vgl. hierzu auch Kapitel 8). Für die Zukunft gilt es daher, das erreichte, hohe Niveau zu halten.

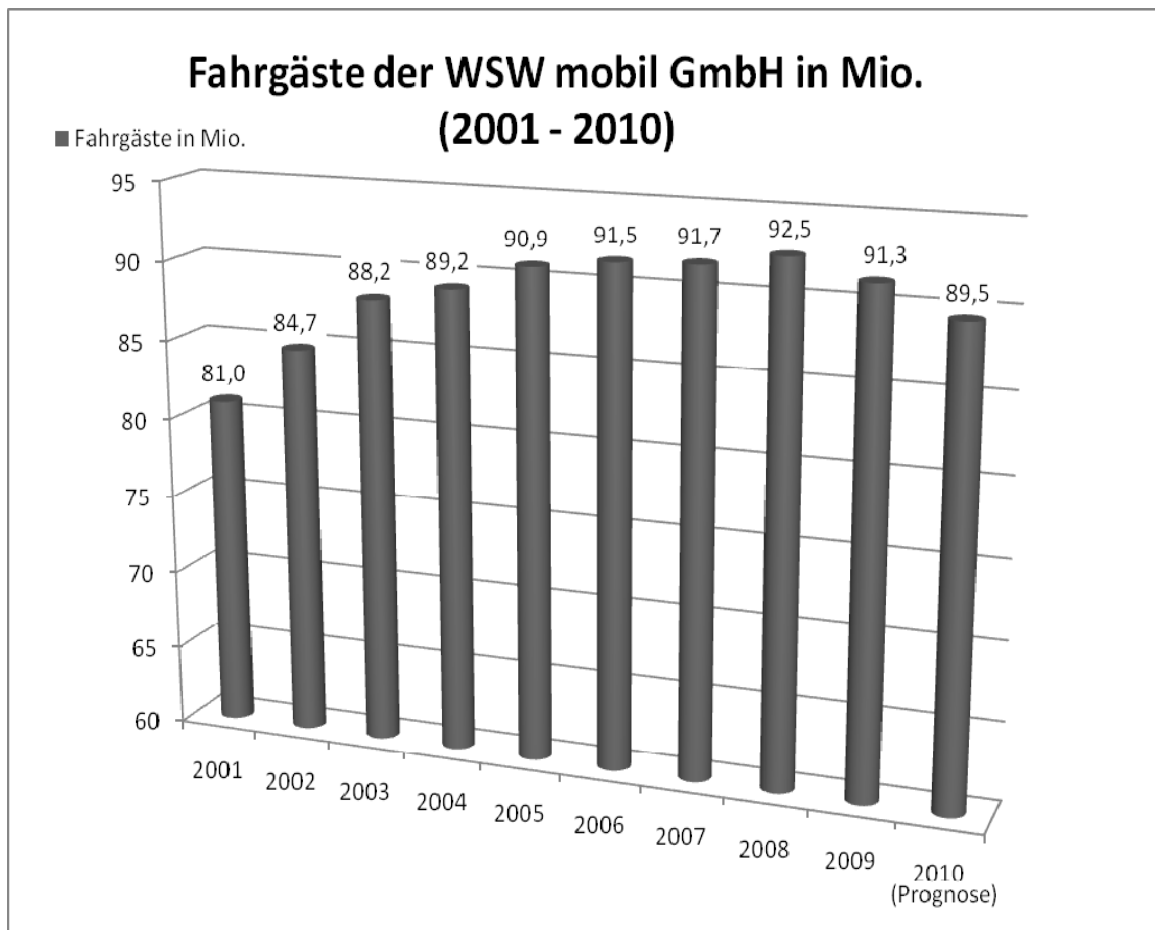


Abbildung 12: Fahrgastzahlen WSW mobil

10. Ausblick

Der ÖPNV steht, nicht nur in Wuppertal, vor einer ungewissen Zukunft. Sollte es zu einer Verschärfung der Finanzknappheit der maßgeblichen Akteure, die bereits heute an manchen Stellen im Schienennahverkehr dazu führt, dass auf vorhandene Nachfrage nicht mehr mit einem entsprechenden Verkehrsangebot reagiert werden kann, kommen, wäre auch die Aufrechterhaltung des heutigen Angebotes (im SPNV und im kommunalen ÖPNV) zunehmend in Frage gestellt. Genaue Prognosen über alle hierfür maßgeblichen Faktoren, wie den Ausgang des Rechtsstreits zwischen VRR und DB Regio, die Entwicklung der Versorgungsgewinne bei den WSW oder die Fortschritte bei der Sanierung des städtischen Haushalts, können zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht gegeben werden. Eine adäquate Weiterentwicklung des ÖPNV erscheint aber zumindest nur bei Flankierung durch bedarfsgerechte und regelmäßige Tarifsteigerungen des VRR möglich.

Unabhängig von dieser generellen Entwicklungstendenz, sind gleichwohl mittelfristig wichtige Verbesserungen für das ÖPNV-Angebot in Wuppertal absehbar: durch die Umgestaltung des Döppersberg mit Bau eines neuen Busbahnhofs, den Abschluss der Sanierung von Schwebebahngerüst und -haltestellen sowie die Beschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration oder auch den Betreiberwechsel auf der RB47.

Spannend bleibt auch die weitere Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere die im laufenden Jahr zu erwartende Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes.

Für die Stadt Wuppertal gilt es, den sich abzeichnenden Wandel durch eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans, der das hierfür zur Verfügung stehende Instrument darstellt, aktiv mitzugestalten. Diese Aufgabe beabsichtigt die Verwaltung 2012 anzugehen.