Abwägung der Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) zum Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
1	**Bergische Museumsbahnen e.V.**		
1.1	Bergische Museumsbahnen e.V.	Bitte um Korrektur der Schreibung des Unternehmens als "Bergische Museumsbahnen".	redaktionelle Korrektur
1.2	Bergische Museumsbahnen e.V.	Ergänzung des unter Punkt 6.7.: „Bei den Bergischen Museumsbahnen und den historischen Stadtrundfahrten wird der Verkehr mit nicht barrierefreien historischen Fahrzeugen über teilweise nicht barrierefreie Haltestellen durchgeführt.“	Der Sachverhalt wird in einem ergänzenden Vorgang geprüft und beantwortet.
2	**Ennepe-Ruhr-Kreis**		
2.1	Ennepe-Ruhr-Kreis	Bitte um Beteiligung, wenn die im NVP erarbeiteten Szenarien vom Stadtrat Wuppertal zur Umsetzung beschlossen werden sollen.	zur Kenntnisnahme
2.2	Ennepe-Ruhr-Kreis	Seite 130 zur SB 67: Wuppertal - Bochum Frage zu den Anmerkungen. Bisher enthält der Fahrplan der SB67 keine zusätzlichen ergänzenden Fahrten im Schulverkehr. Werden diese gewünscht/gesehen? Dann bitte ich um Erläuterung oder ist dies ein Übertragungsfehler?	redaktionelle Korrektur
2.3	Ennepe-Ruhr-Kreis	Seite 141 zur 332: Wuppertal - Sprockhövel - Hattingen Im Liniensteckbrief ist für das Szenario 2 eine Leistungsausweitung (HVZ + NVZ) von 50% vorgesehen, die in der textlichen Beschreibung/Begründung des Szenario 2 nicht wiederzufinden ist. Ich bitte um Erläuterung oder Ergänzung dieser Maßnahme. Grundsätzlich wäre dies vor einer Umsetzung auch für das Kreisgebiet zu bewerten.	Die Änderungen im Szenario 2 ergeben sich durch das Szenario 2, 1. Modul. Dort wird der stadtweite Ansatz zur Umstellung auf ein Taktmuster "alle 15, 30, 60 Minuten" beschrieben. Dies wird auch auf die einbrechenden Buslinien übertragen, deren Auswirkungen in den jeweiligen Maßnahmensteckbriefen abgeschätzt wurden. Ergänzender Hinweis erfolgt beim Szenario 2, 1. Modul.
2.4	Ennepe-Ruhr-Kreis	Seite 145 zur 602: Wuppertal - Sprockhövel: Hinweis: Der Abschnitt Schmiedestr. - Haßlinghausen Busbf. sollte vor einer möglichen Umsetzung bzgl. der Nachfrage neu bewertet werden inwieweit das vorgesehene Taktmuster sinnvoll ist.	Am Taktmuster wird im Kontext der Änderungen im SPNV festgehalten. Eine neue Bewertung der Nachfrage kann daher nur zur Entscheidung über Abfahrten alle 15, 30 oder 60 Minuten führen.
2.5	Ennepe-Ruhr-Kreis	Seite 152 zur 608: Wuppertal - Schwelm - Ennepetal: Fehler in der Tab.-Überschrift => Oberbarmen Bf. - Dieselstraße Schleife.	redaktionelle Korrektur
2.6	Ennepe-Ruhr-Kreis	Seite 170 zur 626 Wuppertal - Radevormwald: die Ausweitung in der NVZ ist im Szenario 2 nicht wiederzufinden bzw. beschrieben. Dies wäre ebenso zu erläutern bzw. zu begründen.	Mit der Umstellung der Linie 616 von einem 20/40- zu einem 30-Minutentakt ist eine Umstellung der Linie 626 von einem 60- auf einen 30-Minutentakt erforderlich. Andernfalls kann während der NVZ keine Taktachse mehr zwischen Oberbarmen und Beyenburg hergestellt werden. Eine Erläuterung wird ergänzt.
2.7	Ennepe-Ruhr-Kreis	Seite 191 zur 647 Wuppertal - Velbert - Hattingen: In der Tabelle erschließt sich der Abschnitt Rosenhügel - Hattingen Mitte nicht unbedingt, da aktuell dort ja schon überwiegend ein 30-Min-Takt gefahren wird.	redaktionelle Korrektur
3	**Bergische Industrie- und Handelskammer**		
3.1	Bergische Industrie- und Handelskammer	Das Ziel eines vollwertigen, attraktiven und umweltfreundlichen ÖPNVs wird ausdrücklich begrüßt.	zur Kenntnisnahme
3.2	Bergische Industrie- und Handelskammer	Anmerkung, dass die nicht verlagerbaren Verkehre auch künftig den für sie notwendigen Raum bekommen und der geplante Ausbau alternativer Mobilitätsformen den Motorisierten Individualverkehr nicht verdrängen oder in unangemessenem Rahmen behindern darf. Aus Sicht der Wirtschaft wird der richtige Ansatz im NVP verfolgt.	Der Nahverkehrsplan verfolgt die Anforderungen einer Verkehrswende für mehr Klimaschutz. Damit sind Maßnahmen verbunden, die nachhaltige Verkehrsmittel (Bahn/Bus, Fahrrad, zu Fuß) in ihrer Attraktivität stärken.
3.3	Bergische Industrie- und Handelskammer	Zu 1. Hintergrund: Es sollte berücksichtigt werden, dass gerade örtliche kleine und mittelständische Verkehrsunternehmen mit ihrer Erfahrung und ihrem Fachwissen Stützen des Systems der günstigen und qualitativ hochwertigen Beförderung sind. Dies sollte bei der Darlegung des Hintergrundes und Handlungskonzept für den NVP Wuppertal deutlich werden.	Der Nahverkehrsplan gibt ein Angebot ungeachtet zukünftiger Konzessionsnehmer und durchführender Verkehrsunternehmen vor.
3.4	Bergische Industrie- und Handelskammer	Zu 4.2. SPNV-Zielnetze für NRW: Es wird begrüßt, dass die SPNV-Planungen der zuständigen Akteure im NVP berücksichtigt werden	zur Kenntnisnahme
3.5	Bergische Industrie- und Handelskammer	Zu 6.11 Finanzierung: Die Bergische IHK erwartet, dass den NVP Wuppertal die finanzielle Schieflage des ÖPNV (2022 hat die Mobilsparte der WSW ein Defizit von rund 60 Millionen Euro eingefahren) noch deutlicher darlegt. Es muss eindeutig erkennbar sein, dass der ÖPNV in der in Wuppertal erreichten guten Qualität für Wirtschaft und Bürger dieser Stadt einen hohen Preis hat.	Die Kosten des ÖPNV werden ausreichend detailliert für das Format eines Nahverkehrsplans dargestellt.

Abwägung der Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) zum Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
3.6	Bergische Industrie- und Handelskammer	Zu 6.11 Finanzierung: Wir sind der Meinung, dass die zukünftige Finanzierung des ÖPNV angesichts der durch den geplanten Angebotsausbau zu erwartenden Kosten aus öffentlichen Mitteln gesichert werden muss. Dieser Bedarf wird sich aus Sicht der Bergischen IHK auch im Hinblick auf die Einführung des Deutschlandtickets verstärken. Angesichts der schwierigen Haushaltslage der Stadt soll der recht gute Leistungsstandard in Wuppertal möglichst gehalten werden.	zur Kenntnisnahme
3.7	Bergische Industrie- und Handelskammer	Anregung, dass alle verfügbaren Fördermöglichkeiten zur Neubeschaffung von Fahrzeugen durch den Bund bestmöglich ausgeschöpft werden sollten.	Die Beschaffung von Fahrzeugen obliegt den betrauten bzw. beauftragten Verkehrsunternehmen. Die Nutzung von Fördermöglichkeiten kann daher nicht über einen Nahverkehrsplan definiert werden.
3.8	Bergische Industrie- und Handelskammer	Zu 9.1.1 Aufbau: Im Einleitungstext zum Entwicklungskonzept des ÖPNV in Wuppertal wird auf den nicht klar prognostizierbaren finanziellen Gestaltungsrahmen hingewiesen. Dabei wird nicht klar, wie sich die Finanzierung des ÖPNV-Systems in Zukunft gestalten soll. Aus Sicht der Bergischen IHK muss in diesem Zusammenhang deutlich werden, dass Wuppertal mit dem bestehenden Angebot im ÖPNV einen hohen Standard erreicht hat, der nur weiter verbessert und ausgebaut werden kann, wenn dadurch für Wirtschaft und Bürger dieser Stadt keine weiteren Belastungen über die Quersubventionierung oder über städtische Haushaltsmittel zur Deckung eines vom ÖPNV verursachten Defizits des WSW-Konzerns zu erwarten sind. Zudem muss deutlich werden, dass Bund und Land den ÖPNV stärker bezuschussen müssen, um gegenzusteuern.	Die Verwendung von Haushaltsmitteln ist eine politische Entscheidung und kann nicht über einen Nahverkehrsplan festgelegt werden.
3.9	Bergische Industrie- und Handelskammer	Zu 9.1.1 Aufbau: Neben der unklaren Finanzierung sorgt auch die angespannte Personalsituation bei der WSW mobil GmbH für eine "Anpassung" des Fahrtangebots. Da es sich beim Fachkräftemangel (Fahrpersonal) um kein kurzfristiges Problem handelt, regen wir an, diesen Umstand im NVP zu berücksichtigen.	WSW mobil hat auf Grund der angespannten Personalsituation die Aktivitäten zur Personalgewinnung und zum Halten des Personals deutlich verstärkt. Eine Darstellung im Bericht ist nach §8 (3) ÖPNVG NRW nicht erforderlich.
3.10	Bergische Industrie- und Handelskammer	Zu 9.1.1 Aufbau: Im Hinblick auf Kostenreduzierungspotential sollten auch Überlegungen in Erwägung gezogen werden, ob und wo es gegebenenfalls verzichtbare oder ersetzbare Leistungen gibt. So sollte zum Beispiel eingehender geprüft werden, ob nicht in Schwachverkehrszeiten weniger nachgefragte Linienabschnitte verstärkt durch Taxibus-Linien bedient werden können, um weitere Betriebskosten zu sparen. Ein bedarfsgerechter Taxibus-Linien-Verkehr sichert für die Bevölkerung in diesen Relationen das öffentliche Verkehrsangebot, sofern es wirtschaftlicher als eine normale Buslinie angeboten werden kann und bietet andererseits auch dem örtlichen Taxengewerbe die Chance, seine wirtschaftliche Basis zu verbessern.	Verzichtbare Leistungen sind unter dem Aspekt Daseinsvorsorge nicht mehr im Stadtgebiet vorhanden. Eine weitere Umstellung von Linienverkehren auf TaxiBus bringt keine weiteren wirtschaftlich positiven Ergebnisse. Beide Aspekte wurden bereits bei früheren Netzoptimierungen unter wirtschaftlichen Aspekten umgesetzt.
3.11	Bergische Industrie- und Handelskammer	Zu 9.1.4 Wirkungsabschätzung: Die Szenarien 1 und 2 sollten aus unserer Sicht ausgearbeitet werden. Im Hinblick auf die Kosteneinschätzung ist damit zu rechnen, dass Szenario 1 am ehesten realisiert werden könnte.	Die drei Szenarien sind im Nahverkehrsplan in Form von Modulen und (gruppierten) Maßnahmen ausgearbeitet. Eine weitere Ausarbeitung ist für das Format Nahverkehrsplan nicht erforderlich.
3.12	Bergische Industrie- und Handelskammer	Zu 9.1.4 Wirkungsabschätzung: Eine Umsetzung von Szenario 2 wäre aus unserer Sicht zwar wünschenswert, aber aus Kostengesichtspunkten weder mittel- noch langfristig realisierbar.	zur Kenntnisnahme
3.13	Bergische Industrie- und Handelskammer	Zu 9.1.4 Wirkungsabschätzung: Die Bergische IHK befürwortet Maßnahmen zur Verbesserung der Anschlüsse zur Nah-, Fahrrad- und Automobilität durch Weiterentwicklung und Ausbau von Mobilstationen.	zur Kenntnisnahme
3.14	Bergische Industrie- und Handelskammer	Zu 9.7.4 Anschluss Automobilität: Explizit möchten wir darauf hinweisen, dass die Prüfung zur Errichtung von Elektroladesäulen für Taxis von uns nachdrücklich unterstützt wird.	zur Kenntnisnahme
3.15	Bergische Industrie- und Handelskammer	Die Optimierung des Schulverkehrs und die Digitalisierung des Vertriebs werden begrüßt.	zur Kenntnisnahme

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
3.16	Bergische Industrie- und Handelskammer	Zu 9.5.4 Qualitätsmanagement: Die Bergische IHK schlägt die Einführung eines Controlling-Systems vor, um mögliche Kostensteigerungen besser beherrschen zu können. Die Installation eines Soll-Ist Vergleiches kann die Wirksamkeit der Maßnahmen transparenter abbilden. Die kontinuierlich und systematisch durchzuführende Erfolgskontrolle sollte in Form eines jährlichen Evaluierungsberichtes an den Stadtrat mit Darstellung der Zielerfüllung erfolgen. Für diese jährlichen Evaluierungsberichte sind Erfolgsindikatoren (Kennwerte) zu erfassen. Dazu wäre zeitnah nach Beschluss des NVP ein konkretes Evaluierungskonzept (inkl. Verantwortlichkeiten und Kostenschätzung) zu erstellen.	Ein allgemeines Controlling ist im Nahverkehrsplan im Form eines Qualitätsmanagementsystems als Maßnahme enthalten. Das Controlling der Wirtschaftlichkeit liegt bei den betrauten bzw. beauftragten Verkehrsunternehmen.
3.17	Bergische Industrie- und Handelskammer	Wir bitten zu beachten, dass der Umsetzungsprozess unter Beachtung der aktuell unsicheren Finanzierung, flexibel und anpassungsfähig gestaltet werden muss.	Die drei Szenarien sind im Nahverkehrsplan in Form von Modulen und (gruppierten) Maßnahmen ausgearbeitet. Diese können flexibel nach Rahmenbedingungen auch frühzeitiger umgesetzt werden.
4	**Kreis Mettmann**		
4.1	Kreis Mettmann	Kapitel 9.3.1 (S. 81 ff.) – Szenario 0 Modul Verbesserung der Wirtschaftlichkeit; Achse Mettmann Zentrum – Wuppertal-Vohwinkel/Wuppertal Zentrum (S. 82): Hier sind die, das Gebiet des Kreises Mettmann bedienenden Buslinien 745 und SB68 betroffen. Die im NVP-Entwurf beschriebene Absicht zum Erhalt der auf diesem Korridor vor gehaltenen Betriebsleistungen (2-mal S28, 1-mal SB68, 1- bis 2-mal 745 nach Wuppertal Hahnenfurth), sowie weiter je drei bis vier Leistungen nach Wuppertal-Vohwinkel (2-mal S28, 1- bis 2-mal 745) beziehungsweise Wuppertal Hbf. (2-mal S28, 1-mal SB68) wird unterstützt.	zur Kenntnisnahme
4.2	Kreis Mettmann	Kapitel 9.3.2 (S. 85 ff.) – Szenario 1: Die Maßnahmen aus dem Szenario 1 betreffen den Kreis Mettmann nur im Verkehr zwischen Wuppertal und dem Bahnhof Wülfrath-Aprath S. Die Verbesserungen werden begrüßt.	zur Kenntnisnahme
4.3	Kreis Mettmann	Kapitel 9.3.3 (S. 90 ff.) – Szenario 2, Modul Integration (und weitere Aufwertung) der Module aus den Szenarien 0 und 1 (S. 90) - Weiterentwicklung des 3. Moduls " Schließung von Taktlücken" aus Szenario 1; 1. Linie 601 (S. 88): Die Kreisverwaltung begrüßt die von der Stadt Wuppertal eröffnete Perspektive einer Angebotsverdichtung auf der Linie 601 (gemäß Szenario 2) und steht für weitere Abstimmungen - auch hinsichtlich der finanziellen Ausgestaltung - gern zur Verfügung. Redaktioneller Hinweis zum Steckbrief Linie 601 (S. 144): Die Linie verkehrt auf dem Streckenabschnitt Wülfrath Aprath S - Wülfrath Stadtmitte bereits täglich im 60´-Takt bis ca. 0 Uhr.	redaktionelle Korrektur
4.4	Kreis Mettmann	Kapitel 9.3.3 (S. 90 ff.) – Szenario 2, 1. Modul Überführung aller Buslinien in das Taktmuster "alle 15/30/60 Minuten" (S. 90 f.): Die umfassende Betrachtung aller von der Taktanpassung im Schienenverkehr betroffenen Buslinien wird begrüßt. Im Kontext des Wuppertaler NVP sind die kreisbedienenden Buslinien 647, 649 und 784 betroffen: Generell ist zu sagen, dass die Umsetzung der S-Bahn Taktumstellung derzeit noch nicht sicher terminiert werden kann.	zur Kenntnisnahme
4.5	Kreis Mettmann	Kapitel 9.3.3 (S. 90 ff.) – Szenario 2, 1. Modul Überführung aller Buslinien in das Taktmuster "alle 15/30/60 Minuten" (S. 90 f.): In ihrer Stellungnahmen hat die Stadt Velbert/VGV GmbH darauf hingewiesen, dass mit den, in Szenario 2 skizzierten Angebotsausweitungen auf den Linien 647 und 649 nicht nur ein finanzieller Mehraufwand entstünde, sondern auch ein Ausbau der entsprechenden Haltestelleninfrastruktur mit zu beachten sei. Diese Einschätzung teilt die Kreisverwaltung.	Es erfolgt ein zusätzlicher Hinweis, dass mit den Szenarien im Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal auch ein Infrastrukturbedarf außerhalb des Stadtgebiets entsteht, der nicht an allen Standorten bereits verfügbar ist.
4.6	Kreis Mettmann	Kapitel 9.3.3 (S. 90 ff.) – Szenario 2, 1. Modul Überführung aller Buslinien in das Taktmuster "alle 15/30/60 Minuten" (S. 90 f.): Die Planungen zur Taktanpassung auf der Linie 784 wird von den Städten Haan und Hilden sowie dem Kreis Mettmann grundsätzlich begrüßt. Jedoch wird hier ebenfalls die Notwendigkeit gesehen, die Kapazität der Haltestelleninfrastrukur entlang des Linienwegs zu betrachten. Auch hier entstünde ein finanzieller Mehraufwand der von den betroffenen kreisangehörigen Städten zu finanzieren wäre. Angebotsausweitungen auf den Linien 647, 649 und 784 stehen deshalb unter Vorbehalt der Finanzierbarkeit durch die beiden betroffenen kreisangehörigen Städte.	Es erfolgt ein zusätzlicher Hinweis, dass mit den Szenarien im Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal auch ein Infrastrukturbedarf außerhalb des Stadtgebiets entsteht, der nicht an allen Standorten bereits verfügbar ist.

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
4.7	Kreis Mettmann	Kapitel 9.3.3 (S. 90 ff.) – Szenario 2, 1. Modul Überführung aller Buslinien in das Taktmuster "alle 15/30/60 Minuten" (S. 90 f.): Die Angebotsausweitungen auf der Linie 641 zu Schwachverkehrszeiten werden von den betroffenen Städten Haan und Wülfrath sowie dem Kreis Mettmann ebenfalls begrüßt. Jedoch steht auch diese Maßnahme unter Vorbehalt der Finanzierbarkeit durch die beiden betroffenen kreisangehörigen Städte.	zur Kenntnisnahme
4.8	Kreis Mettmann	Kapitel 9.3.3 (S. 90 ff.) – Szenario 2, 3. Modul Einführung neuer Direktverbindungen; 2. Nordtangente (S. 92 f.): Da bis auf den Haltepunkts Aprath S keine weiteren Haltestellen auf dem Gebiet des Kreises Mettmann tangiert werden, bestehen gegen die Einführung dieser Linie keine Bedenken.	zur Kenntnisnahme
4.9	Kreis Mettmann	Kapitel 9.3.3 (S. 90 ff.) – Szenario 2, 4. Modul Einführung weiterer schneller Verbindungen in relevante Ober- und Mittelzentren (S. 94): Im Zusammenhang mit dem X-Bus-Konzept hatte die Kreisverwaltung in Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gegenüber dem VRR angeregt, die Linie X84 (Bestandslinie SB66 Velbert-Wuppertal, Taktverdichtung auf einen 30´-Takt) einer vertiefenden Prüfung zu unterziehen und in den VRR-Prozess zur Identifizierung der nächsten umzusetzenden X-Bus-Linien zu integrieren. Die Linie wurde inzwischen in ein zweites Linienbündel aufgenommen und VRR-seitig dem Land zur Prüfung vorgelegt. Die im NVP-Entwurf skizzierten Überlegungen zur Einrichtung einer neuen Schnellbuslinie mit der Bezeichnung "SB 1 neu" im 60´-Takt bedürfen) weiterer Abstimmungen zwischen den beteiligten Aufgabenträgern Stadt Wuppertal und Kreis Mettmann sowie den kreisangehörigen Städten Haan und Hilden. Hier wäre auch das mögliche Fahrgastpotenzial, auch unter Berücksichtigung der Linien RB48 und 784, zu ermitteln. Die Einführung der X-Bus-Linie X54 kann vor dem Hintergrund der durch den VRR vorgenommenen Fahrgastpotenzialanalyse von Seiten der Kreisverwaltung nachvollzogen werden. Eine perspektivische Umsetzung dieser Maßnahme steht unter Vorbehalt der Finanzierbarkeit durch die betroffenen Kreisangehörigen Städte.	Es erfolgt eine Ergänzung, dass für neue X- und SB-Linien der gesamte Korridor mit bestehenden ÖPNV-Angeboten berücksichtigt werden muss.
4.10	Kreis Mettmann	Kapitel 9.3.4 (S. 95) – Unabhängige Szenarien, 1. Prüfauftrag zu flexiblen Bedienungsformen: Der Kreis Mettmann arbeitet an einer Grundkonzeption für On-Demand-Verkehre im ÖPNV. Grenzüberschreitende On-Demand-Angebote betreffend, möchte die Kreisverwaltung mit der Stadt Wuppertal über geeignete Übergabe- und Anknüpfungspunkte im Austausch bleiben.	zur Kenntnisnahme
4.11	Kreis Mettmann	Kapitel 9.5.4 (S. 101) – Qualitätsmanagement: Der von der Stadt Wuppertal beabsichtigte Aufbau eines Qualitätsmanagements für den ÖPNV wird begrüßt. Wünschenswert ist, dass perspektivisch auch für die von WSW mobil auf dem Gebiet des Kreises Mettmann erbrachten Betriebsleistungen gemessen und kreisspezifisch im Rahmen von Qualitätsberichten dokumentiert wird. Der Kreis Mettmann beabsichtigt, auch mit WSW mobil - in Abstimmung mit der Stadt Wuppertal - hierzu Gespräche zu führen.	zur Kenntnisnahme
5	**PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.**		
5.1	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	Die Anforderungen an einen Nahverkehrsplan sind durch die Neufassung des § 8 ÖPNVG deutlich erhöht worden: So soll der Nahverkehrsplan u.a. den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des OPNV am Gesamtverkehr (modal Split) benennen. Bei der Aufstellung sind nunmehr auch die Belange des Klima- und Umweltschutzes zu berücksichtigen.	zur Kenntnisnahme
5.2	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	Anmerkung, dass der NVP, aufgrund des § 8 Abs 1 Satz 3 2. Halbsatz ÖPNVG NRW, gesetzlich verpflichtend die Aufgabe haben soll, motorisierten Individualverkehr u.a. durch ein attraktives ÖPNV-Angebot in bedeutendem Umfang zu ersetzen. Dies sei grundsätzlich durch umfangreiche Angebotssteigerungen zu erreichen.	redaktionelle Korrektur
5.3	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S. 11 / 24: ÖPNV-Anteil: Ein anzustrebender ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr (Modal-Split) ist in dem Entwurf nicht definiert. Die auf S. 12 und 24 konstatierten gesunkenen ÖPNV-Anteile aus Corona Zeiten sind wohl spätestens durch die Einführung des Deutschlandtickets überholt.	Grundlage ist das städtische Verkehrsmodell mit Fahrgastdaten aus dem ersten Quartal 2020 (vor Covid-19-Pandemie). Aktuellere Daten liegen nicht vor.

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
5.4	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S. 16: SPNV: Die textliche Darstellung des S-Bahn-Zielnetzes entspricht nicht der Grafik: Nach letzterer führt die S47 nicht nach Essen sondern nach Duisburg über die Ratinger Weststrecke.	redaktionelle Korrektur
5.5	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S. 34 Ampelvorrangschaltung: Diese ist zwar flächendeckend installiert, wird aber nach unseren Beobachtungen so gut wie gar nicht benutzt. Wesentliches Ziel der Einführung war seinerzeit offenbar eine Modernisierung der LSA insgesamt, für welche Fördergelder des ÖPNV in Anspruch genommen, aber letztlich nicht zweckgerecht verwendet worden waren. Das weitgehende Fehlen und sogar die Beseitigung von Busspurenkann nicht als Erklärung für den Nicht-Gebrauch der Signalanforderung akzeptiert werden, im Gegenteil: Die Signalanforderung war vor 40 Jahren in Wuppertal genau aus diesem Grund eingeführt worden, um das Fehlen von Busspuren teilweise zu kompensieren. Aktuell soll in einem Pilotprojekt eine Umstellung auf Digitaltechnik untersucht werden. Wir fordern, dass die bisherige Technik so lange angewendet wird, bis die neue die Aufgabe nahtlos übernehmen kann und keine längeren Zwischenzeiten entstehen.	Ein nahtloser technischer Übergang wird angestrebt, kann aber auf Grund des Auslaufens der aktuell genutzten Technologie vor Verfügbarkeit geeigneter Alternativen nicht im Nahverkehrsplan vorgegeben werden.
5.6	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S. 47 Richtwerte für die Erschließung: Das hier verwendete Schweizer Modell geht offenbar davon aus, dass selbst bei einer Haltestellenentfernung von bis zu 1000 Metern noch eine Erschließung gegeben sein kann. Bisher wurden Erschließungsradien für Bushaltestellen mit 300 – 500 m und für Haltestellen des SPNV / Stadtbahn mit höchstens 700 m angenommen. Bei der in Wuppertal vorherrschenden Topographie sollte man sich für die Annahme einer Erschließung an den geringeren Werten orientieren. Für den Ortsteil Vohwinkel ist dazu festzustellen, dass durch die nicht verkehrlich begründete Ausdünnung des Taktes auf 30 Min auf den Linien 621/631 offenbar nur noch Qualität V geboten wird.	Erschließungsradien unterstellen eine Verbindung per Luftlinie. Diese Luftlinie ist im städtischen Straßenraum überwiegend nicht gegeben, sodass bei einem Radius von zum Beispiel 700 Metern auch längere Fußwege entstehen. Die Ausarbeitung anhand von Isochronen stellt daher die geeignetere Vorgehensweise im Nahverkehrsplan dar und kann Werte über 700 Metern umfassen.
5.7	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S. 62 Fahrgastzahlen der Schwebebahn: Diese wurden in der Vergangenheit mit 80.000 – 85.000 täglichen Fahrgästen angegeben. Der hier angegebene Wert von nur 51.000 resultiert offenbar aus Fahrgastzählungen in der Corona -Zeit und dürfte daher überholt sein. Das gleiche gilt für die Fahrgastzahlen der Buslinien.	Grundlage ist das städtische Verkehrsmodell mit Fahrgastdaten aus dem ersten Quartal 2020 (vor Covid-19-Pandemie). Aktuellere Daten liegen nicht vor.
5.8	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S. 65 Tabelle: Die Bedeutung der Zahlen ist unklar: Sind hier Ein-, Aus- und Umsteiger gemeint, ist beim Hbf. der Schienenverkehr einbezogen?	Redaktionelle Korrektur
5.9	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S. 67, Szenario 0: Der aktuelle Fahrplan (ohne personalbedingte Ausfälle) wird als Basis des Szenarios 0 nicht akzeptiert: Seit mehr als 10 Jahren wurde das Fahrplanangebot aus Wirtschaftlichkeitserwägungen des Gesamtunternehmens WSW beständig reduziert, ohne dass dafür etwa eine reduzierte Fahrgastnachfrage ursächlich gewesen wäre. Auf diese Weise wurden die Fahrtgastzahlen um beinahe 10 - 15 Mio. jährlich heruntergewirtschaftet. Auch der Verzicht auf Investitionen bei diesem Szenario wird der derzeit prekären Situation nicht gerecht. Vielmehr ist zu berücksichtigen, dass sich die Umbaumaßnahmen der letzten (Döppersberg, Alter Markt) Jahre in höchstem Maß negativ auf die Angebotsqualität des Busverkehrs ausgewirkt haben und daher als Desinvestition zu bewerten sind. Diese sind daher bereits im Szenario 0 durch geeignete Maßnahmen zumindest teilweise zu korrigieren. Da das Szenario 0 zudem, wie die Verfasser zutreffend feststellen, keinerlei Klimaschutzwirkung entfaltet und damit gegen § 8 Abs. 1 Satz 3, 2. Halbs. ÖPNVG verstößt, sollte es nicht weiter betrachtet werden. Das gleiche gilt auch für Szenario 1 (S.68)	Die Aussage zu den Szenarien umfasst die je Szenario zusätzliche Klimaschutzwirkung. Eine grundsätzliche Klimaschutzwirkung ist mit jedem Szenario gegeben.
5.10	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S. 70: "Änderungen der Verkehrsinfrastruktur durch Neubau und Umwidmungen zu Gunsten des ÖPNV": Diese Maßnahnahmen sollten nicht erst in Szenario 3 greifen, sondern in allen Szenarien grundsätzlich forciert werden, um eine gesetzeskonforme Reduzierung des MIV entsprechend den Klimaschutzzielen zu gewährleisten. Die auf S. 71 dargestellten Push-Maßnahmen auch zugunsten anderer Verkehrsarten des Umweltverbundes sind ebenfalls in allen Szenarien zu fordern.	Die Bereiche Verkehrsinfrastruktur und Umweltverbund sind für den Busverkehr unabhängig der Szenarien. Das Szenario 3 bezieht sich nur auf Änderungen in der Verkehrsinfrastruktur, die explizit durch die Wiedereinführung einer Straßenbahn erforderlich würden.

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
5.11	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S.75: Weitere Wendeanlagen: Hier werden auch Haltestellen genannt (Hahnerberg, Thomaskirche), an denen sich keine Linienendpunkte befinden. Sind diese für Zwischenwendefahrten vorgesehen?	Die Verdichtung von Busangeboten betrifft nicht immer den ganzen Linienweg. Hierdurch entstehen auch neue, kürzere Streckenabschnitte, die dann die genannten Haltestellen als Wendemöglichkeit benötigen.
5.12	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S. 76: Weitere Betriebshöfe: Es wird angeregt, einen möglichen dritten Betriebshof auf die Südhöhen in die Nähe der MVA / Elektrolyseur zu legen, und hier die Wasserstoffbusse zu stationieren, wenn diese Technik tatsächlich beibehalten werden soll. Infrage käme der ehemalige Standort Kapellen (ehem. Bergische Sonne).	zur Kenntnisnahme
5.13	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S. 77: Prüfauftrag Fahrplanstabilität und Busbeschleunigung / Projekt stadtweit integrierte Busbeschleunigung: Die Forderung nach einem solchen anspruchsvollen Gesamtkonzept führt regelmäßig dazu dass naheliegende einzelne Verbesserungen zurückgestellt und dann nicht weiter verfolgt werden. Wir fordern daher parallel und unabhängig zur Erstellung des Gesamtkonzeptes die zeitnahe Umsetzung der von uns vorgeschlagenen Maßnahmen und deren Aufnahme in den NVP. Der Entwurf bleibt sonst aufgrund seiner abstrakten Formulierung der Forderungen hinter dem Vorgängerplan aus 1997 zurück. Der Fahrgastverband Pro Bahn und das Bündnis Mobiles Wuppertal hatten bereits einen Katalog von etwa 50 kostenneutralen Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs vorgeschlagen. Eine Initiative von 4 Ratsfraktionen zur Umsetzung von 10 dieser Maßnahmen wurde aus u.E. keinesfalls tragfähigen Gründen abgelehnt. Wir fordern daher nunmehr die verbindliche Aufnahme dieser Maßnahmen in den Nahverkehrsplan. Die entsprechenden Unterlagen sind der Stellungnahme als Anlage beigefügt. Bei den Investitionskosten sollte berücksichtigt werden, dass nach Umsetzung der von uns vorgeschlagenen Beschleunigungsmaßnahmen eine Senkung der Betriebskosten um jährlich 5.-Mio.€ eintritt, die für Investitionen zur Verfügung stehen.	Zu einzelnen Maßnahmen hat die Verwaltung in der Vergangenheit Stellungnahmen abgegeben. Eine Prüfung möglicher Maßnahmen kann mit dem Prüfauftrag zur Fahrplanstabilität und Busbeschleunigung erfolgen.
5.14	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S.78 B 3: "Aufheben von Parkplätzen am Fahrbahnrand": Dies sollte überall dort geschehen, wo durch Fahrbahnrandparken nur noch eine Fahrspur mit Ausweichen verleibt, und die Gefahr des Festfahrens besteht. Als milderes Mittel gegenüber dem IV käme alternativ die Einrichtung von Einbahnstraßenringen in Betracht (z.B. Obere Engelshöhe, Dasnöckel).	Eine detaillierte Prüfung mit Verortung von relevanten Straßen erfolgt mit der Durchführung des Prüfungsauftrags.
5.15	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S.80: Zusätzliche Sprungkosten durch Bau der L 419: Da der Rat der Stadt weiterhin an dieser alten Straßenplanung festhält, sollten die hierdurch verursachten Mehraufwendungen im ÖPNV verbindlich übernommen werden.	Die Mehraufwendungen in der ÖPNV-Infrastruktur liegen beim Land als Baulastträger dieser Maßnahme. Für eine konkrete Ermittlung der Betriebskosten ist dieses Projekt nicht ausreichend konkret, um exakte Fahrpläne, Anschlüsse usw. festlegen zu können.
5.16	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S.81: TaxiBus: Die vorgeschlagene Rückumstellung der TaxiBus-Verkehre auf wieder regulären Linienbetrieb 629/639 wird ausdrücklich begrüßt!	zur Kenntnisnahme
5.17	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S.82: Frielinghausen: Der Verzicht auf eine Anbindung von Frielinghausen im Linienverkehr ist problematisch, weil alternative AST oder On-Demand-Fahrzeuge nicht vor Ort vorhanden sind, und bei Anmeldung eines Fahrtwunsches zunächst eine lange Leerfahrt anstünde.	Dieser Umstand ist bekannt und wird bei Prüfung auf Umsetzung bzgl. der Wirtschaftlichkeit mit abgewogen.
5.18	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S.85: Achse Elberfeld-Wichlinghausen: Der Einsatz einer überlagernden beschleunigten Linie wäre nicht erforderlich, wenn die bereits in den 1980`er Jahren eingeführte Signalanforderung wieder auf den ursprünglichen Qualitätsstandard gebracht würde und zusätzliche Beschleunigungsmaßnahmen (u.a. Verlängerung Busspur Hofkamp, Busspur auf der Schützenstraße FR. West zwischen Carnaper und Schönebecker Str.) eingerichtet würden. Auf diese Weise könnte z.B. ein sauberer 7,5 Min.-Takt entstehen, ggfs. wären größere Fahrzeugeinheiten, (z.B. MB Capacity) einzuplanen. Zudem ist die Nachfrage an den Haltestellen dieser Strecke relativ gleichmäßig, so dass es zielführender wäre, weiter alle Haltestellen vollständig zu bedienen.	Maßnahmen zur Beschleunigung sind für alle Buslinien auf einer Achse vorgesehen. Die CE-Linien stellen davon unabhängig immer eine zusätzliche Entlastung der stark nachgefragten StadtBus-Linien dar, deren Entlastung nicht ausschließlich mit Beschleunigung sinnvoll erreicht werden kann.
5.19	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	Achse Cronenberg-Raukamp Schleife: Auch hier könnte alternativ durch deutliche Beschleunigungsmaßnahmen der überlagernde CE 65 eingespart und die freiwerdende Kapazität für eine Taktverdichtung der Stadtbuslinien genutzt werden. Allerdings ist die Fahrt in das Zentrum Elberfeld für Fahrgäste aus Sudberg doch recht lang. Wenn die CE 65 nicht wieder bis Sudberg geführt wird, müsste ein gesicherter Anschluss in Cronenberg Rathaus hergestellt werden.	Maßnahmen zur Beschleunigung sind für alle Buslinien auf einer Achse vorgesehen. Die CE-Linien stellen davon unabhängig immer eine zusätzliche Entlastung der stark nachgefragten StadtBus-Linien dar, die nur mit Beschleunigung nicht sinnvoll erreicht werden kann.

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
5.20	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S.87 Linie 610: Die Achse Alter Markt-Wichlinghauser Markt wird derzeit von den Linien 610, 624 und 632 bedient, die am Alten Markt von jeweils weit entfernten Starthaltestellen abfahren. Zudem müssen die Linien 624 und 632 auf dem Weg von und zum Bf. Barmen eine kostenintensive Umwegfahrt einlegen. Wir fordern, dass alle 3 Linien den kürzesten Fahrweg über Winklerstraße und Fischertal nehmen und hierfür auf der Winklerstraße die linke Fahrspur FR. Osten in eine Busspur umgewandelt wird.	Eine detaillierte Prüfung mit Verortung von relevanten Busspuren erfolgt mit der Durchführung des Prüfungsauftrags. Die Haltestelle Alter Markt in der Zwinglistraße entfällt bei Umsetzung des Szenarios 2 (Verlängerung bis Barmen Bf.).
5.21	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S. 90 City-Express-Linien: Hier gilt das zuvor gesagte: Eine konsequente Beschleunigung der parallel fahrenden Stadtbuslinien kann Reisezeitvorteil des CE im wesentlichen ersetzen. Die wegfallenden CE Fahrten würden für eine Taktverdichtung der Stadtbuslinien genutzt.	Maßnahmen zur Beschleunigung sind für alle Buslinien auf einer Achse vorgesehen. Die CE-Linien stellen davon unabhängig immer eine zusätzliche Entlastung der stark nachgefragten StadtBus-Linien dar, die nur mit Beschleunigung nicht sinnvoll erreicht werden kann.
5.22	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	CE 64: Führung über Universität, Kohlfurther Brücke und Verlängerung bis Solingen-Mitte: Für eine nachdrückliche Verbesserung der Uni-Anbindung hatten wir im Rahmen der Diskussion über eine attraktive Seilbahn-Alternative vorgeschlagen, alle CE-Linien über die Uni zu führen und dafür den Uni-Express einzusparen. Dafür ist aber u.a. ein Zweirichtungsverkehr auf der Straße „Oberer Grifflenberg“ einzurichten. Ein durch den Rat erteilter Auftrag zur Ausarbeitung wurde bislang nicht bearbeitet.	Die CE-Linien sollen mit den Szenarien immer zur HVZ und NVZ verkehren. Dazu gehört auch die NVZ samstags und Semesterferien, in der das Fahrgastaufkommen geringer ist. Hier sind zusätzliche CE-Linien nicht erforderlich. Für ein transparentes Angebot sind verschiedene Linienwege nach Wochentagen ausgeschlossen.
5.23	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	Die Mehrkosten einer Linienverlängerung zum Bahnhof Mitte könnten durch eine direkte Linienführung über die Kohlfurther Brücke kompensiert werden, die zudem eine erhebliche Fahrzeitersparnis und eine bessere Erschließung des Stadtteils Kohlfurth erbringt. Die Ertüchtigung der Kohlfurther Brücke für Linienbus- und ggfs. Museumsbahnverkehr wird von uns für beide Nahverkehrspläne gefordert.	Die Brücke ist nur als reine Fuß- und Radwegbrücke konzipiert und denkmalgerecht saniert. Aufgrund von Zweckbindungsfristen und notwendigen Abstimmungen ist nicht von einer Mitnutzung durch den ÖPNV auszugehen.
5.24	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S.91 Südtangente: Es ist angedacht, die BUGA-Seilbahn um eine weitere Haltestelle bis Schulzentrum Süd zu verlängern und auf Dauer im ÖPNV zu betreiben. Sie könnte die Verkehrsaufgaben des „Burgholz-Express“ übernehmen (s.u.) Die VRR-Linie X86 (S.93) wäre davon nicht betroffen, sie sollte aber bei Realisierung der Seilbahn auch die Haltestelle Schulzentrum Süd bedienen.	Die Planungen für die BUGA 2031 sind zu wenig konkret, um mit diesem Nahverkehrsplan bereits verbindliche Maßnahmen festlegen zu können.
5.25	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	Linienverknüpfung 621/631 und 692/693B/ 695 in Vohwinkel - Gräfrath: Der Nahverkehrsplan für die Nachbarstadt Solingen enthält einen Prüfauftrag zur Anbindung des an der Stadtgrenze gelegenen Tierparks Fauna. Hierzu haben wir gegenüber dem Aufgabenträgerbereits Stellung genommen.	Der Stadt Wuppertal ist dazu kein Vorgang bekannt.
5.26	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S. 92 Universitätsanbindung Ronsdorf: Diese könnte kostengünstig auch durch eine Verlegung der Linie CE62 erbracht werden, die dann sowohl den Campus Grifflenberg als auch Freudenberg bedienen würde. Dies entspräche unserem Vorschlag zur Führung aller CE-Linien über die Uni.	Die CE-Linien sollen mit den Szenarien immer zur HVZ und NVZ verkehren. Dazu gehört auch die NVZ samstags und Semesterferien, in der das Fahrgastaufkommen geringer ist. Hier sind zusätzliche CE-Linien nicht erforderlich. Für ein transparentes Angebot sind verschiedene Linienwege nach Wochentagen ausgeschlossen.
5.27	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	S.95 Nachtverkehr: Pro Bahn NRW fordert für wichtige SPNV-Linien (z.B. S8, RE4, 7…) die Einführung einer 24/7 Bedienung im 30/60-Min-Takt. Hieran sollte ein städtisches Nachtangebot, das an allen Wochentagen gefahren wird anknüpfen. Das bestehende NE-Netz wäre zusätzlich um ein stadtweites On-Demand-Angebot zu ergänzen.	Der Nachtverkehr ist Teil eines eigenen Prüfauftrags, der bis Frühjahr 2024 bearbeitet wird. Dieser umfasst ein eigenes Verfahren zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.
5.28	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	Ergänzende Forderungen über den Inhalt des NVP-Entwurfs hinaus: Touristische Verkehre, Wiederherstellung der „Schleifenfahrt“ für Museums-Obusse in Vohwinkel: In Vohwinkel bemüht sich eine Initiative „Vision Vohwinkel“ darum, den Stadtteil als Ankunftsort der BUGA 2031 aufzuwerten. Ein Vorschlag sieht die Wiedereinführung von Museums-Obus-Fahrten als gemeinsames dezentrales BUGA-Projekt vor. Dazu wäre die noch weitgehend vorhandene Fahrleitungsschleife Vohwinkeler- Gräfrather Straße wieder anzuschließen. Auch die reguläre Li.683 könnte diese Schleife im Störungsfall befahren. Dazu könnte deren „Ausdrahtstelle“ zur Haltestelle Schwebebahn verlegt werden. Der Halt an der Rubensstraße ist wenig frequentiert und zumeist tatsächlich nur ein reiner Betriebshalt zum Ausdrahten. Die Finanzierung der Maßnahme könnte ggfs. aus BUGA-Mitteln bestritten werden.	Die Museums- und ehrenamtlichen Verkehre sind kein Bestandteil eines Maßnahmenkonzepts über eine nachrichtliche Aufnahme hinaus. Die Planungen für die BUGA 2031 sind zu wenig konkret, um mit diesem Nahverkehrsplan bereits verbindliche Maßnahmen festlegen zu können.

Abwägung der Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) zum Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
5.29	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	Ergänzende Forderungen über den Inhalt des NVP- Entwurfs hinaus: Seilbahn: BUGA: Für die BUGA 2031 wird aller Voraussicht nach eine Seilbahn Zoo-Stadion – Zoo Südeingang – Waldpark Königshöhe gebaut werden. Im Unterschied zu anderen, temporären BUGA-Seilbahnen ist auf ausdrücklichen Wunsch des Zoos ein dauerhafter Weiterbetrieb vorgesehen. Als Mitglied des Zoo-Vereins möchte der Unterzeichner die finanziellen Belastungen des Zoos reduzieren, indem diese Seilbahn als Teil des ÖPNV-Angebotes vorgesehen wird. Hierzu könnte sie bis zum Schulzentrum Süd verlängert werden und dadurch einige weitere Aufgaben im ÖPNV übernehmen. Eine Trasse, die nicht über private Wohnhäuser führt, stünde zur Verfügung. Wenn der Verlängerungsabschnitt Waldpark- Schulzentrum Süd einen positiven NKI erzielt, könnten sich die finanziellen Belastungen der Stadt auf einen Betrag < 1 Mio. € beschränken. Wir bitten daher, in den Nahverkehrsplan eine Prüfoption für diese Maßnahme aufzunehmen.	Die Planungen für die BUGA 2031 sind zu wenig konkret, um mit diesem Nahverkehrsplan bereits verbindliche Maßnahmen festlegen zu können.
5.30	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	UNI: Nach der Bürgerbefragung erhielt die Verwaltung den Auftrag eine beschleunigte Führung des Busverkehrs zur Universität auszuarbeiten. Passiert ist bis jetzt leider nichts, so dass u.E. auch wieder Seilbahnoptionen anzudenken sind. Wir hatten in 2019 eine kleinere Variante, die vom Islandufer zur Uni führt, ausgearbeitet und der damaligen Verwaltungsspitze der Stadt und der WSW vorgestellt. Auch diese könnte u.E. einen positiven NKI erzielen, so dass die Aufwendungen für die Stadt überschaubar blieben. Werden beide Anlagen verwirklicht, besteht die Möglichkeit zu Synergieeffekten (gemeinsame Leitstelle, Unterhalt…) Wir bitten daher, auch hierfür in den Nahverkehrsplan eine Prüfoption aufzunehmen.	Eine bessere Anbindung der Universität ist durch das Szenario 2, 1. Modul für mehrere Linien über die Universität vorgesehen. Hinzu kommt eine Verlängerung der Linie 603 als neue und umsteigefreie Verbindung in den Stadtbezirk Ronsdorf (inklusive Bahnhof). Entsprechend dem Bürgerentscheid zur Seilbahn, ist diese nicht Teil des Nahverkehrsplans.
5.31	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	Ergänzende Forderungen über den Inhalt des NVP-Entwurfs hinaus: Wasserstoff: Die WSW planen die Anschaffung weiterer H2-Busse in verschiedenen Größen. Es ist aber inzwischen höchst zweifelhaft, ob diese Technik im Landverkehr auf Straße und Schiene überhaupt eine Zukunft hat. Seit Beginn des Ukraine-Krieges hat der Strompreis an der Strombörse soweit angezogen, dass die AWG den Strom lieber dort verkauft, als Wasserstoff zu produzieren. Um überhaupt einen kleinen Alibi-Betrieb mit einigen wenigen Bussen aufrecht zu erhalten, kaufen die WSW inzwischen Wasserstoff auf dem freien Markt ein, wobei die Transportwege offenbar auch immer länger werden. Die Preise für diesen zugekauften Wasserstoff werden ebenfalls stark anziehen, wenn große Verbraucher (TKS, BASF) ihre Wasserstoffanwendungen hochfahren werden. Der Landverkehr wird daher in der Verteilung das Nachsehen haben oder durch die hohen Einkaufspreise nicht mehr mit anderen Elektrobus- Anwendungen konkurrenzfähig sein. Es ist daher so gut wie ausgeschlossen, dass die WSW ihre rd. 300 Busse ausschließlich mit dieser Technik werden betreiben können. Zu berücksichtigen ist schließlich auch die unzureichende Energiebilanz des Wasserstoffs im Vergleich zur Direktnutzung der Elektrizität in Batterie- oder OBussen. Durch die Umwandlungsverluste verbleiben lediglich 25% der eingesetzten Primärenergie, d.h. mit der von der AWG erzeugten Elektrizität könnten 4 mal so viele Obusse oder BEV versorgt werden als mit der Wasserstofftechnik. Wir bitten daher, auch zu diesem Thema in den Nahverkehrsplan eine Prüfoption aufzunehmen, welche eine qualifizierte Beendigung / Ergänzung durch ein weiteres Elektrobussystem – unsere Vorzugsvariante ist der Solinger BOB – vorsieht.	Der Einsatz und Umfang alternativer Antriebe im Fuhrpark liegt bei den Verkehrsunternehmen. Diese haben dazu die Vorgaben des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge einzuhalten.

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
5.32	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	Ergänzende Forderungen über den Inhalt des NVP-Entwurfs hinaus: Autonomes Fahren: Durch den voreiligen Verzicht auf eine Straßenbahnoption nach Szenario 3 haben sich die Verantwortlichen in die unglückliche Situation manövriert, ein auch im Vergleich zu anderen Städten besonders personalintensives Bussystem mit 300 Fahrzeugen gerade auch in Zeiten des Fahrermangels weiter zu betreiben. Aufgrund dieser Entscheidung können aber nunmehr weitere Fahrtausfälle durch Personalmangel und die achselzuckende Gleichgültigkeit der Verantwortlichen aus Fahrgastsicht nicht länger hingenommen werden. Hier könnte aber durch intensive Bemühungen um einen autonomen Fahrbetrieb zumindest mittelfristig Abhilfe geschaffen werden Es besteht Konsens, dass autonomes Fahren den „Game Changer“ gerade auch im ÖPNV darstellt. Die Personalkosten haben im Busverkehr einen Anteil von 70%. Autonomes Fahren nach „Level 4“ ist bereits heute auf festen Rundkursen zugelassen und kommt daher schon jetzt für liniengebundenen ÖPNV in Frage. Neueste Probebetriebe verkehren bereits mit regulären Stadtverkehrs-Geschwindigkeiten und –Bussen. Dieser Vorteil sollte ausgenutzt und die Linienwege des Busverkehrs für autonomes Fahren optimiert werden. Dies erfordert neben den auf S. 77/78 genannten Maßnahmen die Beseitigung von Engstellen und unübersichtlichen Situationen. Zudem sind punktuell optische Orientierungshilfen in Bereichen ohne GPS-Empfang aufzustellen. Wir fordern daher, dass im Nahverkehrsplan eine Optimierung der Fahrwege nicht nur zur Beschleunigung des Busverkehrs, sondern auch zur Zulassung des autonomen Fahrbetriebs nach Level 4 vorgesehen wird.	Es ist nicht erkennbar, dass sich autonomes Fahren so schnell weiterentwickeln wird, als dass es bereits Teil dieses Nahverkehrsplans ist. Ein autonomer Betrieb der Schwebebahn ist bisher nicht möglich, da Stationen, Fahrzeuge und Betriebssystem nicht für autonomes Fahren ausgelegt sind.
5.33	PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land e.V.	Haltestelle der SB67 am AK Wuppertal Nord im Bereich der Schmiedestraße, Haltestelle möglichst identisch mit der Buslinie 602. Falls Platz vorhanden: Einrichtung eines Pendlerparkplatzes.	Eine Linie 602 schafft keine Verbindung in die Wuppertaler Hauptzentren. Dies ermöglicht die Linie SB67, aber nur als stündliche Verbindung. Das Potenzial einer Mitfahrerparkplatzes ist daher primär im Mobilitätskonzept zu bewerten.
7	**Rheinbahn AG**		
7.1	Rheinbahn AG	Grundsätzlich bewerten wir den neuen Wuppertaler Nahverkehrsplan sehr positiv, insbesondere die Aufteilung in Szenarien und den eindeutigen Hinweis auf infrastrukturelle Abhängigkeiten (WSW-Betriebshof) finden wir sehr gelungen.	zur Kenntnisnahme
7.2	Rheinbahn AG	Kapitel 8.2 – Regionale Achsen (Seite 56): Im genannten Kapitel werden alle Verbindungen in angrenzende Städte der Stadt Wuppertal genannt. Unter der Linie 784 ist lediglich die Verbindung nach Hilden benannt. Diese Linie erschließt weiterhin die Stadt Haan, sowie den Düsseldorfer Stadtteil Benrath. Hier würden wir uns über eine Ergänzung freuen. Bei der Verbindung in die Stadt Mettmann bitten wir darum, neben der Linie S28 auch die Linien SB68 und 745 zu erwähnen, die ebenfalls eine Verbindung zwischen Wuppertal und Mettmann ermöglichen.	redaktionelle Korrektur
7.3	Rheinbahn AG	Szenario 2, Modul 1 (Seite 90 f.): In Szenario 2, Modul 1 ist es das Ziel, eine Anpassung der Takte im Busnetz an das neue S-Bahn-Konzept im VRR durchzuführen. Dies beinhaltet unter anderem die Umstellung der Linie 784 vom derzeitigen 20-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt. Gerne möchten wir auf die starke Regionalität der Linie hinweisen, die eine Verbindung von Düsseldorf bis Wuppertal darstellt. Vor diesem Hintergrund sind vor einer Umstellung intensive Abstimmungen mit den ebenfalls betroffenen Aufgabenträgern Stadt Düsseldorf und Kreis Mettmann sowie der Rheinbahn AG als Betreiberin der Linie erforderlich.	zur Kenntnisnahme
7.4	Rheinbahn AG	Szenario 2, Modul 4 (Seite 94): Im Modul „Einführung weiterer schneller Verbindungen in relevante Ober- und Mittelzentren“ werden zahlreiche neue Schnellbusverbindungen ins Wuppertaler Umland genannt. Wie im Nahverkehrsplan erwähnt, ist eine Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern erforderlich. Wir bitten darum, zu ergänzen, dass ebenfalls eine Abstimmung mit den benachbarten Verkehrsunternehmen erforderlich ist, in deren Bedienungsgebiet sich die Maßnahmen teilweise befinden.	Die Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen wird immer erst mit dem ÖPNV-Aufgabeträger abgestimmt. Daraus ergibt sich ggf. der Bedarf, mit Verkehrsunternehmen weitere Gespräche zu führen.

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
7.5	Rheinbahn AG	Liniensteckbrief Linie 784 (Seite 200): Im Liniensteckbrief ist der heute korrekte Linienweg der Linie 784 zwischen Wuppertal Vohwinkel Bahnhof und Düsseldorf Josef-Kürten-Platz beschrieben. Im Januar 2024 wird es im Rahmen eines umfangreichen Fahrplanwechsels auf Düsseldorfer Gebiet (Projekt Rhein-Takt) zu einer Linienwegänderung der Linie 784 auf Düsseldorfer Gebiet kommen, sodass die Linie 784 dann nur noch zwischen Wuppertal Vohwinkel Bahnhof und Düsseldorf Benrath S verkehren wird. Die Verbindung zwischen Benrath S und Josef-Kürten-Platz wird vollständig durch die innerstädtische Linie 730 übernommen, die diese Verbindung teilweise bereits im Bestand bedient. Aus unserer Sicht könnte die Anpassung des Linienwegs der Linie 784 direkt im Liniensteckbrief übernommen werden.	redaktionelle Korrektur
8	**Stadt Bochum**		
8.1	Stadt Bochum	zu dem Wuppertaler NVP haben wir keine Bedenken.	zur Kenntnisnahme
8.2	Stadt Bochum	S. 130 Tabelle: bei den Verkehrsunternehmen VER (in Klammern WSW und BOGESTRA) als Konzessionsmitinhaber ergänzen.	In den Liniensteckbriefen sind die verkehrenden Unternehmen, nicht der/die Konzessionsinhaber angegeben.
8.3	Stadt Bochum	"mit der Umsetzung des X20 sollte man bis zu Fertigstellung des sechstreifigen Ausbaus der BAB A43 warten (noch mehr als 10 Jahre…) und dann diese Maßnahme neu bewerten. Wahrscheinlich erst bei der übernächsten Fortschreibung…".	zur Kenntnisnahme
9	**Stadt Düsseldorf**		
9.1	Stadt Düsseldorf	Linie 784: Im Rahmen des, ab Frühjahr 2024 in zwei Umsetzungsstufen anlaufenden, Rheintakts soll die Linie 784 (Linienweg aktuell: D-Urdenbach, Josef-Kürten-Platz – D-Benrath S – Hilden S- Hilden Mitte – Haan Bf – W-Vohwinkel Bf S) ab D-Benrath S starten. Der Linienabschnitt D-Urdenbach, Josef-Kürten-Platz <-> D-Benrath S entfällt für die Linie 784 und wird zu allen Zeiten durch Linie 730 übernommen.	redaktionelle Korrektur
9.2	Stadt Düsseldorf	Linie X54 sowie Linie 784: Bei möglichem Umsetzungswunsch der Anpassungen aus Szenario 2 an den Linien 784 (20' Takt -> 15' Takt) sowie X54 (neue Linie) bitten wir um frühzeitige Beteiligung sowie Austausch.	zur Kenntnisnahme
10	**Stadt Haan**		
10.1	Stadt Haan	Aus Sicht der Haaner Verwaltung wird die Entwicklung eines ÖPNV-Konzeptes, das einen aktiven Beitrag zur Emissionsreduzierung bzw. Klimaschutz leisten kann, begrüßt. Sehr trefflich in diesem Zusammenhang ist die Aussage, dass die Verkehrsmittelwahl oftmals nicht rational erfolgt und die Herausforderung neben dem Angebot und der Infrastruktur auch die emotionale Aufgabe umfasst.	zur Kenntnisnahme
10.2	Stadt Haan	Im Hinblick auf die Anpassung der ÖPNV-Planung an die SPNV-Planung und eine abgestimmte Vorgehensweise mit den weiteren Aufgabenträgern erscheint es sinnvoll zu klären, ob vor dem Hintergrund aktueller Herausforderungen (z. B. Infrastrukturauslastung) an der Zeitplanung für die SPNV-Zielnetze festgehalten wird.	zur Kenntnisnahme
10.3	Stadt Haan	Im Hinblick auf das Zielnetz 2032 möchten wir zudem anmerken, dass in Abbildung 2 auf Seite 16 die Regionalbahnline 48 fehlt, da diese auch in einem 30-Minuten Takt bedient wird. Der Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat der Stadtverwaltung Haan versichert, dass die Bahnstationen "Haan Rheinland" und "Haan-Gruiten" langfristig mit der Linie RB 48 bedient werden sollen und es derzeit keine andere Zielperspektive gibt.	Der Nahverkehrsplan nutzt die vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bereitgestellten Karten.
10.4	Stadt Haan	Inwieweit eine neue Schnellbuslinie in der Relation Wuppertal - Haan - Hilden Haaner Bedarfe abbilden kann, wird von der konkreten Ausgestaltung und dem Zusammenspiel z. B. mit der Linie 784 abhängen. Grundsätzlich bestehen seitens der Haaner Stadtverwaltung gegen die vorgelegte Planung keine Bedenken.	zur Kenntnisnahme
10.5	Stadt Haan	Die Stadt Haan geht davon aus, dass die Stadt Wuppertal die übliche Finanzierungsregelung anstrebt und die Kosten für buskilometrische Mehrleistungen auf Haaner Stadtgebiet auf die Stadt Haan umgelegt werden sollen. Eine Kostenschätzung zu den finanziellen Auswirkungen sind jedoch in den aktuellen Beteiligungsunterlagen noch nicht enthalten.	Mit der konkreten Ausplanung sind erst verbindliche Aussagen zu Kosten bei benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern möglich. Dazu wird zu Beginn dieser Ausplanung eine Abstimmung mit den zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgern gestartet.

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
11	**Stadt Hilden**		
11.1	Stadt Hilden	Die Taktveränderung für die Linie 784 ergibt sich bereits aus den zukünftig stärkeren SPNV-Angeboten am Bahnhof D-Benrath (RRX-Betrieb). Die Linie 784 stellt auch für Hilden eine wichtige Anbindung an den SPNV-Knotenpunkt Benrath dar, die Anpassung des Busfahrplanes an das SPNV-Angebot ist sinnvoll und verspricht eine Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten des SPNV auch für Hildener und Hildenerinnen.	zur Kenntnisnahme
11.2	Stadt Hilden	Die Einführung eines Schnellbusses SB 1 neu sollte sich in der Fahrzeit deutlich gegenüber der Linie 784 unterscheiden, also wesentlich kürzer sein. Der Verzicht auf Zwischenhalte ist hierzu der Weg. Die Einführung der angedachten Schnellbuslinie steht natürlich unter Finanzierungsvorbehalt. Um hier zustimmende Argumente zu finden, wäre eine Potenzial-Analyse angebracht. Tatsächlich ist die durch das neue Angebot angesprochene Fahrgast-Zielgruppe nicht ohne weiteres erkennbar.	Das Potenzial ergibt sich aus dem Aufkommen aus dem Verkehrsmodell und Daten sozialversicherungspflichtig Beschäftigter. Im Fokus steht dabei eine umsteigefreie Verbindung zwischen dem Wuppertaler Osten und der Stadt Hilden, weniger ein zusätzliches Angebot in Abschnitten der Linie 784.
11.3	Stadt Hilden	Eine taktverdichtete Linie 784 sowie diverse SPNV-Angebote zwischen Wuppertal und Düsseldorf stellen eine mögliche Alternative zu einer Schnellbuslinie SB 1 neu dar. Diese Thematik müsste aus Sicht der Stadt Hilden vor der Einführung einer Schnellbuslinie zunächst ebenfalls geprüft werden.	zur Kenntnisnahme
12	**Stadt Solingen**		
12.1	Stadt Solingen	Kapitel 7.2.5 "Fahrzeuge", Kapitel 7.2.6 "Betrieb", Kapitel 7.2.7 "Personal", Kapitel 7.2.8 "Kommunikation", 9.5.4 "Qualitätsmanagement": Den sich hieraus ergebenen Forderungen an die SWS GmbH - Verkehr kann von Seiten der Stadt Solingen nicht zugestimmt werden. Die Anforderungen an die Verkehrsdienste der SWS Verkehr - GmbH, im Sinne der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, werden durch den öffentlichen Dienstleistungsauftrag der Stadt Solingen geregelt.	Die Anforderungen über Gesetze, Verordnungen usw. hinaus sind nur für das von der Stadt betraute Verkehrsunternehmen zu erfüllen. Dieser Hinweis wird ergänzt.
12.2	Stadt Solingen	Linien CE64, CE65 und 645: Die Stadt Solingen begrüßt die Vorschläge zu den Linien CE65 und 645 im Ausbauszenario 2. Der Vorschlag die Linie 645 bis Solingen Mitte Bf. zu verlängern und somit eine direkte Anbindung von Solingen an die Bergische Universität Wuppertal zu schaffen erscheint sinnvoll. Die direkte Anbindung von Solingen an die Bergische Universität Wuppertal ist ebenfalls im Solinger NVP vorgesehen, hier wurde jedoch die Linie CE64 für diese Aufgabe vorgesehen. Ebenfalls positiv ist die Linienwegverlängerung der CE65 sowie die Taktverdichtung der Linie 645 zu bewerten, welche trotz Taktreduzierungen der Linie CE64 im Ausbauszenario 2 ein besseres Angebot zwischen Solingen Mitte und Wuppertal Cronenberg schaffen würden. Für diese Maßnahmen mit Einfluss auf das Stadtgebiet Solingen gilt jedoch, dass die Datengrundlage, besonders im Bereich der Finanzierung nicht ausreicht, um den oben genannten Vorhaben bedenkenlos zuzustimmen. Bei den weiteren Abstimmungen zur konkreten Ausgestaltung der Maßnahmen und vor einer endgültigen Zustimmung sind die entstehenden finanziellen Mehraufwendungen durch den Betreiber der Linien (WSW) konkret zu beziffern.	zur Kenntnisnahme
12.3	Stadt Solingen	Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Wendestelle an der Haltestelle Solingen Mitte Bf. über keine Kapazitäten für die Aufnahme von weiteren / zusätzlichen Standzeiten verfügt. Auch hier muss im Rahmen der konkreten Ausgestaltung der Maßnahmen geklärt werden, wie die konkrete Umsetzung erfolgen kann. Der Abschnitt Graf-Wilhelm-Platz bis Solingen Mitte Bf. wird aktuell nicht durch die WSW gefahren. Hier kommt es also zu einer Konkurrenz eines weiteren Unternehmens auf dem Abschnitt.	Die Gefahr einer Konkurrenzsituation bei nicht eigenwirtschaftlichen Verkehren und auf relativ kurzen Streckenabschnitten wird nicht geteilt.
12.4	Stadt Solingen	X55: Die Einrichtung einer Schnellbusverbindung zwischen Solingen Mitte Bf. und Wuppertal Hbf. ist für das Ausbauszenario 2 vorgesehen. Diese Maßnahme ist ebenfalls im NVP der Stadt Solingen hinterlegt. Die Stadt Solingen bittet bei Konkretisierung mit eingebunden zu werden.	zur Kenntnisnahme
12.5	Stadt Solingen	Linie 605: Für das Ausbauszenario 2 ist eine Ausweitung der Verkehrszeiten und Takte vorgesehen. Bei den weiteren Abstimmungen zur konkreten Ausgestaltung der Maßnahmen sind die entstehenden finanziellen Mehraufwendungen durch den Betreiber der Linie (WSW) konkret zu beziffern.	zur Kenntnisnahme

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
12.6	Stadt Solingen	Linie 683: Die im Szenario 2 vorgesehenen Taktfrequenzen entsprechen mit Ausnahme des Taktes SVZ abends nicht den Festlegungen des Solinger Nahverkehrsplans. Dieser in das Stadtgebiet Wuppertal einbrechende Verkehr unterliegt dem Anforderungsprofil der Aufgabenträgerin der Stadt Solingen. Der Maßnahme kann mangels qualifizierter Nutzenabschätzung und insbesondere fehlender Aussagen zur Finanzierung aus Sicht der Stadt Solingen nicht zugestimmt werden. Die Maßnahme kann aus Sicht der Stadt Solingen nur als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden.	Bei allen Liniensteckbriefen wird bei Stadtgrenzen überschreitenden ÖPNV-Angeboten ein Hinweis auf eine weitere Abstimmung mit den betroffenen ÖPNV-Aufgabenträgern ergänzt. Diese dient mit der Ausplanung von Maßnahmen des Nahverkehrsplans dazu, abweichende Anforderungen an ÖPNV-Angebote zu harmonisieren.
12.7	Stadt Solingen	Prüfauftrag Nachtverkehr: Die Ausführungen zum Nachtverkehr sind recht unspezifisch und lassen keine Bewertung zu. Hier müsste eine Leistungsbeschreibung erfolgen. Aktuell wird der Bahnhof Wuppertal Vohwinkel auch im Nachtverkehr mit dem NE 23 aus Solingen angebunden. Aus Solinger Sicht wäre es begrüßenswert, wenn die Universität in Wuppertal auch im Nachtverkehr an Solingen angebunden werden würde.	Der Nachtverkehr ist Teil eines eigenen Prüfauftrags, der bis Frühjahr 2024 bearbeitet wird. Dieser umfasst ein eigenes Verfahren zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.
12.8	Stadt Solingen	Für alle Maßnahmen mit Einfluss auf das Stadtgebiet und den Nahverkehr der Stadt Solingen gilt, dass die Datengrundlage, besonders im Bereich der Finanzierung, nicht ausreicht um den oben genannten Vorhaben bedenkenlos zuzustimmen. Darüber hinaus sind die entstehenden finanziellen Mehraufwendungen durch den Betreiber der Linien konkret zu beziffern.	Mit der konkreten Ausplanung sind erst verbindliche Aussagen auch zu Kosten bei benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern möglich. Dazu wird zu Beginn dieser Ausplanung eine Abstimmung mit den zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgern gestartet.
13	**Stadt Wülfrath**		
13.1	Stadt Wülfrath	Grundsätzlich begrüßt die Stadt Wülfrath alle Maßnahmen für mehr klimafreundliche Mobilität. Die Stärkung des ÖPNV als wichtiger Faktor eines nachhaltigen Umweltverbundes und die Vernetzung mit weiteren Mobilitätsangeboten und -Infrastrukturen bietet die Möglichkeit, gemeinsam dem Ziel der Verkehrswende näher zu kommen. Allerdings weise ich darauf hin, dass Leistungsausweitungen in Form einer Steigerung von Buskilometern nur dann zugestimmt werden kann, wenn die Stadt Wülfrath auch in der Lage ist, entstehende Mehrkosten über die Sonderumlage des VRR zu finanzieren.	zur Kenntnisnahme
13.2	Stadt Wülfrath	Modul Verbesserung der Wirtschaftlichkeit auf der Achse Mettmann Zentrum - Wuppertal-VohwinkeI/Wuppertal Zentrum (S. 82, Liniensteckbrief S. 198): Änderungen sollten nicht zu Leistungseinschränkungen führen und den Wülfrather Fahrgästen sollten weiterhin komfortable Umsteigemöglichkeiten in die verschiedenen Linien gegeben werden (S28, SB 68, 745).	Leistungseinschränkungen sind in Summe auf dieser Achse nicht vorgesehen.
13.3	Stadt Wülfrath	Modul Schließung von Taktlücken L 601 (S. 88, Steckbrief S.144): Seit Reaktivierung des Haltepunktes Wülfrath/Aprath (2003) ist die Buslinie der WSW mobil L 601 nur im Stunden-Takt an den S-Bahn-Haltepunkt der Linie S 9 angeschlossen. Die stündliche Anbindung wird als nicht ausreichend angesehen und eine Verbesserung auf einen 30-Minuten-Takt seitens der Stadt, Politik und Interessenvertretungen seit Jahren gefordert. Insoweit begrüßt die Stadt Wülfrath die Aufnahme eines 30-Minuten-Taktes im NVP-Entwurf, sowohl in der Hauptverkehrs-, als auch in der Normalverkehrszeit (Szenario 2).	zur Kenntnisnahme
13.4	Stadt Wülfrath	Nordtangente (S. 92 und Steckbriefs. 201): Die geplante neue Linie betrifft lediglich den S-Bahn-Haltepunkt Wülfrath/Aprath auf Wülfrather Stadtgebiet und würde keine Vorteile für die Wülfrather Bürgerinnen mit sich bringen, da sowohl der Bus 601/621 weiter bis Wieden Schleife fährt und zusätzlich die Umsteigemöglichkeit in die S-Bahn Linie S 9 besteht. Grundsätzlich bestehen keine Bedenken gegen die Planung, eine finanzielle Mehrbelastung für die Stadt sollte jedoch ausgeschlossen sein.	Eine finanzielle Mehrbelastung der Stadt Wülfrath/des Kreises Mettmann bei Linien, die nur die Haltestelle Wülfrath-Aprath Bf. als ausbrechende Linie des Wuppertaler Stadtgebiets bedienen, ist nicht vorgesehen.
13.5	Stadt Wülfrath	Modul Einführung weiterer schneller Verbindungen in relevante Ober- und Mittelzentren (S. 94, Pkt. 7 u. 8, Steckbriefe S. 132 u.126): Bei der Linie X53/SB69 wird maximal von einer Schließung von Taktlücken abends ausgegangen, ohne Veränderung des Linienweges. Der ExpressBus Linie X54 von Wuppertal-Vohwinkel Bf. nach Düsseldorf Flughafen Terminal würde bei der Linienführung über Düssel und Stadtmitte das Stadtgebiet/Bedienungsgebiet Wülfrath tangieren. Da die Angebotsausweitung zu der Linie X54 in der letzten Prioritäten-Stufe 8 aufgeführt ist, wird die perspektivische Planung, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit durch die Stadt Wülfrath, positiv bewertet.	zur Kenntnisnahme

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
13.6	Stadt Wülfrath	Taktverbesserung Buslinie 641 (Liniensteckbrief S. 185): Geplant ist die Verbesserung des Taktes am Samstag, Sonntag und Feiertag in den Schwachverkehrszeiten (SVZ) abends von einem 120-Minuten-Takt in einen 60-Minuten-Takt. Diese Angebotsausweitung auf dem Linienweg Wieden Schleife über Düssel nach Wülfrath Stadtmitte ist sinnvoll.	zur Kenntnisnahme
14	**Stadtwerke Remscheid GmbH**		
14.1	Stadtwerke Remscheid GmbH	Kapitel 9.3.1 verweist auf die äußerst geringe Inanspruchnahme der Linie 666 mit der vorgeschlagenen Konsequenz, diese einzustellen. Im Vorfeld der Einrichtung dieser Linie im Herbst 2021 standen Untersuchungen im Rahmen des Projekts BMMhoch3, die zu dem Ergebnis führten, dass durchaus erhebliche Verkehrsverflechtungen zwischen Wuppertal und dem Industriegebiet Großhülsberg bestehen (siehe Anhang). Einer ersatzlosen Einstellung der Linie sollte daher unbedingt ein Prüfauftrag vorangehen, aus welchen Gründen das offensichtlich vorhandene Nachfragepotenzial durch das ÖPNV-Angebot bislang nicht ansatzweise ausgeschöpft wird und wie dem entgegenzuwirken sein könnte. Aus einer solchen Untersuchung eventuell resultierenden Linienweg- oder sonstigen Angebotsänderungen stehen wir selbstverständlich offen gegenüber. Der alleinige Verweis auf die Anbindung von Großhülsberg an den Bahnhof Lüttringhausen greift jedenfalls angesichts der erkennbaren Quelle-Ziel-Beziehungen insbesondere zu südlichen Bereichen Wuppertals zu kurz.	Maßnahmen zu den Linien 646 und 666 überarbeitet.
14.2	Stadtwerke Remscheid GmbH	Szenario 2 Verlängerung der Linie 646 nach Lüttringhausen (Kapitel 9.3.3): Prinzipiell erscheint die Anbindung des Gewerbegebiets Blombach an Lüttringhausen und zur S7 ebenso sinnvoll wie die Erreichbarkeit von Großhülsberg in/aus Richtung Ronsdorf. Es wäre zu erwägen, ob durch eine grundlegende Überplanung der Linienführungen beide Anliegen miteinander kombiniert werden könnten und durch Synergieeffekte eventuell gemeinsam innerhalb des Szenarios 0 realisierbar wären. Die im Entwurf vorgeschlagene Bedienungsbeschränkung auf die Hauptverkehrszeiten dürfte allerdings angesichts zunehmend differenzierter Arbeitszeiten unzureichend sein.	Maßnahmen zu den Linien 646 und 666 überarbeitet.
14.3	Stadtwerke Remscheid GmbH	Für den Verkehr zwischen Ronsdorf und Remscheid insgesamt (und ebenfalls weiterführend in und aus Richtung Solingen) stellen wir darüber hinaus einen deutlichen Mangel aufgrund der eingeschränkten Anbindung des Bahnhofs Ronsdorf an die meisten im Umfeld befindlichen Wohn- und Arbeitsstandorte fest. Der NVP-Entwurf trifft zwar für einzelne Linien in verschiedenen Stadtteilen Aussagen hinsichtlich einer fehlenden Anbindung an die Schiene, leider jedoch ohne generelle Vorgaben zur systematischeren Verknüpfung des Bus- und Bahnnetzes herauszuarbeiten. Insbesondere für den Stadtteil Ronsdorf sollte geprüft werden, wie durch eine grundsätzlich bessere Einbindung des Bahnhofs in das Busnetz den in Kapitel 8.3.5 richtig erkannten erheblichen Verflechtungen zwischen den Nachbarstädten Rechnung getragen werden könnte.	Maßnahmen zu den Linien 646 und 666 überarbeitet.
14.4	Stadtwerke Remscheid GmbH	Dem in Kapitel 9.3.1 angeregten Entfall der Erschließung des Bereichs Frielinghausen durch die Linie 669 können wir im Grundsatz zustimmen, sofern hier — z.B. durch ein flexibles Bedienungskonzept für größere Teile Beyenburgs — ein angemessener Ersatz gefunden wird. Bei Einführung dieser Linienvariante war den Beteiligten bewusst, dass es sich um eine wenig befriedigende Lösung handelt, die dennoch gewählt wurde, um insbesondere die hier vorhandenen Schülerverkehre (sowohl Richtung Oberbarmen wie auch Lennep) sowie ein Grundangebot für sonstige Verkehrsbedürfnisse abzudecken. Inwieweit für Schülerverkehre angesichts ihrer regelmäßigen Ausprägung flexible Bedienungsformen geeignet sind, wird bei der Prüfung alternativer Konzepte jedoch kritisch zu hinterfragen sein.	zur Kenntnisnahme
14.5	Stadtwerke Remscheid GmbH	Die in Kapitel 9.3.2 vorgeschlagene Ausweitung der Bedienzeiten der Linie 620 auf dem Streckenabschnitt Wuppertal Hbf. — Wüstenhofer Straße tangiert nicht das Leistungsangebot auf Remscheider Gebiet. Insofern sehen wir hier keinen besonderen Abstimmungsbedarf und aus Remscheider Sicht keine Bedenken.	zur Kenntnisnahme

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
14.6	Stadtwerke Remscheid GmbH	Kapitel 9.3.3 zeigt für das Szenario 2 mit einer CityExpress-Linie zwischen Elberfeld und Remscheid (Arbeitstitel CE2neu) und der gemäß VRR-Konzept geplanten Linie X86 (Vohwinkel — Remscheid) zwei weitere unser Verkehrsgebiet betreffende Planungsoptionen auf. Die Linie X86 wurde auf Remscheider Initiative hin in die VRR-Planungen aufgenommen und hat neben der Verbindung von und nach Wuppertal West für die überörtliche Anbindung Remscheids hohe Priorität, sofern eine Finanzierung im Rahmen des XBus-Konzepts ermöglicht wird. Im Nebeneffekt könnte die X86 die Funktion der bisherigen Freizeitlinie 605 mit übernehmen. Eine beschleunigte Verbindung auf der Relation Elberfeld — Remscheid neben der Linie 615 ist bei entsprechender Umstrukturierung des Verkehrsangebots in RS-Hasten tendenziell auch ohne Mehrleistung auf Remscheider Gebiet denkbar, weswegen hiergegen keine grundsätzlichen Bedenken bestehen. Es bedarf allerdings einer genaueren Analyse, ob das städteverbindende Nachfragepotenzial eine zusätzliche Schnellverbindung neben der aus unserer Sicht vorrangigen Linie X86 sinnvoll erscheinen lässt.	Eine Übernahme der Freizeitlinie 605 ist nicht vorgesehen, da diese wieder von/bis Wuppertal Hbf. verkehren soll.
15	**Stadtwerke Solingen**		
15.1	Stadtwerke Solingen	Linie 683, Seite 197: der Solinger Nahverkehrsplan sieht eine Anbindung des Wuppertal Stadtteils "Vohwinkel" im 10m Takt vor. Ein 7,5m Takt kommt in den Solinger Planungen nicht vor und ist fahrplanseitig zunächst auch nicht angedacht. Auch weitere "Szenario 2-Taktungen" gehen nicht mit dem aktuellen NVP der Stadt Solingen konform. Fahrten von und nach Wuppertal (Vohwinkel) beginnen und enden in Solingen Krahenhöhe und am Burger Bf.	Bei allen Liniensteckbriefen wird bei Stadtgrenzen überschreitenden ÖPNV-Angeboten ein Hinweis auf eine weitere Abstimmung mit den betroffenen ÖPNV-Aufgabenträgern ergänzt. Diese dient mit der Ausplanung von Maßnahmen des Nahverkehrsplans dazu, abweichende Anforderungen an ÖPNV-Angebote zu harmonisieren.
15.2	Stadtwerke Solingen	Linie NE23: Der Nachtexpress der Stadtwerke Solingen wird (u.a.) auf der Seite 29 beiläufig erwähnt, weshalb es mir nicht möglich ist, auf Überlegungen zum künftigen Betrieb dieser Linie einzugehen.	Der Nachtverkehr ist Teil eines eigenen Prüfauftrags, der bis Frühjahr 2024 bearbeitet wird. Dieser umfasst ein eigenes Verfahren zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.
15.3	Stadtwerke Solingen	Linie X55, Seite 127: Diese, noch nicht in Betrieb befindliche Linie, soll in Solingen am Bf Mitte starten und enden. An diesem Haltepunkt besteht aktuell keine Möglichkeit, um eine Haltezeit/Standzeit zu verbringen. Für die weitere Planung ist die Einbeziehung der Stadt Solingen und der SWS nötig, um für diese Thematik eine adäquate Lösung zu finden.	zur Kenntnisnahme
15.4	Stadtwerke Solingen	Linie 645, Seite 189: gem. der Angabe zu diesem Liniensteckbrief ist die WSW mobil das betreibende Unternehmen. Hierzu bitten wir, die Stadt Solingen sowie die SWS möglichst frühzeitig in die nächsten Überlegungen einzubeziehen, um diese Planung abzustimmen. Für Pausenzeiten am Linienende in Solingen am Bf Mitte gilt das bereits im vorherigen Punkt Angesprochene analog.	zur Kenntnisnahme

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
15.5	Stadtwerke Solingen	Punkte 7.2.5 - 7.2.8 "Fahrzeuge", "Betrieb", "Personal" und "Kommunikation": Betreffend der Qualitätsvorgaben zu den vorgenannten Kapiteln, halten wir uns, die SWS, am Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) mit unserem Aufgabenträger, der Stadt Solingen, gebunden. Auf abweichende Forderungen in diesen Kapiteln werden wir deshalb nicht eingehen, in der Annahme, diese Qualitätsvorgaben richten sich in erster Linie an den Betrieb der WSW mobil. Gleiches gilt für den Punkt 9.5.4 zum Aufbau eines Qualitätsmanagements.	Die Forderungen ergeben sich an das von der Stadt betraute Verkehrsunternehmen, sofern diese Forderungen nicht durch Gesetze, Verordnungen usw. ohnehin einzuhalten sind.
16	**Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH**		
16.1	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	Fahrzeuge: Zur Gewährleistung einer hohen Beförderungsqualität spielen die Ausstattung und der Zustand der eingesetzten Fahrzeuge eine zentrale Rolle. Der Fuhrpark der VER ist in den letzten Jahren ständig weiter modernisiert und verjüngt worden. So wurde beispielsweise in den letzten vier Jahren ein Großteil der Gelenkbusflotte erneuert. Bei den von Ihnen aufgeführten Standards für Linienbusse erfüllen die Fahrzeuge der VER augenblicklich die folgenden technischen Merkmale nicht: Ausrüstung der Busse mit Videokameras Einfluss der Omnibusse auf Ampelanlagen Die Ausstattung von Neufahrzeugen mit Videotechnik ist zeitnah geplant. Diesbezüglich laufen gerade letzte Vorbereitungen. Datenfunkgeräte zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen sind zurzeit in den Fahrzeugen noch nicht verbaut. Hauptgrund hierfür ist die Tatsache, dass in unserem Hauptbedienungsgebiet, dem Ennepe-Ruhr-Kreis, bisher nur sehr wenige Lichtsignalanlagen mit der technischen Voraussetzung für eine Vorrangschaltung im Straßenraum vorhanden sind. Mittelfristig sind aber auch hier Optimierungen bei der Ausgestaltung vorgesehen.	Die Forderungen ergeben sich an das von der Stadt betraute Verkehrsunternehmen, sofern diese Forderungen nicht durch Gesetze, Verordnung usw. ohnehin einzuhalten sind.

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
16.2	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	Busbeschleunigung: Die VER verfügt nicht über Standardbusse mit drei bzw. Gelenkbusse mit vier Türen (Baustein C). Eine Umstellung ist kurzfristig auch nicht vorgesehen. Die aufgeführte Maßnahme zur Busbeschleunigung erscheint aus unserer Sicht kontraproduktiv. Durch die Einrichtung zusätzlicher Türen würden im Fahrgastinnenraum dann gleichzeitig Sitzplätze verloren gehen. Bereits bei der Entwicklung der letzten Fahrzeuggenerationen in den vergangenen Jahren hat die Anzahl der Sitzplätze, aus unterschiedlichsten Gründen, immer weiter abgenommen. Auch bei der Anschaffung der ersten Elektrofahrzeuge im VER-Omnibusfuhrpark (Auslieferung voraussichtlich Dezember 2024) können zum jetzigen Entwicklungszeitpunkt weitere Einschnitte nicht ausgeschlossen werden. Eine noch stärkere Sitzplatzreduzierung pro Fahrzeugtyp wäre gegenüber den Fahrgästen nur schwer vermittelbar. Weiterhin ist derzeit bei uns im Haus nicht geplant, den kontrollierten Vordereinstieg wieder aufzugeben. Das System hat sich als klare Regelung im Linienbetrieb bewährt. Sollte es zu gegebener Zeit hier aber doch zu Veränderungen kommen (z.B. durch die Einführung einer gänzlich neuen Tarifstruktur), würden wir uns einer Umsetzung natürlich nicht verschließen. Es wäre dann aber wichtig, dass mögliche neue Regelungen verbundweit und nicht nur gebietsbezogen (Stadt Wuppertal / Ennepe-Ruhr-Kreis) umgesetzt würden. Ansonsten wären neuerliche Konflikte in den Fahrzeugen vorprogrammiert.	Alle Aspekte zum Prüfauftrag Beschleunigung sind erst mit diesem zu prüfen. Themenfelder sind im Nahverkehrsplan beispielhaft aufgeführt. Der Prüfauftrag wird unter Beteiligung aller Verkehrsunternehmen mit einbrechenden Linien in das Wuppertaler Stadtgebiet durchgeführt.
16.3	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	Qualitätsmanagement: Die VER beschäftigt sich, in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger Ennepe-Ruhr-Kreis, mit dem Aufbau eines Qualitätsmanagements. Dieses System könnte sicherlich in Absprache mit unserem zuständigen Fachbereich auf die Belange der Stadt Wuppertal erweitert werden und entsprechende Daten für das Stadtgebiet zur Verfügung stellen.	zur Kenntnisnahme
16.4	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	Regionale Achse - Linie 608: Die Eingruppierung der KOM-Linie 608 von Wuppertal über Schwelm nach Ennepetal als unattraktive umsteigefreie Verbindung wird von uns nicht geteilt. Die Linie bildet einen wesentlichen Baustein für die ÖPNV-Verbindung in der Region. Das Verkehrsangebot übernimmt die Erschließung zwischen der Stadt Wuppertal und von Teilen des südlichen Ennepe-Ruhr-Kreises. Abgedeckt werden dabei Erschließungsfunktionen sowohl innerhalb der Kommunen als auch städteübergreifend. So werden beispielsweise im Stadtgebiet von Schwelm die Innenstadt, das Kreishaus und der Bahnhof angebunden. Die Erschließung der Neuen Mitte kommt demnächst hinzu. Fahrbeziehungen zwischen Ennepetal und Schwelm bzw. zwischen Schwelm und Wuppertal-Langerfeld/Oberbarmen werden stark nachgefragt. Aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten wäre ein anderer Linienverlauf nicht empfehlenswert, es sei denn, einzelne Bereiche würden, zugunsten einer schnelleren stringenteren Linienführung, nicht mehr erschlossen werden sollen. Es ist vielleicht richtig, dass die Linie, bedingt durch den Linienweg, Reduzierungen bei der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit in Kauf nehmen muss. Diese Verzögerungen sind jedoch ausschließlich strukturell bedingt. So kann beispielsweise das Helios-Klinikum in Schwelm nur durch eine zeitaufwendige Stichfahrt direkt erschlossen werden. Die aufgezeigten Nachteile bezogen auf die Geschwindigkeit relativieren sich jedoch dadurch, dass nur wenige Fahrgäste die komplette Strecke zwischen Wuppertal und Ennepetal zurücklegen, sondern vielmehr ausschließlich kürzere Teilabschnitte nutzen. Für die ganze Strecke wird die deutlich schnellere Verbindung über die SPNV-Achse (RE ↔ Bus Linie 551) genutzt.	Die Aussage bezieht sich nicht auf die gesamte Linie, sondern nur auf die Start/Ziel-Relation Oberbarmen Zentrum - Ennepetal Zentrum im Vergleich zum SPNV.

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
16.5	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	ExpressBus Linie X20: U.a. aufgrund eines zurzeit eingeschränkten verkehrlichen Nutzens sowie fehlender Infrastruktureinrichtungen ist eine weitere Betrachtung der Linie in Abstimmung zwischen dem VRR, den beteiligten Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen zunächst zurückgestellt worden. Dem ist aus unserer Sicht nichts hinzuzufügen. Sollte es zu einem späteren Zeitpunkt doch zu einer Umsetzung des Linienangebotes kommen, ist es jedoch wichtig, dass die X-Bus-Linie nicht als Ersatz für den Schnellbus SB 67 angesehen, sondern als zusätzliche Verkehrsleistung etabliert wird. Wegen der Übernahme unterschiedlicher Verkehrsaufgaben (Linie SB 67: Erschließung von Haltepunkten im Ennepe-Ruhr-Kreis (Sprockhövel, Witten), Abbildung der Verkehrsachsen Wuppertal ↔ Sprockhövel oder Sprockhövel ↔ Bochum-Querenburg) sind beide Verkehrsangebote (X / SB) als eigenständige Linien zu bewerten.	zur Kenntnisnahme
16.6	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	SchnellBus Linie SB67: Die im Szenario 2 geplanten Taktausdehnungen sowie die vorgesehenen Ausweitungen der Bedienungszeiträume würden zu einer deutlichen Qualitätssteigerung führen. Neben einer verbesserten Bedienungsqualität könnte auch die Verbindungsqualität in Sprockhövel-Haßlinghausen aufgewertet werden. Diese bezieht sich auf die X-Bus-Linie 89 (eine mögliche Umsetzung wird vom VRR weiterverfolgt), die Schnellbuslinie SB 37 sowie div. regionale Busangebote (u.a. Linie 551). Aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Situation sehen wir die angedachten Maßnahmen jedoch eher perspektivisch. Zur Aufwertung des Leistungsangebotes möchten wir deshalb hiermit als Sofortmaßnahme noch einmal einen alten Vorschlag aufgreifen, den Fahrplan der Linie in den Abendstunden (Verkehrstag Montag – Freitag) sowie an Samstagen moderat auszuweiten und auf die aktuellen verkehrlichen Bedürfnisse auszurichten. Die Einrichtung von zusätzlichen Fahrten zwischen Wuppertal und Sprockhövel könnten mit relativ geringen finanziellen Mitteln realisiert werden.	Eine Ausweitung ist im Szenario 2, 1. Modul enthalten. Die Maßnahmen sind modular aufgebaut und können bei geeigneten finanziellen Rahmenbedingungen frühzeitig umgesetzt werden.
16.7	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	Linie 332: Das Konzept sieht in Szenario 2 in der HVZ und NVZ eine Taktverdichtung zwischen Wuppertal und Hattingen auf dem gesamten Streckenabschnitt vor. Durch die Umsetzung der Maßnahme würde sich die Bedienungsqualität auch im Stadtgebiet von Sprockhövel deutlich verbessern. Die Ortsteile Herzkamp sowie die Bereiche entlang der Wuppertaler Straße würden klar besser an den Nahverkehr angebunden. Kontrovers muss in diesem Zusammenhang jedoch die geplante Taktverdichtung auf dem Streckenabschnitt zwischen Niedersprockhövel Kirche und Hattingen Mitte betrachtet werden. Wir sehen hier ein Überangebot in Kombination mit den Linien SB 37 und 558 und befürchten Kannibalisierungseffekte. Ein Auflassen der Linie 558 wäre nicht möglich, da die Linie zusätzliche Erschließungsaufgaben in den Städten Hattingen und Sprockhövel übernimmt und somit ein autarkes Verkehrsangebot darstellt. Nach unserer Auffassung sollte sich die geplante Leistungsausweitung auf der Linie 332 deshalb auf den Streckenabschnitt zwischen Wuppertal-Barmen Bf. und Niedersprockhövel Kirche konzentrieren.	Die Maßnahme auf der Linie 332 mit einer Ausweitung auf einen 30-Minuten-Takt wird auf den Abschnitt Wuppertal Barmen Bf. - Sprockhövel Niedersprockhövel Kirche geändert.
16.8	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	Linie 583: Das im Liniensteckbrief ausgewiesene Leistungsvolumen muss angepasst werden. Der Wert der Nutzwagen-Kilometer (PLAN) für den gesamten Streckenabschnitt zwischen Sprockhövel-Haßlinghausen und Wuppertal Birkenhof beträgt für das Jahr 2023 14.780 Km (vgl. E-Mail vom 15. August 2023).	redaktionelle Korrektur
16.9	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	Linie 602: Die Linie 602 ist am Knotenpunkt „Sprockhövel-Haßlinghausen Bus-Bf.“ fahrplantechnisch mit den Verkehrsangeboten der VER verknüpft. Bei einer geplanten Umstellung auf einen 30-Minuten-Takt im Szenario 2 und somit einer Angleichung an das Taktschema der VER könnten sich die Umsteigebeziehungen zu den Linien SB 37, 551 und 557 möglicherweise verträglicher gestalten lassen.	zur Kenntnisnahme

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
16.10	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	Linie 608: Ebenfalls im Szenario 2 sollen die Fahrten zwischen Oberbarmen Bf. und Dieselstraße Schleife montags bis freitags in der HVZ und NVZ von einem 10-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt reduziert werden. Bereits heute sind einzelne Fahrten hier stark nachgefragt. Um Kapazitätsengpässe zu vermeiden, sollte bei einer möglichen Taktreduzierung daher der Einsatz von einzelnen Verstärkerfahrten vorgesehen werden. In diesem Zusammenhang möchten wir gleichzeitig erwähnen, dass die durchgehenden Kurse zwischen Wuppertal und Ennepetal seit der Corona-Pandemie im Jahr 2020 außerplanmäßig mit Gelenkbussen bedient werden. Auch wegen der Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten auf der nachfragestarken Verkehrsachse zwischen Oberbarmen und Langerfeld ist eine Rückführung auf den Einsatz von Standardbussen bisher nicht vorgenommen worden. Dem vorgeschlagenen 30-Minuten-Takt sonntags vormittags auf dem gesamten Streckenabschnitt stehen wir offen gegenüber.	zur Kenntnisnahme
16.11	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH	Linie 647: Die VER ist konzessionsrechtlich zusammen mit der WSW mobil und der VGV an der Linie 647 beteiligt. Verkehrsleistungen werden von unserem Unternehmen hier aber nicht erbracht. Aus diesem Grund können wir keine Aussage zu den im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans angedachten Verkehrsmaßnahmen treffen.	zur Kenntnisnahme
17	**Verkehrsgesellschaft Velbert**		
17.1	Verkehrsgesellschaft Velbert	Die Taktverdichtung bei den Linien 647 und 649 ist im Zusammenhang mit dem geplanten Deutschlandtakt / VRR-Takt zu verstehen, dessen Umsetzung noch nicht eindeutig terminiert ist. Ab Szenario 2 werden für die Stadt Velbert / VGV nicht nur finanzielle Fragen aufgeworfen, sondern auch infrastrukturelle Prüfungen bzw. auf deren Ergebnisse erforderliche Baumaßnahmen. Dazu kann in dieser Stellungnahme keine verbindliche Aussage getroffen werden.	zur Kenntnisnahme
17.2	Verkehrsgesellschaft Velbert	Die Taktverdichtungen im Szenario 2 wirken sich auf dem Gebiet der Stadt Wuppertal bei der Linie 647 mit ca. 15 % und bei der Linie 649 mit ca. 10 % aus und lassen sich zur Schnellprüfung auf die Stadt Velbert / VGV übertragen. Anhand dieser beiden Werte ist erkennbar, welche zusätzlichen Kosten auf die Stadt Velbert / VGV zukommen würden. Diese Summen sind nicht unerheblich und die Umsetzung kann nicht zugesagt werden.	zur Kenntnisnahme
17.3	Verkehrsgesellschaft Velbert	Weiter zeichnet sich schon jetzt ab, dass die vorhandene Haltestellen-Infrastruktur für eine Ausweitung des Linienverkehrs nicht ausreicht. Die im Szenario 2 berechnete Verdichtung auf den Deutschlandtakt / VRR-Takt hätte zur Folge, dass die vorhandene Infrastruktur auf die geplanten An- und Abfahrten angepasst werden muss. Damit würden der Ausbau bzw. der Neubau von Haltestellen erforderlich werden. Davon wären u.a. die Haltestellen Langenberg Bahnhof, Neviges Markt, Rosenhügel Bf. betroffen, bei weiteren Haltestellen müsste mit einer Detailprüfung ermittelt werden, ob die Anzahl der anfahrenden Busse an dieser Haltestelle möglich ist oder ob bauliche Maßnahmen erforderlich sind. Das erfordert neben finanziellen Mittel, die bereitgestellt werden müssen, aber auch planerischen Vorlauf und dann die erforderliche Bauzeit bis zur Fertigstellung.	Es erfolgt ein zusätzlicher Hinweis, dass mit den Szenarien im Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal auch ein Infrastrukturbedarf außerhalb des Stadtgebiets entsteht, der nicht an allen Standorten bereits verfügbar ist.
17.4	Verkehrsgesellschaft Velbert	So wünschenswert die im Szenario 2 beschriebene Taktverdichtung aus Sicht der Verkehrswende und des Klimaschutzes auch wäre, kann sie nur ein langfristiges Ziel sein. Grundlegend wird u.a. sein, die erforderlichen Fahrpersonale akquirieren zu können.	zur Kenntnisnahme
17.5	Verkehrsgesellschaft Velbert	Seite 191 / 647: Wuppertal - Velbert: Der Linienweg verläuft von Wuppertal über Velbert nach Hattingen.	redaktionelle Korrektur
18	**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR**		
18.1	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Umbenennung Taxibus von T zu TB, um der Produktrichtline des VRR zu entsprechen.	Die Umsetzung der Produktrichtlinie wird ergänzt.
18.2	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel 1 („Hintergrund“) begrüßen wir die Vorgehensweise, die Nachbarstädte und -kreise der Stadt Wuppertal als ÖPNV-Aufgabenträger und die dort verkehrenden Verkehrsunternehmen einzubeziehen. Dies stellt eine gute Grundlage dar, um auch die überörtlichen Verkehre gut zu verknüpfen (siehe hierzu auch unseren Hinweis zu Kapitel 9.1.1 Ihres Nahverkehrsplans).	zur Kenntnisnahme

Abwägung der Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) zum Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
18.3	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel 2.1.6 („Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“), Seite 10 bis 11, muss die Rolle des VRR als Koordinator für den ÖPNV (§ 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW) ergänzt werden. In dieser Funktion wirkt der VRR „auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing“ hin.	Inhaltliche Ergänzung
18.4	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel. 2.2 („Gesellschaft“) begrüßen wir die Ausführungen zum Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen zur Erreichung der Verkehrswende. In diesem Zusammenhang kann in Kapitel 2.3 das Strategiekonzept Verkehr & Mobilität im VRR 2030/2045 – basierend u. a. auf dem Bundesklimaschutzgesetz – erwähnt werden.	redaktionelle Korrektur
18.5	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel 6.11 („Finanzierung“), Seite 37, empfehlen wir, den dortigen Satz wie folgt zu präzisieren: „Mit der Festlegung zu Art und Umfang der Angebote in einem Anforderungsprofil (siehe Kapitel 7.2), ergibt sich die finanzielle Verpflichtung des Aufgabenträgers. Können diese Verkehrsleistungen von Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden, sind diese gemeinwirtschaftlich.“	Die Formulierung entspricht der Formulierung im Entwurf.
18.6	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Die Ausführung in Kapitel 7.2.1 („Anforderungsprofil“, Allgemein), Seite 43f., dass bei Bedarf Kompromisse erforderlich sind, um gebrochene Verkehre an der Stadtgrenze zu vermeiden, begrüßen wir sehr (siehe hierzu auch unseren Hinweis zu Kapitel 9.1.1 Ihres Nahverkehrsplans).	zur Kenntnisnahme
18.7	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Die Karte zu Kapitel 7.2.2 („Raum und Netz“), Seite 46, zeigt die Zentren (Hauptzentren, Nebenzentren etc.) im Stadtgebiet von Wuppertal. Sofern es in den angrenzenden Städten ebenfalls wichtige Nebenzentren oder Nahversorgungszentren gibt, die sich in der Nähe der Stadtgrenze von Wuppertal befinden und dadurch für Wuppertaler relevant sind und eine Verkehrsnachfrage auslösen, sollten diese einbezogen werden (siehe zu diesem Thema der Interkommunalen Angebotslücken auch unseren Hinweis zu Kapitel 9.1.1 Ihres Nahverkehrsplans).	redaktionelle Korrektur
18.8	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Zu Kapitel 7.2.3 („ÖPNV-Angebot“, Gesicherte Anschlüsse), Seite 49: Hinsichtlich gesicherter Anschlüsse beschreibt der Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Wuppertal die technische Anschlusssicherung der WSW mittels eines ITCS. Wir weisen darauf hin, dass im Sinne der Fahrgäste in eine entsprechende Anschlusssicherung auch die Buslinien der neben der WSW in Wuppertal verkehrenden Verkehrsunternehmen integriert werden sollten. Ebenso sollte geprüft werden, inwiefern die über den Ist-Datenserver des VRR zur Verfügung gestellten Echtzeitdaten des SPNV auch zur technischen Anschlusssicherung in der Relation SPNV -> ÖSPV genutzt werden können.	zur Kenntnisnahme
18.9	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Der in Kapitel 7.2.4 („Infrastruktur“), Seite 50, enthaltene Verweis auf die Nutzung der VRR Haltestellenrichtlinie als Grundlage für die Ausstattung von Haltestellen in der Stadt Wuppertal begrüßen wir.	zur Kenntnisnahme
18.10	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel 8.3.2 („Lokale Verkehre“, Bedienung), Seite 59, wird im Rahmen von Szenario 2 die Anpassung der Taktung des Busangebotes zur Sicherstellung gut abgestimmter, durchgängiger Reiseketten auch nach Umstellung des SPNV auf die Taktfamilie 15/30/60 beschrieben. Dies ist ausdrücklich zu begrüßen. Nur mit Umsetzung der im Rahmen dieses Szenarios dargestellten Anpassungen werden auch langfristig durchgängige attraktive Reiseketten für die Fahrgäste sichergestellt.	zur Kenntnisnahme
18.11	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Die in Kapitel 8.3.5 (Impulse für das Entwicklungskonzept ÖPNV), Seite 63 enthaltene Aussage „Die Ziele zum stadtweiten Klimaschutz der Stadt Wuppertal bedürfen Maßnahmen, welche für den ÖPNV eine Ausrichtung über die gesetzliche Vorgabe der Daseinsvorsorge hinaus erfordern“ begrüßen wir angesichts der Erfordernisse der Verkehrswende, wie sie im Strategiekonzept Verkehr und Mobilität 2030/2045 für das Verbundgebiet des VRR festgeschrieben sind, sehr.	zur Kenntnisnahme

Abwägung der Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) zum Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
18.12	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Bei der in Kapitel 9.1.1 (Entwicklungskonzept ÖPNV), Seite 66 enthaltenen Aussage „Das Entwicklungskonzept verfolgt eine Verbesserung des stadtweiten ÖPNV-Angebots. Dies kann einbrechende Linien von benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern betreffen. Für diese ÖPNV-Angebote ist eine gemeinsame Abstimmung erforderlich“ bietet der VRR gerne eine koordinierende Hilfe an, da durchgehende Reiseketten im ÖPNV angesichts steigender Reiseweiten ein immer wichtiger werdendes Thema sind.	zur Kenntnisnahme
18.13	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Kapitel 9.1.3 (Szenarien und Module), Seite 69: Die in Szenario 2 dargestellten Maßnahmen sehen eine Stärkung der ÖPNV-Verbindungen in die Nachbarkommunen sowie die Einrichtung neuer regionaler Verbindungen vor. Diese Maßnahmen sind begrüßenswert, insbesondere da hier auch auf das XBus-Konzept des VRR zurückgegriffen wird und ein Beitrag zur Umsetzung der Verkehrswende in der Stadt Wuppertal geleistet wird. Der VRR begrüßt vor diesem Hintergrund die Umsetzung des Szenarios 2.	zur Kenntnisnahme
18.14	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel 9.1.4 (Wirkungsabschätzung), Seite 72, begrüßen wir sehr, dass das Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen beschrieben und die Umsetzung von Push-Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV erwogen werden.	zur Kenntnisnahme
18.15	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel 9.2.4 („Dynamische Fahrgastinformation“), Seite 79 bis 80, werden zahlreiche Standorte für DFI light genannt. Wir empfehlen zu prüfen, ob an Stationen mit hohen Ein-, Aus- bzw. Umsteigerzahlen statt der DFI light eher vollwertige DFI geeignet sind. Wir begrüßen, dass für die DFI auch vier Standorte in der Zuwegung zu den Stationen (Standorte außerhalb von Haltestellen) angedacht sind.	Auf Grund der absehbaren Herausforderungen im kommunalen Haushalt trotz Möglichkeiten von Förderungen, ist die günstigste Variante für DFI im NVP hinterlegt.
18.16	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Kapitel 9.3.3 („Szenario 2“), Seite 94: Das Produkt XBus steht, sofern alle Produktanforderungen gemäß VRR-Richtlinie "Kommunale Produkte / Liniennummernsystem" erfüllt werden, grundsätzlich auch für Linien, die keine zusätzliche Förderung erhalten, zur Verfügung.	zur Kenntnisnahme
18.17	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel 9.3.4 (Unabhängig der Szenarien), Seite 95, bitten wir, im Rahmen des Prüfauftrages zu flexiblen Bedienformen auch die Überführung der Linienbezeichnungen der TaxiBus-Angebote in der Stadt Wuppertal in solche Bezeichnungen, die den Vorgaben der VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“ entsprechen, zu berücksichtigen.	redaktionelle Korrektur
18.18	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Für die in Kapitel 9.5.1 (Mobilitätsdienstleister, Mögliches Aufgabenspektrum eines multimodalen Mobilitätsdienstleisters), Seite 99, enthaltene Aufgabe „Erweiterung einer digitalen Plattform um Echtzeitinformationen zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen (Sharing) und Kapazitäten (Park-and-Ride und Bike-and-Ride beziehungsweise DeinRadschloss)“ kann der VRR auf Wunsch seine Expertise einbringen.	zur Kenntnisnahme
18.19	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel 9.5.4 (Qualitätsmanagement), Seite 101 begrüßen wir sehr, dass das Qualitätsmanagement der Stadt Wuppertal u.a. auf Grundlage der Handreichung der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (Qualitätsmanagementsystem QMS ÖSPV von 2022) aufbaut.	zur Kenntnisnahme
18.20	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel 9.6.1 (Information, Tarif und Vertrieb, Information, Buchung und Bezahlung), Seite 102, wird die „Integration von Echtzeit-Daten zur […] und Auslastung von Parkplätzen (Auto und Fahrrad/Pedelec/Lastenrad) …“ beschrieben (Multimodale Vernetzung von Information, Tarif und Vertrieb zur Prüfung und Priorisierung). Dies begrüßen wir sehr und können auch hier zu beiden Aspekten unsere Expertise auf Wunsch einbringen.	zur Kenntnisnahme
18.21	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel 9.7.4 (Anschluss Automobilität), Seite 106, bitte im 2. Absatz, 1. Satz folgende Ergänzung vornehmen: „An Park-and-Ride-Standorten werden ausschließlich für Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV Stellplätze auf Grund der Förderbedingungen kostenlos bereitgestellt.“ Die in diesem Kapitel enthaltenen Maßnahmen zur Vernetzung des ÖPNV mit Pkw (P+R) begrüßen wir sehr.	redaktionelle Korrektur

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
18.22	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Liniensteckbrief CE61, Seite 134: Gemäß VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“ müssen CityExpress-Linien in der HVZ mindestens im 30-Minuten-Takt verkehren. Dies ist im Bestandsangebot der CE61 nicht gegeben. Eine Anpassung des Fahrtenangebotes der Linie CE61 ist im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans nur für das Szenario 2 gegeben. Sofern Szenario 2 nicht umgesetzt wird, sollte die Linie CE61 in das Produkt Bus mit einer zugehörigen Liniennummer überführt werden.	Der Umgang mit der Umsetzung der Produktrichtlinie wird im Einzelnen in den Liniensteckbriefen ergänzt
18.23	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Liniensteckbrief CE64, Seite 136: Im Rahmen des Szenarios 2 ist eine Aufgabe des Angebotes dieser zwischen Wuppertal Hbf., Cronenberg und Solingen verkehrenden Linie in der SVZ vorgesehen. Hierdurch wird die Anzahl der Verkehrsverbindungen zwischen Wuppertal und Solingen in der SVZ geschwächt. Im Sinne der Stärkung des Nachbarortsverkehrs wäre eine Beibehaltung des bisherigen Angebotsstandards auf dieser Relation wünschenswert.	Die Maßnahmen bei der Linie CE64 ist in Zusammenhang mit weiteren Linien v.a. Verlängerung Linie 645 zu sehen. Im genannten Korridor erfolgt in Summe über beide Linien keine Verschlechterung des Angebots.
18.24	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Liniensteckbrief Schwebebahn, Seite 140: Im Sinne der Festlegungen der VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“ sollte die Linienbezeichnung „60“ für die Schwebebahn nicht weiter verwendet werden. Wir empfehlen die Führung der Schwebebahn ohne Liniennummer.	Der Umgang mit der Umsetzung der Produktrichtlinie wird im Einzelnen in den Liniensteckbriefen ergänzt
18.25	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Liniensteckbrief 332, Seite 141: Gemäß Festlegungen der VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“ wäre für diese Linie eigentlich eine Liniennummer aus dem Bereich 5xx oder 6xx zu verwenden. Es sollte geprüft werden, ob sich mit Umsetzung von Veränderungen auf der Linie eine Überführung in eine passende Liniennummer realisieren lässt.	Der Umgang mit der Umsetzung der Produktrichtlinie wird im Einzelnen in den Liniensteckbriefen ergänzt
18.26	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Umbenennung Taxibus von T zu TB, um der Produktrichtline des VRR zu entsprechen.	Der Umgang mit der Umsetzung der Produktrichtlinie wird im Einzelnen in den Liniensteckbriefen ergänzt
19	**WSW mobil GmbH**		
19.1	WSW mobil GmbH	6.11 Finanzierung (u. a. S.37, 66 ff): Hierzu möchten wir anmerken, dass bereits die im Entwurf getätigten Zielsetzungen zu Art und Umfang des betrieblichen Leistungsangeboten die Möglichkeiten und Mittel der WSW mobil mindestens in den Szenarien 1 und 2 bei weitem übersteigen und nicht innerhalb des kommunalen Querverbundes abbildbar sein werden; etwaige Mittel für zusätzliche Verpflichtungen (vgl. im Folgenden), z. B. zusätzliche ortsfeste Infrastrukturen (S. 79), Aufgaben eines Mobilitätsdienstleisters (S. 99), Qualitätsmanagement (S. 101), sind in den Betriebskosten der ab Seite 66 aufgeführten Szenarien bislang nicht quantitativ hinterlegt. Wir weisen in diesem Zusammenhang nochmals auf die Ihnen am 24.01.2023 bzw. 15.09.2023 übersandten Schreiben und teilen die gutachterliche Feststellung "Mit der Festlegung zu Art und Umfang der Angebote in einem Anforderungsprofil (siehe Kapitel 7.2), ergibt sich die finanzielle Verpflichtung des Aufgabenträgers. Können diese Verkehrsleistungen von Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden, sind diese gemeinwirtschaftlich. Ein Defizit muss dann ausgeglichen werden; letzteres gilt für die Stadt Wuppertal," ausdrücklich. Die beiden Schriftstücke fügen wir der Stellungnahme nochmals bei.	zur Kenntnisnahme
19.2	WSW mobil GmbH	9.1.3 Szenarien und Module - Szenario 1 (S. 67 ff.): Die unter Szenario 1 genannten Puffer i. H. v. 2,6 Mio. € Investitionen bzw. 1 Mio. € betrieblicher Aufwand sollten ausschließlich und konkret innerhalb der Prüfaufträge Verwendung finden. Der Puffer im Bereich Investitionen ist aus unserer Sicht vorrangig für die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Prüfauftrag Fahrplanstabilität und Busbeschleunigung (9.2.4) zu nutzen. Der Puffer im Bereich betrieblicher Aufwand sollte insbesondere für die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Prüfauftrag flexible Bedienungsformen (9.3.4) Verwendung finden.	zur Kenntnisnahme

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
19.3	WSW mobil GmbH	9.2.3 Szenario 2, (S. 75 ff.): Die Umsetzung des Szenario 2 erfordert neben dem Ausbau bzw. der Neuanlage von Wendestellen durch die Stadt über das Modul "Weitere Betriebshöfe" den Bau eines drittens Busbetriebshofes im Stadtgebiet. Nach unserer Einschätzung sind hierfür neben einer frühzeitigen Investitionsplanung mehrjährige Vorplanungen erforderlich. Dies umfasst von der Akquise von Fördermitteln über die Erstellung von Fachgutachten und der Schaffung von Baurecht bis hin zu ggf. einer Planfeststellung eine Vielzahl von aufwändigen Planungsschritten. Für den Zielhorizont 2030, so das Szenario 2 verfolgt werden soll, ist daher ein rechtzeitiger politischer Auftrag zum Einstieg in die Vorplanungen vorzusehen. In diesem Zusammenhang bekräftigen wir die Aussage des Gutachters: „Hierzu kann auch ein Infrastrukturausbauprogramm einen Beitrag leisten." (vgl. Kap. 9.2) ausdrücklich und regen ein solches an.	zur Kenntnisnahme
19.4	WSW mobil GmbH	9.2.4 Unabhängig der Szenarien, 1. Prüfauftrag Fahrplanstabilität und Busbeschleunigung (S. 77 f.) Die in diesem Zusammenhang auf Seite 77 und 78 formulierte Zielrichtung, die hier wie folgt zusammengefasst wird: ,,Buslinien sollen in der Hauptverkehrszeit weitestgehend so schnell unterwegs sein wie in der Schwachverkehrszeit“ und „die Beschleunigung des ÖPNV-Angebots im Mittel stadtweit um mindestens 4 %", halten wir in den gegenwärtigen Strukturen für nicht abbildbar. Eine wie auf Seite 34 genannte „Neuaufteilung von Verkehrsräumen" ist daher ein zwingendes Erfordernis zur Zielerreichung, zumal für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Reisegeschwindigkeiten im ÖPNV durch die Vorgaben benachbarter Fach- und Rahmenpläne (z. B. im Zusammenhang mit der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung, der Luftreinhalteplanung) sukzessive weiter abgesenkt werden und noch zu vereinbarende Qualitätsstandards von den VU nicht umgesetzt werden können. Eine Festschreibung des Beschleunigungszieles im NVP als Leitlinie für die künftige integrierende kommunale Verkehrsplanung ist daher wünschenswert. Im Hinblick auf künftige Aufwands- und Kostenstrukturen und eine beabsichtigte Wiederbetrauung der WSW mobil ergeben sich aus unserer Sicht aus diesem Prüfauftrag jedoch auch direkte Implikationen für Art und Maß des zukünftigen ÖPNV-Angebotes und dessen Qualität. Wir empfehlen daher ausdrücklich, den Prüfauftrag Fahrplanstabilität und Busbeschleunigung ähnlich prioritär, wie die Prüfaufträge Flexible Bedienformen und Nacht-Expressnetz zu bearbeiten und mit konkreten Maßnahmen zu hinterlegen, so dass die Ergebnisse (aufwandsmindernd) in die Szenarienbewertungen einfließen können.	Mit dem Prüfauftrag zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung ist vorgesehen, Maßnahmen räumlich zu verorten, auf deren bauliche Umsetzbarkeit zu bewerten und den Finanzierungsbedarf abzuschätzen. Mit diesem Aufwand ist eine Durchführung vor der Betrauung nicht mehr möglich.
19.5	WSW mobil GmbH	9.2.4 Unabhängig der Szenarien, 3. Dynamische Fahrgastinformation DFI (S. 79): Im Stadtgebiet Wuppertal hat die WSW mobil in den Jahren 2012 bis 2018 die 18 Haltestellen mit dem höchsten Fahrgastaufkommen mit Anlagen der dynamischen Fahrgastinformation ausgerüstet. Zusätzlich stellen wir Echtzeitdaten für Bus und Schwebebahn für den landesweiten Datenverbund zur Verfügung, die - z. B. über mobile Endgeräte und entsprechende Applikationen - frei abgerufen werden können. Die perspektivische Ausrüstung der 50 aufgeführten zusätzlichen Haltestellen mit sog. "DFI light" ist derzeit von der VRR-Haltestellenrichtlinie nur bedingt gedeckt und würde von uns unter Abwägung von Kosten und Nutzen aufgrund unserer unternehmenseigenen Digitalisierungsstrategie so nicht verfolgt werden. Sofern die Realisierung im ausdrücklichen Interesse des Aufgabenträgers liegt, bitten wir die Kosten in den Szenarien entsprechend auszuweisen. Dies umfasst neben den - ggü. vollwertigen DFI zwar geringeren - Investitionskosten vor allem den Aufwand für Wartung und Instandhaltung sowie die Anbindung an das WSW-Verkehrsinformationssystem.	Die Kosten für den Bau und den Betrieb eines DFI-light-Standorts werden ergänzt.

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
19.6	WSW mobil GmbH	9.3.3 Szenario 2, 1. Modul (S. 90 f.): Neben den zwei genannten Formen der Überführung des 20- auf einen 15'- bzw. 30'-Takt sollte folgende dritte Form genannt werden: Taktänderung mit dichteren (alle 15-Minuten) und weiteren (alle 30 Minuten) Takten nach Verkehrszeiten (HVZ/NVZ).	Die Ergänzung kann eingefügt werden.
19.7	WSW mobil GmbH	9.5.1 Mobilitätsdienstleister (S. 98): Neue Verkehrsdienstleistungen wie z. B. Sharing-Angebote, Mobilstationen, Begleitservice, werden nach unserer Einschätzung nur in Synergie mit einem hochwertigen ÖPNV erfolgreich sein. Das Primärsystem wird also nach wie vor ein dichtes, gut getaktetes Netz an Bussen und Bahnen im Linienverkehr bilden, auf dessen Basis sich die neuen Angebote erfolgreich weiterentwickeln können. Als "Mobilitätsdienstleister" in diesem Kontext kommen aus einer Vielzahl von Gründen (z. B. Knowhow, Kundenbasis, bestehende Vertriebskanäle, Kenntnis örtlicher Gegebenheiten und Verkehrsströme, Kenntnis der lokalen Akteure aus Politik und Verwaltung) die Verkehrsunternehmen und Verbünde in Frage, so dass die verschiedenen multimodalen Mobilitätsdienstleistungen unter dem integrierenden Dach des ÖPNV zusammengeführt werden sollten. Der Aufgabe dieses "Integrators" kann sich WSW mobil als in der Stadt verzahntes und mit den konkreten Belangen vor Ort vertrautes VU gut vorstellen, gleichzeitig müssten aber auch die an dieser Stelle skizzierten zusätzlichen Leistungen mit der erforderlichen Finanzierung hinterlegt werden.	Die Ergänzung, dass mit mehr Aufgaben auch mehr Ressourcen (Personal, Finanzen) erforderlich sind, kann eingefügt werden.
19.8	WSW mobil GmbH	9.5.2 Optimierung der Schulverkehre (S. 100): Neben den drei aufgeführten Maßnahmen zur Prüfung im Kontext ÖPNV-Schulverkehr sollte eine wesentliche Maßnahme ergänzt werden: Einbeziehung der Auswirkungen auf den ÖPNV im Rahmen der Standortsuche bei Neubau bzw. Verlegung wegen Sanierung von Schulstandorten.	Die Ergänzung kann eingefügt werden.
19.9	WSW mobil GmbH	9.5.4 Qualitätsmanagement (S. 100): Im Interesse der Qualitätsverbesserungen für die Fahrgäste und im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses ist die stärkere Implementierung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS) wünschenswert. Bestandteile des angestrebten QMS werden von uns heute im Sinne eines erweiterten Monitorings bereits umgesetzt. Wir möchten in diesem Zusammenhang jedoch betonen, dass für die Implementierung eines QMS in Abhängigkeit der noch zu definierenden Standards zusätzlicher Aufwand entstehen kann, der bislang nicht im NVP-Entwurf und den Kostenabschätzungen berücksichtigt wurde. So kann eine gewünschte Erhöhung der Pünktlichkeit über den heutigen Stand hinaus, welche nicht über zusätzliche ÖPNV-Infrastruktur herbeigeführt wird, nur über Fahrtzeitzugaben zu Lasten der Reisegeschwindigkeit und unter Aufwendung von Sprungkosten erreicht werden. Insofern bedarf es bei der Definition der Zielwerte vor dem Hintergrund des engen finanziellen Gestaltungsrahmens bei Stadt und WSW mobil einer sorgfältigen Abwägung und Bewertung von Kosten und Nutzen bzw. der Ausweisung zusätzlicher Mittel (s. o. zu 6.11 Finanzierung). Wir möchten in diesem Zusammenhang nochmals an unser Schreiben "Eckpunkte WSW mobil GmbH zum Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal" vom 22.06.2016 verweisen. Das Schriftstück fügen wir der Stellungnahme nochmals bei.	zur Kenntnisnahme
19.10	WSW mobil GmbH	9.6.3 Digitalisierung im Vertrieb (S. 102): Die in diesem Zusammenhang formulierten Zielrichtungen werden von uns ausdrücklich begrüßt. Da die Weiterentwicklungen von kundenorientierten Vertriebslösungen nur bedingt von Stadt und WSW mobil beeinflusst werden können, sondern maßgeblich vom VRR bestimmt werden, gilt es die entsprechenden Entwicklungen beim Verbund voranzutreiben.	zur Kenntnisnahme

Nr.	Rückmeldung	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung
19.11	WSW mobil GmbH	11.1 Erschließungswirkung nach Stadtbezirken (S. 114 ff.): In den Abb. 14 bis 22 fehlt der Stadtbezirk Vohwinkel. Davon unabhängig erfolgte im Rahmen der Bearbeitung des NVP, Teil 2 eine Analyse der Gebiete mit der Erschließungsqualität E oder F bzw. nicht erschlossen (z. B. Buchenhofen, Siegelberg, Zum Lohbusch, Mollenkotten). Die gutachterliche Empfehlung zum jeweiligen Handlungsbedarf sollte im NVP, Teil 2, alternativ NVP, Teil 3 (flexible Bedienungsformen) dokumentiert werden.	Die Ausarbeitung von Erschließungsdefiziten, deren Potenzial maximal im Bereich der flexiblen Bedienungsformen liegt, erfolgt bis zum Frühjahr 2024 in einem NVP Teil 3. Dieser umfasst ein eigenes Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange.
20	**Kompetenzcenter Digitalisierung NRW (über Verkehrsverbund Rhein-Ruhr)**		
20.1	Kompetenzcenter Digitalisierung NRW	Kapitel 9.5.1 Mobilitätsdienstleister, Seite 99: Wir begrüßen den Ansatz zur Förderung der verkehrsmittelübergreifenden Mobilität innerhalb der Stadt Wuppertal. Im Sinne des Landesprogramms Mobility-as-a-Service nehmen die kommunalen Verkehrsunternehmen, wie die WSW, eine zentrale Rolle für die erfolgreiche Umsetzung des digital und intermodal vernetzten Mobilitätsangebots ein. Die lokalen Serviceangebote sollen digital abgebildet und an übergeordnete Systeme übermittelt werden, um sie Reisenden aus ganz NRW zugänglich zu machen. Das NRW.Mobidrom wird zu diesem Zweck einen zentralen Datenzugang einrichten. Für das zusätzliche Aufgabenspektrum auf regionaler Ebene muss eine entsprechende Ressourcenausstattung gewährleitet werden. Für die konzeptionelle (Weiter-)Entwicklung von (mandantenfähigen) digitalen Angeboten und die Einhaltung von digitalen Standards bietet das Kompetenzcenter Digitalisierung NRW seine beratende Unterstützung an.	zur Kenntnisnahme
20.2	Kompetenzcenter Digitalisierung NRW	Kapitel 9.5.3 Begleitservice, Seite 100: Wir begrüßen die Idee zur Einführung eines Begleitservices. Neben der Einrichtung von physischen Maßnahmen, sollte auch die digitale Tür-zu-Tür Begleitung berücksichtigt werden.	Die Ergänzung bzw. Mitnutzung bestehender digitaler Angebote erfolgt mit der Umsetzungsplanung dieser Maßnahme.
20.3	Kompetenzcenter Digitalisierung NRW	Die digitale Erfassung und Pflege des Zustands von ÖSPV-Haltestellen ist eine wichtige Aufgabe, die auf regionaler Ebene unternommen werden muss, um die Bürger:innen bei der barrierearmen Planung ihrer Reise mit dem öffentlichen Nahverkehr zu unterstützen. Darüber hinaus sollten auch kurzfristige Baustellen und Barrieren an Umsteigebauwerken und die Veränderung von Linienwegen digital erfasst werden. Der Prozess zur Aufnahme und Datenübermittlung ist mit der beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR ansässigen Zentralen Koordinierungsstelle (ZKS) abzustimmen.	zur Kenntnisnahme