

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Volker Klöpfer
	Telefon (0202)	563 - 6653
	Fax (0202)	563 - 8036
	E-Mail	volker.kloepper@stadt.wuppertal.de
	Datum:	10.08.2016
	Drucks.-Nr.:	VO/0548/16 öffentlich
Sitzung am Gremium		
01.09.2016 Ausschuss für Verkehr		Beschlussqualität
		Entscheidung
Stellungnahme der Stadt Wuppertal zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016		

Grund der Vorlage

Möglichkeit der Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 im Zuge des Beteiligungsverfahrens.

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr beschließt die beigefügte Stellungnahme der Stadt Wuppertal (s. Anlage 01) zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Ausgangssituation

Der VRR hat Ende April dieses Jahres den Entwurf seines neuen Nahverkehrsplans (NVP) 2016 vorgelegt und das Beteiligungsverfahren hierzu eröffnet. Neben einer erstmalig durchgeführten Beteiligung der allgemeinen Öffentlichkeit, die inzwischen abgeschlossen ist und aktuell ausgewertet wird, wurden auch die gemäß ÖPNVG NRW zu beteiligenden Stellen, u.a. die Stadt Wuppertal, um Stellungnahme bis zum 15. Juli 2016 gebeten. Die Verwaltung

hat daraufhin eine umfangreiche Stellungnahme verfasst, diese aber aus Zeitgründen dem Ausschuss für Verkehr nicht vorab zur Beschlussfassung vorlegen können, so dass diese unter dem ausdrücklichen Vorbehalt des Beschlusses des Ausschusses fristgerecht an den VRR übersandt wurde.

Mit dem NVP 2016 erfolgt die erste umfassende Fortschreibung des VRR-NVP seit Vorlage des NVP 2009. Der neue NVP ersetzt somit sowohl den NVP 2009 als auch die 2012 vorgelegte Teilfortschreibung, die insbesondere die Koordination des ÖPNV zum Inhalt hatte.

Entstehung und Aufbau des NVP 2016

Dem NVP ist, im Gegensatz zum NVP 2009, keine Abfrage von Maßnahmenvorschlägen der Kommunen vorausgegangen. Auch eine anderweitige, frühzeitige Beteiligung aller VRR-Mitgliedsgebietskörperschaften hat nicht stattgefunden. Es erfolgte lediglich Anfang 2016 eine Vorstellung von Teilen des NVP-Entwurfs und eine Diskussion hierzu in einer Runde von einzelnen Vertretern des AK der ÖPNV-Aufgabenträger im VRR und der kommunalen Verkehrsunternehmen.

Der neue NVP setzt sich aus drei großen Kapiteln zusammen:

Kapitel 1: Grundlagen und Rahmenbedingungen

- Umfangreiche Darstellung der rechtlichen, finanziellen und mobilitätsrelevanten Rahmenbedingungen, die die weitere Ausgestaltung des Verkehrsangebotes im Verbundraum beeinflussen
- Ableitung der wesentlichen Herausforderungen für den VRR

Kapitel 2: SPNV

- Bestandaufnahme des vorhandenen SPNV-Leistungsangebotes sowie Erfassung der Entwicklung seit Vorlage des NVP 2009
- Beschreibung der zukünftigen (kurz- bis mittelfristigen) Entwicklungen des Leistungsangebotes und des Fahrzeugeinsatzes auf Basis bereits beschlossener Maßnahmen (RRX, RE-Konzept, S-Bahn-Taktumstellung)
- Vorstellung weiterer angedachter Maßnahmen im Nachtverkehr bzw. auf einzelnen Linien und Korridoren. Die sogenannten Linien- und Korridormaßnahmen werden dabei erst nach Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen (RRX, RE-Konzept, S-Bahn-Taktumstellung, Nachtverkehr) konkretisiert und ggf. umgesetzt.
- Definition eines Zielnetzes 2020-2030+, das sich aber im Wesentlichen aus Einzelmaßnahmen zusammensetzt, die „in Abhängigkeit der finanziellen Rahmenbedingungen und der technischen Umsetzbarkeit mittel- bis langfristig umgesetzt werden sollen“ (S. 101 des NVP-Entwurfs).
- In weiteren Unterkapiteln werden die erwarteten und geplanten Entwicklungen im Bereich des SPNV-Wettbewerbs, der Fahrzeuge, der Infrastruktur (Netz, Stationen, Vertriebseinrichtungen) sowie von Qualität, Service und Sicherheit im SPNV behandelt.

Kapitel 3: Koordination ÖPNV

- Darstellung der relevanten Entwicklungen und Maßnahmen für ein koordiniertes Angebot im Verbundraum aus SPNV und kommunalen ÖPNV, u.a. in den Bereichen Tarif, Fahrgastinformation, Qualität und Verknüpfung der Verkehrsangebote.

Wesentliche Inhalte des NVP-Entwurfs

Im Folgenden sollen die wesentlichen auf Wuppertal bezogenen Inhalte des NVP-Entwurfs in kurzer Form zusammengestellt werden:

Kapitel 2

- Kapitel 2.1.4.1 Rhein-Ruhr-Express (RRX) und RE-Konzept
Die, u.a. auch bei der Aufstellung des NVP 2009 von Seiten der Stadt Wuppertal erhobene Forderung, nach Einbindung des RE 4 (Dortmund – Wuppertal – Düsseldorf – Aachen) in das RRX-Konzept konnte, wie bereits seit längerem bekannt, nicht durchgesetzt werden. Es kommt allerdings zur Einbindung des RE 4 in den RRX-Vorlaufbetrieb, so dass ab Dezember 2020 auf dem RE 4 RRX-Fahrzeuge zum Einsatz kommen werden. Hierdurch wird sich eine deutliche Qualitätsverbesserung für die Fahrgäste ergeben. Eine konkrete Aussage zur Dauer des RRX-Vorlaufbetriebes findet sich nicht im NVP-Entwurf. Der VRR gibt aber an, dass die endgültige Fertigstellung der RRX-Infrastruktur für den Zeitraum 2030 – 2035 vorgesehen ist, so dass von einem längerfristigen Einsatz der RRX-Fahrzeuge auf dem RE 4 auszugehen ist. Der Einsatz der RRX-Fahrzeuge bedingt darüber hinaus auch infrastrukturelle Maßnahmen an den Stationen des RE 4 (s. hierzu Kapitel 2.4).
- Kapitel 2.1.4.3 Weitere Maßnahmen – Nachtverkehre
Der VRR plant in den nächsten Jahren insbesondere bei der S-Bahn einige Angebotsverbesserungen in den Nachtstunden, um z.B. auch in der Woche durchgängige Angebote im Takt zu schaffen. Die dabei im Einzelnen vorgesehenen Maßnahmen sind nicht näher beschrieben.
- Kapitel 2.1.4.4 Linien- und Korridormaßnahmen
 - Strecke Hamm/Dortmund – Hagen – Wuppertal – Köln/Düsseldorf – Mönchengladbach:
 - Der VRR hält das Angebot in diesem Korridor grundsätzlich für quantitativ ausreichend.
 - Bemängelt wird die schlechte Zugverteilung auf der S 8 zwischen Wuppertal und Hagen (derzeit 20-/40-Minuten-Takt). Dieser Mangel soll im Zuge der S-Bahn-Taktumstellung mit Umstellung auf einen 30-Minuten-Takt behoben werden. (Hinweis: Hierzu haben bereits Gespräche zwischen VRR und den Verwaltungen des Ennepe-Ruhr-Kreises sowie der Städte Hagen und Wuppertal stattgefunden.)
 - In der Hauptverkehrszeit überschreitet die Nachfrage auf einzelnen Fahrten das (Platz)Angebot. Diesbezüglich verweist der VRR auf laufende Gespräche zwischen VRR und DB Regio.
 - Auf den Linien RE 4 und RE 7 sieht der VRR „an den wichtigsten Stationen“ (S. 91) noch Abfahrten nach 0:30 Uhr vor, ohne dies näher zu spezifizieren.
 - Der VRR weist auf die durch den Bau des Elektronischen Stellwerks Wuppertal entstehenden Beeinträchtigungen – v.a. 2017 – hin.
 - Ein Hinweis auf die seit vielen Jahren geforderten, zusätzlichen Halte des RE 7 v.a. in Vohwinkel, aber auch in Barmen, fehlt.
 - Strecke Solingen – Remscheid – Wuppertal:
 - Der VRR hält das Angebot auf dieser Strecke für bedarfsgerecht.
 - An dieser Stelle des NVP findet sich der Hinweis, dass eine Elektrifizierung aus Kostengründen nicht weiter verfolgt wird. Im weiteren Verlauf des NVP (s. Kapitel 2.5) wird eine Elektrifizierung, zumindest langfristig, allerdings sehr wohl als Ziel definiert.
- Kapitel 2.1.4.5 Zielnetz 2020-2030+
 - Kapitel 2.1.4.5.2 Wupper-Achse/Südlicher VRR:
 - Es wird auch hier wieder auf die Kapazitätsengpässe in der Hauptverkehrszeit eingegangen (vgl. Kapitel 2.1.4.4). Diesen soll durch Maßnahmen zur Erreichung einer gleichmäßigeren Auslastung von S 8 und S 68 zwischen Wuppertal(-Vohwinkel) und Düsseldorf begegnet werden.
 - Die neue Schnellverbindung zwischen Wuppertal und Essen (s.o.) wird noch einmal erwähnt (hier allerdings als RE 49 bezeichnet), deren Bedienzeiten langfristig ausgeweitet werden sollen (gegenüber dem für 2019 geplanten

- Stand).
 - In der Relation Wuppertal – Bochum besteht nach Auffassung des VRR ein Verbindungsdefizit, für dessen Behebung mittelfristig Angebotskonzepte entwickelt werden sollen.
- Kapitel 2.3.2 Zukünftige Entwicklung im Fahrzeugeinsatz
 - Um Konflikte zwischen Reisenden mit und ohne Fahrrad zukünftig schon im Vorfeld zu vermeiden, beabsichtigt der VRR, in kommenden Ausschreibungen die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse verstärkt zu berücksichtigen. Bei der Ausschreibung der neuen S-Bahn-Fahrzeuge für den Betrieb ab Dezember 2019 wurden die Fahrradabstellplätze bereits in den Endwagen gebündelt und es werden dort keine Klappsitze, sondern nur noch Stehhilfen angeboten.
 - Durch einen geänderten Verkehrsvertrag kommt es bereits ab Dezember 2016 zu einem Einsatz modernerer, klimatisierter Doppelstockwagen auf dem RE 4.
- Kapitel 2.4 SPNV-Infrastruktur – Stationen und Haltepunkte
 - Der VRR sieht Bedarf für bauliche Maßnahmen an den Stationen insbesondere in den drei Punkten
 - Nachrüstung von Aufzügen und Rampen: hierbei generell an allen Stationen, die noch nicht über eine barrierefreie Zugänglichkeit verfügen; eine Priorisierung erfolgt im NVP-Entwurf nicht
 - Herrichtung einer Bahnsteighöhe von 76 cm auf allen Stationen: dabei ergibt sich in Wuppertal nur geringer Handlungsbedarf, da die meisten Bahnhöfe und Haltepunkte bereits über eine Bahnsteighöhe von 76 cm verfügen
 - Anpassung von Stationen auf die Erfordernisse des Einsatzes von RRX-Fahrzeugen: dies betrifft in Wuppertal die Haltes des RE 4 (s.o.), an denen die Bahnsteiglängen ggf. angepasst werden müssen und Barrierefreiheit vorrangig umgesetzt wird.
 - Im Zuge der von DB Station&Service initiierten Stationsoffensive werden gemeinsam von VRR und DB Station&Service 21 mögliche neue Stationen geprüft. Um welche es sich hierbei handelt, bleibt unklar (im NVP-Entwurf ist eine falsche Tabelle hinterlegt).
- Kapitel 2.5 SPNV-Infrastruktur – Netz
 - Dieses Kapitel enthält im Wesentlichen eine nachrichtliche Darstellung der vom SPNV-Beirat NRW als notwendig erachteten Infrastrukturmaßnahmen im Netz sowie zusätzlicher Elektrifizierungsmaßnahmen. Dabei werden auch für den Bereich Wuppertal einige kapazitätssteigernde Maßnahmen gefordert sowie die Elektrifizierung der S 7 (vgl. oben).

Kapitel 3

In diesem Kapitel findet sich eine Vielzahl von Maßnahmenvorschlägen (für den Verbundraum) aus den Bereichen Tarif, Verknüpfung von SPNV und ÖPNV untereinander sowie mit Auto und Fahrrad, Fahrgastinformation, Qualität, neue Antriebstechnologien und Barrierefreiheit, die, bei Umsetzung, selbstverständlich in vielen Fällen ebenfalls Auswirkungen auf die Stadt Wuppertal hätten. Auf eine Aufzählung wird an dieser Stelle gleichwohl bewusst verzichtet.

Bewertung des vorliegenden NVP-Entwurfs/Stellungnahme der Verwaltung

Da der NVP 2016 überwiegend Maßnahmen enthält, die entweder bereits Beschlusslage sind oder sich aber zumindest schon in der Diskussion befinden, weist dieser inhaltlich keine größere Brisanz auf (dies im Gegensatz zum seinerzeitigen NVP 2009). Dies stellt aber gleichzeitig die Schwäche des aktuellen NVP dar, denn aus der umfangreichen Analyse in Kapitel 1 werden letztlich kaum (neue) Maßnahmen abgeleitet, die auf den dort gewonnenen Erkenntnissen basieren und auf diese reagieren. Vielmehr stehen die Kapitel eher unvermittelt nebeneinander. Daneben ist zu kritisieren, dass den Städten und Kreisen im VRR im

Vorfeld der NVP-Erarbeitung nicht, wie bei Erstellung des NVP 2009, die Möglichkeit zur Meldung eigener Maßnahmenvorschläge eingeräumt worden ist und auch keine andere Form der frühzeitigen Beteiligung gewählt wurde.

Die Verwaltung hat in ihrer umfangreichen Stellungnahme eine Vielzahl weiterer, z.T. nur „redaktioneller“ Punkte aufgeführt (vgl. Anlage 01). Wie eingangs bereits erwähnt, wurde dem VRR die Stellungnahme zur Fristwahrung mit Schreiben vom 27.06.2016 unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung durch den Ausschuss übersandt.

Demografie-Check

Entfällt.

Zeitplan

Die kommunalen Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen sind vom VRR zu mehreren, regionalen Terminen im September eingeladen worden, um über die Inhalte des NVP-Entwurfs bzw. die jeweiligen Stellungnahmen hierzu diskutieren zu können.

Der VRR wird auf Basis der eingegangenen Stellungnahmen, der Ergebnisse der erwähnten Gespräche und der Bürgerbeteiligung den VRR-Gremien voraussichtlich im ersten Sitzungsblock 2017 eine überarbeitete Version des NVP zur Beschlussfassung vorlegen.

Anlagen

Anlage 01 – Vorläufige Stellungnahme der Stadt Wuppertal vom 27.06.2016

Anlage 02 – Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016

Anlage 02a – Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 – Anhang Karte 01

Anlage 02b – Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 – Anhang Karte 02

Anlage 02c – Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 – Anhang Karte 03

Anlage 02d – Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 – Anhang Karte 04

Anlage 02e – Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 – Anhang Karte 06

Anlage 02f – Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 – Anhang Karte 07

Anlage 02g – Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 – Anhang Karte 08

Anlage 02h – Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 – Anhang Karte 09

Anlage 02i – Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 – Anhang Karte 10

Anlage 02j – Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 – Anhang Karte 11

Anlage 02k – Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 – Anhang Karte 12