



Nahverkehrsplan Teil 3

Stadt Wuppertal

Flexible Bedienungsformen und Nachtverkehr



Stadt Wuppertal
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Impressum



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
www.planersocietaet.de

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg
(Geschäftsführung)
Rolf Alexander M.Sc.
(Projektleitung)
Patrick Voss B.Sc.

Titelbildnachweis

Planersocietät (2023)

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund	7
2	Nahverkehrsplan Teil 1 und Teil 2	9
2.1	Nahverkehrsplan Teil 1	9
2.2	Nahverkehrsplan Teil 2	9
3	Flexible Bedienungsangebote	10
3.1	Ausgangslage	10
3.2	Angebotsformen	10
3.2.1	TaxiBus (TB)	10
3.2.2	Anruf-Sammel-Taxi (AST)	11
3.2.3	Hol mich! App	13
4	Nachtverkehr	14
4.1	Ausgangslage	14
4.2	Angebotsformen	14
4.2.1	Nachtverkehr auf der Schiene (RE, RB, S)	14
4.2.2	NachtExpress (NE)	15
4.2.3	Anruf-Sammel-Taxi (AST)	16
4.2.4	Hol mich! App	16
5	Frühfahrten	17
6	Ausrichtung	18
6.1	Allgemein	18
6.2	Anforderungsprofil	18
6.2.1	Flexible Bedienungsformen	18
6.2.2	Nachtverkehr	19
6.2.3	Frühfahrten	20
7	Analyse	21
7.1	Flexible Bedienungsformen tagsüber	21
7.1.1	Allgemein	21
7.1.2	Nachfrage bei TaxiBus (TB)	21
7.1.3	Nachfrage bei Anruf-Sammel-Taxi (AST)	21
7.1.4	Nachfrage bei Hol mich! App	22
7.2	Nachtverkehr	23
7.2.1	Allgemein	23
7.2.2	Nachtverkehr auf der Schiene (RE, RB, S)	23
7.2.3	NachtExpress (NE)	23
7.2.4	Anruf-Sammel-Taxi (AST)	24

7.2.5	Hol mich! App	24
7.3	Frühfahrten	24
8	Entwicklungskonzept	27
8.1	Einleitung	27
8.1.1	Aufbau	27
8.1.2	Kostenschätzung	27
8.1.3	Szenarien und Module	28
8.1.4	Wirkungsabschätzung	30
8.1.5	Umsetzung	31
8.2	Infrastruktur	32
8.2.1	Szenario 0	32
8.2.2	Szenario 1	32
8.2.3	Szenario 2	32
8.3	Angebot	34
8.3.1	Szenario 0	34
8.3.2	Szenario 1	37
8.3.3	Szenario 2	42
8.4	Fahrzeuge	46
8.4.1	Szenario 0	46
8.4.2	Szenario 1	46
8.4.3	Szenario 2	47
8.5	Organisation	49
8.5.1	Szenario 0	49
8.5.2	Szenario 1	49
8.5.3	Szenario 2	49
8.6	Information, Tarif und Vertrieb	50
8.6.1	Szenario 0	50
8.6.2	Szenario 1	50
8.6.3	Szenario 2	51
8.7	Stadtverkehr Wuppertal als Gesamtnetz	52
9	Verzeichnisse	54
9.1	Abbildungen	54
9.2	Tabellen	54
9.3	Abkürzungen	54
9.4	Literatur	55
10	Anhang	56
10.1	ÖPNV-Konzept Linien 629 und 639	57

10.2	Liniensteckbriefe	58
10.2.1	Flexible Bedienungsform TaxiBus (TB)	59
10.2.2	Flexible Bedienungsform Anruf-Sammel-Taxi (AST)	72
10.2.3	Flexible Bedienungsform On-Demand	84
10.2.4	Nachtverkehr, Szenario 0 und 1	85
10.2.5	NachtExpress, Szenario 2	101



Klimastreifen für das Land Nordrhein-Westfalen von 1881 bis 2022

Abweichungen bei der Temperatur (je wärmer, desto roter) auf Basis

des Mittelwerts für 1971 bis 2000 in Grad Celsius.

1 Hintergrund

Unsere Mobilität ist von einer hohen individuellen Freiheit gekennzeichnet. Hierzu gehören auch Mobilitätsangebote in Ergänzung zum ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsplan Teil 2: flexible Bedienungsformen und Nachtverkehr.

Die zukünftige Ausrichtung dieser Mobilitätsangebote geht über die Bausteine Infrastruktur und Angebot hinaus. Da bei nächtlichen Mobilitätsangeboten ein höheres Sicherheitsbedürfnis einher geht, müssen derartige emotionale Belange berücksichtigt werden.

Die Nahverkehrsplanung der Stadt Wuppertal setzt sich aus insgesamt drei Dokumenten zusammen. Diese bauen aufeinander auf. Der Teil 3 ist führend vor dem Teil 2 und dem Teil 1, sofern sich inhaltliche Schnittstellen ergeben. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit sind im Nahverkehrsplan Teil 1 inklusive Prüfungsaufträgen geregelt.

Nahverkehrsplanung Stadt Wuppertal

- Nahverkehrsplan Teil 1 (2021):
Konzept zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Wuppertal
- Nahverkehrsplan Teil 2 (2023):
Infrastruktur, Angebot und Fahrzeuge für Linienverkehre tagsüber und abends, Organisation, Information, Tarif und Vertrieb sowie Vernetzung mit dem ÖPNV
- Nahverkehrsplan Teil 3 (2024):
Flexible Bedienungsformen und Nachtverkehr

Der Nahverkehrsplan Teil 3 setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen. Grundlage ist die Weiterentwicklung der flexiblen Bedienungsformen, da diese auch für den Nachtverkehr als Ergänzungen zu Nachtbuslinien eine Bedeutung haben können.

Aufbau des neuen Nahverkehrsplans Teil 3

- Baustein 1: Anlass
(Kapitel 1 und 2)
- Baustein 2: Ausgangslage
(Kapitel 3 bis 5)
- Baustein 3: Ausrichtung
(Kapitel 6)
- Baustein 4: Analyse
(Kapitel 7)
- Baustein 5: Handlungskonzept
(Kapitel 8)

Auch für den Nahverkehrsplan Teil 3 wurde ein ergänzender Beteiligungsprozess gemäß dem ÖPNVG NRW durchgeführt.

Beteiligung in der Übersicht

- Politische Einbindung:
Rat der Stadt, Ausschuss für Verkehr, Bezirksvertretungen
- SPNV-Aufgabenträger:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
- ÖPNV-Aufgabenträger:
Stadt Bochum, Stadt Düsseldorf, Stadt Remscheid, Stadt Solingen, Ennepe-Ruhr-Kreis, Kreis Mettmann, Oberbergischer Kreis, Stadt Velbert/Kreis Mettmann¹
- Verkehrsunternehmen:
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, OVAG Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH, Rheinbahn AG, Stadtwerke Remscheid GmbH, Stadtwerke Solingen GmbH, Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH, Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH, WSW mobil GmbH
- Expertenrunde:
Die Einbindung von Experten erfolgte mit dem dritten Termin der Expertenrunde für den Nahverkehrsplan Teil 2, da zu diesem Zeitpunkt bereits klar war, dass ein Nah-

¹ Für Verkehre mit Konzession über Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert

verkehrsplan Teil 3 zu flexiblen Bedienungsformen und Nachtverkehr erarbeitet wird. Die Expertenrunde besteht aus Vertretern der Bergischen Universität Wuppertal, Wuppertal Institut, WSW mobil GmbH, Stadt Wuppertal (Mobilitätsmanager, Beauftragte für den nicht motorisierten Verkehr, Bürgerbeteiligung, Gleichstellungsbeauftragte, Behindertenbeauftragte, Seniorenbeirat), Pro Bahn, Verkehrsclub Deutschland

- Stadtverwaltung Wuppertal:
Die Beteiligung erfolgte über die dritte Expertenrunde oder in der weiteren politischen Beteiligung.
Mobilitätsmanager, Beauftragte für den nicht motorisierten Verkehr, Bürgerbeteiligung, Gleichstellungsbeauftragte, Behindertenbeauftragte, Seniorenbeirat
- Weitere Akteure im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange

2 Nahverkehrsplan Teil 1 und Teil 2

2.1 Nahverkehrsplan Teil 1

Der erste Teil des Nahverkehrsplans beinhaltet eine ausführliche Bearbeitung des Handlungsfelds Barrierefreiheit. Er berücksichtigt damit alle Menschen mit dauerhaften und temporären Einschränkungen in der selbstbestimmten Mobilität. Damit geht dieser Teil der Nahverkehrsplanung nicht nur auf die Bedürfnisse von (potenziellen) Fahrgästen mit geistigen beziehungsweise körperlichen Mobilitätseinschränkungen ein. Auch die Anforderungen weiterer Gruppen, wie Personen mit Kinderwagen, sind enthalten.

Mit der Bearbeitung des Nahverkehrsplans erfolgte eine Öffentlichkeitsbeteiligung. Im Ergebnis entstanden Maßnahmen in sechs Handlungsfeldern. Dort werden auch die finanziellen Auswirkungen skizziert.

Handlungsfelder im Nahverkehrsplan Teil 1

- Haltestellen
- Fahrzeuge
- Fahrgastinformation/Vertrieb
- Betrieb/Unterhaltung/Störfallmanagement
- Fähigkeiten und Kenntnisse Personal
- Service/Trainingsangebote

2.2 Nahverkehrsplan Teil 2

Der zweite Teil des Nahverkehrsplans umfasst die Handlungsfelder Infrastruktur, Angebot, Fahrzeuge, Organisation, Information, Tarif und Vertrieb sowie Vernetzung. Dazu werden einleitend wesentliche Rahmenbedingungen skizziert: rechtlicher Rahmen, Gesellschaft und Klimaschutz. Damit verbunden ist eine zusammenfassende Analyse der Raum- und Ver-

kehrsstrukturen; insbesondere die Bahn- und Busangebote tagsüber. Mit der Ausrichtung des zweiten Teils der Nahverkehrsplanung wurde ein Anforderungsprofil erstellt. Dieses ergibt zusammen mit einer ÖPNV-Netzanalyse die sechs Handlungsfelder (siehe Kapitel 1).

Die ersten drei Handlungsfelder Infrastruktur, Angebot und Fahrzeuge haben starke Auswirkungen aufeinander. Damit verbunden ist der Finanzierungsbedarf bei den einmaligen Investitionskosten und jährlichen Betriebskosten in diesen Handlungsfeldern am größten. Daher wurde der Nahverkehrsplan modular aufgebaut. Insgesamt drei Szenarien mit verschiedenen Finanzierungspfaden sind in Modulen, die wiederum Maßnahmen bündeln, strukturiert.

Nicht immer lassen sich im Angebot Maßnahmen bei einzelnen Linien isoliert umsetzen. Eine Maßnahme bei einer Linie kann weitere Maßnahmen nach sich ziehen, die dadurch auf anderen Linien notwendig werden. In diesen Fällen wurden die Linien, zwischen den Abhängigkeiten oder Synergien bestehen, in einer Maßnahme gebündelt.

Für alle Maßnahmen und damit auch für alle Module wurde eine Kostenschätzung mit dem Stand Sommer 2023 durchgeführt. Hinzu kommt eine Abschätzung des Fahrgastpotenzials durch Prüfung im städtischen Verkehrsmodell. Es ist möglich, einzelne Maßnahmen der Szenarien 1 und 2 frühzeitig umzusetzen, wenn sich die Rahmenbedingungen dafür ergeben. Dies umfasst vor allem die Finanzierung. Im Szenario 2 ist auf Grund der erforderlichen Infrastruktur ein großer zeitlicher Vorlauf erforderlich.

3 Flexible Bedienungsangebote

3.1 Ausgangslage

In der Stadt Wuppertal ergänzen flexible Bedienungsformen das ÖPNV-Angebot aus Bahn- und Buslinien sowie der Schwebbahn. Sie werden vor allem in Zeiten und Räumen einer geringen Nachfrage angesetzt. Darüber hinaus ist für die Stadt Wuppertal ein weiterer Anlass in Teilen der Stadt gegeben: Durch die starken topografischen Unterschiede in Verbindung mit der Straßen- und Siedlungsentwicklung können nicht alle relevanten Räume durch Linienverkehre mit Bussen erschlossen werden.

Einsatz für flexible Bedienungsformen unabhängig der Nachfrage

- Schmale Straßen
- Enge/spitze Fahrwege an Kreuzungen
- Starke Steigungen
- Starke Wechsel der Steigungen (Niederflurbus setzt auf der Fahrbahn auf)

In der Stadt Wuppertal sind teils über Jahrzehnte drei verschiedene flexible Bedienungsformen entstanden: TaxiBus (TB), Anruf-Sammel-Taxi (AST) und On-Demand (Hol mich! App). Damit verbunden haben sich keine über alle flexiblen Bedienungsformen einheitliche Rahmenbedingungen gebildet. Dies zeigt sich z.B. bei der Buchung, Nutzung und Bezahlung.

Tabelle 1: Merkmale der flexiblen Bedienungsformen im Stadtgebiet Wuppertal

	TaxiBus	Anruf-Sammel-Taxi	Hol mich! App
Bestellung	Telefon Internet	Telefon Internet	Eigene App
Frist	bis 20 Minuten vor Abfahrt	bis 20 Minuten vor Abfahrt	keine Vorgabe
Bedienung	Linienweg mit Fahrplan	Gebiet mit Fahrplan	Barmen, Elberfeld, Elberfeld- West, Uellendahl- Katernberg
Tarif	Allgemeiner VRR-Tarif	AST-Tarif des VRR	On-De- mand-Tarif des VRR
Fahrzeug	Taxi (Limousine und Van)	Taxi (Limousine und Van)	London-Taxi
Bezahlung	beim Fahr- personal	beim Fahr- personal	digital mit der App

3.2 Angebotsformen

3.2.1 TaxiBus (TB)

Im Stadtgebiet verkehren sechs flexible Bedienungsformen unter der Produktbezeichnung TaxiBus (TB). Abweichend zur Produktrichtlinie des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr werden diese Linien nur mit T und einer Liniennummer bezeichnet: T1, T9, T44, T61, T629 und T639. Der ÖPNV-Aufgabenträger für alle TaxiBus-Linien ist die Stadt Wuppertal. Die Verkehre werden alle von WSW mobil in Kooperation mit der Taxi-Zentrale Wuppertal durchgeführt.

Die Linien T1, T629 und T639 verkehren ausschließlich als TaxiBus. Die weiteren Angebote sind Ergänzungen zu Bus-Linienverkehren auf identischen Linienabschnitten: T9 mit 609, T44 mit 644 und T61 mit CE61. Auch unabhängig von dieser Unterscheidung haben die TaxiBus-Linien nahezu keinen einheitlichen Fahrplan

nach Wochentagen und Uhrzeiten. Einheitlich ist nur, dass TaxiBus-Linien an allen Wochentagen nicht nachts (00:00 Uhr bis 04:00 Uhr) verkehren. Weitere Details zu den TaxiBus-Linien können dem Anhang entnommen werden.

Übersicht der TaxiBus-Linien

Eigeständige Linie (alle Fahrten als TaxiBus)

- Linie T1
Barmen Bf. – Amalienstraße
- Linie T629
Lüntenbeck Ort – Rabenweg
- Linie T639
Boltenberg – Hindenburgstraße/Junkerweg

Ergänzung von Buslinien

- Linie T9, Ergänzung zur Buslinie 609
Abschnitt Vohwinkel Schwebbahn – Simonshöfchen – Derken
- Linie T44, Ergänzung zur Buslinie 644
Abschnitt Barmen Bf. – Windhornstraße
- Linie T61, Ergänzung zur Linie CE61
Abschnitt Unterbarmen Bf. – Parkstraße, keine durchgehenden Fahrten möglich

Alle Fahrten als TaxiBus müssen mindestens 20 Minuten vor Abfahrt gemäß Fahrplan angemeldet werden. Dies kann per Telefon oder mit einmaliger Registrierung über das Internet er-

folgen. Es gilt der allgemeine Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr ohne Zuschläge. Die Bezahlung erfolgt beim Fahrpersonal. Zum Einsatz kommen Taxis in Form von Limousinen und Vans (siehe Abbildung 3). Bei den Fahrzeugen besteht derzeit keine vollständige Barrierefreiheit.

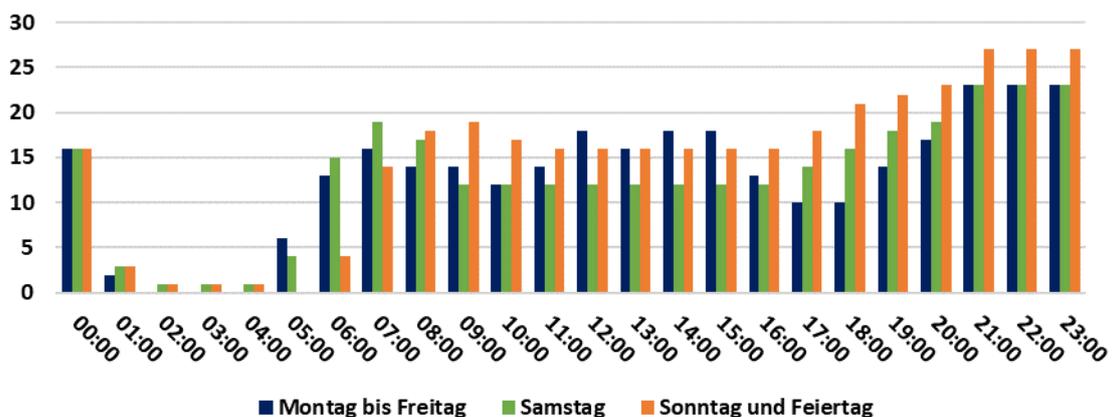
3.2.2 Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Das Anruf-Sammel-Taxi hat zwölf Verkehre im Stadtgebiet. Diese erfolgen teils eigenständig, teils als Ersatz für Buslinien (-abschnitte). Ein Anruf-Sammel-Taxi verkehrt zwischen einem Start- und einem Zielgebiet. Hier werden ausgewählte Haltestellen bedient. Eine definierter Linienweg besteht daher nicht. Bei Fahrten zurück zum Wohnquartier kann abweichend von einer Haltestelle auch an einer Adresse ausgestiegen werden.

Der ÖPNV-Aufgabenträger für alle AST-Verkehre ist die Stadt Wuppertal. Bis auf das AST70 verkehren alle AST-Verkehre nur innerhalb Wuppertals. Die Bezeichnung der Anruf-Sammel-Taxis erfolgt gemäß der Produktrichtlinie des Verkehrsverbunds mit der Abkürzung AST und einer Nummer. Die Verkehre werden alle von WSW mobil in Kooperation mit der Taxizentrale Wuppertal durchgeführt.

Über alle AST-Verkehre besteht kein einheitlicher Fahrplan nach Wochentagen und Uhr-

Abbildung 1: Umfang an TaxiBus-Fahrten gemäß Fahrplan nach Tagestypen



Grundlage sind alle Fahrten gemäß Fahrplan (10/2023). Darstellung umfasst alle gemäß Fahrplan möglichen Fahrten unabhängig der tatsächlichen Buchung dieser Fahrten.
Quelle: WSW mobil (2024)

zeiten. Das AST64 hat als einziger AST-Verkehr auch ein Angebot im Nachtverkehr (siehe Kapitel 4.2). Weitere Details zu den Verkehren als Anruf-Sammel-Taxi können dem Anhang entnommen werden.

Übersicht der Anruf-Sammel-Taxis

- AST-Gebiet 02
Schmitteborn
- AST-Gebiet 11
Norrenberg
- AST-Gebiet 13
Falkenberg/Stiller Winkel
- AST-Gebiet 30
Ronsdorf-Rehsiepen, ersetzt Abschnitt der Linie 630
- AST-Gebiet 33
Cronenberg-Herichhausen, ersetzt Abschnitt der Linie 633
- AST-Gebiet 38
Konradswüste, ersetzt Abschnitt der Linie 638
- AST-Gebiet 45
Vohwinkel-Schölller
- AST-Gebiet 46
Ronsdorf-Landeseinrichtungen
- AST-Gebiet 50
Ronsdorf-Holthausen, ersetzt Abschnitt der Linie 650

- AST-Gebiet 64
Cronenberg-Kohlfurth, ersetzt Abschnitt der Linie CE64
- AST-Gebiet 70
Ronsdorf-Mühle/Boxberg
- AST-Gebiet 84
Vohwinkel-Kinderbusch

Bei allen Anruf-Sammel-Taxis muss eine Fahrt mindestens 20 Minuten vor der Abfahrt gemäß Fahrplan per Telefon oder Internet bestellt werden. Bei der Buchung über das Internet ist eine einmalige Registrierung notwendig. Es gilt der AST-Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr. Die Bezahlung erfolgt beim Fahrpersonal. Zum Einsatz kommen Taxis in Form von Limousinen und Vans. Bei den Fahrzeugen besteht derzeit keine vollständige Barrierefreiheit.

Abbildung 3: Beispielfahrzeug Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus

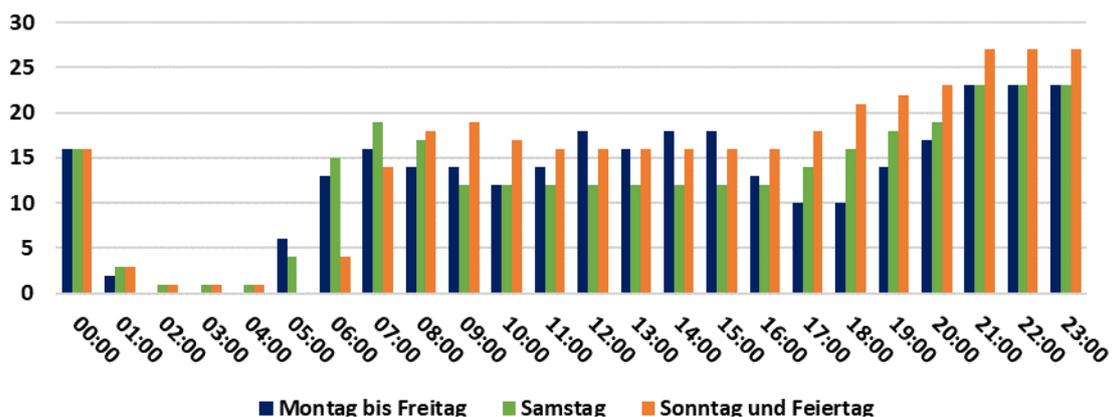
Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus

Sitzplätze: 4 (Limousine) oder 8 (Van)



Quelle: WSW mobil (2023)

Abbildung 2: Umfang Anruf-Sammel-Taxi-Fahrten gemäß Fahrplan nach Tagestypen



Grundlage sind alle Fahrten gemäß Fahrplan (10/2023). Darstellung umfasst alle gemäß Fahrplan möglichen Fahrten unabhängig der tatsächlichen Buchung dieser Fahrten.
Quelle: WSW mobil (2024)

3.2.3 Hol mich! App

Das Angebot Hol mich! App ist ein On-Demand-Verkehr in den Stadtbezirken Barmen, Elberfeld, Elberfeld-West und Uellendahl-Katernberg. Die Bedienung erfolgt zwischen virtuellen Haltestellen in allen vier Stadtbezirken. Es besteht keine Vorbuchungsfrist wie beim TaxiBus und Anruf-Sammel-Taxi, jedoch eine Wartezeit bis zum Eintreffen des Fahrzeugs. Im Mittel kann eine Fahrt rund 15 Minuten nach der Buchung erfolgen. Die Buchung kann nur mit einer eigenen App durchgeführt werden, die gleichzeitig das digitale Bezahlen abwickelt und Fahrgäste zum exakten Abholort navigiert. Die Nutzung der App ist mit einer einmaligen Registrierung verbunden. Es gilt der On-Demand-Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr. Die Bezahlung erfolgt in der App mit der Buchung einer Fahrt. Der Zahlungsprozess wird über einen Dienstleister abgewickelt, der im Auftrag des betrauten Verkehrsunternehmens agiert. Eine Bezahlung über ein Guthabenkonto wird nicht angeboten.

Der ÖPNV-Aufgabenträger ist die Stadt Wuppertal. Das Angebot wird durch WSW mobil durchgeführt. Das Fahrpersonal stellt ein von WSW mobil beauftragter Nachunternehmer. Zum Einsatz kommen spezielle Elektrofahrzeuge im Unternehmensdesign von WSW mobil (London-Taxi). Weitere Details zum Angebot Hol mich! App können dem Anhang entnommen werden.

Abbildung 4: London-Taxi für Hol mich! App



Quelle: WSW mobil (2023)

4 Nachtverkehr

4.1 Ausgangslage

Der Nachtverkehr auf der Schiene (RE, RB, S) erfolgt vor allem durch die S-Bahn-Linien am Wochenende. Die gemeinsame Bahnstation aller SPNV-Linien ist der Hauptbahnhof Wuppertal. Auf Grund der großen Anzahl an Bahnstationen (elf Standorte) hat der SPNV auch eine Bedeutung für innerstädtische Verbindungen nachts, zumal die Schwebbahn wegen täglicher Revisionsarbeiten nachts grundsätzlich nicht verkehren kann.

4.2 Angebotsformen

4.2.1 Nachtverkehr auf der Schiene (RE, RB, S)

Im Nachtverkehr auf der Schiene bestehen, anders als bei den Buslinien, keine eigenständigen Nachtlinien. Vor allem an Wochenenden und Feiertagen werden auf den bestehenden Linien ganz oder auf Teilabschnitten weitere Fahrten nach 24:00 Uhr angeboten. Der Schwerpunkt ist die S-Bahn und die Anbindung in Richtung Stadt Düsseldorf. Auf der direkten Verbindung zwischen den Städten Wuppertal und Köln (RE7 und RB48) werden nahezu keine Fahrten nachts angeboten.

Die zusätzlichen Fahrten werden als Fortführung des 60-Minuten-Takts tagsüber in die Nacht verlängert (ganz Linien oder für Stadt Wuppertal relevante Abschnitte). Ein einheitlicher Bedienungszeitraum besteht nicht. Den größten Umfang beim Angebot hat die Linie S8 (Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Mönchengladbach). Diese verkehrt in der Woche bis gegen 02:00 Uhr, an Wochenenden und Ferientagen durchgehend bis zum Start des Tagesverkehrs am nächsten Morgen.

Zum Einsatz kommen dieselben Fahrzeuge wie tagsüber. Der zuständige Aufgabenträger für

den SPNV ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

Übersicht Nahverkehr auf der Schiene nachts

Linie RE4 (Wupper-Express)

Aachen – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal (Vohwinkel Bf., Hbf., Barmen Bf., Oberbarmen Bf.) – Hagen – Dortmund

- 60-Minuten-Takt zwischen 00:00 Uhr und 04:00 Uhr zwischen Hagen Hbf. und Düsseldorf Hbf. an Wochenenden

Linie RE7 (Rhein-Münsterland-Express)

Krefeld – Neuss – Köln – Solingen – Wuppertal (Hbf., Oberbarmen Bf.,) – Hagen – Hamm – Münster – Rheine

- Eine Fahrt zwischen 00:00 Uhr und 01:00 Uhr von Wuppertal Hbf. nach Hamm Hbf. an Wochenenden

Linie RB48 (Rhein-Wupper-Bahn)

Bonn – Köln – Leverkusen – Solingen – Wuppertal (Vohwinkel Bf., Hbf., Barmen Bf., Oberbarmen Bf.)

- Eine Fahrt zwischen 00:00 Uhr und 01:00 Uhr zwischen Wuppertal-Oberbarmen Bf. und Köln Hbf. täglich

Linie S7

Wuppertal (Hbf., Unterbarmen Bf., Barmen Bf., Oberbarmen Bf., Ronsdorf Bf.) – Remscheid – Solingen

- 60-Minuten-Takt zwischen 00:00 Uhr und 02:00 Uhr zwischen Wuppertal Hbf. und Solingen Hbf. am Wochenende

Linie S8

Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal (Vohwinkel Bf., Sonnborn Bf., Zoologischer Garten Bf., Steinbeck Bf., Hbf., Unterbarmen Bf., Barmen Bf., Oberbarmen Bf., Langerfeld Bf.) – Gevelsberg – Hagen

- 60-Minuten-Takt durchgehend nachts am Wochenende, Montag bis Freitag bis gegen 02:00 Uhr
- Zusätzlicher 60-Minuten-Takt durchge-

hend nachts am Wochenende nur mit den Halten Wuppertal Hbf., Wuppertal-Vohwinkel Bf. und Düsseldorf Hbf.

- Dadurch zwischen Wuppertal Hbf., Wuppertal-Vohwinkel Bf. und Düsseldorf Hbf. annähernd alle 30 Minuten

Linie S9

Haltern am See/Recklinghausen – Bottrop – Essen – Velbert – Wuppertal (Vohwinkel Bf., Sonnborn Bf., Zoologischer Garten Bf., Steinbeck Bf., Hbf., Unterbarmen Bf., Barmen Bf., Oberbarmen Bf., Langerfeld Bf.) – Gevelsberg – Hagen

- 60-Minuten-Takt zwischen 00:00 Uhr und 04:00 Uhr zwischen Bottrop Hbf. beziehungsweise Essen Hbf. und Wuppertal Hbf. am Wochenende

Linie S28

Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Mettmann – Wuppertal (Hahnenfurth/Düssel Bf., Vohwinkel Bf., Zoologischer Garten Bf., Steinbeck Bf., Hbf.)

- 60-Minuten-Takt zwischen 00:00 Uhr und 03:00 Uhr am Wochenende

4.2.2 NachtExpress (NE)

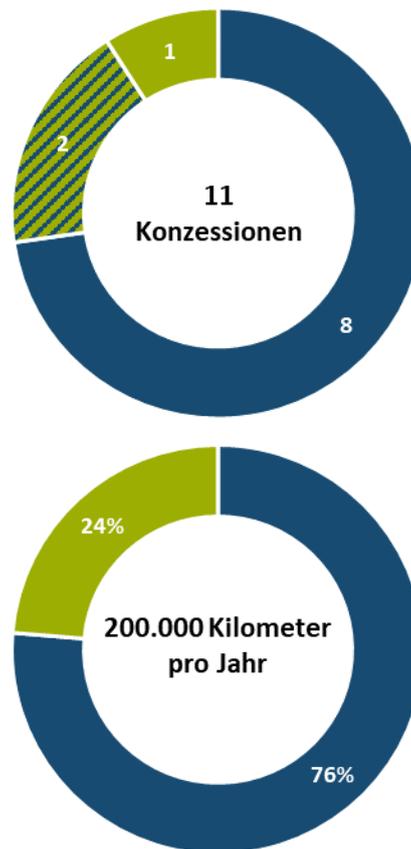
Im Stadtgebiet verkehren elf NachtExpress-Linien; davon eine in die Stadt Solingen und zwei in die Stadt Remscheid. Die Mehrheit der Linien wird von WSW mobil allein oder in einer Gemeinschaftskonzession mit den Stadtwerken Remscheid betrieben. Das Leistungsvolumen liegt bei rund 200.000 Kilometern pro Jahr.

Der ÖPNV-Aufgabenträger ist die Stadt Wuppertal; bei grenzüberschreitenden Linien zusammen mit den Städten Remscheid (NE15 und NE16) oder Solingen (NE23).

Die NachtExpress-Linien verkehren überwiegend an Wochenenden und Feiertagen; Linie NE23 auch von Montag bis Donnerstag. Es besteht kein einheitliches Angebot. Die überwie-

gende Mehrheit verkehrt alle 60 Minuten zwischen 01:00 Uhr und 05:00 Uhr. Es gilt der klassische Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr.

Abbildung 5: Organisation beim NachtExpress



Darstellung umfasst alle Linienverkehre der Produktbezeichnung NachtExpress (NE).
 Daten: Stadt Wuppertal (2023), Darstellung Planersocietät (2023)

Übersicht der NachtExpress-Linien

- Linie NE1
Elberfeld – Nützenberg – Vohwinkel - Elberfeld
- Linie NE2
Elberfeld – Am Eckbusch – Kirchenfelder Weg – Elberfeld
- Linie NE3
Elberfeld – Uellendahl – Dönberg – Markland – Uellendahl – Elberfeld
- Linie NE4
Elberfeld – Am Engelnberg – Barmen – Wichlinghausen – Sternenberg – Barmen – Am Engelnberg – Elberfeld

- Linie NE5
Elberfeld – Unterbarmen – Barmen – Heckinghausen – Langerfeld – Nächstebreck – Oberbarmen – Barmen – Elberfeld
- Linie NE6
Elberfeld – Ronsdorf - Elberfeld
- Linie NE7
Elberfeld – Küllenhahn – Cronenberg – Hahnerberg – Elberfeld
- Linie NE8
Barmen – Oberbarmen – Langerfeld – Beyenburg
- Linie NE15
Elberfeld – Universität – Hahnerberg – Cronfeld – Remscheid (Hasten und Mitte)
- Linie NE16
Ronsdorf – Remscheid (Clarenbach und Mitte)
- Linie NE23
Vohwinkel – Solingen (Gräfrath und Mitte)

Im Nachtverkehr werden dieselben Fahrzeuge wie tagsüber eingesetzt. Weitere Details zu den NachtExpress-Linien können dem Anhang entnommen werden.

Abbildung 6: Fahrzeuge für den NachtExpress (Auswahl)



Quelle: WSW mobil (2023)

4.2.3 Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Von den zwölf AST-Gebieten (siehe Kapitel 3.2) wird bei dem AST64 zusätzlich ein stündliches Nachtangebot bereitgestellt. Dieses verkehrt ab der Haltestelle Cronenberg Rathaus (Anschluss von Linie NE 7) in Richtung Kohlfurth. In die Gegenrichtung besteht kein Angebot.

Mit dem Anschluss von der Linie NE 7 besteht bei dem AST64 derselbe Umfang beim Bedienungsangebot: alle 60 Minuten zwischen 01:00 Uhr und 05:00 Uhr an Wochenenden und Feiertagen. Die Buchung, Nutzung, Bezahlung und der Fahrzeugeinsatz sind identisch zum Anruf-Sammel-Taxi tagsüber. Weitere Details zu diesem AST-Gebiet nachts können dem Anhang entnommen werden.

4.2.4 Hol mich! App

Das On-Demand-Angebot kann ebenfalls in den Nächten samstags, sonntags und feiertags gebucht werden. Die Buchung, Nutzung, Bezahlung und der Fahrzeugeinsatz sind identisch zum Angebot der Hol mich! App tagsüber. Weitere Details zu diesem Angebot nachts können dem Anhang entnommen werden.

5 Frühfahrten

Der Frühverkehr umfasst das Angebot im ÖPNV am frühen Morgen, variiert aber nach Tagen. Die Fahrten der Buslinien führen über die Hauptverkehrsachsen. Je nach Linie wird mindestens eine Haltestelle mit Umsteigemöglichkeit zum Zug beziehungsweise zur Schwebebahn angefahren: Wuppertal Hauptbahnhof, Oberbarmen Bahnhof, Vohwinkel Schwebebahn oder Barmen Alter Markt.

Zeitfenster im Frühverkehr

- Montag bis Freitag
03:00 Uhr bis 05:00 Uhr
- Samstag
03:00 Uhr bis 05:15 Uhr
- Sonn- und Feiertag
03:00 Uhr bis 06:30 Uhr

Insgesamt setzt sich der Frühverkehr aus Fahrten des endenden Nachtverkehrs und des beginnenden Frühverkehrs zusammen.

Zusammensetzung des Frühverkehrs

Letzte Fahrten im Nachtverkehr

- Schienenverkehr (RE, RB, S)
- NE-Linien
- Nur an Wochenenden und Feiertagen

Erste Fahrten im Tagesnetz

- Schienenverkehr (RE, RB, S)
- Stadtbus-Linien
- Einsatzwagen (E-Linien)
- An allen Wochentagen

6 Ausrichtung

6.1 Allgemein

Mit dem Nahverkehrsplan Teil 2 wurde eine Ausrichtung für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots festgelegt. Diese umfasst innerstädtische Verkehre und Verkehre mit dem Umland. Diese allgemeine Ausrichtung gilt auch für diesen Nahverkehrsplan Teil 3.

Das Gesamtsystem ÖPNV der Stadt Wuppertal geht über den Nahverkehrsplan Teil 2 mit Schwerpunkt auf Schwebelbahn und Buslinien (Basisangebot) hinaus. Die flexiblen Bedienungsformen, der Nachtverkehr und die Frühfahrten ergänzen das Basisangebot. Das Anforderungsprofil für diese ÖPNV-Angebote ist daher eine Ergänzung zum Anforderungsprofil im Nahverkehrsplan Teil 2.

6.2 Anforderungsprofil

6.2.1 Flexible Bedienungsformen

Die flexiblen Bedienungsformen sollen dazu beitragen, dass die Qualitätsstandards zur stadtweiten Erschließung aus dem Nahverkehrsplan Teil 2 erreicht werden. Dazu sollen nur noch zwei Formen von flexiblen Bedienungsformen möglich sein.

Formen von flexiblen Bedienungsformen

Flexible Bedienungsform als Teil der Daseinsvorsorge: TaxiBus

- Ersatz von Buslinien während Schwachverkehrszeit oder eigenständige Linie in Ergänzung zum gesamtstädtischen ÖPNV-Angebot
- Bedienung von Haltestellen
- Fahrtenwünsche nach Anmeldung
- Anwendung des Tarifs des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (ohne Zuschlag)

Flexible Bedienung als ergänzendes Komfortangebot im ÖPNV der Stadt Wuppertal: On-Demand.

- Eigenständiges Angebot in Ergänzung zum gesamtstädtischen ÖPNV-Angebot (keine Funktion als Daseinsvorsorge)
- Bedienung zwischen virtuellen Haltestellen in der Fläche (On-Demand)
- Fahrtwünsche nach Anmeldung
- Anwendung des On-Demand-Tarifs des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr

Der Einsatz von On-Demand-Verkehren in der Stadt Wuppertal ist immer ein zusätzliches Komfortangebot im gesamtstädtischen ÖPNV-Angebot. Es folgt dafür keinem Mindeststandard. Es wird unabhängig nach den finanziellen Möglichkeiten betrieben.

Die flexible Bedienungsform TaxiBus ist Teil der Daseinsvorsorge. Ein Ersatz von Buslinien während der Schwachverkehrszeit ist wirtschaftlich zu entscheiden. Der Einsatz als zusätzliche und eigenständige Linie im gesamtstädtischen ÖPNV-Angebot unterliegt der Prüfung von drei Kriterien.

Kriterien für den Einsatz von mindestens flexiblen Bedienungsformen

- Nicht erschlossene Gebiete mit mindestens 500 Einwohnern
- Zusammenhänge Siedlungsstruktur erkennbar
- Größere Einwohnerdichte durch teils Mehrgeschossbau

Der ergänzende Einsatz von flexiblen Bedienungsformen setzt voraus, dass alle drei Stichpunkte erfüllt sind. Gleichzeitig muss der Einsatz von Linienbussen aus einem der drei nachfolgenden Gründe ausscheiden.

Kriterien für den Ausschluss von Linienverkehren trotz Bedarf

- nicht mit Anforderungsprofil aus Nahverkehrsplan Teil 2 vereinbar

- Straßenraum nicht mit Bussen befahrbar
- Wendemöglichkeiten für Busse fehlen beziehungsweise unzureichend

Für die erforderlichen flexiblen Bedienungsformen gelten dieselben Betriebszeitfenster wie für die Linienbusverkehre. Hinzu kommt eine Mindestbedienung alle 60 Minuten. Nur, wenn eine flexible Bedienungsform eine spezielle Zielgruppe hat (zum Beispiel Berufsverkehr), können abweichend individuelle Vorgaben umgesetzt werden.

Betriebszeitfenster für ein gesamtstädtisches ÖPNV-Angebot aus dem Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans Teil 2

- Montag bis Freitag
05:00 Uhr bis 24:00 Uhr
- Samstag
06:00 Uhr bis 24:00 Uhr
- Sonntag und Feiertag
08:00 Uhr bis 24:00 Uhr

Die flexiblen Bedienungsformen werden nicht mit Bussen, sondern kleineren Fahrzeugen durchgeführt. Dies variiert abhängig der Nachfrage zwischen einer Limousine (bis zu vier Fahrgastsitze) und einem Van (bis zu acht Fahrgastsitze). Alle Fahrten können vom Personal mit einem Führerschein der Klasse B durchgeführt werden. Standards zu den Fahrzeugen können dem Nahverkehrsplan Teil 2 entnommen werden. Flexible Bedienungsformen können bestehende Haltestellen von Buslinien mitnutzen. Wo Haltestellen nur durch flexible Bedienungsformen angefahren werden, ist ein Mindeststandard sicherzustellen.

Mindeststandard für Haltestellen für Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus

- Verkehrssichere Wartefläche
- Kennzeichnung mit Produktform der flexiblen Bedienungsform
- Fahrplan- und Tarifaushang

- Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit gemäß PBefG §8 (3) bei Haltestellen ausschließlich im Bedarfsverkehr

Für alle Formen des Bedarfsverkehrs (Fahrplan 2024 und Szenarien) werden keine Linienbusse, sondern Personenkraftwagen (Limousine bis Van) eingesetzt. Ein erhöhter Bordstein ist daher für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg als Behinderung einzuordnen. Die Einstiegshöhe bei Personenkraftwagen ist deutlich näher zur Fahrbahnoberfläche als bei Linienbussen. Sobald Linienbusse die Haltestellen des Bedarfsverkehrs mitnutzen, entfällt die Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit.

On-Demand-Angebote nutzen virtuelle Haltestellen, die sich an beliebigen Standorten innerhalb des Bedienungsgebiets befinden können. Standards wie für Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus können daher nicht festgelegt werden. Es gilt zudem die oben skizzierte Ausnahme von der Barrierefreiheit auch für virtuelle Haltestellen.

6.2.2 Nachtverkehr

Der Nachtverkehr ist eine Ergänzung des gesamtstädtischen ÖPNV-Angebots mit Schwerpunkt auf den Freizeitverkehr nachts. Hierdurch erhält dieses Bedienungsangebot eigene Bedienungszeitfenster.

Bedienungszeitfenster Nachtverkehr

- Samstag
01:00 Uhr bis 05:00 Uhr
- Sonntag und Feiertag
01:00 Uhr bis 05:00 Uhr
- Abweichung bei Sonderverkehrstagen (zum Beispiel Weihnachten) in Absprache mit ÖPNV-Aufgabenträger möglich

Das Nachtnetz soll auf bekannten Qualitäten des Tagesnetzes aufbauen. Dies kann als eigenständiges Netz oder als Fortführung von Linien (-abschnitten) des Tagesnetzes erfolgen. In

beiden Varianten erfolgt eine Bedienung mindestens alle 60 Minuten pro Linie. Die Durchführung kann als Linienbus (NachtExpress) oder flexible Bedienungsform (TaxiBus oder On-Demand) erfolgen.

Für die Durchführung der Fahrten gelten bei den NE-Linien die Standards zum Einsatz von Bussen aus dem Nahverkehrsplan Teil 2. Bei dem Einsatz der flexiblen Bedienungsformen gelten die Standards, die mit diesem Nahverkehrsplan für flexible Bedienungsformen ergänzt werden (siehe Kapitel 6.2.1).

6.2.3 Frühfahrten

Die Frühfahrten sind eine individuelle Ergänzung von einzelnen Fahrten mit Linienbussen. Der Bedarf ergibt sich individuell und ist nicht an konkrete Zeitfenster gebunden.

Die Frühfahrten umfassen teils die ersten Abfahrten von Buslinien des Tagesnetzes. Ergänzende Fahrten sind als E-Linie gekennzeichnet. Sofern die Frühfahrten die ersten Fahrten von Linien des Tagesnetzes sind, erfolgen diese Fahrten überwiegend im Takt der jeweiligen Linie. Bei den ergänzenden Einzelfahrten als E-Linie bestehen keine Taktvorgaben.

Da bei allen Frühfahrten nur Busse eingesetzt werden, gelten ebenfalls die Fahrzeugstandards für Linienbusse aus dem Nahverkehrsplan Teil 2.

7 Analyse

7.1 Flexible Bedienungsformen tagsüber

7.1.1 Allgemein

Die flexiblen Bedienungsformen haben im Vergleich zum Linienbus- und Schwebbahnverkehr in Wuppertal eine geringere verkehrliche Bedeutung, erfüllen jedoch für das Stadtgebiet wichtige Funktionen. Es ergibt sich allerdings eine weitere Bedeutung im Bereich der Vernetzung, sodass die meisten flexiblen Bedienungsformen nicht nur alle Verbindungen ermöglichen (zum Beispiel zwischen Wohnort und Versorgungszentrum), sondern auch Umsteigemöglichkeiten zum Nahverkehr auf der Schiene (RE, RB, S). So enthalten von allen 19 flexiblen Bedienungsformen 13 mindestens eine Umsteigemöglichkeit an einem Bahnhof. Die Verkehre erfolgen bis auf vier Haltestellen beim AST70 (Ronsdorf-Mühle/Boxberg) ausschließlich innerhalb der Stadt Wuppertal.

Der Schwerpunkt der flexiblen Bedienungsformen bleibt in der Stadt Wuppertal die Erschließung von Gebieten mit einer zeitlich und/oder räumlich geringen Nachfrage. Daher wird ein großer Teil der flexiblen Bedienungsformen in Gebieten mit sehr geringen Einwohnerdichten eingesetzt.

Neben dem für flexible Bedienungsformen typischen Einsatz zu Zeiten und/oder in Räumen einer geringen Nachfrage, haben diese stadtwweit für die Stadt Wuppertal eine andere Relevanz in Straßen, die nicht mit Bussen befahren werden können (siehe Kapitel 3.1).

7.1.2 Nachfrage bei TaxiBus (TB)

Die Nachfrage bei den TaxiBus-Linien variiert und kann in drei Gruppen unterschieden werden. Die höchste Nachfrage haben die Linien T629 und T639. Zusammen enthalten beide

Linien rund 95 % aller TaxiBus-Fahrgäste im Jahr 2022. Hier ergibt sich über alle durchgeführten Fahrten im Mittel eine höhere Besetzung. Vor allem während der Haupt- und Normalverkehrszeit ist die Nachfrage und damit die Besetzung pro Fahrt so hoch, dass mit dem Nahverkehrsplan Teil 2 eine Umstellung von TaxiBus-Fahrten auf Linienfahrten vorgesehen ist (siehe Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 0).

Außerhalb der beiden besonders nachfragestarken Linien T629 und T639 haben die weiteren Linien eine Besetzung im Mittel von rund 1,2 Personen pro durchgeführte Fahrt. Hier haben die Linien T1 und T44 deutlich größere Anteile bei den Fahrgästen als die Linien T9 und T61.

Für die Linie T44 ist ebenfalls die Umstellung der TaxiBus-Fahrten auf Fahrten der Linie 644 ohne vorherige Anmeldung vorgesehen (siehe Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 1). Für die Linie T1 ist dies auf Grund der Rahmenbedingungen der Straßeninfrastruktur unabhängig der Nachfrage nicht möglich.

Abbildung 7: Nachfrage TaxiBus-Linien

Linie	Anbindung	Fahrgäste Jahr 2022	Fahrgäste pro Fahrt
T1	Alter Markt - Amalienstraße	439	1,2
T9	Vohwinkel Schwebbahn - Simonshöfchen	30	1,2
T44	Barmen Bahnhof - Windhornstraße	579	1,3
T61	Unterbarmen Bf. - Parkstraße	122	1,2
T629	Lüntenbeck - Nützenberg	28.187	2,0
T639	Boltenberg - Hindenburgstraße	12.978	1,9

Die Angaben umfassen alle Fahrten, die auf Grund einer Buchung durchgeführt wurden.

Quelle: WSW mobil (2022)

7.1.3 Nachfrage bei Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Bei den zwölf Angeboten als Anruf-Sammel-Taxi variiert ebenfalls die Nachfrage. Den größten Anteil an AST-Fahrgästen hat das Angebot AST45 (Vohwinkel-Schöller). Mit Abstand aber

noch zweistelligem Prozentsatz folgen die AST11 (Norrenberg), AST38 (Konradswüste) und AST50 (Ronsdorf-Holthausen). Die weiteren AST-Verkehre haben Anteile unter 10 % oder hatten keine Nachfrage im Jahr 2022. Bei allen AST-Verkehren mit Nachfrage im Jahr 2022 liegt die Besetzung pro Fahrt im Mittel über alle durchgeführten Fahrten bei 1,1 bis 1,3 Personen.

Abbildung 8: Nachfrage AST-Verkehre

Verkehr	Gebiet	Fahrgäste Jahr 2022	Fahrgäste pro Fahrt
AST02	Schmitteborn	46	1,2
AST11	Norrenberg	301	1,1
AST13	Falkenberg/Stiller Winkel	138	1,1
AST30	Ronsdorf-Rehsiepen	0	0,0
AST33	Cronenberg-Herichshausen	0	0,0
AST38	Konradswüste	213	1,1
AST45	Vohwinkel-Schölller	646	1,1
AST46	Ronsdorf Landes-einrichtungen	20	1,1
AST50	Ronsdorf-Holthausen	158	1,3
AST64	Cronenberg-Kohlfurth	19	1,3
AST70	Ronsdorf-Mühle/Boxberg	33	1,1
AST84	Vohwinkel-Kinderbusch	86	1,1

Die Angaben umfassen alle Fahrten, die auf Grund einer Buchung durchgeführt wurden.

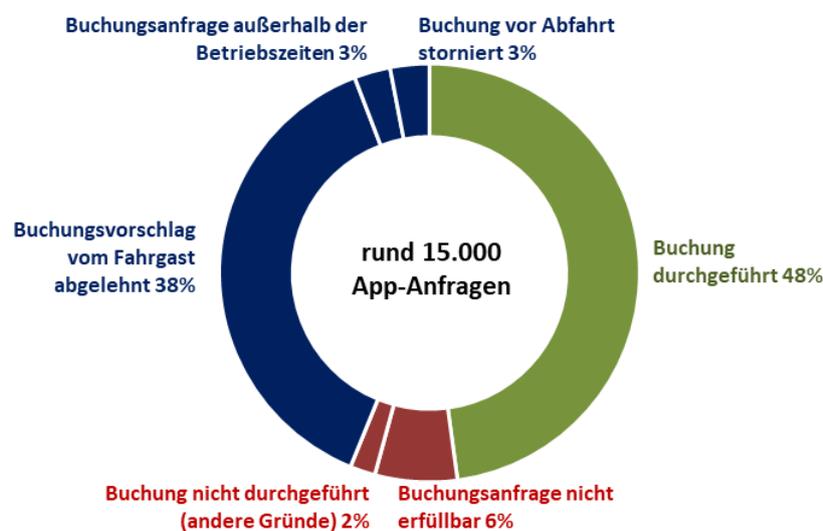
Quelle: WSW mobil (2022)

7.1.4 Nachfrage bei Hol mich! App

Am Beispiel des Monats September 2023 wurde die App rund 15.000-mal montags bis sonntags tagsüber genutzt. Dies umfasst die Zeitfenster Montag bis Donnerstag 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr, Freitag und Samstag 06:00 Uhr bis 24:00 Uhr sowie Sonntag und Feiertag 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

Aus allen App-Aktivitäten wurde bei knapp der Hälfte auch eine Buchung durchgeführt und die entsprechende Fahrt genutzt (rund 48 %). Den zweitgrößten Anteil (38 %) haben Buchungsvorschläge des Hintergrundsystems an den App-Nutzer, welche aber nicht angenommen wurden. Ein relativ kleiner Anteil der Buchungsanfragen konnte nicht durchgeführt werden (rund 8 %). Die Anteile dieser Kategorien im Tagesverkehr unterscheiden sich kaum vom Nachtverkehr.

Abbildung 9: Nutzung des Angebots Hol mich! App im September 2023 tagsüber und abends



Die Auswertung basiert auf Daten für den September 2023. Die Darstellung berücksichtigt nur den Tagesverkehr mit Montag bis Donnerstag von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr, Freitag bis Samstag von 06:00 Uhr bis 24:00 Uhr und Sonntag von 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

Quelle: WSW mobil (2024)

7.2 Nachtverkehr

7.2.1 Allgemein

Zum Nachtverkehr in Wuppertal liegen nur unzureichende Daten vor. Die Mobilitätsenerhebung der Stadt sowie das städtische Verkehrsmodell umfassen beide lediglich den Zeitraum von Montag bis Freitag und damit nicht die nachfragestarken Zeiten des Nachtverkehrs (Wochenende und Feiertage). Jedoch liegt eine Nachfrageerhebung im Nachtnetz aus dem Jahr 2019 vor, aus der, zusätzlich zum Vergleich mit anderen Großstädten in Deutschland, Grundannahmen getroffen werden können.

Annahmen zum Nachtverkehr in der Stadt Wuppertal

- Drei Wegeanlässe:
 1. Freizeitwege (rund 96 %), 2. Berufswege (rund 3 %) und 3. Ausbildung (rund 1 %)²
- Es gibt drei Hauptquellen für den Verkehr nach 01:00 Uhr zurück in Wohnquartiere
 1. Zentrum Elberfeld, 2. Stadt Düsseldorf und 3. Stadt Köln

Der Nachtverkehr mit der Stadt Köln ist im ÖPNV nur mit Umstieg über Düsseldorf Hauptbahnhof mit der Bahn möglich. Damit ist die Bahnanbindung zwischen der Stadt Wuppertal mit dem Hauptbahnhof Düsseldorf von größter Bedeutung im regionalen Nachtverkehr über die Stadtgrenze hinaus.

7.2.2 Nachtverkehr auf der Schiene (RE, RB, S)

Nur ein geringer Anteil der Wohnquartiere Wuppertals wird durch den S-Bahnverkehr im Nachtverkehr erschlossen. Der Nachtverkehr auf der Schiene ist für die Stadt Wuppertal vor allem für die regionalen Verbindungen über

die Stadtgrenze hinaus (vor allem mit Stadt Düsseldorf) relevant. Lediglich im Stadtbezirk Elberfeld-West wird mit 5 % ein relativ großer Siedlungsanteil der Wohnquartiere zusätzlich durch die S-Bahn erschlossen. Die weitere Erschließung erfolgt vor allem durch die NE-Linien.

7.2.3 NachtExpress (NE)

Das Stadtgebiet wird durch den Nachtverkehr zu rund 71 % erschlossen. Bei den Stadtbezirken variiert die Erschließung zwischen 63 % (Stadtbezirk Vohwinkel) und 84 % (Stadtbezirk Elberfeld).

Die NachtExpress-Linien in der Stadt Wuppertal sind auf einen 60-Minuten-Takt ausgelegt. Dieser ergibt sich auch durch Anschlüsse der im 60-Minuten-Takt verkehrenden Bahnlinien (RE, RB, S). Damit verbunden sollten bei den Buslinien Fahrzeiten für eine Tour nicht über 50 Minuten liegen. Dies stellt derzeit bei den Linien NE1 bis NE7 ein Problem dar. Die Standzeiten am Hauptbahnhof sind teils zu knapp, um Verspätungen aus der Fahrt auszugleichen, dem Personal eine Pause zu ermöglichen und wieder pünktlich loszufahren.

Die Fahrzeiten sind zwischen zwei und acht Minuten zu lang. Die Linien sind durch Umlaufverknüpfungen miteinander verbunden, damit die kurzen Standzeiten nicht immer bei denselben Linien verbleiben. Dies entspannt die Situation am Hauptbahnhof leicht. Es kommt davon unabhängig trotzdem zu knappen Standzeiten auch im Kontext verspäteter Ankünfte vor allem bei der ersten besonders nachfragestarken Fahrt bei jeder Linie.

Heutige Umlaufverknüpfungen der NE-Linien am Hauptbahnhof

- NE1 > NE 2 > NE6 > NE7 > NE1
- NE3 > NE4 > NE5 > NE3

² WSW mobil (2005)

Da im Nachtverkehr kein hohes Verkehrsaufkommen auf den Straßen und keine signifikanten Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen bestehen, kommen Maßnahmen zur Beschleunigung der aktuellen Linienwege nicht in Frage.

Bei den NE-Linien besteht eine klare Lastrichtung. Über alle Linien steigen rund 71 % der Fahrgäste im Zentrum Elberfeld (NE1 bis NE7 und NE15) beziehungsweise Zentrum Barmen (Umstieg NE4 auf NE8) ein. Die Ausstiegshaltestellen liegen überwiegend in den Wohnquartieren aller Stadtbezirke. Die Einsteiger in den Zentren Elberfeld und Barmen sind sowohl Personen, die ihre Rückfahrt beginnen als auch Umsteiger vom Zug (Elberfeld: Wuppertal Hbf. beziehungsweise Barmen: Barmen Bf.) und von anderen NE-Linien. In geringem Umfang erfolgen auch Umstiege an weiteren Bahnhöfen mit NE-Linien.

7.2.4 Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Von den 12 Gebieten mit einem Anruf-Sammel-Taxi wird für ein Gebiet ein Nachtverkehr angeboten (AST64 Cronenberg – Kohlfurth). Es besteht ein Anschluss vom NE7 aus Elberfeld. Im Jahr 2022 wurde dieses Angebot von einer Person genutzt.

7.2.5 Hol mich! App

Mit dem Angebot Hol mich! App werden nachts dieselben Stadtbezirke erschlossen wie tagsüber: Barmen, Elberfeld, Elberfeld-West und Uellendahl-Katernberg. Wird bei der Er-

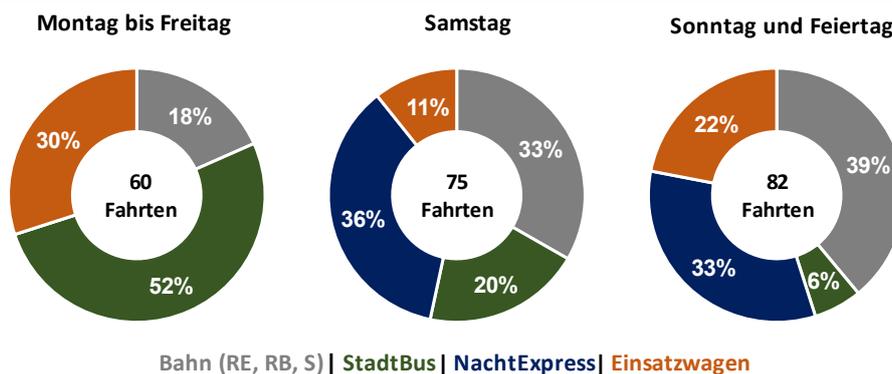
schließung auch das Angebot Hol mich! App (siehe Kapitel 7.2.5) berücksichtigt, sind die Stadtbezirke Barmen, Elberfeld, Elberfeld-West und Uellendahl-Katernberg zu 100 % erschlossen. Dies erfolgt mit einem Angebot an Freitagen und Samstagen von 00:00 Uhr bis 03.00 Uhr und ist nur über eine eigene App mit digitalen Bezahlungsmöglichkeiten buchbar. Die NE-Linien verkehren an diesen Tagen allerdings länger bis etwa 05:00 Uhr.

Rund die Hälfte der Buchungsanfragen konnte im September 2023 durchgeführt werden. Den zweitgrößten Anteil haben Buchungsvorschläge des Hintergrundsystems an den App-Nutzer, welche aber nicht angenommen wurden (rund 41 %). Nur ein relativ kleiner Anteil der Buchungsanfragen konnte nicht durchgeführt werden (rund 9 %). Die Anteile dieser Kategorien im Nachtverkehr unterscheiden sich kaum vom Tagesverkehr.

7.3 Frühfahrten

Zu allen Tagestypen (Montag bis Freitag, Samstag, Sonntag und Feiertag) umfassen die Frühfahrten Schienenverkehr (RE, RB, S), Stadtbus und Fahrten als Einsatzwagen. Am Wochenende übernimmt der Nachtexpress viele Frühfahrten. Der Umfang des Frühfahrtenangebots variiert je nach Wochentag. An den Wochenenden ist dieses am stärksten ausgebaut, da die Nachtexpresse und der SPNV einen durchgehenden Fahrbetrieb darstellen. Flexible Bedienungsformen sind kein Teil der Frühfahrten.

Abbildung 10: Zusammensetzung des Frühverkehrs nach Tagestypen



Quelle: WSW mobil (2024)

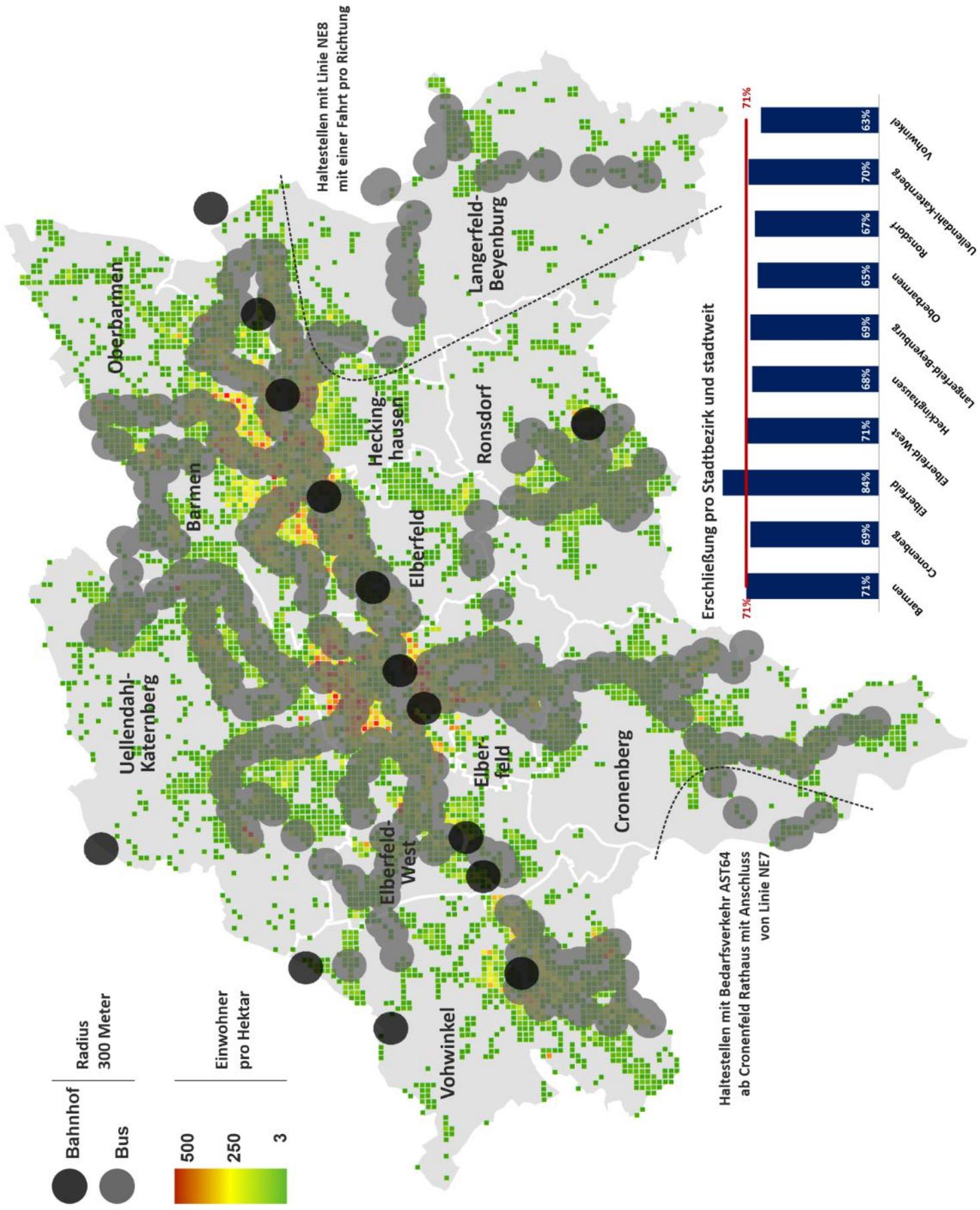
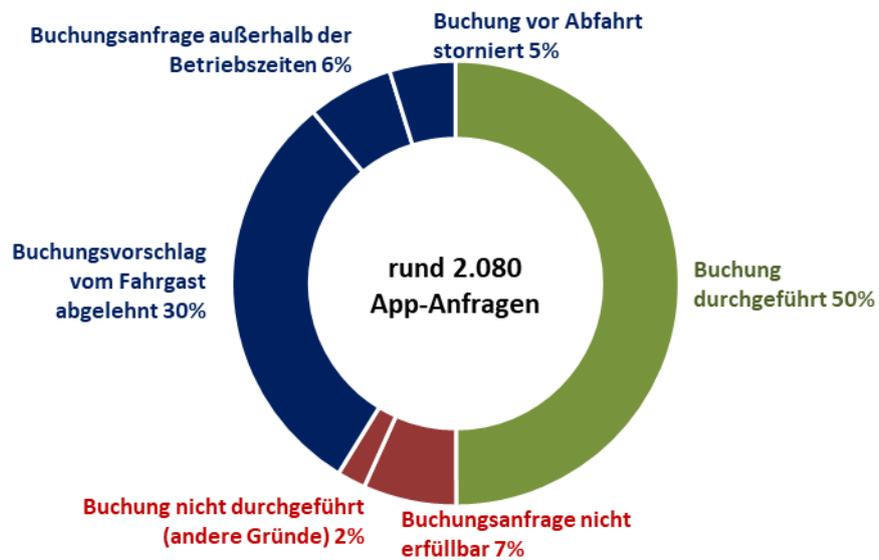


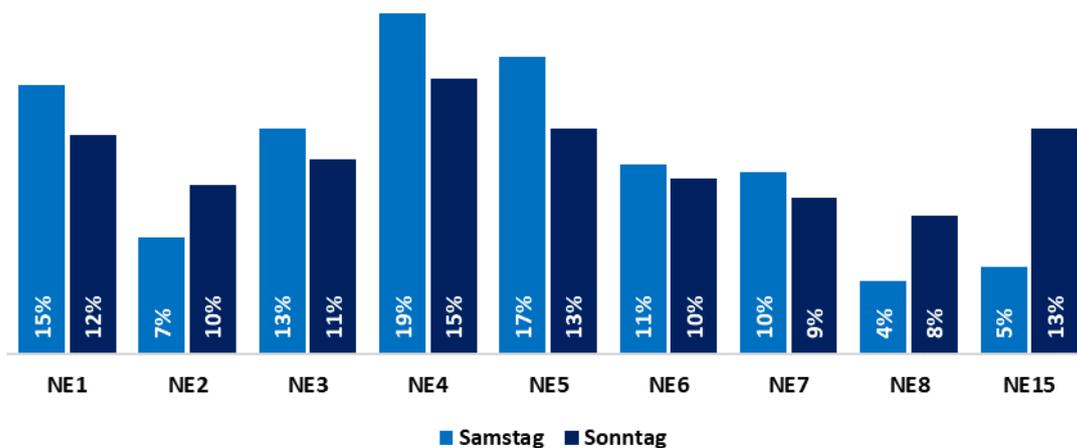
Abbildung 12: Nutzung des Angebots Hol mich! App im September 2023 nachts



Die Auswertung basiert auf Daten für den September 2023. Die Darstellung berücksichtigt nur den Nachtverkehr mit Samstag und Sonntag jeweils im Zeitfenster von 00:00 Uhr bis 03:00 Uhr.

Quelle: WSW mobil (2024)

Abbildung 11: Anteil der Fahrgäste im Nachtnetz pro Linie nach Samstag und Sonntag



Quelle: WSW mobil (2024)

8 Entwicklungskonzept

8.1 Einleitung

8.1.1 Aufbau

Dieser Nahverkehrsplan Teil 3 knüpft im Aufbau an den Nahverkehrsplan Teil 2 an. Damit verbunden bildet die Infrastruktur (siehe Kapitel 8.2) weiterhin die Voraussetzung für Angebote (siehe Kapitel 8.3) und diese die Voraussetzung für den Bedarf an Fahrzeugen (siehe Kapitel 8.4). Zusammen bilden diese Teilbereiche die Voraussetzung für mehr Qualität und Vernetzung (siehe Kapitel 8.5 bis 8.6). Entsprechend werden auch dieselben Grundlagen wie im Nahverkehrsplan Teil 2 genutzt.

Grundlagen im Nahverkehrsplan Teil 3

- Gestaltungsrahmen
- Bestandserfassung
- Anforderungsprofil
- Beteiligung

Das Entwicklungskonzept ist passend zum Nahverkehrsplan Teil 2 in Szenarien, Modulen und Maßnahmen strukturiert (siehe Kapitel 8.1.3). Allerdings kann für diesen Aufbau nicht in vollem Umfang auf die Daten wie im Nahverkehrsplan Teil 2 zugegriffen werden. Das städtische Verkehrsmodell umfasst keine Daten für die Mobilität am Wochenende und an Feiertagen.

Übersicht der Datengrundlagen

- Zensus-Atlas des Bundes
- Landesdatenbank Nordrhein-Westfalen
- Strukturdaten der Stadt Wuppertal
- Nachfragedaten WSW mobil

Mit dem Nahverkehrsplan Teil 3 soll grundsätzlich eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots aus verschiedenen Sichtweisen erfolgen:

Durchführung des Betriebs und Beitrag zu mehr nachhaltiger Mobilität im Umweltverbund. Dies ist mit finanziellen Herausforderungen für Infrastruktur, Verkehrsleistungen und Personal für die Planung, Organisation und Durchführung verbunden.

Der finanzielle Gestaltungsrahmen für die nächsten Jahre ist derzeit auch für flexible Bedienungsformen und den Nachtverkehr nicht klar prognostizierbar. So entstehen zum Beispiel durch das Deutschlandticket einfachere und überwiegend vom Fahrpreis günstigere Zugangsmöglichkeiten für den ÖPNV. Das Potenzial zur Verlagerung von Autofahrten in den ÖPNV und damit in den Umweltverbund ist daher auch für flexible Bedienungsformen und den Nachtverkehr möglich.

Die große Bedeutung des Deutschlandtickets für die Freizeitmobilität ist auch im Nachtverkehr relevant. Wie im ÖPNV tagsüber, ist eine Zunahme der Fahrgastzahlen in der Nacht vor allem im Schienenverkehr zu beobachten. Diese Entwicklung ist bei flexiblen Bedienungsformen und im Nachtverkehr weniger stark ausgeprägt.

Unklar bleibt, wie sich dieses neue Tarifangebot auf die Einnahmen der Verkehrsunternehmen auswirkt. Dazu braucht es auch mehr Klarheit über den Umfang und die Dynamisierung von Ausgleichzahlungen durch Länder und den Bund.

8.1.2 Kostenschätzung

Die Maßnahmen (siehe Kapitel 8.2 bis 8.6) haben – so weit nicht pauschal skizzierte Maßnahmen – eine Kostenschätzung. Daraus ergeben sich die Kosten für ein Modul und ein komplettes Szenario für die Stadt Wuppertal. Die Kostenangaben können sich reduzieren, abhängig davon, welche Fördermöglichkeiten (zukünftig) bestehen und in Anspruch genommen werden. Zudem können sich mit den Maßnahmen zu den flexiblen Bedienungsformen

die Kosten im Nahverkehrsplan Teil 2 reduzieren. Dies wäre immer der Fall, wenn Maßnahmen mit Linienbusverkehr im Nahverkehrsplan Teil 2 ganz oder teilweise durch flexible Bedienungsformen ersetzt werden. Das Potenzial einer Kostenreduzierung bleibt aber abhängig von der Nachfrage. Steigt die Nachfrage bei flexiblen Bedienungsformen, kann ebenso eine Umstellung von flexibler Bedienungsform auf Buslinie wirtschaftlich sinnvoll sein.

Zusätzliche Kosten bei benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern sind nicht berücksichtigt. Bei allen ÖPNV-Angeboten, die über die Stadtgrenze Wuppertal hinaus verkehren, muss daher eine Abstimmung mit den relevanten ÖPNV-Aufgabenträgern erfolgen.

Grundlage sind Referenzwerte aus dem Herbst 2023 aus vergleichbaren Maßnahmen der Stadt Wuppertal, bei Verkehrsunternehmen und Baulastträgern. Es ist davon auszugehen, dass die aufgeführten Maßnahmen nicht alle sofort umgesetzt werden können und gleichzeitig einer allgemeinen Kostensteigerung unterliegen. Dazu wird bis zum Jahr 2030 eine durchschnittliche Inflation von 2,3 % pro Jahr (Bezugsjahre 2023 bis 2028) unterstellt.³ Davon unabhängig nimmt die Relevanz einer Aktualisierung der aufgeführten Kosten je Maßnahme zu, desto länger der Umsetzungszeitpunkt vom Beschluss dieses Nahverkehrsplans entfernt liegt.

8.1.3 Szenarien und Module

Bezug zum Nahverkehrsplan Teil 2

Mit dem Nahverkehrsplan Teil 2 wurde für das Entwicklungskonzept eine Struktur aus Szenarien, Modulen und Maßnahmen erstellt. Synergien und Abhängigkeiten innerhalb dieser Struktur wurden ausgewiesen. Dieses Vorgehen wird für den Nahverkehrsplan Teil 3 übernommen. Synergien und Abhängigkeiten er-

geben sich nicht nur innerhalb der Entwicklungskonzepte der Nahverkehrspläne, sondern auch übergreifend zwischen diesen.

Soweit möglich und sinnvoll wurden die Rahmenbedingungen für die Szenarien aus dem Nahverkehrsplan Teil 2 übernommen. Neue beziehungsweise spezielle Anforderungen durch die ÖPNV-Angebote flexible Bedienungsformen und Nachtverkehr wurden ergänzt.

Mit dem Nahverkehrsplan Teil 2 ergibt sich der finanzielle Gestaltungsrahmen für Prüfaufträge, welche mit diesem Nahverkehrsplan bearbeitet werden. Der Nahverkehrsplan Teil 3 umfasst die Prüfaufträge für die Bereiche Angebot und Fahrzeuge. Der Prüfauftrag zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung ist als eigenständiges Projekt vorgesehen (Umsetzungszeitpunkt abhängig von Haushaltsmitteln und Ausschreibung für 2024 angestrebt).

Prüfaufträge aus dem Nahverkehrsplan Teil 2

Infrastruktur

- Fahrplanstabilität und Beschleunigung (eigenes Projekt ab voraussichtlich Sommer 2024)

Angebot

- Flexible Bedienungsformen (siehe ab Kapitel 8)
- Nachtverkehr (siehe ab Kapitel 8)

Fahrzeuge

- Barrierefreiheit bei flexiblen Bedienungsformen (zusammen mit Prüfauftrag zu flexiblen Bedienungsformen unter Angebot)

Szenario 0

In dem Szenario 0 sind nur Maßnahmen enthalten, die als indisponibel einzustufen sind. Es entstehen keine zusätzlichen Kosten. Diese

³ Internationaler Währungsfonds (2022)

Einordnung kann auch eine Folge aus dem Nahverkehrsplan Teil 2 sein. Die Erkenntnisse und Analysen sowie die Beteiligung haben daher in diesem Szenario keine hohe Priorität.

Nahverkehrsplan Teil 3, Module im Szenario 0

- Indisponible Maßnahmen

Zusätzlicher finanzieller Rahmen für das ÖPNV-Angebot und damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen (ohne Förderungen)

- Investitionskosten:
keine zusätzlichen Kosten durch den neuen Nahverkehrsplan Teil 3
- Betriebskosten pro Jahr:
rund 7.500 Euro pro Jahr (Kostenneutralität hier mit Szenario 0 nicht möglich, Details siehe Kapitel 8.4.1).

Szenario 1

Das Szenario 1 umfasst Maßnahmen, mit denen eine erkennbare Verbesserung bei den flexiblen Bedienungsangeboten und im Nachtverkehr möglich wird. Dazu wird der noch zur Verfügung stehende finanzielle Rahmen aus dem Nahverkehrsplan Teil 2 für ein Szenario 1 genutzt.

Finanzieller Rahmen im Szenario 1 für die Prüfaufträge aus dem Nahverkehrsplan Teil 2

- Infrastruktur: 2,6 Millionen Euro
- Betrieb: 1,0 Millionen Euro

Mit dem finanziellen Rahmen ergeben sich in diesem Szenario 1 neue oder abweichende Module gegenüber dem Szenario 1 im Nahverkehrsplan Teil 2. Diese teils neuen Module ergeben sich durch die Bestandserfassung (siehe Kapitel 3 bis 5), Ausrichtung (siehe Kapitel 6), Analyse (siehe Kapitel 7) sowie den Alleinstellungsmerkmalen der flexiblen Bedienungsformen beziehungsweise des Nachtverkehrs.

Nahverkehrsplan Teil 3, Module im Szenario 1

Allgemein

- Integration von Maßnahmen aus dem Szenario 0

Flexible Bedienungsformen

- Zusammenführung von Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus
- Vereinheitlichung des Bedienungsangebots TaxiBus
- Einführung neuer TaxiBus-Verkehre
- Erhalt des bestehenden On-Demand-Angebots

Nachtverkehr

- Neues und eigenständiges NachtExpress-Netz

Zusätzlicher finanzieller Rahmen für das ÖPNV-Angebot und damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen (ohne Förderungen)

- Investitionskosten:
bis zu 230.000 Euro durch den neuen Nahverkehrsplan Teil 3.
- Betriebskosten pro Jahr:
bis zu 1,0 Millionen Euro durch den neuen Nahverkehrsplan Teil 3

Szenario 2

Das Szenario 2 verfolgt deutlich stärker das Ziel, auch bei den flexiblen Bedienungsformen und im Nachtverkehr neue Fahrgäste zu gewinnen. Daher gehen die Maßnahmen im Szenario 2 deutlich über die Maßnahmen in den Szenarien 0 und 1 hinaus. Die Ansätze zur Ausgestaltung der Module weichen im Nachtverkehr so stark ab, dass eine Integration von Maßnahmen aus den Szenario 0 und 1 für den Nachtverkehr nicht relevant ist. Diese Maßnahmen werden nicht weiterverfolgt.

Es besteht kein finanzieller Gestaltungsspielraum mehr für die Betriebskosten eines Szenarios 2. Maßnahmen in diesem Szenario müssen

daher dazu beitragen die Betriebskosten von Maßnahmen im Nahverkehrsplan 2 zu senken.

Von diesem Ansatz unabhängig enthält dieses Szenario 2 trotzdem Maßnahmen, die eine zusätzliche Finanzierung erfordern würden. Damit wird analog dem Nahverkehrsplan Teil 2 mit diesem Szenario aufgezeigt, was an Maßnahmen bei flexiblen Bedienungsformen und Nachtverkehr erforderlich wäre, wenn die erste Priorität die Erreichung der städtischen Klimaschutzziele ist.

Module für ein Szenario 2

Allgemein

- Integration von Maßnahmen aus den Szenarien 0 und 1 nur bei den flexiblen Bedienungsformen

Flexible Bedienungsformen

- Fahrten von Buslinien im Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 2 als TaxiBus
- Stadtweites On-Demand-Angebot

Nachtverkehr

- Nachtverkehr als Fortführung des Tagesnetzes

Zusätzlicher finanzieller Rahmen für das ÖPNV-Angebot und damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen (ohne Förderungen)

- Investitionskosten:
bis zu 40.000 Euro durch den neuen Nahverkehrsplan Teil 3
- Betriebskosten/Jahr:
bis zu 5,7 Millionen Euro durch den neuen Nahverkehrsplan Teil 3

8.1.4 Wirkungsabschätzung

Szenario 0

Die Maßnahmen in Szenario 0 schaffen im Nachtverkehr einen zuverlässigeren Betrieb, was das Angebot für Fahrgäste und -personal attraktiver macht. Eine Verbesserung der Erschließung ist mit den Rahmenbedingungen

des Szenarios 0 für den Nachtverkehr nicht möglich. Die Maßnahmen bei den flexiblen Bedienungsformen sind der Daseinsvorsorge zuzuordnen. Entfällt mit dem Szenario 0 das aktuelle On-Demand-Angebot, führt dies zu einer Verschlechterung der Erschließung. Insgesamt ist mit dem Szenario 0 keine zusätzliche Klimawirkung möglich.

Szenario 1

Die Maßnahmen des Szenarios 1 vereinfachen die Nutzung der flexiblen Bedienungsformen. Diese bleiben aber im Gesamtsystem ÖPNV die Ergänzung des Basisangebots aus Schwebelbahn und Buslinien. Schwerpunkt ist die Daseinsvorsorge.

Im Nachtnetz wird die stadtweite Erschließungswirkung verbessert. Direktere Linienwege können Fahrzeiten verkürzen, neue Verbindungen kommen hinzu. Damit kann im Freizeitverkehr nachts insgesamt ein attraktiveres ÖPNV-Angebot erzielt werden.

Insgesamt kann eine leichte zusätzliche Klimawirkung unterstellt werden. Auf Grund des relativ geringen Anteils des Nachtverkehrs und der flexiblen Bedienungsformen am gesamtstädtischen Verkehrsaufkommen ist nicht davon auszugehen, dass Verlagerungen von Wegen mit dem Auto in diese Angebotsformen des ÖPNV statistisch messbar sind.

Szenario 2

Im Szenario kommt es zu wesentlichen Änderungen bei den flexiblen Bedienungsformen und im Nachtverkehr. Beide Angebote werden deutlich ausgeweitet und können daher deutlich stärker wahlfreie Nutzer ansprechen. Entsprechend kann dem Szenario die größte Klimawirkung durch die Verlagerung von Autofahrten in den ÖPNV unterstellt werden. Der große Nutzen im Szenario 2 ist darüber hinaus die grundsätzliche Verbesserung der ÖPNV-Angebote in Räumen und Zeiten einer schwächeren Nachfrage.

8.1.5 Umsetzung

Die Umsetzung von Modulen beziehungsweise Maßnahmen ist zu Fahrplanwechseln zu bündeln. Dies kann übergreifend der Nahverkehrspläne Teil 1 bis 3 erfolgen, wenn die Module beziehungsweise Maßnahmen logisch zusammenpassen und eine gemeinsame Umsetzung erfordern.

Mit den Szenarien werden sukzessive neue Angebote bei flexiblen Bedienungsformen und im Nachtverkehr eingeführt bzw. weiterentwickelt. Dazu brauchen die Maßnahmen Zeit, sich zu etablieren, damit Verlagerungseffekte messbar werden. Speziell bei den Maßnahmen im Nachtnetz der Szenarien 1 und 2 ist zu beachten, dass diese nur komplett und nicht sukzessive nach einzelnen Linien umgesetzt werden können.

Neue beziehungsweise optimierte Angebote sind daher frühestens nach zwei Jahren zu evaluieren, sofern nicht bereits früher ein Bedarf für weitere Verbesserungen des Angebots erkennbar sind. Eine Rückführung der Angebotsverbesserungen ist zu einem früheren Zeitpunkt nicht vorgesehen und nur im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger möglich.

8.2 Infrastruktur

8.2.1 Szenario 0

Mit diesem sind keine umfangreichen Maßnahmen in der Infrastruktur verbunden. Die Maßnahmen zum weiteren barrierefreien Ausbau der Haltestellen (siehe Nahverkehrsplan Teil 1) sind unabhängig von diesem Szenario.

Tabelle 2: Module im Szenario 0

Modul	Maßnahmen
Haltestellen	1

Modul Haltestellen

Mit der Umsetzung des neuen Bedienungskonzepts im Raum Frielinghausen entsteht eine Umsteigemöglichkeit zwischen der Buslinie 669 und dem TaxiBus TB69 an einer Haltestelle auf der Straße Grüental. Dafür ist eine verkehrssichere Haltestelle für den Umstieg zwischen Bus und TaxiBus erforderlich. Die Position ist dafür so zu wählen, dass keine zusätzliche Querungshilfe für die Straße Grüental erforderlich wird.

Umsetzungszeitpunkt:

- Im Vorlauf zur Umsetzung der Angebotsmaßnahmen im Raum Frielinghausen (Nahverkehrsplan Teil 2 und 3)

Veränderung bei den Investitionskosten:

- Keine zusätzlichen Kosten durch den Nahverkehrsplan Teil 3, Bedarf an Infrastruktur bereits an heutigen Haltestellen für allgemeine Verkehrssicherheit erforderlich, nicht erst durch das Szenario 0

8.2.2 Szenario 1

Mit dem Szenario 1 ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf bei Haltestellen durch die Maßnahmen bei den flexiblen Bedienungsformen. Hinzu kommt die Integration der Maßnahmen aus dem Szenario 0.

Tabelle 3: Module im Szenario 1

Modul	Maßnahmen
Integration Szenario 0	1
Haltestellen TaxiBus	1

Modul *Integration Szenario 0*

Die Maßnahmen aus dem Szenario 0 werden unverändert in das Szenario 1 übernommen.

Modul *Haltestellen TaxiBus*

Bei diesem Modul entsteht ein Bedarf an zusätzlicher Infrastruktur bei den Haltestellen. Für alle Haltestellen ist die Mindestausstattung für die flexible Bedienungsform TaxiBus sicherzustellen (siehe Kapitel 6.2.1).

Bei einer vollständigen Umsetzung aller Maßnahmen zu flexiblen Bedienungsformen über alle drei Szenarien (siehe Kapitel 8.3) entsteht ein Anpassungsbedarf bei rund 100 Haltestellen.

Umsetzungszeitpunkt

- Im Vorlauf zur Umsetzung der jeweiligen TaxiBus-Verkehre

Veränderung bei den Investitionskosten

- Plus 230.000 Euro

8.2.3 Szenario 2

Mit dem Szenario 2 ist eine erhebliche Ausweitung des On-Demand-Angebots verbunden. Es besteht aber über alle Module in diesem Szenario 2 weniger ein Bedarf an zusätzlicher Infrastruktur für Haltestellen als vielmehr an Fahrzeugen (siehe Kapitel 8.4.3) und Betriebsflächen.

Tabelle 4: Module im Szenario 2

Modul	Maßnahmen
Integration der Szenarien 0 und 1	2

Modul	Maßnahmen
Haltestellen NachtExpress	1
Betriebsfläche für On-Demand-Verkehr	1

Modul *Integration der Szenarien 0 und 1*

Für das Szenario 2 können die Maßnahmen der Szenarien 0 und 1 nur teilweise integriert werden. Die Integration umfasst alle Maßnahmen bei den flexiblen Bedienungsformen. Das Nachtnetz im Szenario 2 hat einen neuen Ansatz. Dieser ist keine Weiterentwicklung des Nachtnetzes, das im Szenario 1 skizziert wurde.

Modul *Haltestellen für den NachtExpress*

Durch die Maßnahmen des Szenarios 2 kommt es zu vielfältigen Änderungen der Linien und Linienwege des Nachtexpressnetzes. Diese machen Anpassungen der Linien auf den Haltestellenmasten erforderlich.

Umsetzungszeitpunkt:

- Der Austausch der Liniennummern und Linienziele auf den Haltestellenmasten erfolgt mit der Umstellung des Linienkonzepts

Veränderungen bei den Investitionskosten

- Plus 40.000 Euro

Modul *Betriebsflächen für On-Demand-Verkehr*

Die Ausweitung des On-Demand-Angebots erfordert für einen stadtweiten Betrieb rund 50 Fahrzeuge. Damit verbunden ist ein Platzbedarf zum Abstellen, der an den beiden Betriebshöfen von WSW mobil nicht besteht. Dieser zusätzliche Platzbedarf ist gegebenenfalls an beiden Standorten nicht durch Erweiterungen des Betriebsgeländes zu genieren. Eine valide Prüfung ist erforderlich.

Es wird ein dritter Standort für einen Betriebshof erforderlich. Dieser Bedarf ergibt sich

bereits mit dem Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 2. Dort umfasst ein dritter Betriebshof zusätzlich die Anforderungen für Busse.

Mit dem modularen Aufbau der Nahverkehrspläne Teil 2 und Teil 3 kann auch nur die Umsetzung eines stadtweiten On-Demand-Angebots (siehe Kapitel 8.3.2) erfolgen. In diesem Fall würde lediglich ein Betriebshof für die 50 Fahrzeuge des On-Demand-Verkehrs errichtet werden. Bei diesem Vorgehen würde der Flächenbedarf für einen dritten Betriebshof kleiner ausfallen. Diese Einsparung reduziert die Bau- und Grunderwerbskosten entsprechend.

Umsetzungszeitpunkt

- Im Vorlauf zur Ausweitung eines On-Demand-Angebots auf weitere Stadtbezirke

Veränderung bei den Investitionskosten

- Keine zusätzlichen Kosten, da diese in der Gesamtkostenkostenschätzung zur Ausweitung des aktuellen On-Demand-Angebots (unter anderem mit Personal, Fahrzeugen und Software) abgeschätzt wurden.

8.3 Angebot

8.3.1 Szenario 0

Das Szenario 0 enthält ein Modul mit mehreren Maßnahmen. Diese sind aus verschiedenen Gründen als indisponibel einzustufen. Ursachen sind der Nahverkehrsplan Teil 2 mit dem äquivalenten Szenario 0 und betriebliche Gründe. Mit den Vorgaben zu diesem Szenario 0 sind alle Maßnahmen so angelegt, dass keine zusätzlichen Kosten entstehen. Damit entfällt auch eine Priorisierung der Maßnahmen innerhalb dieses Moduls, da alle Maßnahmen als indisponibel einzustufen sind.

Eine Weiterführung des bisherigen On-Demand-Angebots ist mit Betriebskosten verbunden, die mit eigenen Betriebsmitteln bisher nicht abgedeckt werden. Um die Leistungen des aktuellen On-Demand-Angebots bei Umsetzung des Szenarios 0 aufrechtzuerhalten, ist eine Finanzierung durch Fördermittel, die diese Betriebskosten decken, erforderlich. Im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplans ist geprüft worden, welche Fördermöglichkeiten hierfür in Anspruch genommen werden können. Derzeit stehen jedoch keine Fördermittel für Fortsetzung der bestehenden Leistungen zur Verfügung. Eine Fortführung des On-Demand-Angebots ist mit diesem Szenario 0 über das Jahr 2024 hinaus daher nicht vorgesehen.

Tabelle 5: Module im Szenario 0

Modul	Maßnahmen
Indisponible Maßnahmen	3

Modul *Indisponible Maßnahmen*

Anbindung der Siedlung Frielinghausen

Die Siedlung Frielinghausen liegt zwischen den Ortsteilen Wuppertal-Beyenburg und Remscheid-Lennep. Eine Erschließung durch die

Linie 669 mit Bussen ist nur durch zeitaufwändige Schleifenfahrten bei sehr geringer Nachfrage – besonders außerhalb des Schulverkehrs – möglich. Dies erfolgt derzeit von Montag bis Freitag mit mehreren Fahrten. Die direkte Verbindung zwischen den Ortsteilen verliert deutlich an Attraktivität gegenüber einer Fahrt mit dem Auto. Da nur einzelne Fahrten über Frielinghausen führen, leidet auch der gesamte Fahrplan an Transparenz und Verständlichkeit.

Mit der Umsetzung einer einheitlichen und schnellen Verbindung der Linie 669 erfolgt für die Siedlung Frielinghausen eine Ergänzung durch einen TaxiBus-Verkehr (Linie TB69). Dies umfasst im Szenario 0 nur Fahrten, die bereits heute über Frielinghausen führen. In Frielinghausen endende Fahrten der Linie 669 werden nicht auf TaxiBus- umgestellt.

- Einheitlicher und direkter Linienweg mit durchgehendem 30- bis 60-Minuten-Takt zwischen Wuppertal-Beyenburg und Remscheid-Lennep (Linie 669)
- Überführung von Fahrten, die durch Frielinghausen führen, in TaxiBus-Verkehr, (Linie TB69)

Mit dem Nahverkehrsplan Teil 3 ist im Szenario 1 eine Überführung der AST-Gebiete in TaxiBus-Verkehre vorgesehen (siehe Kapitel 8.3.2). Daher werden neue flexible Bedienungsformen in allen Szenarien direkt als TaxiBus angelegt.

Die Umsetzung dieser Maßnahme kann nur in Abstimmung mit dem benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Remscheid erfolgen.

Umsetzungszeitpunkt:

- bis Ende 2024, gleichzeitig mit Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 0: *Anbindung Siedlung Frielinghausen*

Veränderung bei den Betriebskosten:

- keine zusätzlichen Kosten durch den neuen Nahverkehrsplan bei zeitgleicher Um-

setzung Nahverkehrsplan 2, Szenario 0:
Anbindung der Siedlung Frielinghausen

Änderungen bei den TaxiBus-Verkehren T629 und T639

Mit dem Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 0 ist ein neues Angebotskonzept im Bereich Lüntenberg vorgesehen. Die nachfragestarken Fahrten der TaxiBus-Verkehre T629 und T639 werden auf Buslinien umgestellt. Damit ergibt sich ein neues Linienkonzept im Raum Lüntenberg, Boltenberg, Zooviertel und Nützenberg.

Mit der Wiedereinführung von Buslinien sind zwei Linien mit gemeinsamer Bedienung des Abschnitts zwischen den Haltestellen Lüntenberg Ort, Sonnborn Bahnhof und Sonnborner Straße (Schwebbahn) vorgesehen.

- Linie 629: Lüntenberg – Sonnborn – Zooviertel – Junkerweg
- Linie 639: Lüntenberg – Sonnborn – Boltenberg.

Die Umstellung auf Fahrten mit Buslinien erfolgt annähernd während des Haupt- und Normalverkehrs auf den oben skizzierten Strecken. Zu den weiteren Zeiten und Strecken ist weiterhin ein Verkehr mit der flexiblen Bedienungsform TaxiBus vorgesehen. Zur Sicherstellung eines möglichst transparenten Angebots ergeben sich Änderungen bei den TaxiBus-Verkehren (Karte siehe Anhang).

Linie TB19

- heutige Linie T629, nordöstlicher Abschnitt
- Übernimmt Abschnitt der Linie T629 zwischen den Haltestellen Sonnborner Straße und Rabenweg

Linie TB29

- heutige Linie T629, nordwestlicher Abschnitt
- Ergänzt Buslinie 629, wenn diese wegen geringer Nachfrage nicht verkehrt (überwiegend Schwachverkehrszeit)

Linie TB39

- heutige Linie T639
- Ergänzt Buslinie 639, wenn diese wegen geringer Nachfrage nicht verkehrt (überwiegend Schwachverkehrszeit)

Die betroffenen Verkehre erfolgen nur innerhalb der Stadt Wuppertal. Eine Abstimmung mit weiteren ÖPNV-Aufgabenträgern ist nicht erforderlich.

Umsetzungszeitpunkt:

- bis Ende 2024, gleichzeitig mit Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 0: *Quartiersverkehr Elberfeld-West/Vohwinkel*

Veränderung bei den Betriebskosten:

- keine zusätzlichen Kosten bei zeitlicher Umsetzung relevanter Maßnahme aus dem Nahverkehrsplan Teil 2

Verbesserung der Fahrplanstabilität bei den NE-Linien

Die NE-Linien sind darauf ausgelegt, mit einem Fahrzeug im 60-Minuten-Takt möglichst große Teile der Stadt Wuppertal zu erschließen. Dies führt zu Fahrzeiten von über 50 Minuten, was die Zuverlässigkeit und damit die Attraktivität dieses Angebots für Fahrgäste und Personal verringert. Die Verringerung der Fahrzeiten kann nur durch kürzere Linienwege erreicht werden. Zeitverluste durch Staus und Wartezeiten an Kreuzungen bestehen in der Regel nachts nicht.

Eine Kürzung von Linienwegen kommt nicht ohne Änderungen in der Erschließungswirkung aus. Mit dem Szenario 0 besteht kein finanzieller Rahmen, um verlorengelassene Erschließung durch neue Nachtangebote zu kompensieren. Im Abgleich von Zeitersparnis und Erschließungswirkung wurden drei NE-Linien ermittelt, auf den noch kleinere Anpassungen möglich sind.

Linie NE2

- Haltestelle Kirchenfelder Weg entfällt
- Fußläufige Erreichbarkeit ab Haltestelle Wieden Schleife (auch Linie NE2) mit rund 1.000 Metern

Linie NE3

- Haltestellen Marklandstraße und Markland entfallen
- Fußläufige Erreichbarkeit ab Haltestelle Kickersburg (Linie NE4) mit rund 450 Metern

Linie NE6

- Haltestellen Hermannshöhe und Friedenshain entfallen
- Haltestellen Am Forsthof und Sulamith-Wülfing-Straße neu bedient
- Fußläufige Erreichbarkeit ab Haltestelle Karl-Theodor-Straße (Linie NE15) zur Haltestelle Friedenshain mit rund 450 Metern
- Fußläufige Erreichbarkeit ab Haltestelle Sandhof (auch Linie NE6) zur Haltestelle Hermannshöhe mit rund 500 Metern
- Sicherstellung der Bedienung einer Haltestelle Am Freudenberg in Richtung Ronsdorf durch neuen Linienweg erforderlich

Die im Nachtnetz entstehenden Lücken in der Erschließung können überwiegend durch weitere NE-Linien beziehungsweise den neuen Linienweg NE6 aufgefangen werden. Die Erschließungswirkung in den Stadtbezirken Elberfeld und Oberbarmen verringert sich je um 2 %-Punkte. Stadtweit bleibt die Erschließungswirkung über alle Nachtangebote mit 71 % unverändert.

Die betroffenen Verkehre erfolgen nur innerhalb der Stadt Wuppertal. Eine Abstimmung mit weiteren ÖPNV-Aufgabenträgern ist nicht erforderlich.

Umsetzungszeitpunkt:

- zum nächsten Fahrplanwechsel nach poli-

tischem Beschluss zum Nahverkehrsplan Teil 3 (bis Ende 2024)

Veränderung der Betriebskosten:

- Keine zusätzlichen Kosten durch den Nahverkehrsplan Teil 3

8.3.2 Szenario 1

Das Szenario 1 setzt bei den flexiblen Bedienungsformen auf dem Szenario 0 auf. Im Nachtverkehr wird ein neues eigenständiges NE-Netz entwickelt.

Tabelle 6: Module im Szenario 1

Modul	Maßnahmen
Ohne Priorisierung	
Integration der Module aus dem Szenario 0	3
Mit Priorisierung	
1. Zusammenführung von Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus	12
2. Vereinheitlichung des Bedienungsangebots beim TaxiBus	17
3. Einführung neuer Taxi-Bus-Verkehre	4
4. Neues und eigenständiges Nachtbusnetz	14
5. Erhalt des aktuellen On-Demand-Angebots	1

Modul *Integration der Module aus dem Szenario 0*

Dieses Modul umfasst nur Maßnahmen zu den flexiblen Bedienungsformen. Das Szenario 1 umfasst die Entwicklung eines neuen und eigenständiges Nachtnetzes. Hierfür sind die Maßnahmen zum Nachtnetz aus dem Szenario 0 nicht relevant. Diese werden nicht weiterverfolgt.

1. Modul *Zusammenführung von Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus*

Derzeit bestehen im Stadtgebiet Wuppertal drei verschiedene flexible Bedienungsformen. Für eine größere Transparenz im gesamten städtischen ÖPNV-Angebot ist eine Verringe-

rung der Angebotsformen sinnvoll. Dafür bietet sich am ehesten eine Überführung der AST-Gebiete in TaxiBus-Verkehre an. Damit gelten die Merkmale für TaxiBus-Verkehre (siehe Kapitel 3.1).

Diese Überführung erfolgt mit den aktuellen Bedienungsangeboten. Eine Anpassung erfolgt nur, wenn keine Konkurrenzsituation zu Linienbusverkehren entsteht. Diese bilden weiterhin das Basisangebot in der Stadt Wuppertal. Alle TaxiBus-Verkehre behalten ihre ergänzende Funktion im Gesamtsystem ÖPNV.

Durch die Umstellung von Anruf-Sammel-Taxi auf TaxiBus entfällt der Zuschlag zum Standardtarif im ÖPNV. Die bisherigen Einnahmen durch den AST-Zuschlag von rund 5.000 Euro pro Jahr entfallen. Zudem kann von einer Steigerung der Nachfrage durch den Entfall dieses Zuschlags von mindestens 50 % unterstellt werden.

Überführung von AST-Gebieten in TaxiBus-Verkehr ohne Anpassungen im Angebot

- AST11 zu TB11 (Norrenberg)
- AST13 zu TB13 (Falkenberg/Stiller Winkel)
- AST30 zu TB30 (Ronsdorf-Rehsiepen)
- AST38 zu TB38 (Konradswüste)
- AST45 zu TB45 (Vohwinkel-Schöller)
- AST46 zu TB46 (Ronsdorf-Landeseinrichtungen)^A
- AST50 zu TB50 (Ronsdorf-Holthausen)
- AST64 zu TB64 (Cronenberg-Kohlfurth)
- AST84 zu TB84 (Vohwinkel-Kinderbusch)

^A Mit dem Ausbau der Landesstraße 419 erhalten die Buslinien CE61, CE62, 620, 630, 640 und 646 neue Linienwege. Ein AST-Gebiet 46 beziehungsweise ein TaxiBus-Verkehr TB46 sind dann nicht mehr erforderlich.

Überführung von AST-Gebieten in TaxiBus mit Anpassung im Angebot

- AST02 zu TB2 (Schmitteborn):
zeitgleiche Fahrten mit Linie 602 entfallen
- AST33 zu TB33 (Cronenberg-Herichhausen)
zusätzlich 12 Fahrten pro Woche, damit keine zeitlichen Lücken im 60-Minuten-Takt mit Linie 633 entsteht
- AST70 zu TB70: (Ronsdorf-Mühle/Boxberg)
zeitgleiche Fahrten entlang der Linie 670 auf Wuppertaler Stadtgebiet entfallen (Haltestellen Am Stadtbahnhof, Hütte und Graben)

Die betroffenen Verkehre erfolgen bis auf AST70 nur innerhalb der Stadt Wuppertal. Eine Abstimmung mit weiteren ÖPNV-Aufgabenträgern ist daher nur beim AST70 mit der Stadt Remscheid erforderlich.

Umsetzungszeitpunkt:

- Nach Sicherstellung der Finanzierung, unabhängig vom Nahverkehrsplan Teil 2

Veränderung der Betriebskosten:

- Plus 30.000 Euro pro Jahr

2. Modul Vereinheitlichung des Bedienungsangebot TaxiBus

Mit dem vorherigen Modul wird die Nutzung flexibler Bedienungsformen durch die Verringerung der Angebotsformen transparenter und einfacher. Dies umfasst keine Vereinheitlichung der Bedienungszeiten, was mit diesem Modul vorgesehen ist.

Für das gesamte ÖPNV-Angebot sind mit dem Nahverkehrsplan Teil 2 auch Standards zu Bedienungszeitfenstern vorgeben. Diese gelten auch für den Nahverkehrsplan Teil 3 (siehe Kapitel 6.2.1).

Es gilt weiterhin, dass der TaxiBus auch bei der Vereinheitlichung des Angebots im Gesamtsys-

tem ÖPNV eine Ergänzung zum Basisangebot aus Schwebbahn und Linienbus ist. Mit diesen Vorgaben ergeben sich zwei Bausteine für eine Umsetzung.

TaxiBus-Verkehr für grundsätzlich nicht erschlossene Gebiete

- Über alle Bedienungszeitfenster Abfahrten alle 60 Minuten
- Linien TB10 (ex T1), TB11, TB13, TB19, TB45, TB46, TB69, TB84

TaxiBus-Verkehr als partieller Ersatz für eine Buslinie

- Verkehrt, wenn Buslinie nicht wirtschaftlich, Erschließung aber erforderlich
- Linien TB2, TB9 (ex T9), TB29 (ex T629), TB30, TB33, TB39 (ex T639), TB44 (ex T44), TB50, TB61, (ex T61), TB64, TB70

Die betroffenen Verkehre erfolgen bis auf AST70 nur innerhalb der Stadt Wuppertal. Eine Abstimmung mit weiteren ÖPNV-Aufgabenträgern ist daher nur beim AST70 mit der Stadt Remscheid erforderlich.

Umsetzungszeitpunkt:

- Nach Sicherstellung der Finanzierung, unabhängig vom Nahverkehrsplan Teil 2

Veränderung der Betriebskosten:

- Plus 115.000 Euro bis 180.000 Euro pro Jahr (abhängig der tatsächlichen Nachfrage)

3. Modul Einführung neuer TaxiBus-Verkehr

Die Erschließungsanalyse aus dem Nahverkehrsplan Teil 2 zeigt, dass einzelne Bereiche des Wuppertaler Stadtgebiets nicht den Mindeststandard für die Erschließung erreichen. Mit dem Szenario 1 ist bereits vorgesehen, dass AST-Gebiete in TaxiBus-Verkehre überführt werden (siehe 2. Modul). Daher werden neue Erschließungen durch flexible Bedie-

nungsformen direkt als TaxiBus angelegt. Dazu müssen die Kriterien für die Einrichtung zusätzlicher flexibler Bedienungsformen erfüllt werden (siehe Kapitel 6.2.1). Hieraus ergeben sich vier neue TaxiBus-Verkehre. Diese lassen sich nach Potenzial und Kosten priorisieren.

1. Linie TB25
Gebiet Dönberg Nord – Haltestelle Dönberg Kirche – Gebiet Horath – Haltestellen Grunerstraße, Schaumlöffel und Kickersburg
2. Linie TB1
Gebiet Krümmacherstraße – Düsseldorfer Straße – Varresbecker Straße – Sonnborner Straße
3. Linie TB21
Gebiet Kirchenfelder Weg/Zum großen Busch – Haltestellen Wülfrath Aprath Bf. und Wieden Schleife
4. Linie TB12
Gebiet Mollenkotten/Bracken – Haltestellen Schmiedestraße, Erlenrode und Silberkuhle

Die betroffenen Verkehre erfolgen fast nur innerhalb der Stadt Wuppertal. Eine Abstimmung mit weiteren ÖPNV-Aufgabenträgern ist nur bei der Linie TB21 mit dem Kreis Mettmann erforderlich.

Umsetzungszeitpunkt:

- Nach Sicherstellung der Finanzierung, unabhängig vom Nahverkehrsplan Teil 2

Veränderung der Betriebskosten:

- Plus 63.000 Euro pro Jahr

4. Modul Entwicklung eines neuen und eigenständigen Nachtnetzes

Mit dem Szenario 1 besteht die Möglichkeit, Optimierungen im Nachtnetz vorzunehmen, die auch weitere NE-Linien umfassen. Daher ist im Szenario 1 eine Verbesserung der Erschließungswirkung und betrieblichen Rahmenbedingungen möglich.

Das Nachtnetz im Szenario 1 ist keine Weiterentwicklung aus den Maßnahmen zum Nachtnetz im Szenario 0 (siehe Kapitel 8.3.1). Es bleibt weiterhin ein eigenes Netz. Es kann nur als eine Maßnahme, nicht priorisiert nach Linien, umgesetzt werden.

Übersicht der NE-Linien (vorläufige Bezeichnungen)

- Linie NE1
Hbf. – Sonnborner Ufer – Vohwinkel Bahnhof – Obere Engelshöhe – Dasnöckel Mitte – Sonnborner Ufer und zurück analog Hinweg
- Linie NE2
Hbf. – Friedhofskirche – Am Anschlag – Hardenberger Hof – Am Eckbusch – Falkenberg – Robert-Daum-Platz – Hbf.
- Linie NE3
Hbf. – Friedhof Uellendahl – Raukamp Schleife – Schaumlöffel – Markland und zurück analog Hinweg
- Linie NE4
Hbf. – Clausen – Alter Markt – Germanenstraße – Wichlinghausen Markt – Sternenberg – Schaumlöffel – Germanenstraße und zurück analog Hinweg
- Linie NE5
Hbf. – Völklinger Straße – Barmen Bf. – Alter Markt – Werléstraße – Lennep Straße – Flexstraße – Kohlenstraße – Oberbarmen Bf. – Werléstraße und zurück analog Hinweg
- Linie NE6
Hbf. – Sandhof – Lichtscheid Wasserturm – Ronsdorf Markt – Echoer Straße – Ronsdorf Bf. – Ronsdorfer Anlagen – Lichtscheid Wasserturm – Barmenia Allee – Hbf.
- Linie NE7
Hbf. – Odenwaldweg – Hahnerberg – Cronenberg Rathaus – Sudberg – Cronenberg Rathaus – Hahnerberg – Hatzenbeck – Hbf.

- Linie NE8
Barmen Bf. – Alter Markt – Oberbarmen Bf. – Bockmühlbrücke – Beyenburg Mitte – Siegelberg und zurück
- Linie NE9
Hbf. – Fingscheid – Barmen Bf. – Alter Markt – Richard-Strauss-Allee – Toelleturm und zurück
- Linie NE10
Hbf. – Kyffhäuser Straße – Wieden Schleife – Vohwinkel Bf. – Vohwinkeler Feld und zurück
- Linie NE11
Hbf. – Obere Kohlstraße – Raukamp Schleife – Am Handweiser – Horath – Raukamp Schleife und zurück analog Hinweg
- Linie NE12
Barmen Bf. – Alter Markt – Oberbarmen Bf. – Windhukstraße – Schmiedestraße – Rheinische Straße und zurück analog Hinweg
- Linie NE13
Hbf. – Robert-Daum-Platz – Briller Kreuz – Kuckelsberg – Hardenberg Hof – Velbert-Rosenhügel Bahnhof – Velbert ZOB und zurück
Der Abschnitt in der Stadt Wuppertal entspricht einer Verlängerung der Linie 649, die bereits nachts zwischen Velbert ZOB und Velbert-Rosenhügel Bahnhof verkehrt.
- Linie NE15
Hbf. – Uni-Halle – Hahnerberg – Mastweg – Remscheid Richard-Lindenbergs-Platz – Remscheid Hbf. und zurück
- Linie NE16 (unverändert):
Remscheid Mitte – Wuppertal-Ronsdorf
- Linie NE23 (unverändert):
Solingen Mitte – Wuppertal-Vohwinkel

Mit dem Nachtnetz im Szenario 1 kann stadtweit der Anteil der erschlossenen Einwohner gesteigert werden. Dieser steigt von 71 % (Herbst 2023) auf 76 %. Deutlicher variiert die

Veränderung der Erschließungswirkung zwischen den Stadtbezirken. Keine Veränderung ergibt sich in den Stadtbezirken Cronenberg und Ronsdorf. Die Zunahmen liegen zwischen 3 %-Punkten (Elberfeld) und 11 %-Punkten (Heckinghausen). Mit den Maßnahmen verbunden ist eine Verringerung der Erschließungswirkung im Stadtbezirk Elberfeld-West (minus 7 %-Punkte).

Vier NE-Linien führen über die Stadtgrenze. Hier ist Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern Stadt Remscheid (Linien NE15 und NE16), Stadt Solingen (NE23) und Kreis Mettmann/Stadt Velbert (NE13) erforderlich.

Umsetzungszeitpunkt:

- Nach Sicherstellung der Finanzierung, als ein Modul umzusetzen, unabhängig vom Nahverkehrsplan Teil 2

Veränderung der Betriebskosten:

- Plus 319.000 Euro pro Jahr

5. Modul *Erhalt des aktuellen On-Demand-Angebots*

Das aktuelle On-Demand-Angebot bleibt als eine von zwei flexiblen Bedienungsformen im Stadtgebiet Wuppertal erhalten (zweite Form TaxiBus siehe oben). Die Grundlage für diesen Erhalt ist das Angebot mit Stand 12/2023.

Aktuelles On-Demand-Angebot

Stadtbezirke:

- Barmen
- Elberfeld
- Elberfeld-West
- Uellendahl-Katernberg

Bedienungszeiten:

- Montag bis Donnerstag
06:00 Uhr bis 22:00 Uhr
- Freitag und Samstag
06:00 Uhr bis 03:00 Uhr

- Sonntag und Feiertag
08:00 Uhr bis 22:00 Uhr

Die betroffenen Verkehre erfolgen nur innerhalb der Stadt Wuppertal. Eine Abstimmung mit weiteren ÖPNV-Aufgabenträgern kann trotzdem erforderlich werden. Die Potenzialanalyse Ridepooling Ruhrgebiet des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr⁴ zeigt auf, dass kommunalüberschreitende Verkehre im Nahbereich eine stärkere Bedeutung bei der Planung von ÖPNV-Angeboten erreichen werden.

Umsetzungszeitpunkt:

- 01. Januar 2025, Finanzierung gesichert bis Ende 2024

Veränderung der Betriebskosten:

- Plus 1,1 Millionen Euro pro Jahr

⁴ Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2022)

8.3.3 Szenario 2

Das Szenario 2 stellt gegenüber dem Szenario 1 eine deutliche Ausweitung der Angebote bei den flexiblen Bedienungsformen und im Nachtnetz dar. Diese ergibt sich bei den flexiblen Bedienungsformen nicht durch die Einführung weiterer TaxiBus-Verkehre, sondern einem stadtweiten Einsatz eines On-Demand-Angebots.

Tabelle 7: Module im Szenario 1

Modul	Maßnahmen
Ohne Priorisierung	
Integration der Module aus Szenarien 0 und 1	1
Mit Priorisierung	
1. Umstellung Buslinie auf TaxiBus abends	3
2. Nachtverkehr als Fortführung des Tagesnetzes	27
3. Stadtweites On-Demand-Angebot	1

Modul *Integration der Module aus Szenario 0 und 1*

Das Szenario 2 umfasst sowohl bei den flexiblen Bedienungsformen als auch im Nachtverkehr neue Ansätze. Eine Integration von Modulen beziehungsweise Maßnahmen der Szenarien 0 und 1 beschränkt sich daher auf die Umwandlung von AST-Verkehren zu Taxibussen und den darüber hinausgehenden Taxisbusausbau (Szenario 1, Module 2 und 3).

1. Modul *Umstellung Buslinie auf TaxiBus abends*

Mit dem Nahverkehrsplan Teil 2 ist im Szenario 2 eine deutliche Ausweitung der Angebote bei den Buslinien vorgesehen. Dies erfolgt mit dem Ziel, die städtischen Klimaschutzziele zu erreichen. Damit verbunden ist allerdings eine

Überschreitung des finanziellen Gestaltungsrahmens. Ohne den Erreichungsgrad der städtischen Klimaschutzziele zu verringern, kann eine partielle Durchführung von Fahrten als flexible Bedienungsform während der Schwachverkehrszeit sinnvoll sein. Mit der Intention des Szenarios 2 erfolgt diese Umstellung im Bereich der Daseinsvorsorge. Daher kommt nicht die flexible Bedienungsform On-Demand, sondern TaxiBus in Frage. Ein On-Demand-Verkehr bleibt ein zusätzliches Komfortangebot jenseits einer Daseinsvorsorge.

Mit diesem Modul kommen Maßnahmen in Frage, die innerhalb dieses Nahverkehrsplans Teil 3 zwar zusätzliche Kosten verursachen, im Zusammenspiel mit dem Nahverkehrsplan Teil 2 aber insgesamt die Betriebskosten für den ÖPNV in der Stadt Wuppertal verringern.

Relevant ist dafür das Risiko der Unwirtschaftlichkeit. Dies entsteht immer dann, wenn mit der Umstellung von Fahrten von Buslinien auf TaxiBus letztlich höhere Betriebskosten entstehen. Mit Berücksichtigung dieses Potenzials ist die Umstellung auf TaxiBus auf drei Linienabschnitten während der Schwachverkehrszeit abends möglich.

Nachträgliche Umstellung auf TaxiBus bei Buslinien im Nahverkehrsplan Teil 2 im Szenario 2

- Linie 602
Abschnitt Oberbarmen – Schmitteborn
(bereits Szenario 1, Modul 2 enthalten)
- Linie 617
Abschnitt Raukamp Schleife – Am Eckbusch
- Linie 644
Abschnitt Barmen Bahnhof – Richard-Strauss-Allee

Umstiege zwischen TaxiBus und Linienverkehr sind sicherzustellen. Die betroffenen Verkehre erfolgen nur innerhalb der Stadt Wuppertal. Eine Abstimmung mit weiteren ÖPNV-Aufgabenträgern ist nicht erforderlich.

Umsetzungszeitpunkt

- Nach Sicherstellung der Finanzierung, zusammen mit Maßnahmen zu den Linien 602, 617 und 644 aus den Nahverkehrsplänen Teil 2 und Teil 3 umzusetzen

Veränderung der Betriebskosten

- Keine zusätzlichen Kosten mit Nahverkehrsplan Teil 3
- Mögliche Einsparung mit oben skizzierten Maßnahmen zusammen 290.000 Euro bis 330.000 Euro (abhängig der tatsächlichen Nachfrage)

2. Modul *Nachtverkehr als Fortführung des Tagesnetzes*

Im Szenario 2 wird für den Nachtverkehr ein neuer Ansatz gegenüber den Szenarien 0 und 1 gewählt. Dieser leitet sich aus dem Tagesnetz ab und forciert eine höhere Transparenz. Dazu ist kein eigenes Nachtnetz mehr vorgesehen. Die Grundlage bildet das Tagesnetz aus dem Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 0. Das Busnetz der Schwachverkehrszeit abends wird an Wochenenden und Feiertagen nach 24:00 Uhr fortgeführt. Dies erfolgt nach Linien (-abschnitten) grundsätzlich mindestens alle 60 Minuten.

Mit den Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan Teil 2 können sich Änderungen bei den nachfolgend aufgeführten Buslinien im Linienweg ergeben. Mit der Umsetzung dieser Änderungen im Linienweg im Tagesnetz, ist eine Übertragbarkeit auf die Linien des Nachtnetzes in diesem Szenario 2 zu prüfen.

Tageslinien zur Fortführung im Nachtnetz

- Linie 600
Wuppertal Hbf. – Vohwinkel Schwebebahn
- Linie 601, Abschnitt
Wuppertal Hbf. – Wieden Schleife
- Linie 602, Abschnitt
Oberbarmen Bf. – Schmiedestraße

- Linie 603, Abschnitt
Wuppertal Hbf. – Am Eckbusch (erst relevant mit Umsetzung Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 1, weil damit Linie 607 (siehe unten) dann entfällt)
- Linie 607
Wuppertal Hbf. – Am Eckbusch (mit Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 1 entfällt diese Linie zu Gunsten von Maßnahmen auf den Linien 603, 620 und 628)
- Linie 608, Abschnitt
Barmen Bahnhof – Dieselstraße Schleife
- Linie 611
Birkenhöhe Schleife – Lennep Straße
- Linie 613
Schulzentrum Süd – Am Eckbusch
- Linie 614
Barmen Bf. – Eichenstraße
- Linie 615
Wuppertal Hbf. – Remscheid Hbf. (im Stadtgebiet Remscheid als Linie NE15)
- Linie 616, Abschnitt
Oberbarmen Bahnhof – Beyenburg Mitte
- Linie 618, Abschnitt
Oberbarmen Bahnhof – Dieselstraße Schleife
- Linie 619
Wuppertal Hbf. – Rabenweg
- Linie 620, Abschnitt
Wuppertal Hbf. – Ronsdorf Bahnhof (Verlängerung von/bis Wüstenhofer Straße relevant mit Umsetzung Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 1, weil damit Linie 607 (siehe oben) entfällt).
- Linie 621, Abschnitt
Dasnöckel Mitte – Wieden Schleife
- Linie 622
Wuppertal Hbf. – Oberbarmen Bahnhof
- Linie 623
Villa Media – Sonnenblume

- Linie 624
Barmen Bahnhof – Sternenberg
- Linie 625
Sudberg – Am Handweiser
- Linie 627, Abschnitt
Barmen Bahnhof – Raukamp Schleife
- Linie 628, Abschnitt
Wuppertal Hbf. – Sedanstraße (Verlängerung von/bis Hamburger Treppe relevant mit Umsetzung Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 1, weil damit Linie 607 (siehe oben) entfällt).
- Linie 631
Dasnöckel Mitte – Vohwinkeler Feld
- Linie 632
Barmen Bahnhof – Hölker Feld Schleife
- Linie 635, zwei Abschnitte
Markland – Raukamp Schleife und Wuppertal Hbf. – Mastweg
- Linie 640
Clausenhof – Echoer Straße
- Linie 645, Abschnitt
Wuppertal Hbf. – Raukamp Schleife
- Linie 646, Abschnitt
Markland – Toelleturm
- Linie 649 im Abschnitt Wuppertal Hbf. – Velbert-Rosenhügel Bf.
Mit dem bestehenden Nachtverkehr innerhalb der Stadt Velbert entsteht eine durchgehende Nachtverbindung zwischen Wuppertal Hbf. und Velbert ZOB

Die betroffenen Verkehre erfolgen bis auf Linie 649 nur innerhalb der Stadt Wuppertal. Eine Abstimmung mit weiteren ÖPNV-Aufgabenträgern ist daher nur bei Linie 649 mit dem Kreis Mettmann/der Stadt Velbert erforderlich. Bei den Linien NE15 und NE16 (Stadt Remscheid) und NE23 (Stadt Solingen) ergeben sich keine Änderungen.

Mit diesem Nachtnetz kann eine deutliche Verbesserung in der Erschließung der Einwohner

im Stadtgebiet erreicht werden. Stadtweit steigt der Anteil der erschlossenen Einwohner von rund 71 % (Herbst 2023) auf rund 84 %. Die Erschließungswirkung bleibt im Stadtbezirk Cronenberg unverändert. In den weiteren Stadtbezirken liegt die Zunahme zwischen 2 %-Punkten (Ronsdorf) bis 23 %-Punkten (Barmen).

Umsetzungszeitpunkt:

- Nach Sicherstellung der Finanzierung, als ein Modul umzusetzen, unabhängig vom Nahverkehrsplan Teil 2

Veränderung der Betriebskosten:

- Plus 658.000 Euro pro Jahr

3. Modul *Stadtweites On-Demand-Angebot*

Mit dem Szenario 2 enthält das aktuelle On-Demand Angebot eine Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet. Dies erfolgt in den Bedienzeiten, die im Szenario 1, 5. Modul vorgesehen sind. Eine Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet kann als eine Maßnahme oder schrittweise über weitere Stadtbezirke durchgeführt werden. Ausgehend vom zusätzlichen Personal- und Fahrzeugbedarf sowie dem zusätzlichen Potenzial neuer Fahrgäste ergibt sich bei einer schrittweisen Ausweitung eine Priorisierung.

Prioritäten bei einer schrittweisen Ausweitung des aktuellen On-Demand-Angebots

1. Stadtbezirk Vohwinkel
2. Stadtbezirke Heckinghausen und Oberbarmen
3. Stadtbezirke Cronenberg, Langerfeld-Beyenburg und Ronsdorf

Die betroffenen Verkehre erfolgen nur innerhalb der Stadt Wuppertal. Eine Abstimmung mit weiteren ÖPNV-Aufgabenträgern ist nicht erforderlich.

Umsetzungszeitpunkt:

- Nach Sicherstellung der Finanzierung, als ein Modul oder schrittweise umzusetzen, unabhängig vom Nahverkehrsplan Teil 2

Veränderung der Betriebskosten:

- Plus 5,0 Millionen Euro pro Jahr

8.4 Fahrzeuge

8.4.1 Szenario 0

Das Szenario 0 ist über alle drei Bereiche Infrastruktur, Angebot und Fahrzeuge so angelegt, dass durch diesen Nahverkehrsplan Teil 3 keine zusätzlichen Kosten entstehen (siehe Kapitel 8.1.1). Damit ist der Nahverkehrsplan Teil 3 kompatibel mit dem Nahverkehrsplan Teil 2. Entsprechend führen die Module im Angebot (siehe Kapitel 8.3.1) nicht zu einem zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen.

Mit den rechtlichen Anforderungen des ÖPNV an die Daseinsvorsorge sowie den Prüfaufträgen aus den Nahverkehrsplänen Teil 1 und Teil 2 besteht zwar kein Bedarf an zusätzlichen Fahrzeugen auf Grund von Maßnahmen im Angebot. Die Sicherstellung einer Grundmobilität im Sinne der gesetzlichen Daseinsvorsorge (siehe ÖPNVG NRW § 1) erfordert auch bei den flexiblen Bedienungsformen Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus Fahrzeuge für eine barrierefreie Beförderung. Gemäß § 8 (3) Satz 3 PBefG hat der ÖPNV seit Januar 2022 barrierefrei ausgestaltet zu sein oder es müssen Ausnahmen in den Nahverkehrsplänen begründet werden. Der Nahverkehrsplan Teil 1 gibt hierzu für den Wuppertaler ÖPNV den Rahmen vor. Seit August 2021 gelten diese Regelungen des PBefG auch für flexible Bedienungsformen. Eine vollständige Barrierefreiheit ist für flexible Bedienungsformen in der Stadt Wuppertal jedoch mangels barrierefreier Fahrzeuge bisher nicht gegeben.

Im Szenario 0 entsteht daher auf Grund von gesetzlichen Vorgaben trotzdem ein Handlungsbedarf bei Fahrzeugen. Für die flexiblen Bedienungsformen muss daher mindestens ein Fahrzeug bereitgestellt werden, das für alle Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die Schwebbahn und Buslinien nutzen können, geeignet ist. Eine Hilfestellung beim Ein-/Ausstieg bleibt weiterhin möglich.

Ein barrierefreies Fahrzeug ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht als Bereitschaftsfahrzeug inklusive Personal zusätzlich zum bestehenden beziehungsweise mit Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen wachsenden Fuhrpark über alle flexiblen Bedienungsformen vorzuhalten. Es ersetzt ein bereits im Einsatz befindliches nicht barrierefreies Fahrzeug.

Die Erfüllung der rechtlichen Vorgaben für Daseinsvorsorge und Inklusion wiegen hier höher als die Ausrichtung des Szenarios 0. Daher entstehen hier zusätzliche Kosten, was ursprünglich nicht für das Szenario 0 vorgesehen war. Es soll daher ein barrierefreies Fahrzeug angeschafft werden. Damit können für Personen, die explizit auf dieses Fahrzeug angewiesen sind, längere Wartezeiten entstehen.

Zur Sicherstellung der für flexible Bedienungsformen bestehenden Fristen zur Anmeldung (spätestens 20 Minuten vor Abfahrt laut Fahrplan) sind weitere Fahrzeuge erforderlich. Dies kann auf Grund des höheren Finanzierungsbedarfs erst im Szenario 1 (siehe Kapitel 8.4.2) erfolgen.

Umsetzungszeitpunkt

- Mit Sicherstellung der Finanzierung

Veränderung der Betriebskosten

- Unterstellt wird ein Leasing von Fahrzeugen, so dass die im Szenario 0 entstehenden Kosten als Betriebskosten hinterlegt sind. Diese fallen jährlich an.
- 1 barrierefreies Fahrzeug, das ein bisheriges Fahrzeug ersetzt: rund 7.500 Euro pro Monat

8.4.2 Szenario 1

Mit den Maßnahmen im Nachtnetz entstehen weitere NE-Linien und damit ein höherer Fahrzeugbedarf. Dieser Bedarf kann durch den bestehenden Fuhrpark gedeckt werden. Ein zusätzlicher Kauf oder ein Leasing von weiteren Fahrzeugen ist nicht erforderlich.

Durch Umstellung der AST-Gebiete und Taxi-Bus-Verkehre erfolgt primär eine Harmonisierung der Angebotsform (siehe Szenario 1, 1. Modul). Diese erfordert keine zusätzlichen Fahrzeuge, da keine Anpassungen am Angebot erfolgen.

Mit dem finanziellen Rahmen des Szenarios 1 besteht in begrenztem Umfang die Möglichkeit, weitere barrierefreie Fahrzeuge bei den flexiblen Bedienungsformen Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus einzusetzen. Wie im Szenario 0 ersetzen weitere barrierefreie Fahrzeuge bestehende nicht vollständig barrierefreie Fahrzeuge.

Die Maßnahmen zur Überführung der AST-Gebiete in TaxiBus-Verkehre verändert den Fahrzeugbedarf nicht. Eine Hilfestellung beim Ein-/Ausstieg bleibt weiterhin möglich.

Umsetzungszeitpunkt

- Mit Sicherstellung der Finanzierung

Veränderung der Betriebskosten

- Unterstellt wird ein Leasing von Fahrzeugen, so dass die im Szenario 1 entstehenden Kosten als Betriebskosten hinterlegt sind. Diese fallen jährlich an.
- 1 barrierefreies Fahrzeug, das ein bisheriges Fahrzeug ersetzt: rund 7.500 Euro pro Monat
Mit der Integration des Szenarios 0 in das Szenario 1 stehen insgesamt zwei Fahrzeuge zur Verfügung.

8.4.3 Szenario 2

1. Modul: Fahrzeuge für Bedarfsverkehre

Auch mit dem Nachtnetz im Szenario 2 besteht ein zusätzlicher Bedarf an Fahrzeugen. Dieser kann wieder durch den bestehenden Fuhrpark der beiden Betriebshöfe im Stadtgebiet gedeckt werden. Ein Kauf oder Leasing weiterer Fahrzeuge ist nicht erforderlich.

Mit einer (schrittweisen) Ausweitung des aktuellen On-Demand-Angebots auf das gesamte Stadtgebiet, steigt der Bedarf an zusätzlichen Fahrzeugen deutlich an. Für einen stadtweiten Betrieb ist ein Bedarf von rund 50 Fahrzeugen erforderlich. Dies muss unter wirtschaftlichen Aspekten nicht zwingend mit dem aktuellen Fahrzeug-Modell erfolgen (siehe Kapitel 3.2.3). Im Kontext der rechtlichen Zielsetzungen zu nachhaltigen Antrieben im ÖPNV (siehe Saub-FahrzeugBeschG), ist aber weiterhin von Fahrzeugen ohne fossile Verbrennungsmotoren auszugehen. Damit werden die rechtlichen Vorgaben bereits übertroffen.

Mit dem Szenario 2 kann zusätzlich die Anzahl der Fahrzeuge für die flexiblen Bedienungsformen für eine barrierefreie Beförderung erhöht werden. Im Szenario 2 wird dazu unterstellt, dass sich die Frist zur Bestellung eines barrierefreien Fahrzeugs nicht von der allgemeinen Frist zur Bestellung einer Fahrt mit den flexiblen Bedienungsformen Anruf-Sammel-Taxi oder TaxiBus unterscheidet (20 Minuten vor Abfahrt gemäß Fahrplan). Dafür ist eine räumliche Verteilung der barrierefreien Fahrzeuge über das Stadtgebiet erforderlich.

Für das Szenario 2 wird angenommen, dass im Mittel pro Stadtbezirk ein barrierefreies Fahrzeug erforderlich ist. Mit der Integration der Szenarien 0 und 1 stehen bereits zwei Fahrzeuge zur Verfügung. Damit entsteht ein zusätzlicher Bedarf von acht weiteren Fahrzeugen.

Eine Umstellung der AST-Gebiete auf TaxiBus-Verkehre verändert den Fahrzeugbedarf nicht. Eine Hilfestellung beim Ein-/Ausstieg bleibt weiterhin möglich.

Umsetzungszeitpunkt

- Mit Sicherstellung der Finanzierung, getrennt nach On-Demand und Anrufs-Sammel-Taxi/TaxiBus möglich

Veränderung der Betriebskosten

- Unterstellt wird ein Leasing von Fahrzeugen

gen, so dass die im Szenario 2 entstehenden Kosten als Betriebskosten hinterlegt sind. Diese fallen jährlich an.

- Ausweitung des aktuellen On-Demand-Angebots:
7.500 Euro pro Elektrofahrzeug (gesamt: 375.000 Euro)
- Steigerung der Anzahl barrierefreier Fahrzeuge bei Anruf-Sammel-Taxi/TaxiBus:
7.500 Euro pro Fahrzeug (gesamt: 60.000 Euro)

2. Modul: Einführung autonomer Verkehre

Mit der technologischen Entwicklung ist perspektivisch von umfangreicheren Möglichkeiten autonomer Mobilität auszugehen. Dies erfasst auch den öffentlichen Personennahverkehr. Bei einer Marktreife des Levels 4 für autonomes Fahren kommen vor allem kleinere Bedarfsverkehre im ÖPNV in Frage. Mit einer absehbaren Einführung autonomer Verkehre nach Level 4 im öffentlichen Personennahverkehr können in Frage kommende Bedarfsverkehre im Stadtgebiet Wuppertal neu geplant werden.

Ab dem Level 4 für autonomes Fahren erfolgt dieses voll automatisiert. Ein Fahrer muss sich nicht mehr zum Eingriff bereit halten und ist daher auch als Fahrpersonal nicht mehr erforderlich. Abweichend vom höchsten Level 5, hat das Level 4 allerdings noch Bedingungen für eine Anwendung. Elementar ist, dass der Einsatz von Fahrzeugen nur auf definierten Strecken eingesetzt werden darf.⁵

Umsetzungszeitpunkt

- Abhängig der Rahmenbedingungen von Level 4 und perspektiv Level 5 für autonomes Fahren

Veränderung der Betriebskosten

- Die Einführung nach Level 4 und perspektivisch Level 5 setzt voraus, dass der Betrieb zuverlässig ohne Fahrpersonal möglich ist. Diese Personalkosten entfallen für diese ÖPNV-Verkehre, was in der Umsetzungsplanung je ÖPNV-Verkehr konkret zu bestimmen ist.

⁵ ZF Friedrichshafen AG (2024)

8.5 Organisation

8.5.1 Szenario 0

Modul Anpassung an Produktrichtlinie des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gibt in seiner mit ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abgestimmten Produktrichtlinie verbundweit einheitliche Bezeichnungen von ÖPNV-Angeboten vor. Diese Bezeichnungen ergeben sich aus wesentlichen Charakteristika der jeweiligen ÖPNV-Angebote.

In der Stadt Wuppertal besteht mit diesem Nahverkehrsplan Teil 3 ein Änderungsbedarf bei der flexiblen Bedienungsform TaxiBus. Die sechs Änderungen umfassen die bereits bestehenden TaxiBus-Verkehre im Stadtgebiet.

Anpassungen bei bestehenden TaxiBus-Verkehren

- T1 zu TB10
- T9 zu TB9
- T44 zu TB44^A
- T61 zu TB61^A
- T629 zu TB29^B
- T639 zu TB39^B

^A Diese Angebote werden durch Maßnahmen im Nahverkehrsplan Teil 2 in Linienbusverkehre überführt. Mit dieser Überführung besteht kein Anpassungsbedarf mehr an die Produktrichtlinie.

^B Bei diesen Angeboten ergeben sich Änderungen durch den Nahverkehrsplan Teil 2. Ein Anpassungsbedarf an die Produktrichtlinie besteht davon unabhängig.

Mit den Maßnahmen aus den Szenarien 0 bis 2 entstehen neue TaxiBus-Verkehre. Für diese ist die Produktrichtlinie des Verkehrsverbunds direkt anzuwenden.

Umsetzungszeitpunkt

- Nächster Fahrplanwechsel nach Beschluss des Nahverkehrsplan Teil 3

Kostenschätzung

- Keine zusätzlichen Kosten durch den Nahverkehrsplan Teil 3

8.5.2 Szenario 1

Module und Maßnahmen in der Organisation für die Realisierung eines Szenarios 1 sind dem nachfolgenden Kapitel zu Information, Tarif und Vertrieb zugeordnet (siehe Kapitel 8.6). Das Modul aus dem Szenario 0 wird übernommen.

8.5.3 Szenario 2

Für die Realisierung eines Szenarios 2 sind im Bereich Organisation keine zusätzlichen Module und Maßnahmen erforderlich. Das Modul aus dem Szenario 0 wird übernommen.

8.6 Information, Tarif und Vertrieb

8.6.1 Szenario 0

Die einheitliche Kennzeichnung der flexiblen Bedienungsformen nach der Produktrichtlinie des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr ist dem Kapitel Organisation zugeordnet (siehe Kapitel 8.5). Für die Umsetzung des Szenarios 0 sind keine weiteren Module und Maßnahmen im Bereich Information, Tarif und Vertrieb erforderlich.

8.6.2 Szenario 1

Modul Möglichkeiten zur Vereinfachung von Tarifen

Für die Stadt Wuppertal hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die Tarifhoheit. Es gelten die jeweiligen Richtlinien des Verkehrsverbunds zu Tarif und Vertrieb. Für die Nutzung der flexiblen Bedienungsformen gelten derzeit verschiedene Tarife und Bezahlmöglichkeiten (siehe Kapitel 3.1).

Der Nahverkehrsplan Teil 3 setzt in möglichst vielen Bereichen des stadtweiten öffentlichen Personenverkehrs an, um Verbesserungen für Bestandskunden und potenzielle neue Kunden zu initiieren. Daher sind in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Impulse zu Vereinfachungen bei den flexiblen Bedienungsformen relevant. Dies umfasst auch eine Abwägung der Integration des eezy-Tarifs.

Umsetzungszeitpunkt

- Prüfung und Abwägung mit einem gemeinsamen Zeitplan des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr

Kostenschätzung

- abhängig von Ergebnissen der Prüfung und Abwägung

Modul Vereinfachung der Buchungsmöglichkeiten

Bisher müssen für die drei verschiedenen flexiblen Bedienungsformen verschiedene Buchungswege genutzt werden: Telefon/Internet für Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus sowie App für On-Demand-Angebote (siehe Kapitel 3.1). Damit besteht gegenüber den (potenziellen) Kunden keine stadtweit einheitliche Lösung von mindestens einem Buchungsweg zur Verfügung (siehe Kapitel 8.3).

Die Vereinfachung der Buchungsmöglichkeiten verfolgt daher das Ziel, unter Berücksichtigung einer fortschreitenden Digitalisierung, mindestens eine Buchungsform immer für alle flexiblen Bedienungsformen anzubieten.

Weiterentwicklung der Buchungsmöglichkeiten bei flexiblen Bedienungsformen

- Ausgangslage Richtlinie zum Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr
- Gemeinsame Buchungsplattform über Internet und per App für alle flexiblen Bedienungsformen im Stadtgebiet mit Option auf ganz Nordrhein-Westfalen
- Inklusive Ergänzung und Ausweitung digitaler Bezahlmöglichkeiten für Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus.
- Digitale Bezahlmöglichkeiten für das AST-Angebot nur bis zur Umwandlung zum Taxibusangebot relevant
- Mindestens eine Bezahlmöglichkeit, die ohne Benutzerkonto oder Kreditkarte verwendet werden kann (zum Beispiel in Form eines Eltern-Kind-Kontos)
- Erhalt der Buchung per Telefon bei Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus mit Evaluation der Nutzungshäufigkeit.

Sollte von Seiten des betrauten Verkehrsunternehmens nach Evaluation die Einstellung der telefonischen Buchung gewünscht sein, ist dies im Benehmen mit dem Aufgabenträger zu erzielen.

Der Umfang einer Integration von Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus hängt vom Umsetzungsstand der Maßnahmen im Angebot ab (siehe Kapitel 8.3.1 bis 8.3.3). Mit dem Szenario 1 werden AST-Gebiete in TaxiBus-Verkehr überführt (siehe Kapitel 8.3.2).

Umsetzungszeitpunkt

- Bei Fortbestand verschiedener flexibler Bedienungsformen
- Mit Sicherstellung der Finanzierung

Kostenschätzung

- Investitionen 200.000 bis 300.000 Euro
- Betrieb 20.000 bis 30.000 Euro pro Jahr

8.6.3 Szenario 2

Für die Realisierung des Szenarios 2 sind keine zusätzlichen Module und Maßnahmen im Bereich Information, Tarif und Vertrieb erforderlich. Die Module und Maßnahmen aus den Szenarien 0 und 1 werden übernommen.

8.7 Stadtverkehr Wuppertal als Gesamtnetz

Der Nahverkehrsplan Teil 3 umfasst die flexiblen Bedienungsformen und den Nachtverkehr. Diese ergänzen das Basisangebot aus Schwebbahn und Buslinien und sind daher ebenfalls Teil der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen des ÖPNV für das Stadtgebiet Wuppertal.

Dazu gehören flexible Bedienungsformen als Anruf-Sammel-Taxi, TaxiBus und On-Demand-Verkehre, die während nachfrageschwachen Zeiten beziehungsweise in nachfrageschwachen Räumen und als ergänzendes Angebot zum konventionellen Linienangebot verkehren. Diese können auch Buslinien ganz oder teilweise in der Schwachverkehrszeit ersetzen. Hierdurch ergeben sich Abhängigkeiten zwischen Buslinien (Nahverkehrsplan Teil 2) und flexiblen Bedienungsformen (Nahverkehrsplan Teil 3).

Entsprechend gilt der Ansatz für ein Gesamtnetz Stadtverkehr Wuppertal übergreifend für die Nahverkehrspläne des ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Wuppertal (Nahverkehrsplan Teil 1, Teil 2 und Teil 3). Verkehrsleistungen sind unabhängig der Angebotsform über Teil 2 und 3 als verkehrlich und wirtschaftlich verflochtene Verkehrsleistungen planerisch in einem Gesamtnetz zusammen zu fassen. Damit ist das Gesamtnetz aus dem Nahverkehrsplan Teil 2 um die Verkehre aus diesem Nahverkehrsplan Teil 3 zu ergänzen. Dadurch soll gewährleistet werden, dass sich ein gesamtstädtisches ÖPNV-Angebot nicht nur auf einzelne ertragsstarke ÖPNV-Angebote des Tagesnetzes beschränkt, sondern die Bevölkerung im gesamten Stadtgebiet Wuppertal ausreichend mit Leistungen des ÖPNV versorgt wird. Dies umfasst besonders die Integration der flexiblen Bedienungsformen und des Nachtverkehrs, welche überwiegend nicht zu den ertragsstarken ÖPNV-Angeboten im Stadtgebiet zählen. Es gelten damit weiterhin die Verkehrsleistun-

gen des Gesamtnetzes Stadtverkehr Wuppertal gemäß Nahverkehrsplan Teil 2 (siehe dort Kapitel 9.8). Hinzu kommen an dieser Stelle die neuen beziehungsweise geänderten ÖPNV-Angebote bei den flexiblen Bedienungsformen und im Nachtverkehr durch die Szenarien in diesem Nahverkehrsplan Teil 3 (siehe Kapitel 8.1.3).

Das Gesamtverkehrsnetz Stadt Wuppertal umfasst auch mit dem Nahverkehrsplan Teil 3 ÖPNV-Angebote, die durch diesen Nahverkehrsplan in Zukunft vorgesehen sind. Hierzu gehören sowohl neue ÖPNV-Angebote als auch bestehende ÖPNV-Angebote, die in andere Formen beziehungsweise Produkte überführt werden.

Zusammenhänge von Buslinien, flexiblen Bedienungsformen und NachtExpress

Buslinie	Flexible Bedienungsform	NachtExpress
CE61	T61	-
CE64	AST64	-
332	-	NE4/NE5
601	-	NE2
602	AST02	-
603	-	NE2
604	-	NE4/NE5
609	T9	-
610	T1	-
611	AST11	NE2/NE5
612	-	NE4
613	AST13	NE7
615	-	NE15
616	-	NE8
618	-	NE4
619	-	NE1
621	-	NE1
625	-	NE3/NE6/NE7
628	-	NE5

Buslinie	Flexible Bedienungsform	NachtExpress
629 ^A	T629	-
630	AST30	NE6
631	-	NE1
633	AST33	-
635	-	NE3/NE7
638	AST38	-
639 ^A	T639	-
640	-	NE6
642	-	NE5
644	T44	-
645	-	NE3/NE15
646	AST46	-
650	AST50	-
670	AST70	-
745	AST45	-
784	AST84	-

^A Die Buslinien 629 und 639 ergeben sich durch den Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 0.

9 Verzeichnisse

9.1 Abbildungen

Abbildung 1: Umfang an TaxiBus-Fahrten gemäß Fahrplan nach Tagestypen	11
Abbildung 2: Umfang Anruf-Sammel-Taxi-Fahrten gemäß Fahrplan nach Tagestypen	12
Abbildung 3: Beispielfahrzeug Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus	12
Abbildung 4: London-Taxi für Hol mich! App	13
Abbildung 5: Organisation beim NachtExpress	15
Abbildung 6: Fahrzeuge für den NachtExpress (Auswahl)	16
Abbildung 7: Nachfrage TaxiBus-Linien	21
Abbildung 8: Nachfrage AST-Verkehre	22
Abbildung 9: Nutzung des Angebots Hol mich! App im September 2023 tagsüber und abends	22
Abbildung 10: Zusammensetzung des Frühverkehrs nach Tagestypen	24
Abbildung 12: Anteil der Fahrgäste im Nachtnetz pro Linie nach Samstag und Sonntag	26
Abbildung 11: Nutzung des Angebots Hol mich! App im September 2023 nachts	26

9.2 Tabellen

Tabelle 1: Merkmale der flexiblen Bedienungsformen im Stadtgebiet Wuppertal	10
Tabelle 2: Module im Szenario 0	32
Tabelle 3: Module im Szenario 1	32
Tabelle 4: Module im Szenario 2	32
Tabelle 5: Module im Szenario 0	34
Tabelle 6: Module im Szenario 1	37
Tabelle 7: Module im Szenario 1	42

9.3 Abkürzungen

AST	Anruf-Sammel-Taxi
Bf.	Bahnhof
Hbf.	Hauptbahnhof
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
RB	Regional Bahn
RE	Regional Express
SB	SchnellBus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
T bzw. TB	TaxiBus
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

9.4 Literatur

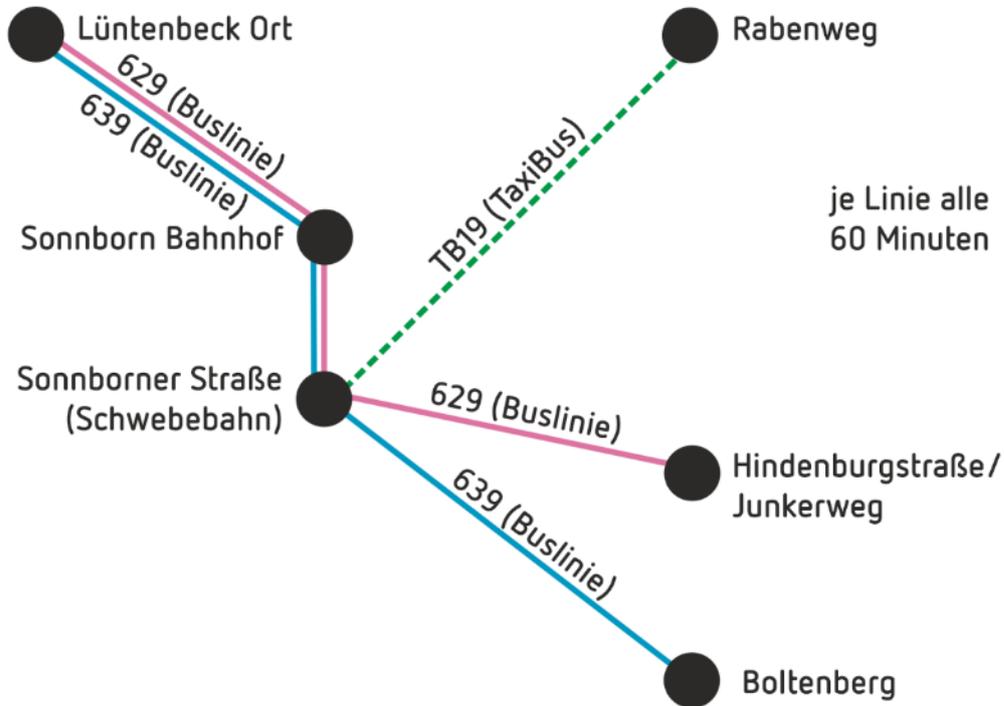
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Bonn
- Institute for Environmental Analytics (2022): #ShowYourStripes. Nordrhein-Westfalen
<https://showyourstripes.info/c/europe/germany/nordrheinwestfalen> [19.04.2023]
- Internationaler Währungsfonds (2022): Inflationsrate in Deutschland von 2011 bis 2022 sowie Prognose des IWF bis 2028
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/684534/umfrage/prognose-des-iwf-zur-entwicklung-der-inflationsrate-in-deutschland/> [11.08.2023]
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2017): O-Busverkehr sowie Linienverkehr mit Kraftomnibussen nach §42, §43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV); Beförderung für E-Scooter mit aufsitzender Person. Düsseldorf
- Stadt Wuppertal (2022): Konzept zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Wuppertal. Wuppertal
- Stadt Wuppertal (2023): Nahverkehrsplan Teil 2. Wuppertal
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2022): Potenzialanalyse On-Demand-Ridepooling im Ruhrgebiet. Abschlussbericht. Gelsenkirchen
- ZF Friedrichshafen AG (2024): Autonomes Fahren: Die Stufen zum selbstfahrenden Fahrzeug.
https://www.zf.com/mobile/de/technologies/autonomous_driving/stories/6_levels_of_automated_driving.html [14.03.2024]

10 Anhang

10.1 ÖPNV-Konzept Linien 629 und 639

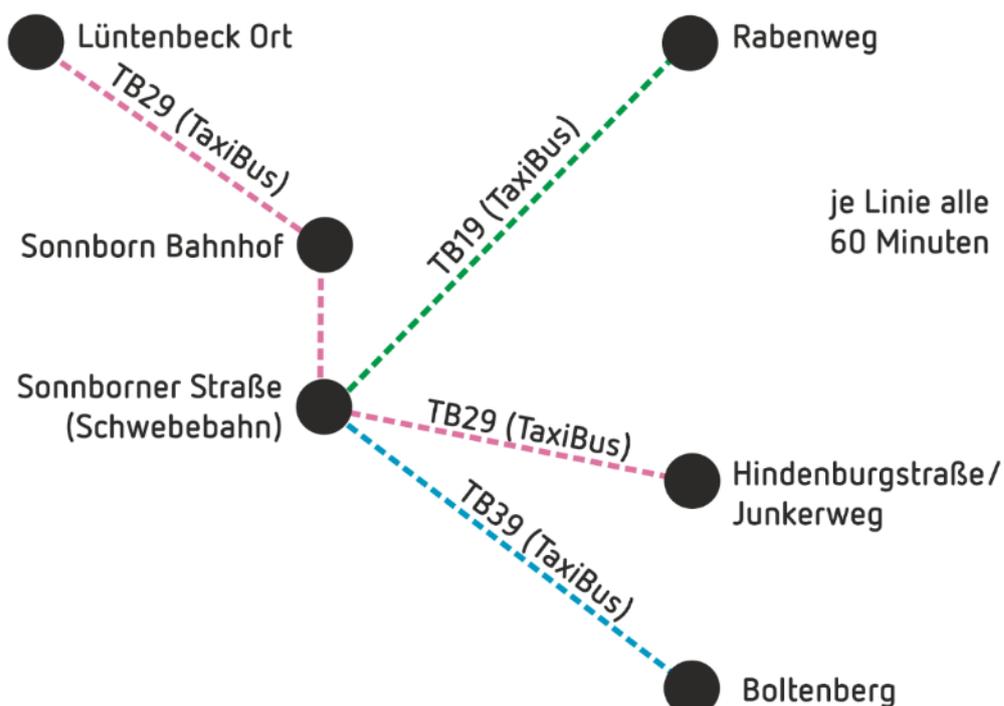
Haupt- und Normalverkehrszeit

Montag bis Freitag 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr
 Samstag 09:30 Uhr bis 17:30 Uhr



Schwachverkehrszeit

Montag bis Freitag 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr und 19:00 Uhr bis 24:00 Uhr
 Samstag 06:00 Uhr bis 09:30 Uhr und 17:30 Uhr bis 24:00 Uhr
 Sonntag und Feiertag 08:00 Uhr bis 24:00 Uhr

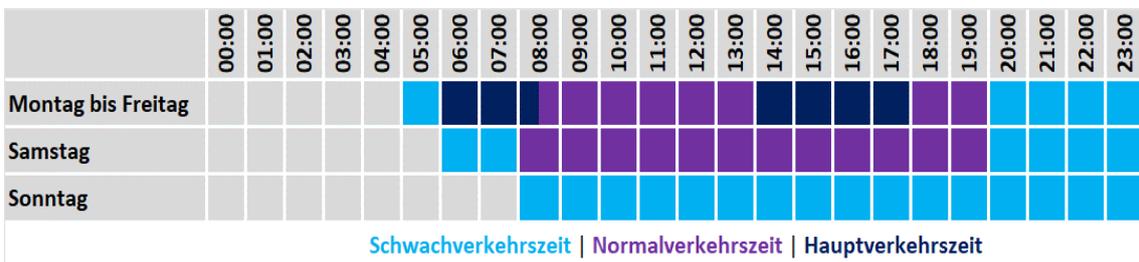


10.2 Liniensteckbriefe

Die Steckbriefe werden für jedes ÖPNV-Angebot im Bedarfs- und Nachtverkehr mit Bezug zum Wuppertaler Stadtgebiet erstellt. Die Steckbriefe sind eine vereinfachte Zusammenfassung. Grundlage ist der Fahrplan ohne Einschränkungen durch Personalmangel (Stand 12/2020). Maßnahmen, die bereits Teil des Szenarios 0 sind, sind unter Anmerkungen aufgeführt. Die Angaben zum Verkehrsunternehmen beziehen sich auf die aktuellen laufenden Konzessionen.

Legende

7,5, 10, 15, 30, 60, 120	Takt mit Angabe der Intervalle in Minuten
EF	Einzelfahrt(-en), teils ohne Takt zu weiteren Fahrten
X	keine Linienfahrten
HVZ	Hauptverkehrszeit
NVZ	Normalverkehrszeit
SVZ	Schwachverkehrszeit



Bei dem Bedienungsangebot ist in schwarz das Angebot mit Stand 2023 bzw. durch das Szenario 0 ohne temporäre Einschränkungen durch Personalmangel zusammengefasst. Blau sind Maßnahmen durch das Szenario 1, grün durch das Szenario 2. Blaue Maßnahmen (Szenario 1), die keine weiteren grünen Angaben haben, gehen unverändert in das Szenario 2 über. Prozentuale Änderungsangaben des Leistungsvolumens der Szenarien 1 und 2 beziehen sich (solange nicht anders angegeben) auf den Stand Sommer 2023.

10.2.1 Flexible Bedienungsform TaxiBus (TB)

TB1: Wuppertal				
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	Mit Umsetzung festzulegen			
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld-West			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Sonnborner Straße – Düsseldorfer Straße – Breuerweg			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	60	60	60	60
Samstag		60	60	60
Sonntag und Feiertag			60	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0	15.250 (neue Linie)	+/- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtliche Leistung rund 15.250 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

TB9: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Vohwinkel			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Vohwinkel Schwebebahn – Simonshöfchen Derken			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	X	X	X	[60] → 60
Samstag		60	X	[60] → 60
Sonntag und Feiertag			60	[60] → 60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A.	+ 10 %	+/- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ehemals TaxiBus T9 ▪ TaxiBus TB9 ergänzt Buslinie 609 ▪ [60] alle 60 Minuten bis 22:00 Uhr ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

TB10: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Heckinghausen			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Alter Markt – Barmen Bf. – Amalienstraße			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	60	60	60	[60] → 60
Samstag	/	60	60	[60] → 60
Sonntag und Feiertag	/	/	60	[60] → 60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A.	+ 10 %	+/- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ehemals TaxiBus T1 ▪ [60] alle 60 Minuten bis 22:00 Uhr ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

TB12: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	Mit Umsetzung festzulegen			
Stadtbezirke Wuppertal	Oberbarmen			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Erlenrode – Schmiedestraße – Mollenkotten – Bracken – Silberkuhle			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	60	60	60	60
Samstag		60	60	60
Sonntag und Feiertag			60	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0	34.950 (neue Linie)	+/- 0%*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtliche Leistung rund 34.950 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

TB17: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	Mit Umsetzung festzulegen			
Stadtbezirke Wuppertal	Uellendahl-Katernberg			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Raukamp Schleife – Obere Kohlstraße – Hardenberger Hof – Am Eckbusch			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	X	X	X	60
Samstag		X	X	60
Sonntag und Feiertag			X	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0	+/- 0 %	12.300	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TaxiBus TB17 ersetzt im Szenario 2 die Fahrten der Buslinie 617 zwischen Raukamp Schleife und Am Eckbusch während Schwachverkehrszeit abends ▪ Verringerung des Leistungsvolumens Linie 617 im Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 2 um 40.880 Kilometer pro Jahr ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App 			

TB19: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld-West			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Sonnborner Straße – Stockmannsmühle – Rabenweg – Talstraße – Sonnborner Straße			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	60	60	X → 60	X → 60
Samstag	/	60	X → 60	X → 60
Sonntag und Feiertag	/	/	X → 60	X → 60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	7.300	+ 25 %	+/- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ehemals TaxiBus T629 im Abschnitt Lüntenbeck – Sonnborn – Rabenweg ▪ Szenario 0 aus Nahverkehrsplan Teil 2: TaxiBus-Fahrten annähernd HVZ und NVZ von Montag bis Samstag wieder als Buslinien-Fahrten 629 bzw. 639 (ohne Anmeldung) ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

TB21: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	Mit Umsetzung festzulegen			
Stadtbezirke Wuppertal	Vohwinkel			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wülfrath-Aprath Bf. – Schopstreck/Zum großen Busch – Wieden Schleife			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	60	60	60	60
Samstag	/	60	60	60
Sonntag und Feiertag	/	/	60	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0	16.500 (neue Linie)	+/- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtliche Leistung rund 16.500 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

TB25: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	Mit Umsetzung festzulegen			
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Oberbarmen, Uellendahl-Katernberg			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Zum Lohbusch – Dönberg Kirche – Horath – Schaumlöffel – Kickersburg			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	60	60	60	60
Samstag		60	60	60
Sonntag und Feiertag			60	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0	22.100 (neue Linie)	+/- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtliche Leistung rund 22.100 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

TB29: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld-West, Vohwinkel			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Lüntenbeck Ort – Sonnborn Bf. – Sonnborner Straße – Zoo/Stadion – Zoologischer Garten Bf. – Hindenburgstraße/Junkerweg			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	X	X	60	60
Samstag		X	60	60
Sonntag und Feiertag			60	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	10.000	+/- 0 %	+/- 0 %	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ehemals TaxiBus T629 im Abschnitt Lüntenbeck – Sonnborn – Rabenweg beziehungsweise TaxiBus T639 Boltenberg – Sonnborn – Hindenbergstraße/Junkerweg ▪ Szenario 0 aus Nahverkehrsplan Teil 2: TaxiBus-Fahrten annähernd HVZ und NVZ von Montag bis Samstag wieder als Buslinien-Fahrten 629 bzw. 639 (ohne Anmeldung) ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App 			

TB39: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld-West, Vohwinkel			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Sonnborner Straße – Boltenberg			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	X	X	60	60
Samstag	/	X	60	60
Sonntag und Feiertag	/	/	60	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	7.300	+/- 0 %	+/- 0 %	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ehemals TaxiBus T639 ▪ Szenario 0 aus Nahverkehrsplan Teil 2: TaxiBus-Fahrten annähernd HVZ und NVZ von Montag bis Samstag wieder als Buslinien-Fahrten 629 bzw. 639 (ohne Anmeldung) ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App 			

TB44: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Heckinghausen			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Windhornstraße – Alter Markt – Barmen Bf. – Richard-Strauss-Allee			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Windhornstraße – Alter Markt – Barmen Bf.				
Montag bis Freitag	X	X	X	60 → X
Samstag		X	60 → X	60 → X
Sonntag und Feiertag			[60] → X	60 → X
Alter Markt – Barmen Bf. – Richard-Strauss-Allee				
Montag bis Freitag	X	X	X	60
Samstag		X	X	60
Sonntag und Feiertag			X	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	2.800	- 100 %	- 40 %	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ehemals TaxiBus T44 ▪ TaxiBus TB44 ergänzt Buslinie 644 ▪ Abschnitt Windhornstraße – Alter Markt – Barmen Bf.: TaxiBus TB44 wird durch Buslinie 644 ersetzt (Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 1) ▪ Abschnitt Alter Markt – Barmen Bf. – Richard-Strauss-Allee TaxiBus TB44 ersetzt Buslinie 644 während der Schwachverkehrszeit abends (Nahverkehrsplan Teil 3, Szenario 2) ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App 			

TB61: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Ronsdorf			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Unterbarmen Bf. – Müngstener Straße und Sportplatz Oberbergische Straße – Parkstraße			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	[60] → 60 → X	60 → X	X → 60 → X	[60] → 60 → X
Samstag	/	60 → X	X → 60 → X	X → 60 → X
Sonntag und Feiertag	/	/	X → 60 → X	X → 60 → X
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	3.800	+ 130 %	- 100 %	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ehemals TaxiBus T61 ▪ TaxiBus TB61 ergänzt Buslinie CE61 ▪ [60] Montag bis Freitag alle 60 Minuten NVZ 08:30 Uhr bis 12:30 Uhr und SVZ 18:30 Uhr bis 20:30 Uhr ▪ [60] Samstag alle 60 Minuten zwischen 08:30 Uhr und 17:00 Uhr ▪ Keine durchgehenden Fahrten über den gesamten Linienweg ▪ Linie TB61 entfällt vollständig (Nahverkehrsplan Teil 3, Szenario 2), wenn Ausweitung Linie CE61 erfolgte (Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 2) ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App 			

TB69: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Langenfeld-Beyenburg			
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Hardtbacher Höhe – Frielinghausen – Cluse			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	[EF] → 60	[EF] → 60	X → 60	X → 60
Samstag	/	X → 60	X → 60	X → 60
Sonntag und Feiertag	/	/	X → 60	X → 60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A.	+ 600 %	+/- 0%*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtliche Leistung rund 6.000 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ [EF] Einzelfahrten für den Schulverkehr ▪ Alle Fahrten mit Anschluss an Linie 669 von/nach Remscheid-Lennep ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ Umsetzung bedarf einer Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Remscheid und den Stadtwerken Remscheid ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

10.2.2 Flexible Bedienungsform Anruf-Sammel-Taxi (AST)

AST/TB2: Schmitteborn

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Heckinghausen, Langenfeld-Beyenburg, Oberbarmen			
Bedienungsgebiet	Oberbarmen Bf./Werléstraße/Auf der Bleiche/Lenneper Straße – Am Kohlenmeiler/Hebbecke/Schmitteborn/Starenschloss/Starenstraße			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	60 → X	60 → X	60 → X	60
Samstag		60 → X	60 → X	60
Sonntag und Feiertag			60 → X	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	- 70 %	+/- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Szenario 1 Umstellung von AST-Gebiet 02 auf TaxiBus 02 (ergänzt Buslinie 602), Bedienung aller Haltestellen zwischen Oberbarmen Bf. und Schmitteborn analog Buslinie 602 ▪ Voraussichtliche Leistung TB2 rund 3.250 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

AST/TB11: Norrenberg				
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Heckinghausen, Oberbarmen			
Bedienungsgebiet	Oberbarmen Bf./Werléstraße/Auf der Bleiche – Friedhof Norrenberg/Bockmühlberg/Hainholz			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	60	60	60	60
Samstag		60	60	60
Sonntag und Feiertag			60	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	+/- 0 %	+/- 0 %	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Szenario 1 Umstellung von AST-Gebiet 11 auf TaxiBus 11 ▪ Voraussichtliche Leistung TB11 rund 12.000 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App 			

AST/TB13: Falkenberg/Stiller Winkel

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Uellendahl-Katernberg			
Bedienungsgebiet	Karlsplatz – Ottenbrucher Bf./Falkenberg (Nord und Süd)/Julius-Lucas-Weg (Nord und Süd)/Damaschkeweg (Nord und Süd)/Stiller Winkel/Menzelstraße (Nord und Süd)/Oberer Stiller Winkel/ Unterer Stiller Winkel (Nord und Süd)			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	[EF] → 60	[EF] → 60	X → 60	X → 60
Samstag	/	X → 60	X → 60	X → 60
Sonntag und Feiertag	/	/	X → 60	X → 60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	+ 400 %	+/- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Szenario 1 Umstellung von AST-Gebiet 13 auf TaxiBus 13 ▪ Voraussichtliche Leistung TB13 rund 17.300 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ [EF] Einzelfahrten nur an Dienstag und Donnerstag ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

AST/TB30: Ronsdorf-Rehsiepen

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Ronsdorf			
Bedienungsgebiet	Ronsdorf Markt/Am Stadtbf./Am Kraftwerk – Ferdinand-Lasalle-Straße/ Ronsdorf Bf. – Im Rehsiepen/ An den Feldern			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	X	X	X	60
Samstag		X	[EF]	60
Sonntag und Feiertag			[EF]	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	+/- 0 %	+/- 0 %	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Szenario 1 Umstellung von AST-Gebiet 30 auf TaxiBus 30 (ergänzt Buslinie 630), Bedienung aller Haltestellen zwischen Ronsdorf Markt und Im Rehsiepen analog Linie 630 ▪ Voraussichtliche Leistung TB30 rund 2.600 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ [EF] morgens 2 bis 3 Fahrten je Richtung ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App 			

AST/TB33: Cronenberg-Herichhausen

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Cronenberg			
Bedienungsgebiet	Cronenberg Rathaus/Amboßstraße – Alfred-Henckels-Halle/Am Hofe/ Friedensstraße			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	X	X	[EF]	60
Samstag		[EF]	60	60
Sonntag und Feiertag			[EF]	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	+ 10 %	+/- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Szenario 1 Umstellung von AST-Gebiet 33 auf TaxiBus 33 (ergänzt Buslinie 633), Bedienung aller Haltestellen zwischen Cronenberg Rathaus und Am Hofe analog Buslinie 633 ▪ Voraussichtliche Leistung TB33 rund 1.400 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ [EF] morgens Montag bis Freitag 1 Fahrt pro Richtung, Samstag 4 Fahrten pro Richtung, Sonntag und Feiertag 4 bis 5 Fahrten pro Richtung, mit Szenario 1 werden rund 12 weitere Fahrten pro Woche erforderlich ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

AST/TB38: Konradswüste

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Heckinghausen, Oberbarmen			
Bedienungsgebiet	Oberbarmen Bf./Werléstraße/ Auf der Bleiche – Hoeschstraße/Konradswüste/ Konradshöhe Süd			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	X	X	[EF]	60
Samstag		[EF]	60	60
Sonntag und Feiertag			[EF]	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	+/- 0 %	+/- 0 %	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Szenario 1 Umstellung von AST-Gebiet 38 auf TaxiBus 38 (ergänzt Buslinie 638), Bedienung aller Haltestellen Oberbarmen Bf. und Konradswüste analog Buslinie 638 ▪ Voraussichtliche Leistung TB38 rund 2.700 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ [EF] morgens Montag bis Freitag 1 Fahrt, Samstag, Sonntag und Feiertag 2 bis 3 Fahrten pro Richtung ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App 			

AST/TB45: Vohwinkel-Schöller

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Vohwinkel			
Bedienungsgebiet	Schöller Bürgerhaus/Hahnenfurth-Düssel Bf./Ladestraße – Wieden Schleife – Neu Dornap/Holthäuser Heide – Vohwinkel Bf./Vohwinkel Schwebbahn			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	30	30	30	30
Samstag		30	30	30
Sonntag und Feiertag			30	30
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	+/- 0 %	+/- 0 %	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Szenario 1 Umstellung von AST-Gebiet 45 auf TaxiBus 45 ▪ Voraussichtliche Leistung TB45 rund 53.800 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ Haltestelle Ladestraße bereits seit Sommer 2023 nicht mehr bedient, daher keine Angebotsvolumenverringern 			

AST/TB46: Ronsdorf Landeseinrichtungen

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Ronsdorf			
Bedienungsgebiet	Lichtscheid Wasserturm/Parkstraße – Landeseinrichtungen			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	20	[20] → [20/60]	20	X → 60
Samstag		X → 60	X → 60	X → 60
Sonntag und Feiertag			[30] → [30/60]	30
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	+ 350 %	+ /- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Szenario 1 Umstellung von AST-Gebiet 46 auf TaxiBus 46 ▪ Voraussichtliche Leistung TB46 rund 15.450 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ [20] alle 20 Minuten zwischen 11:30 Uhr und 16:30 Uhr ▪ [30] alle 30 Minuten zwischen 17:45 Uhr und 23:45 Uhr ▪ [20/60] und [30/60] teilweise bereits bestehende Abfahrten alle 20 oder 30 Minuten bleiben erhalten, weitere Zeiten während Normal- und Schwachverkehrszeit werden mit Abfahrten alle 60 Minuten ergänzt ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

AST/TB50: Ronsdorf-Holthausen				
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Ronsdorf			
Bedienungsgebiet	Klinik Bergisch Land/Luhnsfelder Höhe/ Staubenthaler Höhe/Holthausen-Straße – Parkstraße/Ronsdorf Markt/Am Stadtbf./ Lüttringhauser Straße			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	X	X	X	60
Samstag		[EF]	X	60
Sonntag und Feiertag			60	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	+ 5 %	+/- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Szenario 1 Umstellung von AST-Gebiet 50 auf TaxiBus 50 (ergänzt Buslinie 650 zusätzlich mit Halt Parkstraße), Bedienung aller Haltestellen zwischen Klinik Bergisch Land und Ronsdorf Am Stadtbf. analog Linie 650 ▪ Voraussichtliche Leistung TB50 rund 7.100 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ [EF] morgens 3 Fahrten je Richtung ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

AST/TB64: Cronenberg-Kohlfurth

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Cronenberg			
Bedienungsgebiet	Cronenberg Rathaus – Kohlfurther Brücke/Unterkohlfurth			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	X	X	X	60
Samstag		X	X	60
Sonntag und Feiertag			[EF]	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	+/- 0 %	+/- 0 %	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Szenario 1 Umstellung von AST-Gebiet 64 auf TaxiBus 64 (ergänzt Buslinie CE64 mit leicht abweichendem Linienweg in Kohlfurth), Bedienung aller Haltestellen zwischen Cronenberg Rathaus und Kohlfurther Brücke analog Linie CE64 ▪ Voraussichtliche Leistung TB64 rund 2.650 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ [EF] morgens 3 bis 4 Fahrten pro Richtung ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App 			

AST/TB70: Ronsdorf – Mühle/Boxberg – Remscheid-Clarenbach				
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal, Stadt Remscheid			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Ronsdorf			
Bedienungsgebiet	Ronsdorf Markt/Am Stadtbf./Lüttringhauser Straße – Edmund-Strutz-Weg/Kottsiepen – Graben/Stollen/Clarenbach			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Ronsdorf Markt – Remscheid Clarenbach				
Montag bis Freitag	[X/60]	[60/EF]	X	X
Samstag		60	60	X
Sonntag und Feiertag			60	X
Ronsdorf Markt – Edmund-Strutz-Weg				
Montag bis Freitag	[X/60] → 60	[60/EF] → 60	X → 60	X → 60
Samstag		60	60	X → 60
Sonntag und Feiertag			60	X → 60
Taktachse	<ul style="list-style-type: none"> Ronsdorf Markt – Remscheid Clarenbach 670 + TB70 			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	+ 70 %	+/- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Mit Szenario 1 Umstellung von AST-Gebiet 70 auf TaxiBus 70 (ergänzt Buslinie 670 entlang Landesstraße 417 zwischen Ronsdorf Markt und Remscheid Clarenbach), Bedienung aller Haltestellen zwischen Ronsdorf Markt und Remscheid Clarenbach analog Linie 670 Voraussichtliche Leistung TB70 rund 8.400 Kilometer pro Jahr Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % [X/60] nur während HVZ nachmittags [60/EF] stündlich von 09:00 Uhr bis 12:30 Uhr anschließend Einzelfahrten Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App *: Bezug auf Szenario 1 			

AST/TB84: Vohwinkel-Kinderbusch

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Vohwinkel			
Bedienungsgebiet	Vohwinkel Bf./Vohwinkel Schwebebahn – Filchnerweg/Ludgerweg/Scottweg/Wibbelrather Weg			
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	60	60	X → 60	60
Samstag		60	X → 60	60
Sonntag und Feiertag			60	60
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	+ 20 %	+/- 0 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Szenario 1 Umstellung von AST-Gebiet 84 auf TaxiBus 84 ▪ Voraussichtliche Leistung TB84 rund 11.250 Kilometer pro Jahr ▪ Abschätzung des Leistungsvolumens mit einer Nachfrage aller Fahrten gemäß Fahrplan von rund 30 % ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per Telefon oder per Internet mit einmaliger Registrierung; mit Szenario 1 auch per App ▪ *: Bezug auf Szenario 1 			

10.2.3 Flexible Bedienungsform On-Demand

Mittleres und östliches Stadtgebiet

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)			
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Elberfeld, Elberfeld-West, Uellendahl-Katernberg, Cronenberg, Heckinghausen, Langerfeld-Beyenburg, Oberbarmen, Ronsdorf, Vohwinkel			
Bedienungsgebiet	Gesamte Stadtbezirke			
Angebot mit durchschnittlicher Wartezeit	HVZ	NVZ	SVZ außer abends	SVZ abends
Montag bis Freitag	X → [15] → [15]	X → [15] → [15]	X → [15] → [15]	X → [15] → [15]
Samstag		X → [15] → [15]	X → [15] → [15]	X → [15] → [15]
Sonntag und Feiertag			X → [15] → [15]	X → [15] → [15]
Taktachse	▪ Keine			
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1	Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	k.A. (kein Linienweg)	+/- 0 %	+ 150 %	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle Fahrten mit Anmeldung per App mit einmaliger Registrierung ▪ Weitere Fahrten im Nachtverkehr an Wochenenden (siehe nachfolgend) ▪ Szenario 1 entspricht einer Fortführung des aktuellen On-Demand-Angebots (Stand 01/2024) 			

10.2.4 Nachtverkehr, Szenario 0 und 1

NE1: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Elberfeld-West, Vohwinkel					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. > Sonnborner Ufer > Vohwinkel Bf. > Vohwinkeler Feld > Obere Engelshöhe > Dasnöckel Mitte > Sonnborner Ufer > Wuppertal Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	10.100		- 5 %		- 100 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedienung Vohwinkel Bf. und Vohwinkeler Feld durch neue Linie NE10 ▪ Szenario 2: - 100 %, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE2: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Uellendahl-Katernberg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. > Friedhofskirche > Am Anschlag > Hardenberger Hof > Am Eckbusch > Henselweg > Falkenberg > Fernmeldeamt > Friedhofskirche > Wuppertal Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	9.900		-5 %		- 100 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Szenario 2: - 100 %, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE3: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Elberfeld, Oberbarmen, Uellendahl-Katernberg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. > Obere Kohlstraße > Friedhof Uellendahl > Raukamp Schleife > Am Handweiser > Horath > Schaumlöffel > Markland > Schaumlöffel > Raukamp Schleife > Uellendahl Friedhof > Wuppertal Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	9.800		- 5 %		- 100 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedienung Obere Kohlstraße und Am Handweiser durch neue Linie NE11 ▪ Szenario 2: - 100 %, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE4: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Elberfeld, Oberbarmen					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. > Clausen > Alter Markt > Germanenstraße > Wichlinghausen Markt > Sternenberg > Schaumlöffel > Germanenstraße > Alter Markt > Clausen > Wuppertal Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1		Szenario 2		
Kilometer pro Jahr	10.800	+/- 0 %		- 100 %*		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Szenario 2: - 100 %, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE5: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Elberfeld, Heckinghausen, Langerfeld-Beyenburg, Oberbarmen					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. > Fingscheid > Völklinger Straße > Barmen Bf. > Alter Markt > Werléstraße > Lenneper Straße > Flexstraße > Kohlenstraße > Hilgershöhe > Oberbarmen Bf. > Werléstraße > Alter Markt > Barmen Bf. > Völklinger Straße > Wuppertal Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	9.250		- 5 %		- 100 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedienung Fingscheid durch neue Linie NE9 ▪ Bedienung Hilgershöhe durch neue Linie NE12 ▪ Szenario 2: - 100 %, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE6: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Elberfeld, Ronsdorf					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. > Historische Stadthalle > Am Forsthof > Lichtscheid Wasserturm > Ronsdorf Markt > Echoer Straße > Ronsdorf Bf. > Ronsdorfer Anlagen > Lichtscheid Wasserturm > Am Forsthof > Historische Stadthalle > Barmenia Allee > Wuppertal Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	11.100		- 5 %		- 100 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Szenario 2: - 100 %, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE7: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Cronenberg, Elberfeld					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. > Odenwaldweg > Hahnerberg > Mastweg > Cronenberg Rathaus > Sudberg > Cronenberg Rathaus > Hahnerberg > Hatzenbeck > Wuppertal Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1		Szenario 2		
Kilometer pro Jahr	10.350	- 5 %		- 100 %*		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedienung Mastweg durch Anpassung bei Linie NE15 ▪ Szenario 2: - 100 %, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE8: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Heckinghausen, Langerfeld-Beyenburg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Barmen Bf. > Alter Markt > Oberbarmen Bf. > Bockmühlbrücke > Beyenburg Mitte > Grüental > Siegelberg > Bockmühlbrücke > Oberbarmen Bf. > Alter Markt > Barmen Bf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	EF → 60	X → 60	X → 60	X → 60	X
Sonntag und Feiertag	X	EF → 60	X → 60	X → 60	X → 60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	3.500		+ 360 %		- 100 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Fahrt je Richtung ▪ Szenario 2: - 100 %, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE9: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	Mit Umsetzung festzulegen					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Elberfeld, Heckinghausen					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. > Fingscheid > Barmen Bf. > Alter Markt > Richard-Strauss-Allee > Toelleturm > Richard-Strauss-Allee > Alter Markt > Barmen Bf. > Fingscheid > Wuppertal Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1		Szenario 2		
Kilometer pro Jahr	0	8.750 (neue Linie)		- 100 %*		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtliche Leistung Szenario 1 rund 8.750 Kilometer pro Jahr ▪ Entfällt wieder mit Szenario 2, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE10: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	Mit Umsetzung festzulegen					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Elberfeld-West, Uellendahl-Katernberg, Vohwinkel					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. > Kyffhäuser Straße > Wieden Schleife > Vohwinkel Bf. > Vohwinkeler Feld > Wieden Schleife > Kyffhäuser Straße > Wuppertal Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		9.650 (neue Linie)		- 100 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtliche Leistung Szenario 1 rund 9.650 Kilometer pro Jahr ▪ Entfällt wieder mit Szenario 2, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE11: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	Mit Umsetzung festzulegen					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Elberfeld-West, Uellendahl-Katernberg, Vohwinkel					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. > Obere Kohlstraße > Raukamp Schleife > Am Handweiser > Horath > Raukamp Schleife > Obere Kohlstraße > Wuppertal Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1		Szenario 2		
Kilometer pro Jahr	0	7.600 (neue Linie)		- 100 %*		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtliche Leistung Szenario 1 rund 7.600 Kilometer pro Jahr ▪ Entfällt wieder mit Szenario 2, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE12: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	Mit Umsetzung festzulegen					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Oberbarmen					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Barmen Bf. > Alter Markt > Oberbarmen Bf. > Windhukstraße > Schmiedestraße > Rheinische Straße > Oberbarmen Bf. > Alter Markt > Barmen Bf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		7.300 (neue Linie)		- 100 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtliche Leistung Szenario 1 rund 7.300 Kilometer pro Jahr ▪ Entfällt wieder mit Szenario 2, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE13: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal, Kreis Mettmann/Stadt Velbert					
Verkehrsunternehmen	Mit Umsetzung festzulegen					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Elberfeld-West, Uellendahl-Katernberg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. > Robert-Daum-Platz – Kuckelsberg > Hardenberger Hof > Velbert-Rosenhügel Bf. > Velbert ZOB > Velbert-Rosenhügel Bf. > Hardenberger Hof > Kuckelsberg > Robert-Daum-Platz > Wuppertal Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		18.400 (neue Linie)		- 100 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abschnitt Velbert-Rosenhügel Bf. – Velbert ZOB bereits mit Nachtverkehr durch Linie 649 ▪ Voraussichtliche Leistung Szenario 1 rund 18.400 Kilometer pro Jahr ▪ Entfällt wieder mit Szenario 2, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE15: Wuppertal – Remscheid

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal, Stadt Remscheid					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil, Stadtwerke Remscheid (aktuelle Konzessionen)					
Stadtbezirke Wuppertal	Cronenberg, Elberfeld					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. > Uni-Halle > Hahnerberg > Mastweg > Remscheid Hbf. > Remscheid Richard-Lindenberg-Platz > Mastweg > Hahnerberg > Uni-Halle > Wuppertal Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	60	60	60	[60/X]	X	X
Sonntag und Feiertag	60	60	60	[60/X]	X	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	12.200		+ 5 %		- 100 %*	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ [60/X] nur in Richtung Stadt Remscheid ▪ Fahrten der Linie 615 ab 21:00 Uhr auf Stadtgebiet Remscheid bereits als Linie NE15 ▪ Entfällt wieder mit Szenario 2, siehe Kapitel 10.2.5 ▪ *: Bezug auf Szenario 1 					

NE16: Wuppertal – Remscheid

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal, Stadt Remscheid					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil, Stadtwerke Remscheid (aktuelle Konzessionen)					
Stadtbezirke Wuppertal	Ronsdorf					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Remscheid Friedrich-Ebert-Platz > Remscheid Hbf. > Remscheid Clarenbach > Remscheid-Lüttringhausen Rathaus > Ronsdorf Bf. > Ronsdorf Am Stadtbf. > Remscheid-Lüttringhausen Rathaus > Remscheid Hbf. > Remscheid Friedrich-Ebert-Platz					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	60	60	60	60	X	X
Sonntag und Feiertag	60	60	60	60	X	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	8.600		+/- 0 %		+/- 0 %	
Anmerkungen	▪ Keine					

NE23: Wuppertal – Remscheid

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal, Stadt Solingen					
Verkehrsunternehmen	Stadtwerke Solingen (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Vohwinkel					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Vohwinkel Bf. – Vohwinkel Schwebebahn – Solingen Graf-Wilhelm-Platz – Solingen Mitte Bf. – Solingen Krahenhöhe					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	60	60	X	X	X	X
Samstag	60	60	60	[60/X]	X	X
Sonntag und Feiertag	60	60	60	[60/X]	X	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	9.700		+/- 0 %		+/- 0 %	
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nicht alle Fahrten durchgehend zwischen Vohwinkel Bf. – und Krahenhöhe ▪ [60/X] nur in Richtung Stadt Remscheid 					

10.2.5 NachtExpress, Szenario 2

600: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Elberfeld-West, Vohwinkel					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. – Sonnborner Ufer – Vohwinkel Schwebebahn					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		6.350	
Anmerkungen	▪ Keine					

601: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Elberfeld-West, Vohwinkel					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. – Otto-Hausmann-Ring – Wieden Schleife					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		6.800	
Anmerkungen	▪ Keine					

602: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Oberbarmen					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Oberbarmen Bf. – Silberkuhle – Schmiedestraße					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		4.600	
Anmerkungen	▪ Keine					

607: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Uellendahl-Katernberg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. – Hamburger Treppe – Hardenberger Hof – Am Eckbusch					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		5.300	
Anmerkungen	▪ Linie 607 entfällt mit Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 1, damit im Nachtnetz Szenario 2 Linie 603					

608: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil, VER (aktuelle Konzessionen)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Langenfeld-Beyenburg, Oberbarmen					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Barmen Bf. – Oberbarmen Bf. – Langenfeld Markt – Dieselstraße Schleife					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1		Szenario 2		
Kilometer pro Jahr	0	+/- 0 %		5.600		
Anmerkungen	▪ Keine					

611: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Elberfeld, Elberfeld-West, Heckinghausen, Uellendahl-Katernberg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Lenneper Str. – Alter Markt – Barmen Bf. – Völklinger Straße – Wuppertal Hbf. – Varresbecker Straße – Henselweg – Birkenhöhe Schleife					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		13.200	
Anmerkungen	▪ Keine					

613: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Cronenberg, Elberfeld, Uellendahl-Katernberg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Am Eckbusch – Birkenhöhe Schleife – Falkenberg – Wuppertal Hbf. – Odenwaldweg – Schulzentrum Süd					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		10.200	
Anmerkungen	▪ Keine					

614: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Barmen Bf. – Eichenstraße					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		2.600	
Anmerkungen	▪ Keine					

615: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal, Stadt Remscheid					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil, Stadtwerke Remscheid (aktuelle Konzessionen)					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Cronenberg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. – Uni-Halle – Hahnerberg – Remscheid Hbf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1		Szenario 2		
Kilometer pro Jahr	0	+/- 0 %		11.500		
Anmerkungen	▪ Fahrten der Linie 615 ab 21:00 Uhr auf Stadtgebiet Remscheid bereits als Linie NE15					

616: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Oberbarmen, Heckinghausen, Langenfeld-Beyenburg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Oberbarmen Bf. – Bockmühlbrücke – Beyenburg Mitte					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		8.000	
Anmerkungen	▪ Keine					

618: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Langenfeld-Beyenburg, Oberbarmen					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Oberbarmen Bf. – Kohlenstraße – Dieselstraße Schleife					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		3.700	
Anmerkungen	▪ Keine					

619: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Elberfeld-West					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. – Rabenweg					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		2.700	
Anmerkungen	▪ Keine					

620: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Elberfeld, Ronsdorf					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. – Lichtscheid Wasserturm – Ronsdorf Markt – Ronsdorf Bf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1		Szenario 2		
Kilometer pro Jahr	0	+/- 0 %		7.800		
Anmerkungen	▪ Entfällt Linie 607 mit Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 1 verlängert sich Linienweg 620 vom Hauptbahnhof bis Wüstenhofer Straße					

621: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Vohwinkel					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Dasnöckel Mitte – Vohwinkel Schwebebahn – Vohwinkel Bf. – Wienden Schleife					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		6.800	
Anmerkungen	▪ Keine					

622: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Elberfeld, Oberbarmen					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. – Clausen – Schützenstraße/WSW – Wichlinghausen Markt – Oberbarmen Bf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		7.500	
Anmerkungen	▪ Keine					

623: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Uellendahl-Katernberg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Villa Media – Wuppertal Hbf. – Am Opphof – Friedhof Uellendahl – Obere Kohlstraße - Sonnenblume					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		7.200	
Anmerkungen	▪ Keine					

624: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Oberbarmen					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Barmen Bf. – Alter Markt – Wichlinghausen Markt - Sternenberg					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		4.900	
Anmerkungen	▪ Keine					

625: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Cronenberg, Elberfeld, Uellendahl-Katernberg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Sudberg – Cronenberg Rathaus – Hahnerberg – Sandhof – Wuppertal Hbf. – Friedhof Uellendahl – Raukamp Schleife – Am Handweiser					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		13.500	
Anmerkungen	▪ Keine					

627: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil, VGV (aktuelle Konzessionen)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Uellendahl-Katernberg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Barmen Bf. – Alter Markt – Bromberger Straße – Raukamp Schleife					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		9.100	
Anmerkungen	▪ Keine					

628: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Elberfeld					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. – Fingscheid – Barmen Bf. – Alter Markt – Leimbach – Sedanstraße					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1		Szenario 2		
Kilometer pro Jahr	0	+/- 0 %		7.800		
Anmerkungen	▪ Entfällt Linie 607 mit Nahverkehrsplan Teil 2, Szenario 1 verlängert sich Linienweg 628 vom Hauptbahnhof bis Hamburger Treppe					

631: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Vohwinkel					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Dasnöckel Mitte – Vohwinkel Schwebebahn – Vohwinkel Bf. – Vohwinkeler Feld					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		3.350	
Anmerkungen	▪ Keine					

632: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Oberbarmen					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Barmen Bf. – Wichlinghausen Markt – Weiherstraße – Hölker Feld Schleife					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		6.600	
Anmerkungen	▪ Keine					

635: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Abschnitt 1: Barmen, Oberbarmen, Uellendahl-Katernberg Abschnitt 2: Cronenberg, Elberfeld					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Abschnitt 1: Markland – Raukamp Schleife Abschnitt 2: Wuppertal Hbf. – Hatzenbeck – Hahnerberg – Mastweg					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1		Szenario 2		
Kilometer pro Jahr	0	+/- 0 %		9.750		
Anmerkungen	▪ Verbindung zwischen Raukamp Schleife und Wuppertal Hbf. mit Linie 625 über Friedhof Uellendahl (direkt) und Linie 645 über Obere Kohlstraße					

640: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Heckinghausen, Ronsdorf					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Clausenhof – Helios Klinikum – Barmen Bf. – Alter Markt – Herzogbrücke – Toelleturm – Lichtscheid Wasserturm – Ronsdorf Markt – Echoer Straße					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		11.300	
Anmerkungen	▪ Keine					

645: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Uellendahl-Katernberg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. – Eschenbeek – Obere Kohlstraße – Raukamp Schleife					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1		Szenario 2		
Kilometer pro Jahr	0	+/- 0 %		4.300		
Anmerkungen	▪ Keine					

646: Wuppertal

ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil (aktuelle Konzession)					
Stadtbezirke Wuppertal	Barmen, Heckinghausen, Oberbarmen					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Markland – Wichlinghausen Markt – Oberbarmen Bf. – Toelleturm					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023		Szenario 1		Szenario 2	
Kilometer pro Jahr	0		+/- 0 %		8.550	
Anmerkungen	▪ Keine					

649: Wuppertal						
ÖPNV-Aufgabenträger	Stadt Wuppertal, Kreis Mettmann/Stadt Velbert					
Verkehrsunternehmen	WSW mobil, VGV (aktuelle Konzessionen)					
Stadtbezirke Wuppertal	Elberfeld, Uellendahl-Katernberg					
Linienweg <i>Alle Zwischenhaltestellen werden bedient</i>	Wuppertal Hbf. – Robert-Daum-Platz – Kuckelsberg – Hardenberger Hof – Velbert-Rosenhügel Bf.					
Bedienungsangebot <i>alle X Minuten</i>	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00
Montag bis Freitag	X	X	X	X	X	X
Samstag	X	60	60	60	60	X
Sonntag und Feiertag	X	60	60	60	60	X
Taktachse	▪ Keine					
Leistungsvolumen	Sommer 2023	Szenario 1		Szenario 2		
Kilometer pro Jahr	0	+/- 0 %		7.820		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Nachtverkehr Linie 649 innerhalb der Stadt Velbert (Velbert ZOB – Velbert-Rosenhügel Bf.) entsteht durchgehende Verbindung Wuppertal Hbf. – Velbert ZOB 					