



Stadt Wuppertal - 104.51 - 42269 Wuppertal

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Abteilung ÖPNV-Management/Einnahmeaufteilung
Herr Marcel Vreden
Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen

23.07.2024

Stellungnahme der Stadt Wuppertal zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025

Sehr geehrter Herr Vreden,
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum VRR-Nahverkehrsplan 2025 im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 9 ÖPNVG NRW möchte ich mich bedanken.

Mittels E-Mail haben Sie am 03.07.2024 den Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2025 zur Stellungnahme übersendet. Die Stellungnahme der Stadt Wuppertal erhalten Sie in diesem Schreiben. Die Stellungnahme wurde am 16.09.2024 durch den Rat der Stadt Wuppertal beschlossen.

Die Stadt Wuppertal bedankt sich für die frühzeitige inhaltliche Einbindung im Aufstellungsprozess des VRR-Nahverkehrsplans 2025 im Rahmen des Arbeitskreises der Aufgabenträger im VRR sowie den informellen Vorgesprächen.

Die eingangs genannten Werte zum ÖPNV- sowie ÖSPV-Leistungsangebot beziehen sich nicht auf den aktuellen Verbundetat (Kapitel 1.1.1, S. 14 ff.), sodass sich eine Aktualisierung anbietet. In diesem Kontext wird darum gebeten, die weiteren Werte mit Leistungsbezug im VRR-Nahverkehrsplan 2025 zu überprüfen.

Die Ausführung, dass kommunale Nahverkehrspläne den VRR-Nahverkehrsplan ergänzen (Kapitel 1.2.1.3, S. 24), impliziert, dass der

**Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister**
Ressort 104.51
Straßen und Verkehr
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Ansprechpartnerin
Julia Klever

Telefon
+49 202 563 6653

E-Mail
julia.klever
@stadt.wuppertal.de

Zimmer
C-242

Bankverbindung
Stadtsparkasse Wuppertal
BIC WUPSDE33
IBAN DE89 3305 0000
0000 1007 19

Internet
www.wuppertal.de

Newsletter
www.wuppertal.de/news

De-Mail-Postfach
info@stadt.wuppertal.de-mail.de

ServiceCenter
+49 202 563-0

Seite
1 von 8

Nahverkehrsplan des VRR über den kommunalen Nahverkehrsplänen steht und damit keine abweichenden Regelungen möglich sind. Daher wird um eine mildere Formulierung gebeten, die die Aufgabenträgerschaft auf kommunaler Ebene verdeutlicht. Im späteren Verlauf wird auch dargelegt, dass der VRR-Nahverkehrsplan keine Rechtswirkung für die kreisfreien Städte als ÖPNV-Aufgabenträger hat (Kapitel 1.2.1.4, S. 30).

Die Betonung der eindeutigen Zuständigkeiten der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger und in diesem Kontext die Zurückhaltung des VRR im Sinne einer unterstützenden Funktion wird begrüßt (Kapitel 1.2.1.3.1, S. 26, Kapitel 2.3.1, S. 148). Für eine Zusammenarbeit und entsprechende Abstimmungen, wie sie auch in der Vergangenheit bereits stattgefunden haben, steht die Stadt Wuppertal gerne zur Verfügung.

Im Kontext der Herausforderungen für den VRR (Kapitel 1.2.2.3, S. 40) wird darum gebeten, die finanzielle Herausforderung, die schon bei der Aufrechterhaltung des Bestandsangebots in den Kommunen besteht, mehr herauszuarbeiten. Zwar wird im Folgenden die Finanzierungslandschaft im SPNV und ÖSPV thematisiert, wobei aber die prekäre Lage, die im Regelfall keine Angebotsausweitungen zulässt, zu kurz kommt.

Quelle vieler im VRR-Nahverkehrsplan 2025 genutzten Daten ist das Statistische Landesamt NRW (IT.NRW). Die Einwohnerdaten von IT.NRW und der Statistikstelle Wuppertal stimmen nicht überein. Während IT.NRW die Einwohnerzahlen auf Basis des Zensus fortschreibt, werden die Einwohnerdaten der Statistikstelle Wuppertal aus dem Melderegister generiert. Zudem weist IT.NRW nur Einwohner mit Hauptwohnsitz aus. Die Auswertungen der Statistikstelle Wuppertal berücksichtigt auch Einwohner, die mit Nebenwohnsitz gemeldet sind.

Es wird daher darauf hingewiesen, dass im VRR-Nahverkehrsplan 2025 von IT.NRW genutzte Daten nicht automatisch mit den in der Stadt Wuppertal erfassten statistischen Werten übereinstimmen. Aufgrund der Vielzahl der Werte ist kein Einzelabgleich möglich und auf die Nennung der jeweiligen Bezüge zu IT.NRW im VRR-Nahverkehrsplan 2025 muss an dieser Stelle verzichtet werden.

Bezüglich der Studierendenzahlen in der Stadt Wuppertal (Kapitel 1.2.4.1.1, S. 51) sind neben der Bergischen Universität Wuppertal auch weitere Hochschulen mit Standorten im Stadtgebiet zu berücksichtigen.

Die Modal-Split Werte (Kapitel 1.3.2.3, S. 95) stimmen nicht mit den Modal-Split Werten der Mobilitätsbefragung 2020 der Stadt Wuppertal überein. Sie schreiben auf S. 96, dass keine Daten mit einer verbundweit einheitlichen Erhebungsmethodik vorliegen, weshalb Sie die Datengrundlage im VRR-Nahverkehrsplan 2025 gewählt haben. Dennoch wird auf die Abweichung hingewiesen. Gegebenenfalls bietet es sich an, die Daten von Mobilität in Deutschland (MiD) zu nutzen.

Im Rahmen der ÖPNV-Erschließung (Kapitel 1.3.3, S. 97) bleibt unklar, ob mit Radien oder Isochronen gearbeitet wurde. Hier bietet sich an, das Vorgehen noch zu erläutern.

In Kapitel 1.3.5.1 (S. 106) wird auf die Finanzierungsprobleme im ÖPNV hingewiesen. Dies wird hinsichtlich der bestehenden Herausforderungen der Finanzierung des ÖPNV begrüßt. Insbesondere die starke finanzielle Belastung der ÖPNV-Aufgabenträger und die daraus resultierende Konkurrenz zwischen Ausgaben für den ÖPNV und übrigen Ausgaben wird durch die Stadt Wuppertal unterstützt. Dies wurde auch im Rahmen der Bearbeitung des Nahverkehrsplans der Stadt Wuppertal mit Szenarien und dem anschließenden politischen Beschluss deutlich. Im Hinblick auf die ÖPNV-Finanzierung sind kurzfristige Lösungen notwendig, um das Bestandsangebot zu halten oder Angebotsausweitungen vorzunehmen. Eine Unterstützung des VRR diesbezüglich wird befürwortet.

Auf die Herausforderungen der Finanzierung durch den kommunalen Haushalt im Kontext der Angebotsausweitung des ÖPNV sowie unterstützender Push-Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung zum ÖPNV wird ebenfalls hingewiesen (Kapitel 2.3.2, S. 151 f.). Auch hierfür gilt es langfristig Lösungen zu finden.

Des Weiteren wird in Bezug auf die Finanzierung bei Angebotsausweitung eine Abschätzung der Kosten vorgenommen (Kapitel 2.4.1, S. 153 f.), wobei auch erste Finanzierungsvorschläge z. B. eine Nutznießerfinanzierung benannt werden. Die Darstellung dieser Notwendigkeiten zur Finanzierung wird noch durch die Aufzählung infrastruktureller Engpässe im ÖSPV, die dem VRR gemeldet wurden, (Kapitel 2.4.3.2, S. 158) und einer damit verbundenen groben Kostenschätzung unterstützt. Die Stadt Wuppertal befürwortet eine Sensibilisierung gegenüber den Herausforderungen der Finanzierung des ÖPNV, obwohl dies nicht die Lösung dieser Herausforderung darstellt.

Das Bestreben des VRR bis 2025 ein einheitliches, vernetztes On-Demand-System einzuführen, womit eine App zur Buchung und Zahlung ausreichend ist, wird begrüßt (Kapitel 1.5, S. 130, Kapitel 6.1.4.3, S. 324). Es ist allerdings davon auszugehen, dass hierfür weitere Finanzmittel notwendig sind, die im Hinblick auf die eben thematisierte Finanzierungsproblematik nicht ohne Weiteres zur Verfügung stehen. Die Stadt Wuppertal bittet dies zu beachten.

Im Kontext von Angebotsverbesserungen im ÖPNV durch Pull-Maßnahmen (Kapitel 2.3.1, S. 145) findet ein tabellarischer Vergleich der ÖSPV-Leistungen mit der PKW-Verfügbarkeit statt, wobei die Stadt Wuppertal überdurchschnittlich gut abschneidet. Eine Erläuterung, die verdeutlicht, dass es dennoch Entwicklungs- und Ausbaupotenziale im ÖPNV gibt, wäre wünschenswert. Auch der Nahverkehrsplan Wuppertal zeigt Potenziale über das Status-Quo-Angebot hinaus auf. Grundsätzlich sollten die Tabellen und Auswertungen des VRR-Nahverkehrsplans 2025 nicht Basis für Fördermöglichkeiten sein.

Im Zuge des barrierefreien Haltestellenausbaus im SPNV (Kapitel 3.2.1.5, S. 172 ff.) ist auch ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen im SPNV in Wuppertal wünschenswert. Dem Stationsbericht 2023 des VRR ist zu entnehmen, dass die Halte Wuppertal-Barmen, Wuppertal-Langerfeld, Wuppertal-Oberbarmen und Wuppertal-Steinbeck als Stationen mit sehr hohem Handlungsbedarf im Hinblick auf die Barrierefreiheit eingestuft werden. Die Stadt Wuppertal würde einen barrierefreien Ausbau dieser Stationen begrüßen.

Eine Angebotsverbesserung durch den 15/30-Minuten Takt im Knoten Düsseldorf im SPNV (Kapitel 4.1.4, S. 225) ist hinsichtlich der daraus resultierenden Verbesserung für die Fahrgäste wünschenswert. Hinsichtlich eines möglichen Umsetzungszeitpunktes (Kapitel 4.1.4, S. 227) wird um frühestmögliche Einbindung gebeten, da es gilt, die Zusammenhänge zwischen SPNV und ÖSPV zu berücksichtigen.

Neue Verbindungen im SPNV wie z. B. Linie RE 2 Bochum – Wuppertal im SPNV-Zielnetz 2040 mit der damit verbundenen Reisezeitverkürzung (Kapitel 4.1.5.2, S. 230) oder S 49 Duisburg – Ratingen West – Düsseldorf – Solingen – Remscheid – Wuppertal (Kapitel 4.1.5.3.23, S. 244) werden positiv bewertet.

Bei ausreichender Kapazität der Schieneninfrastruktur ist es aus Sicht der Stadt Wuppertal wünschenswert, die S 11 von Dormagen bis Wuppertal Hbf und nicht nur bis Wuppertal-Vohwinkel verkehren zu lassen. Auch ein Halt der Linie RE 7 in Wuppertal-Vohwinkel und Wuppertal-Barmen ist weiterhin gewollt (Kapitel 4.1.5.3.26, S. 246).

Politisch wird in der Stadt Wuppertal immer wieder ein zusätzlicher Haltepunkt an der Badischen Straße auf der Strecke Wuppertal-Oberbarmen – Wuppertal-Ronsdorf gefordert. Es wird gebeten, dies im Rahmen potenzieller neuer Stationen (Kapitel 4.2.1.5, S. 250) aufzugreifen. Die Stadt Wuppertal hat den Haltepunkt Badische Straße im Rahmen der Beteiligung zum ÖPNV-Bedarfsplan ebenfalls gemeldet.

Im Kontext der Umstellung auf alternative Antriebe (Kapitel 4.3.4, S. 263) wird laut VRR-Nahverkehrsplan 2025 eine Umstellung von Dieseltriebwagen auf batterieelektrische Fahrzeuge für die Linien S 7 und RE 47 angestrebt. Diesbezüglich wird um Sicherstellung einer hohen Betriebsstabilität auf den zurzeit häufig ausfallenden Linien gebeten.

Die Erhöhung der Mittel für die Baustellenkommunikation über die Erhöhung der SPNV-Pauschale durch das Land NRW (Kapitel 4.6, S. 268) wird begrüßt. Im Rahmen grundsätzlicher Planungen und dauerhafter Festlegungen für Haltestellen des Schienenersatz- sowie Busnotverkehrs bittet die Stadt Wuppertal um Abstimmung der Positionierung (Kapitel 4.6, S. 269 f.). Dies wird durch die Stadt Wuppertal insbesondere hinsichtlich des Hochleistungskorridors 2026, bei dem Wuppertal betroffen ist, als dringend notwendig angesehen.

Die Stadt Wuppertal befürwortet das XBus-Konzept des VRR (Kapitel 5, S. 279). Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass die momentane Förderung von 0,50 € / Neukilometer (Kapitel 5.1.2, S. 280) als zu gering angesehen wird. Damit wird die Umsetzung und der Betrieb von XBus-Verkehren durch die finanziellen Aspekte erschwert. Dies wird durch die strengen Vorgaben bei den einzusetzenden Fahrzeugen (Kapitel 5.1.4, S. 283) sowie den Fahrzeitschemata (Kapitel 5.1.4, S. 282) verstärkt. Selbstverständlich ist nachvollziehbar, dass der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Vorgaben für einen einheitlichen XBus-Verkehr macht. Vor dem Hintergrund der Finanzierung werden die ÖPNV-Aufgabenträger allerdings vor eine große Herausforderung gestellt. Die Stadt Wuppertal hat im Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal die XBus-Linien X20, X54, X55 und X86 (Kapitel 5.3.2, S. 290) aufgegriffen. Die Linie X84 wurde im Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal im Rahmen einer Ausweitung der Linie SB 66 berücksichtigt. Es wird begrüßt, dass der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die Notwendigkeit einer dauerhaft sicheren Finanzierung von XBus-Verkehren sieht (Kapitel 5.4, S. 292).

Der Einsatz des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zur Herstellung optimaler Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV und der Wunsch auch innerhalb des ÖSPV lückenlose Umstiege zu ermöglichen, ist zu loben (Kapitel 6.1.1, S. 295). Hierauf wird auch in der Stadt Wuppertal ein großer Wert gelegt. Es ist aber hinzuzufügen, dass lokale Gegebenheiten an innerstädtischen ÖPNV-Verknüpfungsanlagen ebenfalls zu berücksichtigen sind. So sind neben den Gegebenheiten des SPNV auch lokale Belange des ÖSPV zu beachten. Der vorgeschlagene dichte Takt (Kapitel 6.1.1, S. 296) ist sicherlich wünschenswert, aber angesichts der bereits thematisierten fehlenden Finanzmittel zurzeit leider nicht umsetzbar. Im Hinblick auf innerstädtische Anschlussbeziehungen wird darüber hinaus darum gebeten, Änderungen in den Abfahrts- und Ankunftszeiten des SPNV möglichst gering zu halten. Selbstverständlich steht die Stadt Wuppertal gerne für die vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr angeführten Abstimmungsgespräche bei Änderungen im SPNV (Kapitel 6.1.1, S. 296) zur Verfügung.

Der vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr angeführte gemeinsame Leitstellenbetrieb mehrerer Verkehrsunternehmen (Kapitel 6.1.1, S. 299) kann wegen ortsspezifischer Kenntnisse sowie betrieblicher Gegebenheiten leider nicht befürwortet werden.

Die VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“ (Kapitel 6.1.2.1, S. 300) wird im Rahmen der einheitlichen Nummerierungsstandards begrüßt. An dieser Stelle möchte sich die Stadt Wuppertal nochmals für die konstruktiven Gespräche und pragmatischen Lösungsfindungen im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans der Stadt Wuppertal bedanken. Das langfristige Ziel, die bestehende Produktpalette weiter zu schmälern (Kapitel 6.1.2.1, S. 302), wird hingegen kritisch gesehen. Viele Produktkategorien haben sich im Laufe der Zeit für die Fahrgäste etabliert und genießen damit eine Akzeptanz. Zudem ist eine Zusammenlegung von Produktkategorien ggf. mit Änderungen

der Standards verbunden, was alleine hinsichtlich der Finanzierbarkeit eine Herausforderung darstellt.

Das Ziel, im Rahmen der VRR-Haltestellenrichtlinie (Kapitel 6.1.2.2, S. 304) langfristig eine vollständige Einheitlichkeit auch im Design herzustellen, ist im Kontext der damit verbundenen Kosten zu hinterfragen. Ein Austausch sämtlicher ÖSPV-Haltestellenbeschilderung ist beispielsweise mit hohen Kosten verbunden, die für den Betrieb nicht zwingend notwendig sind. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob diese Kosten, sofern es sich um ein Vorhaben des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr handelt, auch vom Verkehrsverbund getragen werden.

Eine Stellungnahme zur VRR-Richtlinie für Park and Ride (Kapitel 6.1.2.5, S. 308) ist wegen fehlender Angaben leider nicht möglich. Es wird um gesonderte Beteiligung gebeten.

Bezüglich eines Qualitätsmanagementsystems (Kapitel 6.1.2.6, S. 309) möchte die Stadt Wuppertal aktualisieren, dass das Qualitätsmanagementsystem nun im beschlossenen Nahverkehrsplan verankert ist und sich in der Erstellung befindet. Das langfristige Ziel eines flächendeckenden Qualitätsmanagementsystems mit gemeinsamem Qualitätsbericht für den ÖSPV laut VRR-Nahverkehrsplan 2025 (Kapitel 6.1.2.6, S. 310) wird allerdings wegen Aufwand und Kosten nicht begrüßt. Regelmäßige Austauschtreffen zum Thema Qualitätsmanagementsystem hält die Stadt Wuppertal für wünschenswert (Kapitel 6.1.2.6, S. 311).

Hinsichtlich der Eintragungen in die Tabelle zu interkommunalen Angebotslücken im ÖPNV (Kapitel 6.1.3, S. 314) steht die Stadt Wuppertal gerne für Gespräche zur Verfügung. Bezüglich einer inhaltlichen Synchronisierung der Nahverkehrspläne (Kapitel 6.1.3, S. 315) betont die Stadt Wuppertal, dass im Rahmen des Prozesses des Nahverkehrsplans der Stadt Wuppertal ein Austausch mit benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern gepflegt wurde. Eine zeitliche Synchronisierung der Nahverkehrspläne wird aufgrund der auch vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr genannten Gründe wie kommunenspezifische Betrauungszeiträume, aufwands- sowie kostenbezogene Aspekte (Kapitel 6.1.3, S. 318 f.) ebenfalls nicht befürwortet. Eine monetäre Förderung von interkommunalem öffentlichem Verkehr (Kapitel 6.1.3, S. 316, S. 321) wird begrüßt, sofern diese Freiheiten in der Gestaltung der Verkehre sowie beim Fahrzeugeinsatz beinhaltet.

Hinsichtlich der Spät-, Nacht- und Wochenendverkehre (Kapitel 6.1.4.1, S. 321) wird um Berücksichtigung gebeten, dass diese im Regelfall entsprechend der jeweiligen Nahverkehrspläne durchgeführt werden und an die lokalen Unterscheide angepasst sind. Darüber hinaus wurden die fehlenden Finanzmittel für Angebotsausweitungen bereits auch vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erläutert.

Die Etablierung eines einheitlichen Störungsmanagements (Kapitel 6.1.4.2, S. 323 f.) wird befürwortet. Gerne steht die Stadt Wuppertal für Gespräche diesbezüglich zur Verfügung.

Auch die Stadt Wuppertal befasst sich zurzeit mit Möglichkeiten der Busbeschleunigung im Stadtgebiet Wuppertal. Hierfür wird ein entsprechendes Konzept entwickelt. Die Thematisierung entsprechender Maßnahmen im VRR-Nahverkehrsplan 2025 wird daher positiv gesehen (Kapitel 6.1.5, S. 326 ff.).

Den Ausbau von dynamischer Fahrgastinformation (Kapitel 6.1.5.2, S. 332) hat die Stadt Wuppertal ebenfalls im Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal verankert.

Hinsichtlich des Bestrebens strengerer Vorgaben an Umsteigepunkte (Kapitel 6.1.5.3, S. 334) und damit verbundenen strengeren Förderkriterien bittet die Stadt Wuppertal zu beachten, dass strengere Förderbedingungen ggf. auch dazu führen können, dass der barrierefreie Haltestellenausbau weiter verlangsamt wird, weil Kosten steigen und Prozesse komplizierter werden. Es wird daher nicht befürwortet, Förderungen des barrierefreien Haltestellenausbaus zu erschweren. Selbstverständlich werden die Umsteigemöglichkeiten bereits heute beim barrierefreien Haltestellenausbau berücksichtigt.

Eine Systemintegration von DeinRadschloss, die eine Nutzung von Radboxen in ganz NRW ermöglicht, wird begrüßt (Kapitel 6.1.7.2, S. 346).

Die im VRR-Nahverkehrsplan 2025 geschilderte Park and Ride Strategie (Kapitel 6.1.7.3, S. 350) ist im Hinblick auf die dafür notwendigen Flächenbedarfe und damit verbundene Kosten, sowohl für die P+R-Infrastruktur, als auch für das damit verbundene ÖPNV-Angebot, sehr ambitioniert. Es wird darauf hingewiesen, dass hohe Anforderungen entsprechend strenger Förderprogramme (Kapitel 6.1.7.3, S. 351) den Ausbau von Park and Ride auch ausbremsen könnten. Die Auswirkungen von einer Bewirtschaftung an bestimmten Standorten (Kapitel 6.1.7.3, S. 353) auf die Nutzung bleibt zum momentanen Zeitpunkt unklar.

Bezüglich des aktualisierten Stands zu Ticketentwertern (Kapitel 6.1.8.1, S. 358) bittet die Stadt Wuppertal um Mitteilung.

Die Pläne des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zu verbundweit einheitlichen Ausstattungs- und Qualitätsstandards bei Linienbussen (Kapitel 6.1.8.1, S. 357 ff.) für eine Standardisierung bestimmter Ausstattungsmerkmale wird im Hinblick auf einen möglichen Eingriff in die Zuständigkeit der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgerschaft kritisch bewertet. Im VRR-Nahverkehrsplan 2025 wird vorgeschlagen, dass der VRR mit den Verkehrsunternehmen Absprachen durchführt, die dann durch die ÖPNV-Aufgabenträger in die jeweiligen Nahverkehrspläne aufzunehmen sind. Das momentane Vorgehen ohne einen Eingriff des VRR orientiert sich selbstverständlich bereits an aktuellen Standards. Im kommunalen Nahverkehrsplan legen die lokal zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen die Standards der einzusetzenden Fahrzeuge selbstständig fest.

Der Vorschlag zur Bündelung von Werkstattstandorten für Fahrzeuge im ÖSPV (Kapitel 6.1.8.4, S. 264) soll bitte hinsichtlich mehrerer Aspekte überdacht werden. Eine Verlagerung von Werkstätten führt auch zur Verlagerung von Personal. Darüber hinaus können sich längere Anfahrtswege beim Fahrzeugeinsatz ergeben. Diese Zeit steht dann nicht zur Fahrgastbeförderung zur Verfügung, obwohl wegen Personalmangels möglichst wenig Dienstzeit für Leerfahrten verwendet werden sollte. Hinsichtlich des Vorschlags bei Defekten den Einsatz eines alternativen Fahrzeugs zu beschleunigen, ist anzumerken, dass der Nutzen auch hierbei immer von der Länge des Anfahrtswegs abhängt.

Im Rahmen der Digitalisierung sind im VRR-Nahverkehrsplan 2025 verschiedene Umstellungen im Vertrieb vorgesehen (Kapitel 6.3.2, S. 367 f.). Diesbezüglich wird um Berücksichtigung von Fahrgastgruppen gebeten, die durch digitale Vertriebsstrategien wie z. B. bargeldloser Vertrieb ausgeschlossen werden. ÖPNV sollte sich im Rahmen der Daseinsvorsorge an die Gesamtbevölkerung richten. Daher sind alle Bedürfnisse der Nutzenden bei der Digitalisierungsstrategie zu beachten und alternative Lösungen z. B. aufladbare Bezahlkarten mitzudenken.

Im Kapitel 8.1 zur Barrierefreiheit im ÖPNV ist eine Jahreszahl, zu der der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr einen barrierefreien Ausbau aller Haltestellen im VRR erreichen möchte, nicht eingetragen (S. 400). Es wird um Mitteilung dieser Jahreszahl gebeten.

Abschließend wird noch um Mitteilung der fehlenden Textbausteine auf den Seiten 409 und 410 gebeten, um auch hierzu gegebenenfalls eine Stellungnahme abzugeben.

Die Stadt Wuppertal prüft die Zahlen zu B+R-Stellplätzen (Kapitel 6.1.7.2, S. 342), P+R-Stellplätzen (Kapitel 6.1.7.3, S. 347) und dem aktuellen Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus (Kapitel 8.1.2, S. 403). Über notwendige Aktualisierungen wird der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr separat informiert.

Für Rückfragen zur Stellungnahme stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Herr Prof. Dr. Schneidewind
Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal