

## Stadt Wuppertal: Nahverkehrsplan – Teil I „Konzept barrierefreier ÖPNV“ Synopsis der Stellungnahmen im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens

Stand: 7. Oktober 2021

<b>1. Verkehrsunternehmen</b>
<b>2. Nachbargaufgabenträger</b>
<b>3. Verkehrs- und Interessenverbände</b>
<b>4. Träger öffentlicher Belange / Sonstige</b>

Die Stellungnahmen sind chronologisch nach Eingang geordnet.

### Hinweise

1. Die in der Spalte „Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP“ erfolgten Anmerkungen dienen ausschließlich der Erläuterung/ Klarstellung.
2. Die in **Fettdruck** ausgewiesenen Formulierungsvorschläge stellen die beabsichtigten Veränderungen/ Anpassungen im NVP dar.

Die mit der Erstellung des Nahverkehrsplans (Teil I) für die Stadt Wuppertal beauftragte Gutachterkooperation hat das Beteiligungsverfahren dokumentiert und bewertet. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden gesammelt, im Rahmen einer Synopse aufgenommen und strukturiert. Darüber hinaus wurden Vorschläge zur weiteren Behandlung der Stellungnahmen formuliert und mit der Stadtverwaltung abgestimmt.

Die abschließende Beurteilung und Entscheidungsfindung liegt beim Rat der Stadt Wuppertal.

## 1 Verkehrsunternehmen

1.1 Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (24.09.2021)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP Teil I
Gegen das Konzept haben wir grundsätzlich keine Bedenken.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Hinweis: Die von der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH für den Bereich des Handlungsfeldes „Fahrzeuge“ in der Stellungnahmen weiterhin formulierten Anmerkungen zu punktuellen Unterschieden zwischen den eigenen Fahrzeugmerkmalen und den von der Stadt Wuppertal formulierten Anforderungen sind nicht relevant, da sich der NVP Teil I ausschließlich auf die Fahrzeuge der Linien der WSW mobil bezieht (siehe auch Nr. 1.2 der Synopse).</p>

1.2 Rheinbahn AG (27.09.2021)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP Teil I
Im Anschreiben, mit dem das vorliegende Konzept versendet wurde, wird explizit darauf hingewiesen, dass die definierten Standards ausschließlich für die Verkehre der WSW mobil GmbH Anwendung finden sollen. Für unsere Linien SB68, 745 und 784 sollen die Stan-	<p>Ergänzung des NVP Teil I (Kapitel 4.2.2):</p> <p><b>„Die nachfolgend beschriebenen Anforderungen beziehen sich aus-</b></p>

<p>dards des Nahverkehrsplans des Kreises Mettmann Verwendung finden. Im Konzept selber wird dies jedoch nicht erwähnt, weshalb wir darum bitten würden, eine solche Festsetzung in das Konzept zu übernehmen.</p>	<p><b><i>schließlich auf die Fahrzeuge der Linien der WSW mobil.</i></b></p> <p>Hinweis: Die von der Rheinbahn für den Bereich des Handlungsfeldes „Fahrzeuge“ in der Stellungnahmen weiterhin formulierten Anmerkungen sind vor dem Hintergrund dieser präzisierenden Ergänzung gegenstandslos.</p>
--	--

<b>1.3 WSW mobil (06.10.2021)</b>	
<b>Inhalt der Stellungnahme</b>	<b>Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP Teil I</b>
<p>In Kapitel 11. Finanzielle Auswirkungen wird auf die zu treffende Regelung der Finanzierung der Mehraufwendungen bei der WSW mobil über den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) verwiesen. Offen bleibt eine Regelung zur Finanzierung der Mehraufwendungen im Zeitraum des laufenden ÖDA bis Ende 2026 (u. A. Scheibenbeklebung, Bedarfsverkehre On-Demand-Verkehr, Webseite, Kundencenter).</p> <p>Insofern kann WSW mobil mehrere Positionen in den aufgeführten Handlungsfeldern in Kapitel 11. ausdrücklich nicht finanzieren, hierzu im Einzelnen:</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><u>Handlungsfeld „Fahrzeuge“:</u></p> <p>Die im Handlungsfeld Fahrzeuge getroffene Aussage, dass die formulierten Anforderungen bei der WSW mobil zu höheren Kosten führt, ist nicht hinreichend. Es fehlen die Rahmenvorgaben des Aufgabenträgers, wie diese höheren Kosten finanziert werden sollen.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine inhaltliche Änderung im NVP Teil I</p> <p>Hinweis: Die Umsetzung der Anforderungen obliegt der operativen Ebene in Abstimmung Aufgabenträger - Verkehrsunternehmen unter Beachtung des ÖDA.</p>

<p><u>Handlungsfeld „Fahrzeuge“:</u></p> <p>Die bei Umsetzung der Anforderung des Freihaltens der Scheiben von Werbung zu erwartenden Mindereinnahmen sind entgegen der Aussage im Konzept nicht überschaubar. Die Einnahmen führen im Rahmen der unternehmerischen Handlungsspielräume heute zu einer signifikanten Entlastung des Defizits.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine inhaltliche Änderung im NVP Teil I</p> <p>Hinweis: Die Einschätzung „überschaubar“ ist im Kontext mit dem Nutzen („freie, barrierefreie Sicht für die Fahrgäste aus dem Bus“) und in Bezug zu den Gesamtkosten der WSW mobil zu sehen.</p>
<p><u>Handlungsfeld „Fahrzeuge“:</u></p> <p>Aufgrund der Anforderungen der vollständigen Barrierefreiheit bei den Bedarfsverkehren / On-Demand-Verkehren dokumentiert der Gutachter, dass die signifikanten Kostensteigerungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar sind. Es fehlt die Aussage gemäß ÖPNVG NRW § 8 (3) zur Finanzierung („In den Nahverkehrsplänen sind ... Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen.“).</p>	<p>Kenntnisnahme; keine inhaltliche Änderung im NVP Teil I</p> <p>Hinweis: Die konkreten Kosten für einen barrierefreien Bedarfsverkehr/ On-Demand-Verkehr sind erst nach Vorliegen des konkreten Betriebskonzeptes, welches in Teil II des Nahverkehrsplans erarbeitet werden soll, abschätzbar. Aus unterschiedlichen Betriebskonzepten werden sich aus heutiger Sicht auch unterschiedliche Bedarfe für barrierefreie Fahrzeuge ergeben, die zu unterschiedlichen Fahrzeugkosten führen.</p>
<p><u>Handlungsfelder „Fahrgastinformation/Vertrieb“</u></p> <p>Selbiges gilt für die Umsetzung der Anforderungen an die Fahrgastinformation und die Umgestaltung der KundenCenter, auch hier fehlt eine Aussage zur Finanzierung bzw. Investitionsplanung. Ferner kann die getroffene Aussage, dass die Kosten für die Umgestaltung der KundenCenter zu barrierefreien Einrichtungen im Bestand als „Sowieso-Kosten“ betrachtet werden, von WSW mobil nicht mitgetragen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine inhaltliche Änderung im NVP Teil I</p> <p>Hinweis: Konkrete Aussagen zu den Kosten der Maßnahmen können erst nach Vorliegen von belastbaren Planungen bzw. Konzepten abgeschätzt werden.</p> <p>Die Aussage „Sowieso-Kosten“ bezieht sich auf den Grundsatz der Verpflichtung</p>

	<p>zur barrierefreien Gestaltung der Lebensräume durch die sog. „Träger öffentlicher Belange“ (siehe Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung und Inklusionsgrundsatzgesetz NRW).</p>
<p><u>Handlungsfeld „Betrieb/Unterhaltung/Störfallmanagement“</u></p> <p>Die in diesem Handlungsfeld neu formulierten Anforderungen, die erhebliche Mehraufwendungen zur Folge haben, sehen wir in der Verantwortung der Stadt Wuppertal als Straßenbulasträger.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine inhaltliche Änderung im NVP Teil I</p> <p>Hinweis: Im NVP Teil I wird die Zuständigkeit nicht abschließend geregelt, es sollen vordergründig zuerst die Konzepte bzw. Verfahren erarbeitet werden. Es erfolgt hinsichtlich der Zuständigkeit nur eine Empfehlung als Fußnote („<i>Unter dem Gesichtspunkt der Gewährleistung einer hohen ÖPNV-Qualität sollte das Themenfeld „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement“ von der WSW mobil abgesichert werden (Stichwort „hohe Qualität aus einer Hand“).</i>“)</p>
<p>Zusammengefasst steht die getroffene Aussage „Zu beachten ist, dass die Finanzierung der Mehraufwendungen bei der WSW mobil über den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) rechtssicher geregelt sein muss“ ohne weitere Betrachtung im Raum. Hierzu ist eine Klärung zwingend erforderlich.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine inhaltliche Änderung im NVP Teil I</p>

## 2 Nachbaraufgabenträger

<b>2.1</b>	<b>Kreis Mettmann (23.09.2021)</b>	
	<b>Inhalt der Stellungnahme</b>	<b>Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP Teil I</b>
	Es werden zum vorgelegten Konzept aktuell keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche geltend gemacht.	Kenntnisnahme

<b>2.2</b>	<b>Stadt Solingen (24.09.2021)</b>	
	<b>Inhalt der Stellungnahme</b>	<b>Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP Teil I</b>
	Es bestehen keine Bedenken.  Hinsichtlich der Fahrzeugausstattung (Gliederungsabschnitt 4.2 Ihres Entwurfs), der Fahrgastinformation (Gliederungsabschnitt 4.3) sowie die Anforderungen „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement“ (Gliederungsabschnitt 4.4) stehen die Handlungsabsichten und Zielsetzungen Ihrerseits in keinem Widerspruch zu der bereits bestehenden Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans der Klingenstadt Solingen.	Kenntnisnahme
	Nach hiesiger Auffassung verweisen Sie unter Gliederungsabschnitt 2.1 auf eine geteilte Zuständigkeit hinsichtlich der Haltestellen entlang der Linie 683 auf dem Gebiet der Stadt Wuppertal. Demnach liegt lediglich die Verpflichtung zur Ausstattung bei der Stadt Solingen bzw. der Stadtwerke Solingen GmbH. Eine Verpflichtung zum barrierefreien Ausbau obliegt der Klingenstadt Solingen jedoch nicht, sondern dem Straßenbaulastträger (i. d. R. Stadt Wuppertal, d.h. Stadt gleichzeitig Aufgabenträger und Baulastträger; einzelne Haltestellen Straßen.NRW und WSW mobil).	Kenntnisnahme; keine inhaltliche Änderung im NVP Teil I  Hinweis: Der NVP Teil I beinhaltet keine Aussage zur Zuständigkeit der Stadt Solingen für Haltestellen der Linie 683 in Wuppertal.

### 3 Verkehrs- und Interessenverbände

3.1	Pro Bahn Bergisches Land - Gemeinnütziger Fahrgastverband (13.09.2021)	
Inhalt der Stellungnahme	Weitere Behandlung der Stellungnahme im NVP Teil I	
<p>Die Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 als Ziel der Nahverkehrsplanung im ÖPNV ist in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG seit dem 01.01.2013 festgeschrieben. Die Stadt Wuppertal hat mehrere Anläufe unternommen, den Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1997 stammenden 1. Nahverkehrsplan zu überarbeiten. Das Zieldatum 01.01.2022 ist also seit geraumer Zeit bekannt. Daher erscheint es nunmehr umso dringlicher, zu eindeutigen Zeitvorgaben und Umsetzungserfolgen zu kommen. Ein allgemeiner Vorbehalt hinsichtlich verfügbarer Haushaltsmittel und der ständige Verweis auf eingeschränkte Personal- und Finanzressourcen kann angesichts der jahrelangen Versäumnisse nicht mehr als seriöser Gesetzesvollzug akzeptiert werden.</p> <p>Der bereits in den 1990`er Jahren begonnene Haltestellenumbau wurde durch ein sog. „Bürgerbegehren gegen Buskaps“ gestoppt und danach nicht wieder wirklich aufgenommen. Die vorgesehenen Prioritäten – und Umsetzungslisten (Endbericht S. 71) müssen daher durchaus das Ziel haben die Versäumnisse der vergangenen 20 Jahre und den daraus entstandenen Rückstand gegenüber anderen Kommunen aufzuholen. Hierzu sind sie mit einer erhöhten Verbindlichkeit zu versehen. Spätestens mit Beschluss der Umsetzungslisten sind zugleich die hierfür erforderlichen Haushaltsmittel und Personalressourcen bereit zu stellen.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine inhaltliche Änderung im NVP Teil I</p> <p>Hinweis: Der jetzt vorgelegte Teil I des NVP (Konzept barrierefreier ÖPNV) weist in Kapitel 9 darauf hin, dass in Wuppertal <i>„die finanzielle und die personelle Ausstattung dringend einer Aufstockung in völlig neue Dimensionen bedürfen“</i>.</p>	
<p>Bei den wenigen seither umgebauten Haltestellen stand eindeutig das Ziel im Vordergrund, die überkommene Haltestellenform der „Busbucht“ zugunsten des MIV auf jeden Fall zu erhalten, auch wenn für Busbetrieb und (behinderte) Fahrgäste regelmäßig bestenfalls suboptimale Lösungen herauskamen. (Die beiden Haltestellen „Am Engelnberg“, Fr. Barmen und „Friedhofskirche“, Fr. Nord wurden zuletzt noch als Busbuchten realisiert. Wie wenig damit für die Barrierefreiheit erreicht wurde, zeigt sich darin, dass die beiden</p>	<p>Kenntnisnahme; keine inhaltliche Änderung im NVP Teil I</p> <p>Hinweis: Der NVP Teil I sieht vor, dass in Wuppertal die Ausbauform „Busbucht“ nicht mehr den Regelfall zum Umbau von Haltestellen darstellt und legt anhand des</p>	

umgebauten Haltestellen immer noch die gleiche Umbaupriorität aufweisen wie ihre nicht umgebauten Partner in der Gegenrichtung, siehe Prioritätenliste alphabetisch, S.1,6) Die entsprechend Nr. 6 der Leitlinien (Endbericht S.21) nur noch ausnahmsweise Zulässigkeit von Busbuchten wird in der Praxis dennoch zum ärgerlichen ständigen Regelfall, für den entgegen der Leitlinie Nr. 9 (Endbericht S.22) auch keine Begründung abgegeben wird.

Busbuchten sollen weiterhin zulässig sein bei zulässigen Geschwindigkeiten größer T 50, und hohem Verkehrsaufkommen (Endbericht S.23). Dieser allgemein formulierte Begriff ermöglicht leider einen beliebigen Umgang mit der Haltestellenform. Gerade auf stark frequentierten Hauptachsen sind Fahrbahnhaltestellen besonders wirkungsvoll, um einen Umstieg auf ÖPNV attraktiver zu machen und die Reisezeiten zu verkürzen. Erfahrungsgemäß dauert das Wiedereinscheren des Busses aus einer Busbucht bei hohem Verkehrsaufkommen besonders lange. Die eindeutige Regelung des § 20 Abs. 5 StVO ist im heutigen Verkehrsgeschehen weitgehend in Vergessenheit geraten!

Auch der weitere Ausnahmetatbestand „Verkehrssicherheit“ (Endbericht S. 53) für den Beibehalt der Busbucht ist angesichts der erhöhten Gefährdungen beim Betrieb einer Busbucht – Überstreichung des Haltestellenbereichs, schnelles Vorbeifahren an dem haltenden Bus mit Gefährdung der Fahrgäste, Wiedereinfädeln etc.- kaum tragfähig. Im Vergleich zu dem relativ sicheren Betrieb einer Fahrbahnrandhaltestelle – kein Überholen des Busses, kein Ausschwenken in die Gegenfahrbahn – müssen für eine gegenteilige Entscheidung eindeutige Nachweise vorliegen, dass die grundsätzlich höhere Verkehrssicherheit der Fahrbahnrandhaltestelle durch eine im Realisierungsfall durch sie verursachte oder erhöhte Gefahrenlage deutlich aufgewogen wird. Eine solche Prüfung sollte im Nahverkehrsplan zwingend vorgegeben werden und auch in den Umsetzungsbeschlüssen für Busbuchten obligatorisch sein.

Schließlich mindern Busbuchten die verfügbaren Rest-Gehwegbreiten, so dass der Mindestflächenbedarf für eine barrierefreie Haltestelle von 2,50 m x 2,50 m schon in der Kategorie C (Endbericht S. 62) nicht gedeckt werden kann. Aus unserer Sicht ist ein System zudem nicht barrierefrei, wenn es z.B. für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrende den Zugang nur mit fremder Hilfe oder nur für Geübte zulässt wie bei dem Ausbaustandard B, der eigentlich der generelle ist. Wenn das Fahrzeug weiterhin nur über eine durch den Fahrer zu bedienenden Klapprampe erreicht werden kann, ist dies nicht mehr barrierefrei.

aktuellen „Standes der Technik“ den Standard für Busbuchten fest, damit diese „barrierefrei“ nutzbar sind.

Hinweis: Die hier im NVP Teil I formulierten Einschränkungen zum Einsatz von Fahrbahnrandhaltestellen und der Bevorzugung von Busbuchten entsprechen dem „Stand der Technik“ und einschlägiger Regelwerke und Fachempfehlungen (z.B. „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013).

Anmerkung: Der Status quo des baulichen Zustands ist nicht in die Nutzwertanalyse und damit die Prioritätenreihung eingeflossen.



Auch führt dieser Vorgang dazu, dass der Fahrplan nicht eingehalten werden kann.	
<p>Bei dem Ausbaustandard B wird eine Bordsteinhöhe von 18 cm (Endbericht S. 18) vorgesehen, der abgesenkte Bus erreicht eine Höhe von 27 cm. Damit verbleibt eine Bordkante von 9 cm. Eine solche Konstruktion kann also keinesfalls barrierefrei sein und wäre bereits für Rollatornutzende problematisch.</p> <p>Offenbar liegt hier ein erneutes Zugeständnis an die Haltestellenform Busbucht mit Überstreichen der Wartefläche zu Lasten der Belange behinderter Menschen vor. Im Ergebnis kann das selbst gesetzte Erfordernis des niveaugleichen, nahezu spaltfreien sowie neigungsarmen Einstiegs in das Fahrzeug (Endbericht S. 15,16) bei der Haltestellenform Busbucht grundsätzlich nicht erfüllt werden!</p> <p>Unsere Forderung wäre, Standards für eine barrierefreie Haltestelle festzuschreiben mit einer Bordsteinhöhe, die einen fast niveaugleichen Einstieg ermöglicht und Fahrbahnrandhaltestellen, die besser abstandsfrei anzufahren sind, damit der Abstand immer kleiner als 5cm ist.</p>	<p>Kenntnisnahme; keine inhaltliche Änderung im NVP Teil I</p> <p>Hinweis: Der im NVP Teil I festgelegte Standard mit einer Bordhöhe von 18 cm bedeutet ein Plus von 2 cm ggü. dem bisherigen Standard und entspricht dem aktuellen „Stand der Technik“. Eine Bordhöhe von mindestens 22 cm zum Erreichen einer Reststufe von höchstens 5 cm ist nur an Haltestellen mit garantierter bordsteinparalleler Anfahrbarkeit möglich (in anderen Städten z.B. gemeinsame Straßenbahn-Bus-Haltestellen). Insbesondere im topgrafisch bewegten Straßennetz in Wuppertal sind solche Haltestellen weitgehend nicht realisierbar.</p>
<p>Anforderungen an Bedarfsverkehre, AST, TaxiBus (Endbericht S. 54): Die heftigen Diskussionen bei der Umstellung von Kleinbusbedienung auf Bedarfsverkehre und die anschließenden deutlichen Fahrgastverluste (Vgl. Entwurf Teilfortschreibung Nahverkehrsplan Solingen S.78) bieten Anlass, die Attraktivität dieser Produkte für die Fahrgäste generell zu hinterfragen. Der weiteren Berücksichtigung der Systeme AST und TaxiBus im NVPI und der Festlegung von Qualitätsanforderungen für diese Systeme wird daher widersprochen. Wir regen stattdessen an, sich auch beim Thema Barrierefreiheit auf die Betrachtung der moderneren On-Demand-Systeme ohne Fahrplankontakt und mit deutlich kürzeren Wartezeiten zu beschränken und auch deren Weiterentwicklung mit der Möglichkeit des fahrerlosen Betriebs im Blick zu behalten. ( Zum aktuellen Stand bei On-Demand-Verkehren mit autonomen Fahrzeugen vgl. <a href="https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/karlsruhe/eva-shuttle-erfolgreich-in-test-karlsruhe-100.html">https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/karlsruhe/eva-shuttle-erfolgreich-in-test-karlsruhe-100.html</a>)</p>	<p>Kenntnisnahme; keine inhaltliche Änderung im NVP Teil I</p> <p>Hinweis: Sowohl die fahrplangebundene Angebotsform „TaxiBus/ AST“ als auch der On-Demand-Verkehr „Hol mich! App“ gewährleisten in der aktuellen Situation keine vollständige Barrierefreiheit für alle Nutzergruppen. Aus diesem Grund soll im anstehenden NVP-Prozess die Entwicklung eines neuen Betriebskonzeptes für barrierefrei nutzbare Bedarfsverkehre unter Berücksichtigung beider Angebotsformen</p>

---

	erarbeitet werden.
--	--------------------

#### **4 Träger öffentlicher Belange / Sonstige**

**Keine Stellungnahme**