Abwägung der Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) zum Nahverkehrsplan Teil 3 der Stadt Wuppertal

Nr.	Rückmeldung			Verweis
1	Institution	Zusammenfassung	Abwägung	NVP Teil 2
1.1	PRO BAHN Bergisches Land	Bestrebung nach Vereinheitlichung der flexiblen Bedienungsformen wird begrüßt.	zur Kenntnis genommen	-
1.2	PRO BAHN Bergisches Land	Der 60-Minutentakt ermögliche es nicht, dass PKW-Nutzer auf den ÖV umsteigen, daher könne ein derartiges Angebot lediglich als Daseinsvorsorge verstanden werden. Lediglich On-Demand-Systeme vom Format "Hol Mich! App" mit Voranmeldezeiten von 7-10 Minuten könnten dies erreichen.	zur Kenntnis genommen	-
1.3	PRO BAHN Bergisches Land	Das On-Demand-Angebot Hol Mich App! ist ausschließlich als überlagerndes System neben dem vorhandenen Linienverkehrsangebot konzipiert, alternativ denkbar wäre jedoch auch ein Zubringerverkehr zu dicht getakteten Hauptachsen des Linienverkehrs.	Das On-Demand-Angebot Hol mich! App kann bereits heute als Zubringer zu dicht getakteten Busachsen genutzt werden. Mit dem Szenario 2 ist eine Erweiterung des Angebots Hol mich! App auf das gesamte Stadtgebiet enthalten.	-
1.4.	PRO BAHN Bergisches Land	Wenn AST-Verkehre auf TaxiBus umgestellt werden, ist unbedingt auf die Beibehaltung der Erschließungsqualität zu achten.	Dies wurde mit der Entwicklung der Maßnahmen bewertet. Einzelne AST-Haltestellen können entfallen, wenn dies durch fehlende Nachfrage und alternative ÖPNV-Angebote im direkten Umfeld begründbar ist.	-
1.5	PRO BAHN Bergisches Land	Mittelfristig wäre eine stufenweise Ausweitung des Hol Mich! App Angebotes auf das gesamte Stadtgebiet, eine Zusammenführung und ein einheitlicher Betrieb mit den Taxidiensten anzustreben.	Der Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal darf keine Festlegungen zu künftigen Betreibern des ÖV-Angebots formulieren.	-
1.6	PRO BAHN Bergisches Land	Ein flächendeckender Betrieb des On-Demand-Angebots kann aufgrund des hohen Zuschussbedarfs nur mit Fördermitteln oder höheren Fahrpreisen eingeführt werden.	zur Kenntnis genommen	-

Nr.	Rückmeldung			Verweis
1.7	PRO BAHN Bergisches Land	ProBahn NRW fordert überregional für wichtige SPNV-Linien (z.B. S8, RE4, 7…) die Einführung einer 24/7 Bedienung im 30/60-Min-Takt. Hieran sollte ein städtisches Nachtangebot, das an allen Wochentagen gefahren wird anknüpfen.	Der SPNV ist nachrichtlich enthalten. Für Maßnahmen ist der SPNV-Aufgabenträger (für die Stadt Wuppertal der VRR) zuständig.	-
1.8	PRO BAHN Bergisches Land	Im übrigen ist das Angebot im sog. Frühverkehr dringend ausbauwürdig. Es besteht derzeit de facto nur aus Sammelfahrten für WSW-Mitarbeiter („Personalwagen“), die von den Betriebshöfen startend/endend in großen Schleifen das Stadtgebiet als E-Wagen durchfahren. Diese Fahrten werden so gut wie nicht beworben, sie sind an den Haltestellen nicht veröffentlicht, und der Bekanntheitsgrad tendiert gegen Null.	Ein Ausweitung der Betriebszeiten ist im NVP Teil 2, Szenario 2 enthalten.	Kapitel 9.3.3
1.9	PRO BAHN Bergisches Land	Zu fordern ist eine Erfassung der größten Arbeitgeber mit Schichtdienst und ein gezielter Ausbau des Frühverkehrs in der Weise, dass dort aus dem gesamten Stadtgebiet erreichbare Fahrten mit Ankünften rechtzeitig vor 6 Uhr an allen Wochentagen möglich sind. Ggf. ist eine Art "Früh-NE-Netz" denkbar, wenn die Zielorte entsprechend günstig liegen.	Ein Ausweitung der Betriebszeiten ist im NVP Teil 2, Szenario 2 enthalten.	Kapitel 9.3.3
1.10	PRO BAHN Bergisches Land	Es wird begrüßt, dass die Verfasser trotz der wenig ambitionierten Beschlusslage zu Teil 2 des NVP auch hier mehrere aufeinander aufbauende Szenarien entworfen haben.	zu Kenntnis genommen	-

Nr.	Rückmeldung			Verweis
1.11	PRO BAHN Bergisches Land	Der Entwurf schränkt die Bedienwürdigkeit auf Gebiete mit mindestens 500 Einwohnern ein. Dies mag für den Einsatz von AST/TaxiBus ein vertretbares Kriterium sein, verzichtet jedoch auf den Anspruch, das gesamte Stadtgebiet flächendeckend zu erschließen. Daher sind diese beiden Bedienungsformen nur ein Zwischenschritt auf dem Weg zur flächenhaften Bedienung der Gesamtstadt mit On-Demand-Verkehren.	Ein stadtweites On-Demand-Angebot ist im Szenario 2 enthalten.	-
1.12	PRO BAHN Bergisches Land	Seit Inbetriebnahme des ZOB können die planmäßigen Umlaufzeiten der NE-Linien nicht mehr eingehalten werden, so dass Linienwege gestrafft und dafür an einigen eigentlich nachfragestarken Haltestellen vorbeigefahren wird, z.B. Dasnöckel Mitte. Den nunmehr vorgelegten Änderungsvorschlägen (S.36) ist gemein, dass sämtliche Ersatzhaltestellen für die nicht mehr bedienten Haltestellen deutlich außerhalb des im Busverkehr üblichen Erschließungsradius von 300 Metern liegen, bis hin zu einem Abstand von 1.000 Metern (Kirchenfelder Weg – Wieden Schleife). Hier sollte bei dem wesentlichen Verursacher, dem umständlichen Betriebsablauf von und zum ZOB angesetzt werden. Wir regen daher an, alle NE-Linien vom ZOB zu Haltestellen an der B7 zu verlegen.	Die baulichen Gegebenheiten ermöglichen keine Verlegung der NachtExpress-Haltestellen an die B7.	-
1.13	PRO BAHN Bergisches Land	Für LSA, die auch im Nachtverkehr ggfs. für Verzögerungen sorgen, fordern wir erneut die umgehende Wiederinbetriebnahme der Ampelvorrangschaltung, bzw. beschleunigte Einführung des Nachfolgesystems.	Der Nahverkehrsplan Teil 2 regelt die geplanten Maßnahmen zur Busbeschleunigung. Ein darüber hinausgehender Beschleunigungsbedarf für den Nachtverkehr wird nicht gesehen.	Kapitel 9.2.4

Nr.	Rückmeldung			Verweis
1.14	PRO BAHN Bergisches Land	Einer „Linienstraffung“ unter Aufgabe wesentlicher Fahrziele wird daher entschieden widersprochen, sofern nicht die zusätzlichen NE-Linien 9 – 13 (S. 93 -97) aus dem Szenario 1 eingerichtet werden.	Aus der Nachfrage ist erkennbar, dass mit der Straffung von drei NE-Linien im Szenario 0 keine wesentlichen Fahrtziele entfallen. Betrieblich und wirtschaftlich ist eine partielle Einführung von NE-Linien des Szenarios 1 (NE 9 bis 13) nicht vorgezogen im Szenario 0 möglich.	-
1.15	PRO BAHN Bergisches Land	Der Vorschlag zu einer Zusammenfassung beider Bedienungsformen als TaxiBus ohne Preisaufschlag auf den VRR-Tarif wird grundsätzlich begrüßt.	zu Kenntnis genommen	-
1.16	PRO BAHN Bergisches Land	Die vorgeschlagene Rückumstellung der TaxiBus-Verkehre auf wieder regulären Linienbetrieb 629/639 entsprechend der Grafik S. 57 wird ausdrücklich begrüßt!	zu Kenntnis genommen	-
1.17	PRO BAHN Bergisches Land	Es wird begrüßt, dass sich die Verfasser hier um eine Weiterentwicklung des seit etwa 30 Jahren mittlerweile landesweit eingeführten Prinzips der „Schleifenfahrten“ von einer zentralen Abfahrtsstelle bemüht haben. In der Regel werden die Tageslinien Arbeitsstätten besser erschließen als die auf Freizeitverkehr ausgerichteten NE-Linien.	zu Kenntnis genommen	-
1.18	PRO BAHN Bergisches Land	Allerdings beschränkt der Entwurf die Bedienung selbst im Szenario 2 immer noch auf die Wochenenden und Vor-Feiertage. U.E. sollte hier die 24/7- Bedienung des Stadtgebietes vorrangig sein.	Die Einführung einer 24/7-Bedienung übersteigt den Kostenrahmen des Szenarios 2 deutlich und wird daher nicht weiterverfolgt.	-

Nr.	Rückmeldung			Verweis
1.19	PRO BAHN Bergisches Land	Der Verzicht auf eine Anbindung von Frielinghausen im Linienverkehr ist problematisch, weil alternative AST oder On-Demand-Fahrzeuge nicht vor Ort vorhanden sind, und bei Anmeldung eines Fahrtwunsches zunächst eine lange Leerfahrt anstünde. Unabhängig von der Zuordnung zum Szenario 1 sollte die Linie TB 69 aber auf jeden Fall eingerichtet werden, wenn die Stadtwerke Remscheid die Bedienung im Linienbusverkehr beenden.	Die Maßnahme ist bereits dem Szenario 0 zugeordnet. Mit dem Szenario 1 erfolgt eine Verbesserung des Angebots TB69 über den Schwerpunkt Schulverkehr hinaus.	-
1.20	PRO BAHN Bergisches Land	Autonomes Fahren nach „Level 4“ ist bereits heute auf festen Rundkursen zugelassen und kommt daher schon jetzt für liniengebundenen ÖPNV in Frage. Neueste Probebetriebe verkehren bereits mit regulären Stadtverkehrs-Geschwindigkeiten und – Bussen. Dieser Vorteil sollte ausgenutzt und die Linienwege des ÖPNV, insbesondere auch die Bereiche, die für die Bedienung mit kleineren Fahrzeugen vorgesehen sind, für autonomes Fahren optimiert werden. Dies erfordert bei den flexiblen Bedienungsformen einen Zuschnitt der Bedienungsgebiete für eine Zulassung des autonomen Fahrbetriebs nach Level 4. Die im NVP-Entwurf vorgeschlagenen TaxiBus-Linien müssen daher ggfs. umgeplant und zunächst auf eine Zubringerfunktion zu einer ÖPNV-Taktachse beschränkt werden.	Anpassung wird vorgenommen: mit einer absehbaren Einführung autonomer Verkehre nach Level 4 im öffentlichen Personennahverkehr können in Frage kommenden Bedarfsverkehr neu geplant werden.	-
2.1	Stadtwerke Solingen	Inhaltlich schließe man sich der Stellungnahme der Stadt Solingen an	zu Kenntnis genommen	-
2.2	Stadtwerke Solingen	Liniensteckbrief NE15: Korrekturhinweis, dass der NE15 von den Stadtwerken Remscheid betrieben wird	Anpassung wird vorgenommen: gemäß Korrekturhinweis	-
3.1	Rheinbahn	Keine Bedenken zum NVP Teil 3	zu Kenntnis genommen	-
4.1	Ennepe-Ruhr-Kreis	Keine Bedenken zum NVP Teil 3	zu Kenntnis genommen	-

Nr.	Rückmeldung			Verweis
5.1	Stadt Solingen	Hinweis, dass der NE23 Solingen-Wuppertal Vohwinkel Montag bis Sonntag statt nur an den Wochenenden und Feiertagen verkehrt	Anpassung wird vorgenommen: gemäß Korrekturhinweis	-
5.2	Stadt Solingen	Die Stadt Solingen lehnt ab, dass für die aus Solingen nach Wuppertal einbrechenden Verkehre die Regelungen des NVP Teil 2 gelten sollen, da die Stadt Solingen eigene Regelungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags hat	NVP Teil 2 regelt dass für einbrechende Verkehre die Regelungen des benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern angewendet werden können.	Kapitel 7.2.1
5.3	Stadt Solingen	Es wird darauf verwiesen, dass der Liniensteckbrief des NE23 in Hinblick auf sein Fahrziel zu korrigieren ist. Die Endhaltestelle ist Solingen Krahenhöhe	Anpassung wird vorgenommen: gemäß Korrekturhinweis	-
5.4	Stadt Solingen	Die Stadt Solingen lehne eine Anpassung der Takte im Szenario 3 für die nach Wuppertal einbrechenden Verkehre ab. Dies könne lediglich ein Prüfauftrag sein.	Eine Anpassung des Taktes für den Nachtverkehr nach Solingen erfolgt nicht im NVP Teil 3. NVP Teil 2 regelt dass für einbrechende Verkehre die Regelungen der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern angewendet werden können.	-
6.1	Verkehrsgesellschaft Velbert	Da mit der Einführung der Linie NE13 und dem damit verbundenen Ausbau des Nachtangebots zwischen Velbert und Wuppertal ein Mehraufwand entsteht, der Seitens der Verkehrsgesellschaft Velbert nicht abschließend ermittelt werden konnte, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Zusage zur Umsetzung des NE13 im Szenario 3 erteilt werden.	zu Kenntnis genommen	-
7.1	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr	Keine Bedenken zum NVP Teil 3	zu Kenntnis genommen	-
8.1	WSW mobil GmbH	Ein zeitnaher Einstieg in den Prüfauftrag Fahrplanstabilität würde begrüßt werden. Dies sei wichtig, um zeitnah die städtischen Leitlinien zur Geschwindigkeit des ÖPNVs erreichen zu können	zu Kenntnis genommen	-

Nr.	Rückmeldung			Verweis
8.2	WSW mobil GmbH	Hinweis, dass die Szenarien 1-2 je nach Modul die Möglichkeiten und Mittel der WSW mobil übersteigen und nicht innerhalb des kommunalen Querverbundes abbildbar sind.	zu Kenntnis genommen	-
8.3	WSW mobil GmbH	Aufgrund der Verlagerungseffekte der Module und Szenarien im Teil 3 und dem Nutzen-Kosten-Verhältnis wird dafür plädiert, prioritär die Maßnahmen aus Teil 2 umzusetzen.	zu Kenntnis genommen	-
8.4	WSW mobil GmbH	Die Beschreibungen der Anforderungen sei sehr allgemein gehalten. Die angegebenen Kosten für ein barrierefreies Fahrzeug für den Bedarfsverkehr werden als zu gering eingeschätzt. Darüber hinaus sei aus Sicht der WSW bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine vertiefende Analyse des PKW-Marktes und Umrüstungsoptionen von Serienfahrzeugen erforderlich.	Bei den angegebenen Kosten von 7.500€/Jahr handelt es sich um Mehrkosten, die zusätzlich zu den Kosten eines Standard-Fahrzeugs anfallen. Bei einem Nutzungszeitraum von 10 Jahren entstünden für die zusätzliche Eigenschaft der Barrierefreiheit Mehrkosten in Höhe von 75.000€. Dies wird als realistisch erachtet, wird jedoch erst bei konkreter Umsetzung der Maßnahme finanziell genau bemessen zu sein.	-
8.5	WSW mobil GmbH	Hinweis, dass aufgrund der (virtuellen) Haltestellen im Bedarfsverkehr keine vollständige Barrierefreiheit gestaltbar sein würde und dem folgend gemäß PBefG Ausnahmen hiervon zu definieren seien.	Anpassung wird vorgenommen: Passus wird ergänzt	-
8.6	WSW mobil GmbH	Die Vorgabe, "mindestens eine Bezahlmöglichkeit, die ohne Benutzerkonto oder Kreditkarte verwendet werden kann" stünde im Widerspruch zu den Tarifrichtlinien des VRRs. Daher wird um Streichung dieser Formulierung gebeten.	Es entsteht auf Nachfrage kein grundsätzlicher Konflikt mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Die Formulierung wird leicht angepasst: Mindestens eine Bezahlmöglichkeit, die ohne Benutzerkonto oder Kreditkarte verwendet werden kann (zum Beispiel in Form eines Eltern-Kind-Kontos)	-
8.7	WSW mobil GmbH	Eine gemeinsame Buchungsplattform für alle flexiblen Bedienungsformen im Stadtgebiet sei wünschenswert. Es wird darum gebeten, den Passus "Mit Sicherstellung der Finanzierung" im dazugehörigen Satz zu ergänzen.	Anpassung wird vorgenommen: Passus wird ergänzt	-

Nr.	Rückmeldung			Verweis
9.1	Bergische Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid	On-Demand-Verkehre böten die Möglichkeit, den ÖPNV-Bedarfsverkehren einen Modernisierungsschub zu geben und optional Linienverkehre durch On-Demand-Verkehre zu ersetzen und so ohne zusätzliche Kosten ein attraktives Angebot zu schaffen	zu Kenntnis genommen	-
9.2	Bergische Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid	Es würde begrüßt, wenn das On-Demand-Angebot Hol mich! App als gemeinsames Projekt von WSW mobil GmbH und der Taxizentrale Wuppertal betrieben werden könnte	Der Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal darf keine Festlegungen zu künftigen Betreibern des ÖV-Angebots formulieren.	-
9.3	Bergische Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid	Eine Umsetzung des Szenarios 2 wäre zwar wünschenswert, erscheint jedoch aus Kostengründen nicht realisierbar. Es wird daher vorgeschlagen, Maßnahmen aus Szenario 1 schrittweise umzusetzen	zu Kenntnis genommen	-
9.4	Bergische Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid	Eine Verringerung der Angebotsformen wird aus Transparenzgründen für sinnvoll erachtet	zu Kenntnis genommen	-
9.5	Bergische Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid	Es solle noch eingehender geprüft werden, ob weniger nachgefragte Linienabschnitte sich für eine zeitweise Umstellung auf Bedarfsverkehr eignen	Diese Prüfungen wurden bereits durchgeführt. Die Ergebnisse sind in diesen Nahverkehrsplan eingeflossen.	-
9.6	Bergische Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid	Alle Bedarfsverkehre können alternativ auch unter dem Produkt ÖPNV-Taxi zusammengeführt werden.	Der Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal darf keine Festlegungen zu künftigen Betreibern des ÖV-Angebots formulieren.	-
10.1	Taxi-Zentrale Wuppertal	Eine Umstellung von AST-Verkehren auf TaxiBus wird begrüßt	zu Kenntnis genommen	-
10.2	Taxi-Zentrale Wuppertal	Die Taxizentrale stellt dar, aus welchen Gründen sie für den Betrieb des On-Demand-Angebots geeignet sei	Der Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal darf keine Festlegungen zu künftigen Betreibern des ÖV-Angebots formulieren.	-

Nr.	Rückmeldung			Verweis
10.3	Taxi-Zentrale Wuppertal	Ein Bedarfsverkehr im gesamten Stadtgebiet als "ÖPNV-Taxi" kann sich am Beispiel des Landkreises Freudenstadt orientieren.	zu Kenntnis genommen	-
11.1	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel 6.2.1 (Flexible Bedienungsformen), Seite 18, steht: „Der Einsatz von On-Demand-Verkehren ist immer ein zusätzliches Komfortangebot im gesamtstädtischen ÖPNV-Angebot. Es folgt keinem Mindeststandard. Es wird unabhängig nach den finanziellen Möglichkeiten betrieben.“ Da hier allgemeine Aussagen zum On-Demand-Verkehr gemacht werden, halten wir die formulierte Aussage für überdenkenswert und würden eine Differenzierung nach Anwendungsfällen empfehlen.	Anpassung wird vorgenommen: die im NVP Teil 3 getroffenen Aussagen beziehen sich ausschließlich auf den On-Demand-Verkehr in der Stadt Wuppertal und sollen keine allgemeinen Aussagen zu On-Demand-Verkehren darstellen.	-
11.2	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	In Kapitel 8.3.2 (Szenario 1), Seite 41, steht: „Die betroffenen Verkehre (hier On-Demand) erfolgen nur innerhalb der Stadt Wuppertal. Eine Abstimmung mit weiteren ÖPNV-Aufgabenträgern ist nicht erforderlich.“ Generell hat die „Potenzialanalyse Ridepooling Ruhrgebiet“ für das Ruhrgebiet verdeutlicht, dass kommunalüberschreitende Verkehre im Nahbereich verstärkt in die Planungen des ÖPNV-Angebots einbezogen werden sollten (siehe Potenzialanalyse Ridepooling Ruhrgebiet, Seite 19). On-Demand-Verkehre können hierbei einen wichtigen Beitrag leisten. Sofern die kommunalüberschreitenden Verkehre im Nahbereich für Wuppertal noch nicht untersucht worden sind, sollte dies vor der obigen Aussage geprüft und diese ggf. angepasst oder offener formuliert werden.	Anpassung wird vorgenommen: es erfolgt ein Bezug auf die Untersuchung des VRR und skizziert, dass eine Abstimmung aktuell nicht erforderlich ist, aber in Zukunft für grenzüberschreitende On-Demand-Verkehre erforderlich werden kann.	-
11.3	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR	Die Umsetzung der VRR-Produktrichtlinie bei der Linienbezeichnung wird begrüßt. Es wird jedoch darauf verweisen, dass diese für TaxiBus-Verkehre keine führende Null vorsieht.	Anpassung wird vorgenommen: führende Null entfällt	-

Nr.	Rückmeldung			Verweis
12.1	Stadt Haan	Die Stadt Haan sei vom Nahverkehrsplan Teil 3 der Stadt Wuppertal nicht unmittelbar betroffen, behält sich jedoch eine weitere Stellungnahme nach Vorlage des NVPs im örtlichen Ausschuss für Umwelt und Mobilität vor.	zu Kenntnis genommen	-
13.1	Stadt Wülfrath	Unter Vorbehalt der Finanzierbarkeit des ggf. durch die Stadt Wülfrath zu tragenden Kostenanteils wird die Einrichtung des TB21 mit dem dargestellten Linienweg ausdrücklich begrüßt. Eine Verlängerung dieses Angebots bis zum Dorfplatz in Wülfrath-Düssel sollte geprüft werden, um auch den Haushalten im Ortsteil Düssel eine bessere Anbindung u.a. zum Bahnhof Aprath anbieten zu können.	Die Stadt Wuppertal steht diesem Vorschlag offen gegenüber und ist für eine Aufgabenträger übergreifende Abstimmung bereit. Die Prüfung einer Linienverlängerung innerhalb der Stadt Wülfrath hat aufgrund der ÖPNV-Aufgabenträgereigenschaft durch den Kreis Mettmann zu erfolgen.	-
14.1	Stadt Remscheid und Stadtwerke Remscheid	Eine eventuelle Umstellung der Bedienung Frielinghausens auf TaxiBus-Verkehr wäre zweckmäßigerweise mit einer grundlegenden Überplanung des Fahrplangefüges der Linie 669 verbunden. Insofern ist auch die Sinnhaftigkeit des Erhalts der in Frielinghausen endenden Fahrten fraglich und sollte nicht explizit im NVP verankert werden. Ob jedoch die Bedienungsform TaxiBus generell für Zwecke des Schülerverkehrs geeignet ist, bedarf unseres Erachtens einer genaueren Prüfung, sodass wir eine Vorfestlegung im Rahmen des NVP skeptisch beurteilen.	Anpassung wird vorgenommen: keine explizite Verankerung der in Frielinghausen endenden Fahrten im Bericht	-
14.2	Stadt Remscheid und Stadtwerke Remscheid	(Ergänzend zu 14.1) Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob bei einer Neuordnung des Angebots in diesem Bereich auch andere Optionen, z.B. die Einbindung der Siedlung Siegelberg in eine durchgehende Linienführung oder eine Durchbindung zwischen Lennep, Beyenburg und Schwelm in die Betrachtung einbezogen werden sollten.	Die Stadt Wuppertal steht diesem Vorschlag offen gegenüber und für eine Aufgabenträger übergreifende Abstimmung bereit. Die Prüfung einer Linienverlängerung bis nach Schwelm betrifft auch den ÖPNV-Aufgabenträger Ennepe-Ruhr-Kreis. Eine Abstimmung kann daher nicht im Rahmen dieser TöB-Beteiligung geleistet werden.	-

Nr.	Rückmeldung			Verweis
14.3	Stadt Remscheid und Stadtwerke Remscheid	(Ergänzend zu 14.1 + 14.2) Der angegebene Umsetzungszeitpunkt Ende 2024 ist in Anbetracht des notwendigen Abstimmungsbedarfs und der damit zu bindenden Arbeitskapazitäten in den betroffenen Verkehrsunternehmen aus unserer Sicht nicht realistisch.	Eine Umsetzbarkeit bis Ende 2024 wird seitens WSW mobil als möglich eingestuft (inklusive Abstimmung Stadtwerke Remscheid und Taxizentrale Wuppertal)	-
14.4	Stadt Remscheid und Stadtwerke Remscheid	Das AST70 erfüllt neben der Erschließung des Bedienungsgebiets Mühle/Boxberg auch die Buslinien 670 und NE16 ergänzende Verbindungsfunktionen zwischen Ronsdorf und Clarenbach. Insofern wäre ein Entfall der weggleichen Haltestellen Am Stadtbahnhof, Hütte und Graben (vermutlich irrtümlich ist von zeitgleichen Fahrten die Rede) nicht sachgerecht.	Mit der Maßnahme ist nur ein Entfall der zeitgleich zur Linie 670 angebotenen Bedarfsfahrten vorgesehen. Alle weiteren (streckengleichen) Fahrten sollen nicht entfallen.	-
14.5	Stadt Remscheid und Stadtwerke Remscheid	Die künftige Linie TB70 ist ebenfalls unter der Rubrik "TaxiBus-Verkehr als partieller Ersatz für eine Buslinie" aufzuführen.	Anpassung wird vorgenommen: Zuordnung wird geändert	-
14.6	Stadt Remscheid und Stadtwerke Remscheid	Hinsichtlich eventueller Mehrkosten bzw. Mindereinnahmen aufgrund einer Umstellung von AST- auf TaxiBus-Bedienung gehen wir davon aus, dass Stadt und Stadtwerke Remscheid hiervon nicht betroffen sind.	Hinsichtlich der Finanzierung der Maßnahmen, die mehrere Aufgabenträger betreffen, führt die Stadt Wuppertal bilaterale Gespräche mit den weiteren betroffenen ÖPNV-Aufgabenträgern.	-
14.7	Stadt Remscheid und Stadtwerke Remscheid	Für die Linie NE15 ist nach derzeitiger Fahrplankonstellation eine Führung über Mastweg nicht möglich, da hierdurch Anschlüsse in Remscheid zur S7 nicht mehr erreichbar wären.	Sobald eine Finanzierung für das NE-Netz des Szenarios 1 sichergestellt ist, erfolgt eine Detailplanung inklusive Fahrzeitbedarf, Beschleunigung und den dann gültigen Fahrplanseiten der S7.	-
14.8	Stadt Remscheid und Stadtwerke Remscheid	Für die Linie NE8 wäre aus Remscheider Sicht eine veränderte Linienführung über Barmen Süd, Ronsdorf und Lüttringhausen von Vorteil, die neben einer Verknüpfung mit dem Remscheider NE-Netz auch in Wuppertal selbst zusätzliche Erschließungen ermöglichen könnte.	Mit den Szenarien 0 und 1 soll eine Anbindung Beyenburgs im Nachtnetz erhalten bleiben. Die Linie NE8 kann daher nicht für andere Konzepte genutzt werden, mit denen die Anbindung Beyenburg entfällt.	-
15.1	Kreis Mettmann	Grundsätzlich begrüßt der Kreis Mettmann die sein Bedienungsgebiet betreffenden Überlegungen zur Ausweitung des Fahrtenangebotes.	zu Kenntnis genommen	-

Nr.	Rückmeldung			Verweis
15.2	Kreis Mettmann	In diesem Modul wird die Einrichtung einer TaxiBus-Linie (TB21) für den auf Wuppertaler Stadtgebiet liegenden Bereich Kirchenfelder Weg/Zum großen Busch zwischen den Haltestellen Wülfrath Aprath Bf. und Wieden Schleife vorgeschlagen. Die Stadt Wülfrath sieht darin auch Chancen für die an das Wohngebiet Kirchenfelder Weg angrenzenden Haushalte auf Wülfrather Stadtgebiet. Die Anregung, eine Verlängerung der TaxiBus-Linie TB21 bis zum Dorfplatz im Ortsteil Wülfrath Dussel zu prüfen, wird seitens des Kreises Mettmann unterstützt. Gleichzeitig stellt die Stadt Wülfrath klar, dass dieser Vorschlag unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit des gegebenenfalls durch sie zu tragenden Kostenanteils steht.	siehe 13.1	-
15.3	Kreis Mettmann	Zwischen Wuppertal Hbf. und Velbert ZOB ist eine neue NE-Linie geplant, welche an Wochenenden in den Nachtstunden die heutige Linie 649 ersetzen soll. Damit würde das Nachtangebot zwischen Wuppertal und Velbert ausgeweitet. Die Kreisverwaltung teilt die Einschätzung der VGV dahingehend, dass vor Einführung dieser neuen Linie weiterer Abstimmungsbedarf besteht und die damit verbundenen Mehrkosten für die Stadt Velbert zu beziffern sind. Inwieweit die in Szenario 2 skizzierte Strategie, das in Szenario 1 entwickelte Nachtverkehrsnetz wieder zurück in das bestehende Linienangebot zu überführen aufgeht und den verbundweiten Überlegungen zu einer Schärfung der Produktpalette entgegen kommt, bleibt indes abzuwarten.	zu Kenntnis genommen	-
16.01	Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.	Darstellung von On-Demand-Verkehren und dem Produkt ÖPNV-Taxi in den Betriebsgebieten Kreis Kleve, Kreis Wesel und Kreis Gütersloh durch Kooperationen mit Taxi-Unternehmen.	Der Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal darf keine Festlegungen zu künftigen Betreibern des ÖV-Angebots formulieren.	-