



Fortschreibung des Wuppertaler Nahverkehrsplans

Hintergründe und aktueller Sachstand



Bezirksvertretung Ronsdorf, 30. April 2019

Einführung – Nahverkehrsplan: Was ist das? (I)

- Stadt Wuppertal ist als Aufgabenträger für Planung, Organisation und Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zuständig
- Zuständigkeit beschränkt sich auf den sogenannten öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)
- Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist der VRR



Einführung – Nahverkehrsplan: Was ist das? (II)

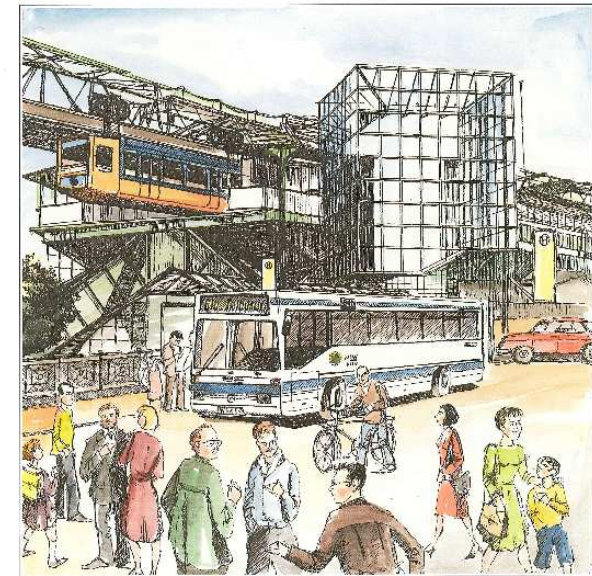
- **Zentraler Passus für die Rolle des Aufgabenträgers im ÖSPV:**
„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig.“
(§ 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Eigene Hervorhebung)
- **ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge**
- **Aber: „Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch...“**
(§ 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW, eigene Hervorhebung)

Einführung – Nahverkehrsplan: Was ist das? (III)

- **Nahverkehrsplan (NVP) ist das zentrale Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers**
- **Aufgabenträger ist zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans verpflichtet, nicht aber zu dessen (regelmäßiger) Fortschreibung
→ Wuppertal ist Pflicht zur Aufstellung 1997 nachgekommen – erster NVP bis heute gültig**
- **Es handelt sich um einen Rahmenplan, der keine unmittelbare Außenwirkung hat**
- **„Detailschärfe“ von Nahverkehrsplänen ist unterschiedlich**
- **In jedem Fall ist es Aufgabe der Verkehrsunternehmen, die Vorgaben des NVP betrieblich umzusetzen (Erstellung von Fahrplänen etc.)**

STADTENTWICKLUNGSPLANUNG
WUPPERTAL

1. KOMMUNALER NAHVERKEHRSPLAN
DER STADT WUPPERTAL



1997

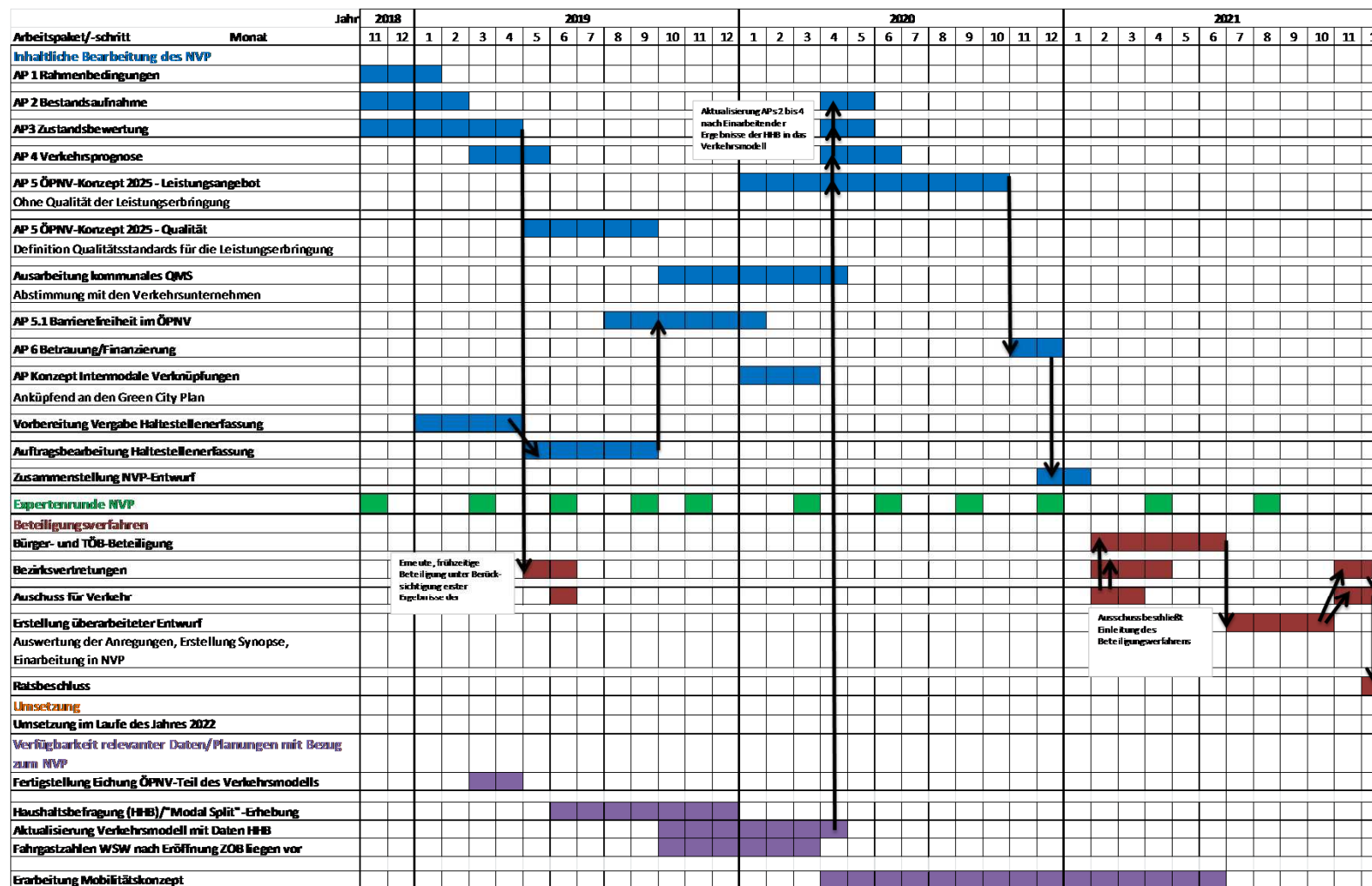
Inhalte eines Nahverkehrsplans

- **Wichtigster Inhalt ist die Definition der „ausreichenden Bedienung“**
- **Definition erfolgt i.d.R. insbesondere über Vorgaben zur**
 - Räumlichen Erschließung (z.B. maximale Fußwegeentfernungen zur Haltestelle)
 - Zeitlichen Erschließung (z.B. Taktfolgen, Bedienungszeiträume)
 - Beförderungsqualität (z.B. Fahrzeugstandards, Pünktlichkeit)
- **Neuer Pflichtinhalt (seit 2013): Verankerung des Ziels einer vollständigen Barrierefreiheit bis 2022**
- **Weitere gesetzlich vorgegebene Inhalte sind z.B. eine Prognose der Verkehrsentwicklung, Aussagen zur Finanzierung des Verkehrsangebotes sowie eine Investitionsplanung**

Der neue Wuppertaler Nahverkehrsplan – Bisheriges Verfahren

- **Einleitung des Verfahrens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch Beschluss des Ausschusses für Verkehr am 29.06.2011**
- **Beauftragung eines Gutachters (PGV Köln) Anfang 2012**
- **Arbeiten am NVP werden aufgrund entsprechender Rahmenbedingungen im April 2012 zunächst ausgesetzt – in Folge zunächst Vorbereitung und Umsetzung der Leistungsanpassung 2013**
- **Im April 2016 Vorlage eines neuen, vorläufigen Zeitplans mit dem Ziel einer Beschlussfassung Ende 2018**
- **Konkretisierung des Zeitplans im September 2016 sowie Beschluss des Beteiligungskonzeptes und übergeordneter Zielsetzungen – im Anschluss Durchführung einer ersten, großen Bürgerbeteiligung sowie erste Einbindung der Bezirksvertretungen**
- **Durch personelle Engpässe und Tod des externen Gutachters war der Zeitplan nicht zu halten - Überarbeitung des Zeitplans Anfang 2019**

Der neue Zeitplan



Ziele des neuen Nahverkehrsplans (gemäß VO/0554/16)

- **Standortsicherung/-entwicklung des Oberzentrums Wuppertal im interkommunalen Wettbewerb,**
- **Positive Beeinflussung der Wanderungsbilanz,**
- **Klimaschutz und Gesundheitsschutz (Halbierung des CO₂- und Schadstoffausstoßes im ÖPNV-Bereich bis 2030 wird angestrebt),**
- **Förderung einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität (weitere Steigerung des ÖV-Anteils am Verkehrsmarkt auf 33 % bis 2030),**
- **Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des ÖPNV-Angebotes,**
- **Weitgehende Barrierefreiheit (bis 2022).**

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – kurz- bis mittelfristig allenfalls konstant bleibendes Budget für den ÖPNV – sind dabei zwingend zu beachten und erlauben vorrangig „nur“ Optimierungen.

Aufstellungsverfahren für den neuen Wuppertaler Nahverkehrsplan

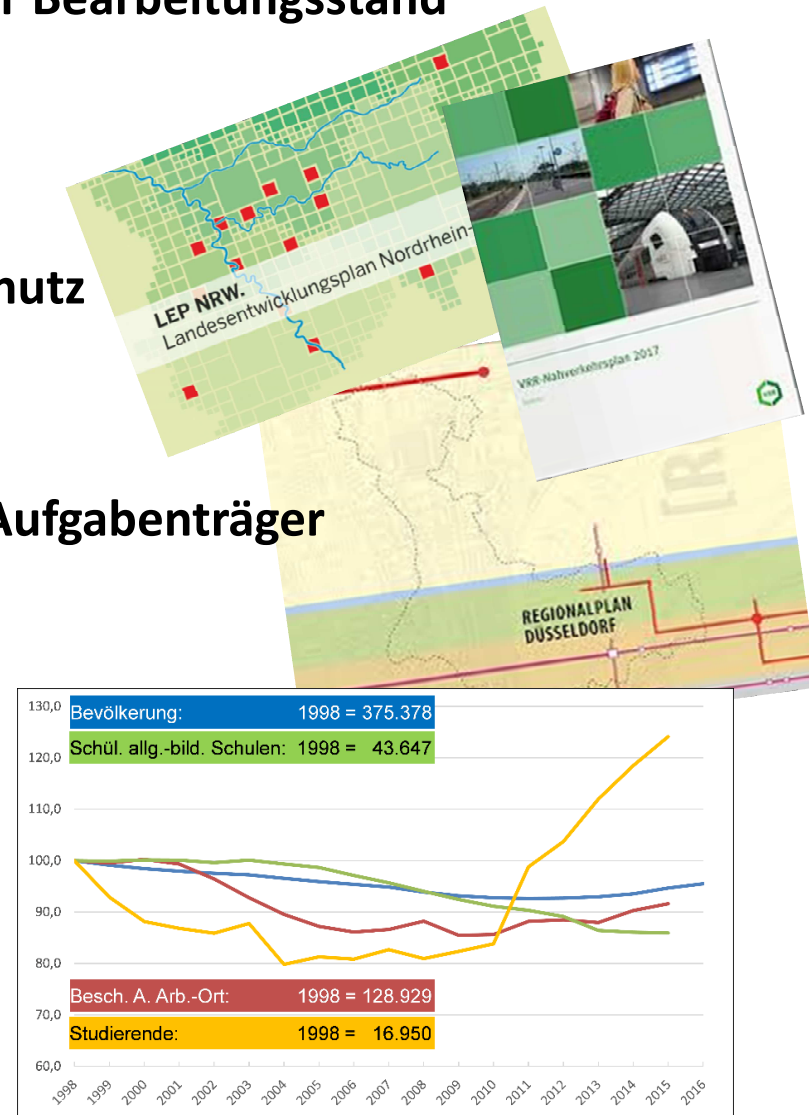
- **Die Erarbeitung des neuen NVP erfolgt in einer Kernarbeitsgruppe, bestehend aus Gutachterbüro (PGV Köln), WSW mobil und Fachverwaltung**
- **Je nach Bedarf werden weitere Dienststellen der Verwaltung und/oder Externe hinzugezogen**
- **Erstellung des Wuppertaler NVP wird – gemäß politischem Auftrag – von einer breiten und kontinuierlichen Bürgerbeteiligung flankiert:**
 - Online-Beteiligung (September/Oktober 2016)
 - Auftaktworkshop (14.09.2016)
 - Expertenrunde Nahverkehr (seit Januar 2017, ca. alle drei Monate)
 - Expertengespräch mit dem Wuppertaler Jugendrat (16.03.2017)
 - Diskurs über den NVP-Entwurf (Formate noch festzulegen)

Aufbau des NVP / Methodik / Aktueller Bearbeitungsstand

AP 1: Rahmenbedingungen

- Rechtliche Rahmenbedingungen
- Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz
- Inklusive Mobilität / Barrierefreiheit
- Landesplanung und Raumordnung
- Nahverkehrsplanungen involvierter Aufgabenträger
- Finanzielle Rahmenbedingungen
- Stadtstrukturen und Entwicklungen
- Demografische Entwicklungen
- Mobilität und Verkehrsmittelwahl

→ Bearbeitung abgeschlossen

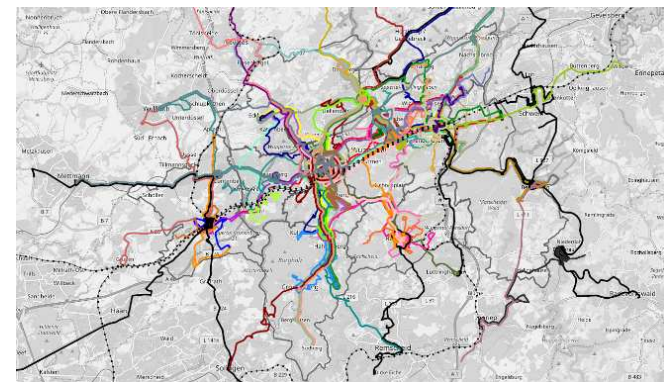


Aufbau des NVP / Methodik / Aktueller Bearbeitungsstand

AP 2: Bestandsaufnahme

- **Strukturelle Gegebenheiten, u.a.**
 - Bevölkerungs- und Siedlungsgefüge
 - Wirtschaftsstruktur, Arbeitsstätten, Einkauf und Versorgung
 - Ausbildungs- und Kindertagesstätten
 - Mobilität und Verkehrsmittelwahl, Verkehrsverflechtungen
- **ÖPNV-Angebot**
 - SPNV, überörtlicher Busverkehr, kommunaler ÖPNV
 - Haltestellen und sonstige Infrastrukturen
 - Betriebsformen, Fahrzeuge, Fahrpersonal
 - Tarif und Vertrieb
 - Fahrgastinformation und Marketing

→ **Bearbeitung abgeschlossen**



Aufbau des NVP / Methodik / Aktueller Bearbeitungsstand

AP 3: Zustandsbewertung

- **ÖPNV-Angebot**
 - Räumliche Erschließung
 - Zeitliche Erschließung
 - Bedienungs-/ Verbindungsqualität
 - Kapazitäten im Busverkehr
 - Potentialausschöpfung

= Angemessenheit des Angebotes

- Haltestellen
- Fahrzeuge
- Tarif und Vertrieb



Aufbau des NVP / Methodik / Aktueller Bearbeitungsstand

AP 3: Zustandsbewertung

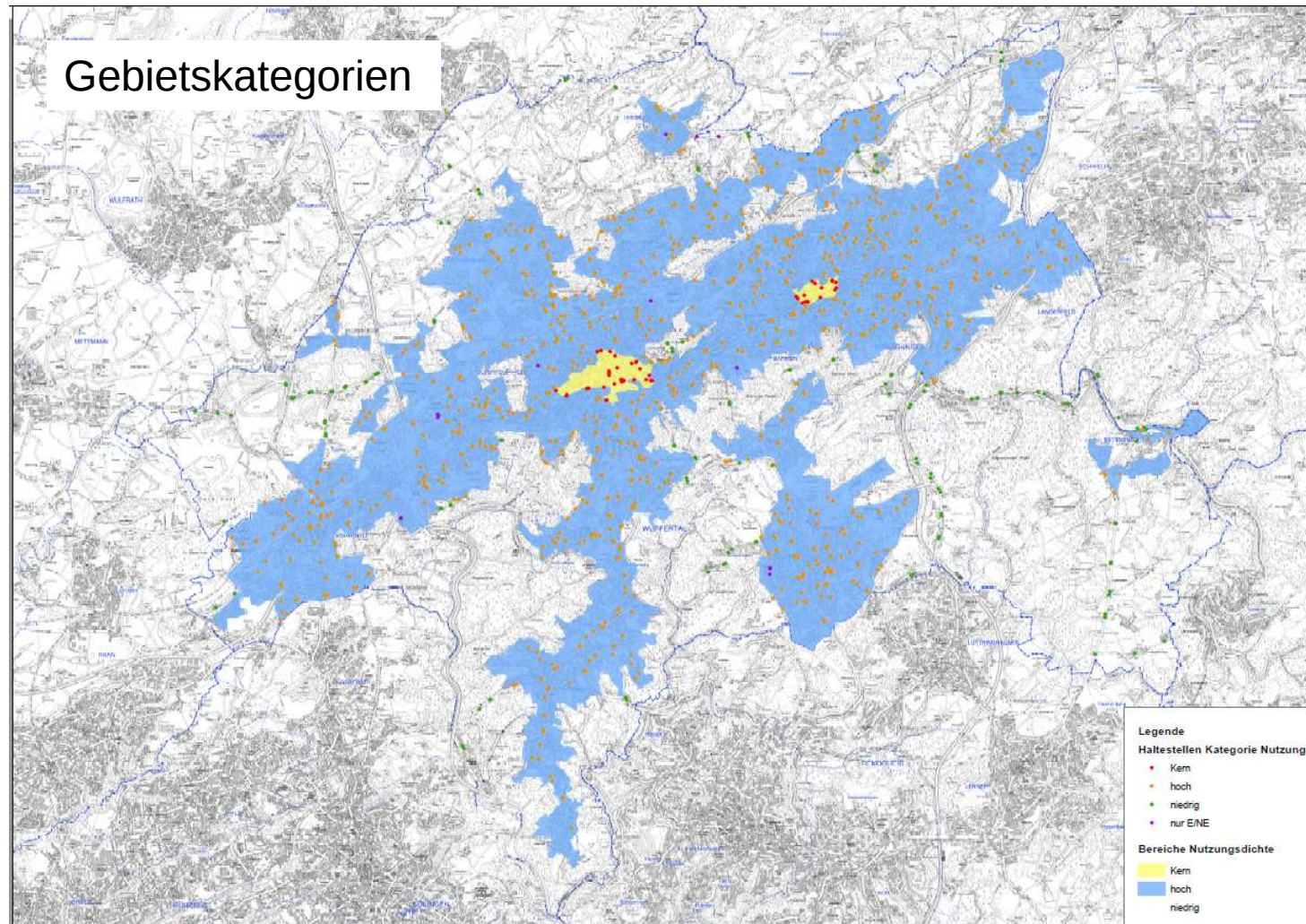
- **Gebietskategorien**

Einteilung des Stadtgebietes in drei Kategorien

Baublockscharfe Betrachtung zur Abgrenzung der Siedlungsbereiche

- Kernbereich
Zentrale Versorgungsbereiche (ZVB) Elberfeld und Barmen
- Gebiet mit hoher Nutzungsdichte
Dichte Wohnbebauung, hohe Arbeitsstättendichte, Einkaufs- und Versorgungsbereiche mit hoher Kundenfrequenz, nachfragestarke Freizeiteinrichtungen
- Gebiet mit geringer Nutzungsdichte
Disperse Wohnbebauung (zum Teil ländlich strukturiert), geringe Arbeitsplatzanzahl, Einkaufs- und Versorgungsbereiche mit nachrangiger Bedeutung, Naherholungsgebiete

Aufbau des NVP / Methodik / Aktueller Bearbeitungsstand



Aufbau des NVP / Methodik / Aktueller Bearbeitungsstand

AP 3: Zustandsbewertung

- **Räumliche Erschließung**

- Haltestelleneinzugsbereiche
 - Reale Fußwegeentfernungen statt gewöhnlicher Radien
 - Berücksichtigung von örtlichen Widerständen (Bebauung, Verkehrswege, Flüsse)
 - Betriebsform (BUS, Schwebebahn, SPNV, Nacht-Express)
 - Gebietskategorien (Kernbereich, Gebiet mit hoher Nutzungsdichte, Gebiet mit geringer Nutzungsdichte)

→ Bearbeitung „räumliche Erschließung“ weitestgehend abgeschlossen

Aufbau des NVP / Methodik / Aktueller Bearbeitungsstand

AP 3: Zustandsbewertung

- **Zeitliche Erschließung**
 - Hauptverkehrszeiten
 - Nebenverkehrszeiten
 - Schwachverkehrszeiten
 - Fahrtenhäufigkeit / Fahrtenanzahl
- **Bedienungs-/ Verbindungsqualität**
 - Fahrt- / Reisezeiten
 - Umstiegserfordernis

→ Bearbeitung „zeitliche Erschließung“ und „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ weitestgehend abgeschlossen

Bus 601		montags bis freitags															
Haltestellen		Abfahrtszeiten															
Wuppertal Hbf (Bstg 5)		4.29	4.49	5.09	5.29	5.49	6.09	6.29	6.49	7.09	7.29	7.49	11.49	12.09	12.29	12.49	13.09
• Volkshochschule		53	53	13	33	53	13	33	53	13	33	53	53	13	33	53	13
• Robert-Daum-Platz (Bstg 4)		35	55	15	35	55	15	35	55	15	35	55	55	15	35	55	15
• Deweerthscher Garten		36	56	16	36	56	16	36	56	16	36	56	56	16	36	56	16
• Femmelsdamm		38	58	18	38	58	18	38	58	18	38	58	58	18	38	58	18
• Kropfenbuschweg		39	59	19	39	59	19	39	59	19	39	59	59	19	39	59	19
• Otto-Hausmann-Ring		41	5.01	21	41	6.01	21	41	7.01	21	41	8.01	unv.	12.01	21	41	13.01
• Dorp		42	02	22	42	02	22	42	02	22	42	02	02	22	42	02	22
• Am Eselsberg		43	03	23	43	03	23	43	03	23	43	03	03	23	43	03	23
• Düsseldorf Straße		45	05	25	45	05	25	45	05	7.13	25	45	05	25	45	05	25
• Mehlmann Straße		46	06	26	46	06	26	46	06	14	26	46	06	26	46	06	26
• Krummchenstraße		47	07	27	47	07	27	47	07	15	27	47	07	27	47	07	27
• Schleppenhäuschen		48	08	28	48	08	28	48	08	16	28	48	08	28	48	08	28
• Saurenhaus		49	09	29	49	09	29	49	09	17	29	49	09	29	49	09	29
• Sandfeld		50	10	30	50	10	30	50	10	17	30	50	10	30	50	10	30
• Wieden Schelle		an	4.52	5.12	5.32	5.52	6.12	6.32	6.52	7.12	7.19	7.32	7.52	8.12	12.12	12.32	12.52
nach Vohwinkel		ab	5.17	5.37	5.57	6.17	6.37	6.57	7.17	7.35	8.09	8.17	12.17	12.35	12.59	13.17	13.35
• Wieden Schelle		ab	4.53		5.53		6.53		7.21	7.33	7.53		12.33	12.53		13.33	
• Kirchenfelder Weg		55		55		55		55		23	55			55		55	
• Niederradenberg		57		57		57		57		24	57			57		57	
Wülfrath-Apprath Bf		an	5.00		6.00		6.40		7.00	7.28	7.40	8.00		12.40	13.00		13.40
• Apprath Bf		ab	5.00		6.00		7.00		7.28	7.40	8.00			13.00			
• Apprath Klinik				01		01		29		01		01					
• Korbhof				03		03		31		03		03					
• Unterschloppehof				04		04		32		04		04					
• Oberschloppehof				05		05		33		05		05					
• Hammerstein				07		07		34		07		07					
• Ellenbeck/Zentrum				08		08		35		08		08					
• Kerkbader Straße				10		10		37		10		10					
• Marienburger Straße				12		12		39		12		12					
• Memeler Straße				13		13		40		13		13					
• Rathaus				15		15		42		15		15					
• Stadtmittel (Bstg 2)				5.18				7.18		7.44		8.18				13.18	

☐ = fährt an Schultagen als E-Wagen zum Gymnasium Wülfrath

Aufbau des NVP / Methodik / Aktueller Bearbeitungsstand

AP 3: Zustandsbewertung

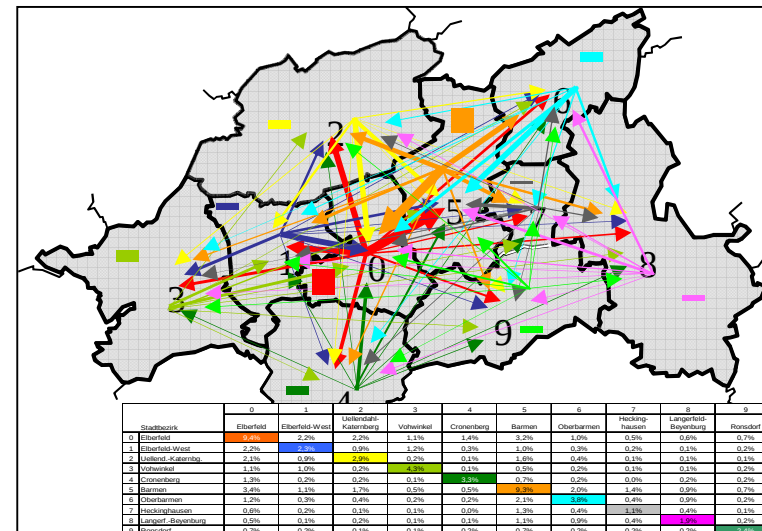
- **Kapazitäten im Busverkehr**
 - Überkapazitäten
 - Ermittlung der Fahrtenhäufigkeiten / Fahrgastzahlen
 - Berechnung der Besetzung nach Verkehrszeiten (Ø je Fahrzeug)
 - Festlegung des Grenzwertes
 - Kapazitätsengpässe
 - Ermittlung der Fahrtenhäufigkeiten / Fahrgastzahlen
 - Berechnung der Besetzung nach Verkehrszeiten (Ø pro Fahrzeug)
 - Grenzwert bei ca. 70% Auslastung
- **Betriebliche Aspekte (Straßennetz, Fahr- und Dienstpläne etc.)**
 - „Kapazitäten“ in Bearbeitung

Aufbau des NVP / Methodik / Aktueller Bearbeitungsstand

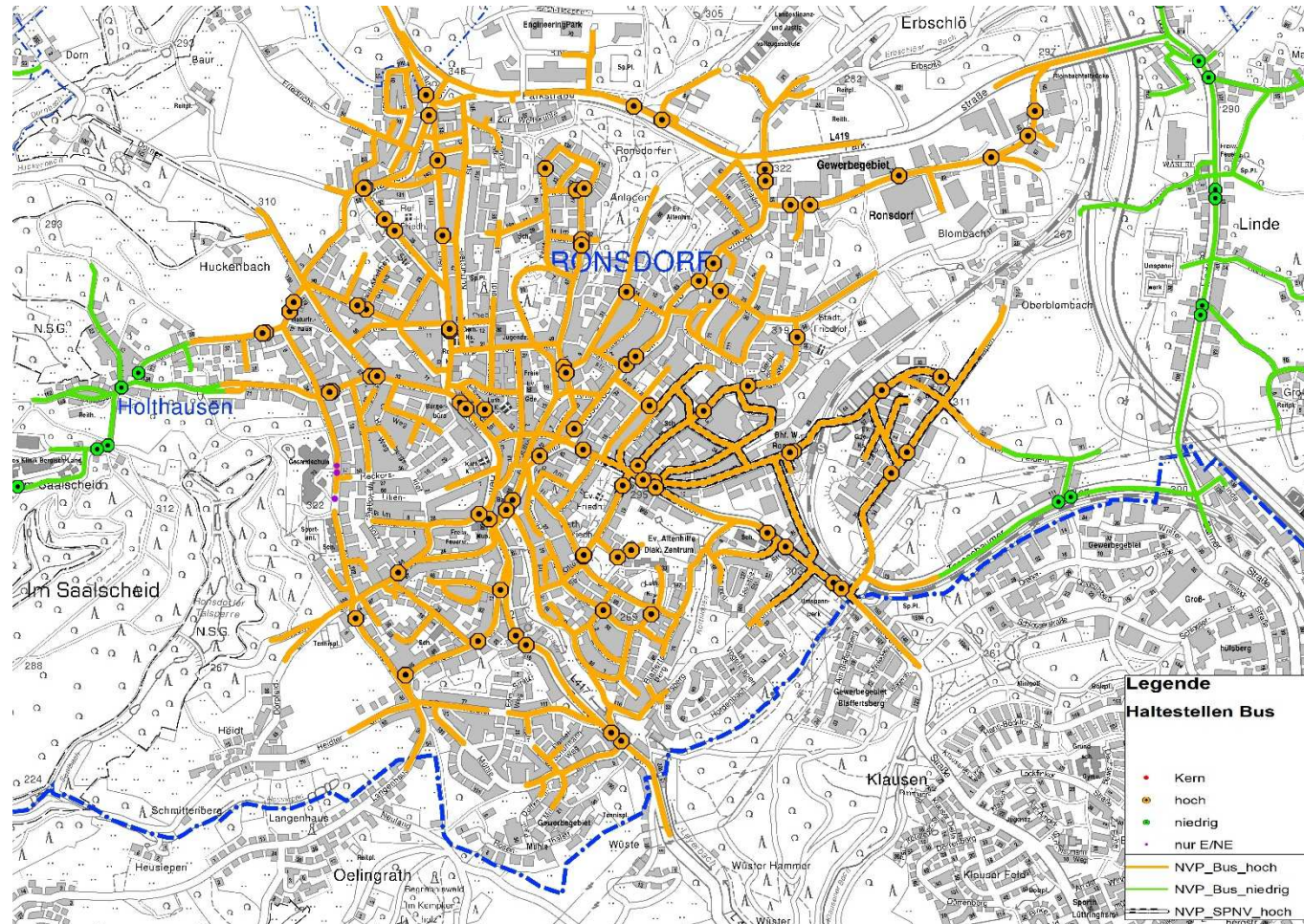
AP 3: Zustandsbewertung

- **Potentialausschöpfung**
 - Überprüfung der Verkehrsnachfrage nach Verkehrsmitteln
 - Korridorbezogene Betrachtung der realen ÖPNV-Nachfrage
 - Abgleich mit dem aktuellen Modal-Split in der Stadt Wuppertal
→ Ableitung des ggf. erforderlichen Handlungsbedarfes

→ „Potentialausschöpfung“
noch nicht bearbeitet

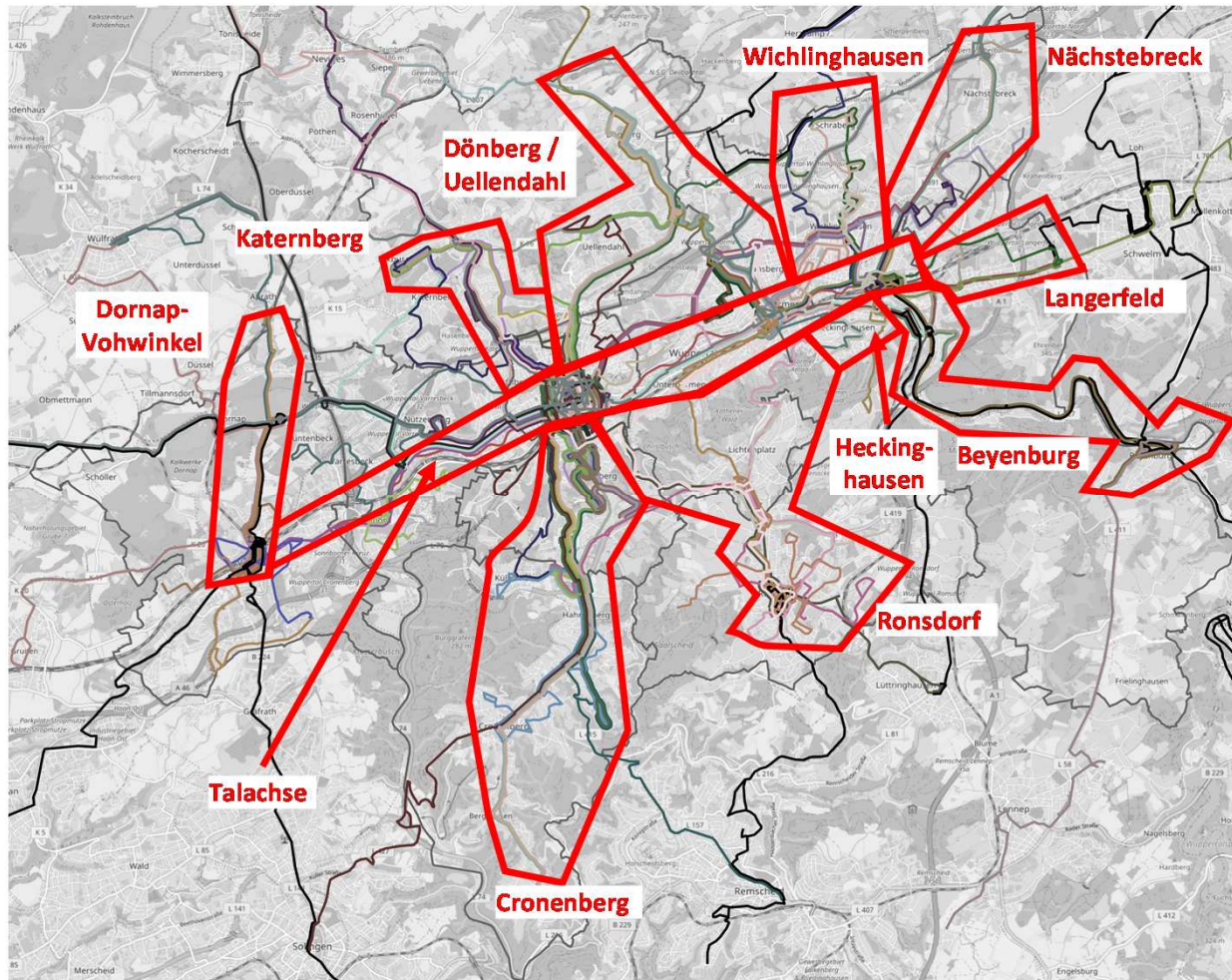


Erste Zwischenergebnisse zur Zustandsbewertung



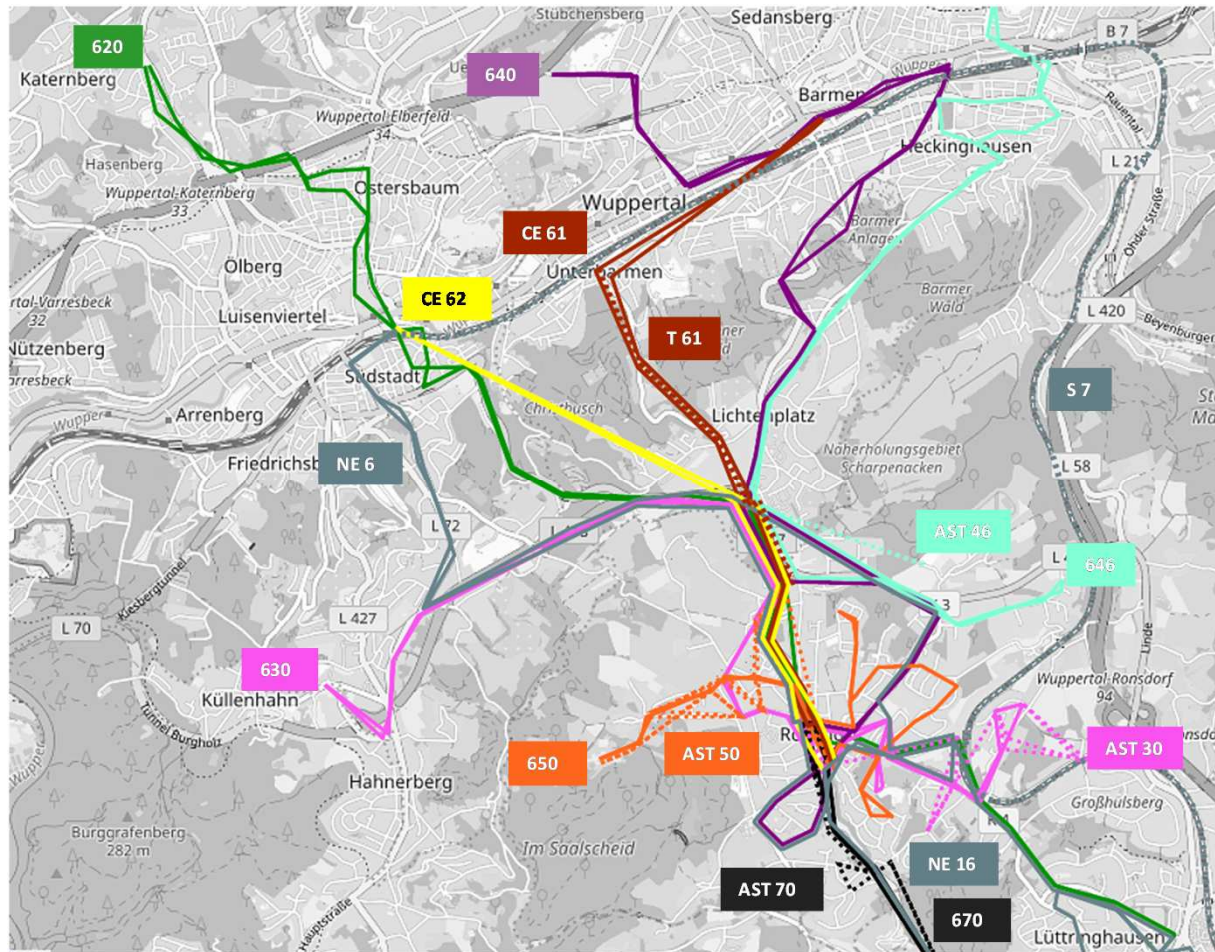
Räumliche
Erschließung
Tag-Netz ohne AST
(Korridor Ronsdorf)

Erste Zwischenergebnisse zur Zustandsanalyse



Übersicht
Analysekorridore

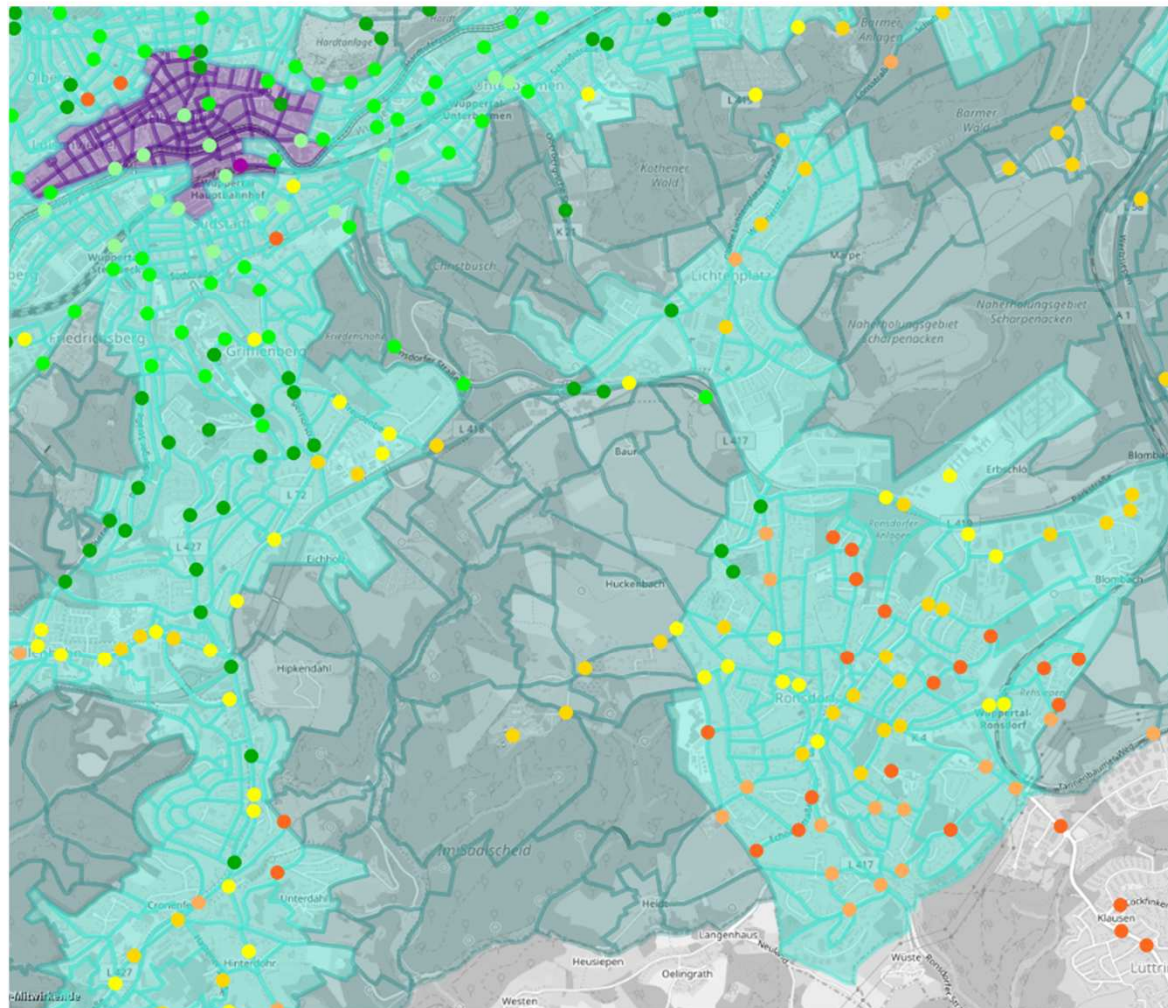
Erste Zwischenergebnisse zur Zustandsanalyse



Linienübersicht (Korridor Ronsdorf)

- 620
- 630
- 640
- 646
- 650
- CE 61
- CE 62
- 670
- AST 30
- AST 46
- AST 50
- AST 70
- T 61
- NE 6, NE 16
- S 7

Erste Zwischenergebnisse zur Zustandsanalyse



Fahrzeiten von Bezugshaltestelle (Wuppertal Hbf)

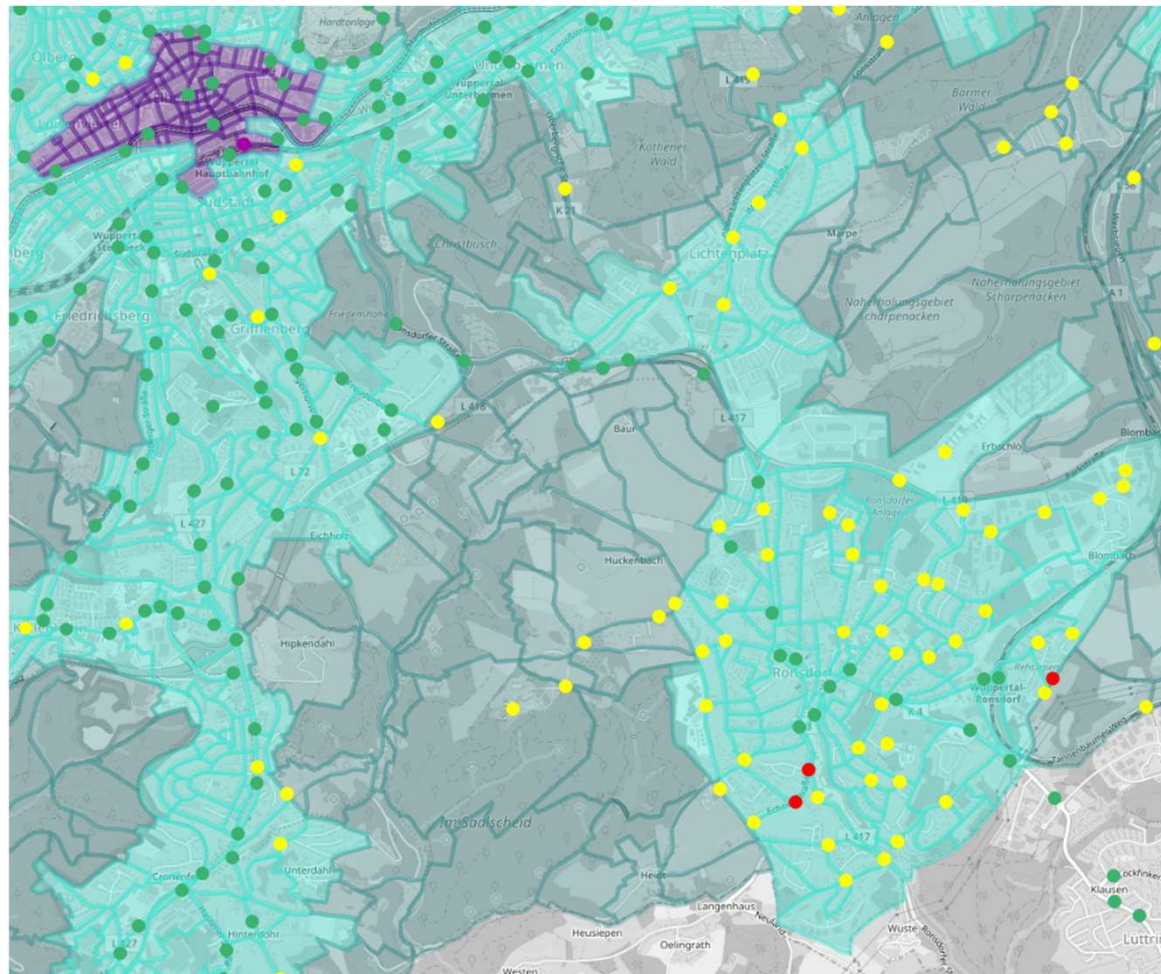
Bedienungszeitraum:
HVZ 06:30 - 08:30 Uhr

- Bezugshaltestelle
- bis 5 Min.
- 5 - 10 Min.
- 10 - 15 Min.
- 15 - 20 Min.
- 20 - 25 Min.
- 25 - 30 Min.
- 30 - 45 Min.
- 45 - 60 Min.
- über 60 Min.

- Kernbereich
- Gebiet hoher Nutzungs-
dichte
- Gebiet niedriger Nutzungs-
dichte

Datengrundlage:
Isochronen, fahrplanfein,
Haltestelleneinzugsgebiete
(= Haltestellen)

Erste Zwischenergebnisse zur Zustandsanalyse



Umsteigehäufigkeit von Bezugshaltestelle (Wuppertal Hbf)

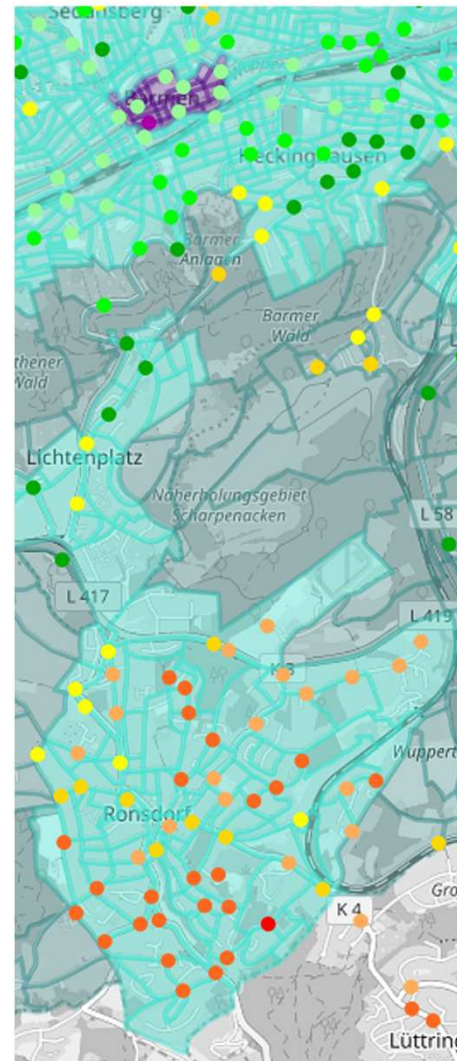
Bedienzeitraum:
HVZ 06:30 - 08:30 Uhr

- Bezugshaltestelle
- 0 Umstieg
- 1 Umstieg
- > 1 Umstieg

- Kernbereich
- Gebiet hoher Nutzungs-
dichte
- Gebiet niedriger Nutzungs-
dichte

Datengrundlage:
Isochronen, fahrplanfein,
Haltestelleneinzugsgebiete
(= Haltestellen)

Erste Zwischenergebnisse zur Zustandsanalyse



Fahrzeiten von Bezugshaltestelle (Barmen, Alter Markt)

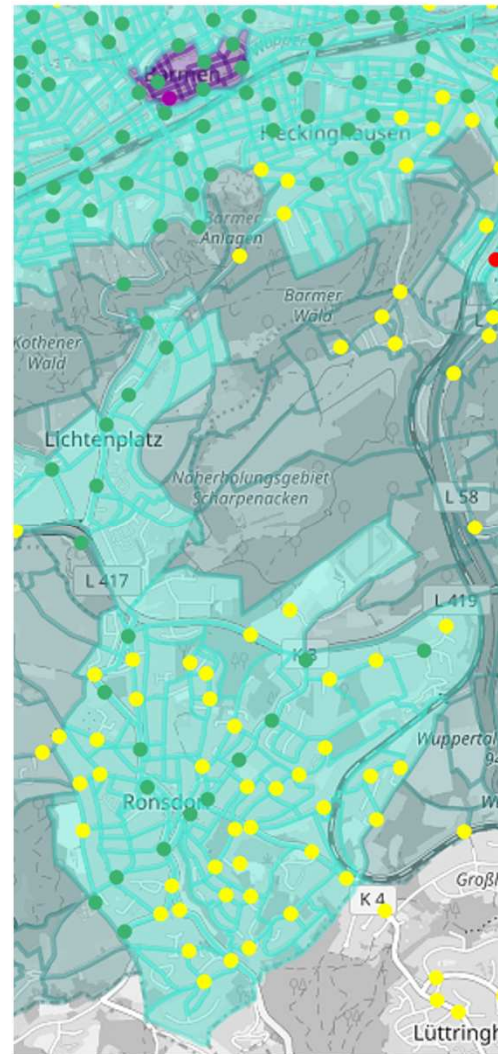
Bedienungszeitraum:
HVZ 06:30 - 08:30 Uhr

- Bezugshaltestelle
- bis 5 Min. ● 5 - 10 Min.
- 10 - 15 Min. ● 15 - 20 Min.
- 20 - 25 Min. ● 25 - 30 Min.
- 30 - 45 Min. ● 45 - 60 Min.
- über 60 Min.

- Kernbereich
- Gebiet hoher Nutzungsdichte
- Gebiet niedriger Nutzungsdichte

Datengrundlage:
Isochronen, fahrplanfein,
Haltestelleneinzugsgebiete
(= Haltestellen)

Erste Zwischenergebnisse zur Zustandsanalyse



Umsteigehäufigkeit von Bezugshaltestelle (Barmen, Alter Markt)

Bedienungszeitraum:
HVZ 06:30 - 08:30 Uhr

● Bezugshaltestelle

● 0 Umstiege

● 1 Umstieg

● > 1 Umstieg

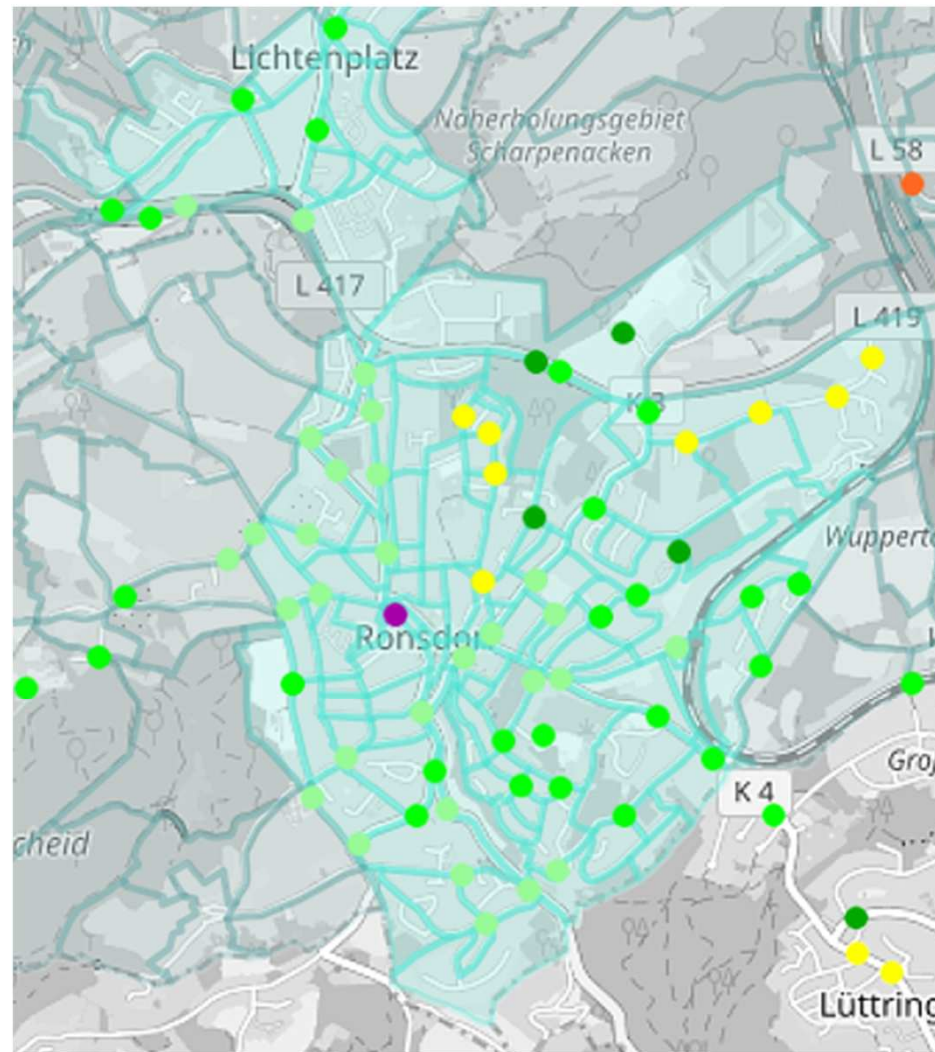
■ Kernbereich

■ Gebiet hoher Nutzungs-
dichte

■ Gebiet niedriger Nutzungs-
dichte

Datengrundlage:
Isochronen, fahrplanfein,
Haltestelleneinzugsgebiete
(= Haltestellen)

Erste Zwischenergebnisse zur Zustandsanalyse



Fahrzeiten von Bezugshaltestelle (Ronsdorf Markt)

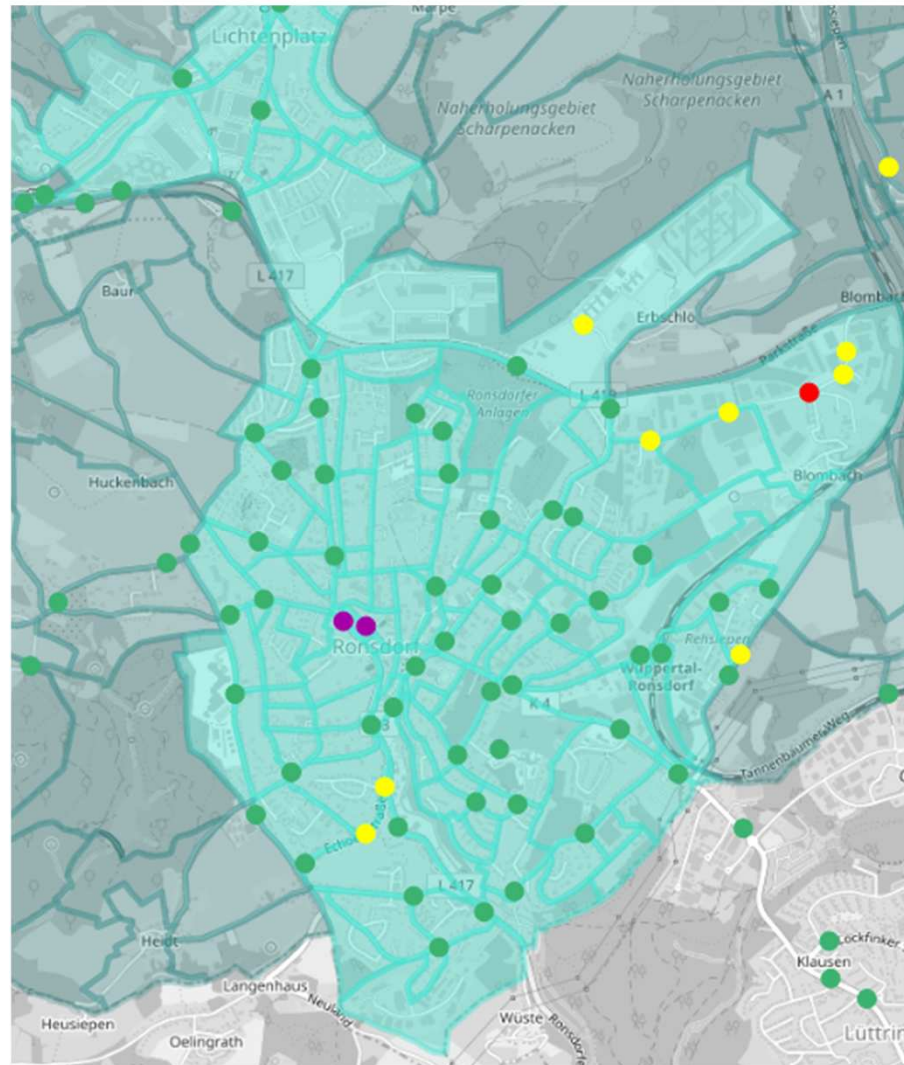
Bedienzeitraum:
HVZ 06:30 - 08:30 Uhr

- Bezugshaltestelle
- bis 5 Min. ● 5 - 10 Min.
- 10 - 15 Min. ● 15 - 20 Min.
- 20 - 25 Min. ● 25 - 30 Min.
- 30 - 45 Min. ● 45 - 60 Min.
- über 60 Min.

- Kernbereich
- Gebiet hoher Nutzungs-
dichte
- Gebiet niedriger Nutzungs-
dichte

Datengrundlage:
Isochronen, fahrplanfein,
Haltestelleneinzugsgebiete
(= Haltestellen)

Erste Zwischenergebnisse zur Zustandsanalyse



Umsteigehäufigkeit von Bezugshaltestelle (Ronsdorf Markt)

Bedienungszeitraum:
HVZ 06:30 - 08:30 Uhr

● Bezugshaltestelle

● 0 Umstiege

● 1 Umstieg

● > 1 Umstieg

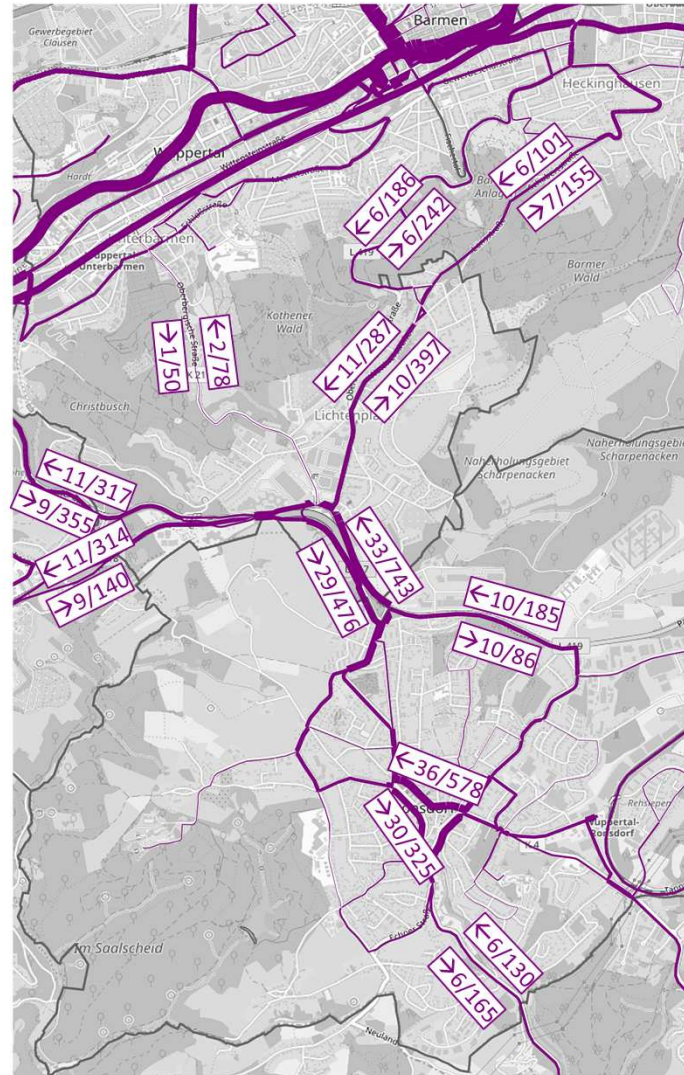
■ Kernbereich

■ Gebiet hoher Nutzungs-
dichte

■ Gebiet niedriger Nutzungs-
dichte

Datengrundlage:
Isochronen, fahrplanfein,
Haltestelleneinzugsgebiete
(= Haltestellen)

Erste Zwischenergebnisse zur Zustandsanalyse



Kapazitäten auf einzelnen Abschnitten (Korridor Ronsdorf)

- Fahrtenanzahl aller Linien in Hin- und Rückrichtung
Richtungen auf einzelnen Linienabschnitten / Fahrgäste auf einzelnen Streckenabschnitten
- Untersuchte Linien CE61; CE62, 620, 630, 640, 644, 646, 650
- Analysezeitraum:
Hauptverkehrszeit (HVZ),
6:30 - 8:30 Uhr, fahrplanfein

Weitere Arbeitsschritte

AP 3: Zustandsbewertung

- **Endgültige Festlegung der Maßstäbe für die Kriterien zur Bewertung der Angemessenheit des ÖPNV-Angebotes**
- **Ableitung des Zustandes „Stärken-/ Schwächenprofil“**
- **Ausarbeitung konzeptioneller Maßnahmen**

AP 4: Verkehrsprognose

AP 5: ÖPNV-Konzept 2025

AP 6: Betrauung / Finanzierung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!