



Stadt Wuppertal – Geschäftsbereich 1.2 – 42269 Wuppertal (Postanschrift)

Johannes-Rau-Platz 1  
42275 Wuppertal (Hausanschrift)

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Es informiert Sie Herr Milde

45801 Gelsenkirchen

Telefon (0202)	563 - 5999
Fax (0202)	563 - 8036
E-Mail	michael.milde@stadt.wuppertal.de
Zimmer	C-362a Eingang Große Flurstraße
Sprechzeiten	nach Vereinbarung
Zeichen	104.5 / Mi
Datum	09.04.2009

## Stellungnahme der Stadt Wuppertal zum Entwurf des VRR Nahverkehrsplans

Ihr Schreiben vom 16.02.2009

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 16. Februar 2009 hatten Sie mir erstmalig den Entwurf des neuen VRR Nahverkehrsplans übersandt und um abschließende Stellungnahme bis zum 9. April 2009 gebeten. Diese leite ich Ihnen hiermit zu.

Aufgrund der engen Terminsetzung war eine Einbringung dieser Stellungnahme in den zuständigen Ausschuss für Verkehr des Rates der Stadt Wuppertal, der zuletzt am 11. März 2009 getagt hat, bislang nicht möglich. **Die Stellungnahme steht daher unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung des Ausschusses in seiner nächsten Sitzung am 10. Juni 2009.** Das Ergebnis der Ausschussberatung werde ich Ihnen im Nachgang der Sitzung schnellstmöglich zukommen lassen.

### Vorbemerkung

1. Es ist nach meiner Ansicht zumindest fraglich, ob die Verabschiedung eines Nahverkehrsplans in der vorliegenden Form parallel zu den laufenden Verhandlungen zwischen DB Regio und VRR über das Eckpunktepapier, d.h. ohne Berücksichtigung der Ergebnisse dieses Prozesses, zielführend ist. Ein Nahverkehrsplan sollte auf geänderte und sich absehbar verändernde Rahmenbedingungen reagieren und Maßnahmen aufzeigen, mit denen solchen Änderungen begegnet werden kann. Die endgültige Vereinbarung der im Eckpunktepapier enthaltenen Punkte kann die Rahmenbedingungen, innerhalb derer der VRR das SPNV-Angebot ausgestalten kann, massiv verändern. Auch wenn einzelne Bausteine des Eckpunktepapiers, wie das S-Bahn- und das RE-Konzept bereits im NVP-Entwurf enthalten sind, ergeben sich in finanzieller und vertraglicher/wettbewerblicher Hinsicht ggf. erhebliche Veränderungen, die entsprechender Aussagen im NVP bedürften und die Teile des vorliegenden Entwurfs zur Makulatur werden lassen könnten. Zumindest aber muss zu Beginn des Nahverkehrsplans ein deutlicher Hinweis erfolgen, dass der Ausgang des DB-Rechtsstreits unter Umständen zu erheblichen Veränderungen der aktuellen und geplanten Angebotssituation führen könnte.
2. Ebenso muss zu Beginn der noch deutlichere Hinweis erfolgen, dass das gegenwärtige und künftige Leistungsangebot aufgrund des bestehenden Betriebskostendefizits unter einem ausdrücklichen Finanzierungsvorbehalt steht.

-Stellungnahme\_Entwurf\_NVP\_VRR

 ServiceCenter: +49 (0) 202 563-0  
 E-Mail: ServiceCenter@stadt.wuppertal.de  
 Internet: www.wuppertal.de

 Bankverbindung  
 Stadtparkasse Wuppertal  
 100 719 (BLZ 330 500 00)

 Sie erreichen uns mit der Schwebelbahn, Station Alter Markt  
 und mit den Buslinien 608, 610, 624, 632 und 332  
 Haltestellen Heubruch und Concordienstraße

#### *Kap. 1.1.4 „Aufstellungsverfahren“, S. 17*

- Wie auch die weiteren Ausführungen dieser Stellungnahme zeigen, wäre eine frühzeitige Abstimmung über wesentliche Inhalte zwischen VRR und den Aufgabenträgern sinnvoll gewesen. So ist zwar formal betrachtet eine „rechtzeitige Einbindung der Gebietskörperschaften“ (S. 17) erfolgt, doch hätte eine intensivere Einbindung, wie sie im vergangenen Jahr wiederholt gefordert worden ist, nun aufkommende Irritationen und Anpassungserfordernisse zumindest teilweise vermeiden können.

Ich erwarte, dass diese Qualität der Einbindung künftig erfolgen wird und verweise in diesem Zusammenhang auf das auf Einladung der Stadt Düsseldorf konstruktiv geführte Gespräch mit Beteiligung von Herrn Drabiniok und Herrn Böck am 16. März 2009.

Im letzten Satz auf S. 17 sind demnach die Wörter „(...) ein erster (...)“ durch „(...) der (...)“ zu ersetzen. Da ansonsten suggeriert wird, dass der Abstimmungsprozess mit den Gebietskörperschaften stufenweise erfolgt sei und mehrere Entwurfsfassungen beinhaltet hätte (s. o.).

- Die Meldung der Maßnahmenvorschläge durch die Kommunen (s. unser Schreiben vom 06.06.2008) erfolgte ohne Kenntnis von Bestandsaufnahme und -analyse sowie der hieraus abgeleiteten Zielsetzungen des VRR für den Gültigkeitszeitraum des neuen Nahverkehrsplans. Daher konnten die Kommunen keine zielgerichteten Maßnahmenvorschläge entwickeln, sondern mussten diese gewissermaßen im „luftleeren Raum“ formulieren.

#### *Kap. 1.1.6.1 „Finanzierung ÖPNV/SPNV im VRR heute – SPNV“, S. 19f.*

Die Ausführungen im zweiten Absatz auf Seite 20 bedürfen angesichts des inzwischen ergangenen, erstinstanzlichen Urteils einer Anpassung.

#### *Kap. 1.1.6.1 „Finanzierung ÖPNV/SPNV im VRR heute – ÖPNV“, S. 20f.*

Die Aussage zur Verwendungsmöglichkeit der Pauschale nach § 11 (2) ÖPNVG NRW auf Seite 20f. ist dahingehend zu präzisieren, dass mindestens 80 % der Pauschale an Verkehrsunternehmen weiterzuleiten sind.

#### *Kap. 1.2.2 „Kostenentwicklung für die Mobilität“, S. 30f.*

Der bei der Betrachtung der Preisentwicklung im MIV und ÖPNV herangezogene Vergleich zwischen Spritpreisen und Ticketpreisen im ÖPNV „hinkt“ insofern, als dass der Ticketpreis im ÖPNV die für den Nutzer entstehenden Vollkosten darstellt, während der Spritpreis für Nutzer des MIV nur eine Kostenkomponente ist, auch wenn nicht verkannt wird, dass MIV-Nutzer bei einem Vergleich mit dem ÖPNV häufig nur die Spritkosten, nicht aber die Vollkosten berücksichtigen. Dennoch sind die Gesamtkosten der MIV-Nutzung im Betrachtungszeitraum mit großer Wahrscheinlichkeit deutlich langsamer gestiegen als in diesem Kapitel suggeriert. Interessant wäre daher zu wissen, ob die Gesamtkosten der MIV-Nutzung tatsächlich (deutlich) stärker gestiegen sind als die Ticketpreise im VRR.

#### *Kap. 1.3.2 „Prognose der Nachfrage im ÖPNV“, S. 39ff.*

- Der erste Absatz dieses Kapitels auf S. 39 ist angesichts der in den Kapiteln 1.2.2 und 1.2.3 angestellten Betrachtungen missverständlich.
- In den folgenden Absätzen auf S. 39f. wird auf die Bevölkerungsgruppe der 45- bis 64-Jährigen als einzige für die Verkehrsnachfrage relevante Bevölkerungsgruppe nicht mehr eingegangen.
- Grundsätzlich kann den auf S. 41 zusammengestellten Erwartungen an die Veränderung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV in den nächsten 10 – 15 Jahren aber gefolgt werden.

#### *Kap. 1.4 „Ziele für die Weiterentwicklung des SPNV“, S. 42f.*

Die Ausführungen in diesem Kapitel und speziell in den letzten beiden Absätzen stellen den Nutzen des neuen Nahverkehrsplans insgesamt in Frage. Wie bereits unter „Vorbemerkung“ zu Anfang dieser Stellungnahme ausgeführt, muss ein Nahverkehrsplan auf geänderte oder sich absehbar ändernde Rahmenbedingungen reagieren und hierfür Lösungen entwickeln. Dies ist ein wesentliches Kennzeichen von Planung und gerade bei knappen finanziellen Mitteln unbedingt erforderlich. Nach Meinung der Stadt Wuppertal kann es daher nicht ausreichend sein, ein Konzept in zwei Stufen zu entwickeln, das aufgrund finanzieller Restriktionen unter Umständen keine einzige

unmittelbar umsetzbare Maßnahme enthält. Wichtig wären hingegen, die folgenden zwei Ansätze zu vertiefen:

1. Wie kann auf Basis der absehbar zur Verfügung stehenden Mittel, ggf. durch Umschichtungen derselben, den drängendsten Problemen kostenneutral für die Aufgabenträger begegnet werden. Dies ist im Übrigen in den letzten Jahren immer wieder erfolgt und sollte daher auch in Zukunft ein Handlungsziel sein.
2. Mit welchen weiteren Maßnahmen kann, sollte es zu keiner Aufstockung der Finanzmittel kommen, auf die unzureichende Finanzausstattung reagiert werden, ohne das Leistungsangebot radikal kürzen zu müssen.

#### *Kap. 2.1.4 „Verkehrsverträge und Wettbewerb“, S. 51ff.*

- Im vierten Absatz auf Seite 51 ist zu präzisieren, dass es sich bei dem „großen“ Verkehrsvertrag zwischen DB und VRR sowie NVN um das A-Netz handelt.
- Vor dem Hintergrund der insbesondere im vergangenen Jahr gemachten Erfahrungen, wäre eine kritischere Auseinandersetzung mit der Vergabe des A-Netzes an die DB im Folgenden wünschenswert.

#### *Kap. 2.1.6 „Qualität“, S. 58ff.*

Auch in diesem Kapitel (vgl. unsere Ausführungen zu Kap. 2.1.4) fehlt eine kritische Auseinandersetzung mit der im Rahmen des Großvertrags von der DB erbrachten Qualität sowie den Problemen, die der VRR dabei hat, eine angemessene Qualität durchzusetzen, zumal diese Punkte letztlich zum Rechtsstreit mit DB Regio geführt haben. Vielmehr wird auf S. 61 sogar der Eindruck erweckt, die schlechte Qualität auf vielen DB-Linien hänge vorrangig mit ihren langen Laufwegen bzw. dem Befahren oder Kreuzen hochbelasteter Trassenabschnitte zusammen. Somit wird die Bahn für Minderleistungen sogar noch „in Schutz“ genommen.

#### *Kap. 2.2.3.1 „Produktphilosophie im VRR“, S. 66f.*

Ich begrüße, dass bei RE-Linien grundsätzlich eine Begleitung durch Servicepersonal angestrebt wird und hofft, dass dies auch Inhalt zukünftiger Vergabeverfahren wird. Gleichzeitig ist die Vorgabe bei den RB-Linien, nur „Serviceangebote auf nachfragestarken Linien“ zu schaffen, in Zweifel zu ziehen. Dies wird nach meiner Ansicht dem Sicherheits- und Servicebedürfnis der Fahrgäste nicht gerecht, wobei dies gleichwohl auch eine Frage der Finanzierbarkeit bleibt.

#### *Kap. 2.2.3.5 „Verkehrsverträge und Wettbewerb“, S. 75f.*

- Dieses Kapitel dürfte angesichts des Urteils im Rechtsstreit mit DB Regio und des Eckpunkte-papiers in weiten Teilen hinfällig sein und ist entsprechend zu überarbeiten.
- Ich bin verwundert, dass auf S. 76 als Resultat des Eckpunkte-papiers bereits nur noch von einer Vergabe der S28 zu Dezember 2011 die Rede ist, nicht mehr aber von der im vergangenen Jahr vom VRR zugesagten gemeinsamen Ausschreibung mit der RB47. Hierzu hat es im Vorfeld keinerlei Abstimmung gegeben.

#### *Kap. 2.2.3.8 „Qualität“, S. 80*

Angesichts der Probleme insbesondere mit den im DB-Großvertrag enthaltenen Verkehren (vgl. auch unsere Ausführungen zu Kap. 2.1.6) kann von einer „Einhaltung der definierten Qualitätsstandards“ (S. 80) derzeit in vielen Fällen nicht die Rede sein. Insofern können diese auch nicht zukünftig allein durch das Qualitätscontrolling-System gewährleistet werden. Hier ist eine Klarstellung/Erweiterung hinsichtlich notwendiger, praktisch umsetzbarer Konsequenzen erforderlich.

#### *Kap. 2.2.3.9 „S-Bahn-System“, S. 80ff.*

- In Tabelle 15 (S. 80) fehlt in der Spalte „Besonderheiten“ bei der S8 der Hinweis, dass im Abschnitt Schwelm – Hagen nur 2 Fahrten je Stunde angeboten werden.
- Ich begrüße, dass als Ersatz für die Fahrten der S11 in der HVZ zwischen Wuppertal-Vohwinkel und Düsseldorf eine Führung des „Minitaktes“ der S6 nach Vohwinkel explizit erwähnt ist. Gleichzeitig betone ich nochmals ausdrücklich die Bedeutung der Schaffung eines solchen Ersatzangebotes bei Umsetzung des S-Bahn-Konzeptes.

- Nicht nachvollziehbar ist, dass für die Laufzeit des neuen Nahverkehrsplans keine eindeutige Aussage zum vorgesehenen S-Bahn-Takt getroffen wird und damit die eigentlich in Kap. 2.2.3.1 vorgenommene Festlegung auf einen 20-Minuten-Takt hier (S. 84) wieder ausgehöhlt wird.
- Ich weise nochmals auf unseren Wunsch nach Rücknahme der Angebotskürzungen der S8 im Abschnitt Schwelm – Hagen bzw. nach Verzicht auf eine Umstellung auf einen 30-Minuten-Takt im Abschnitt Wuppertal-Oberbarmen – Hagen hin (vgl. unsere Maßnahmenanmeldung vom 06.06.2008)

*Kap. 2.3.1.3 „RRX“, S. 89ff.*

- Ich begrüße die auf S. 91 zum Ausdruck gebrachte Ansicht des VRR, dass es zur Kompensation der Mehrleistungen beim RRX nicht zu Kürzung des Angebotes auf anderen Strecken kommen darf, ausdrücklich und erwarte, dass sich der VRR zukünftig in diesem Sinne Land und Bund gegenüber einsetzt.
- Vermisst wird eine Aussage zur Aufnahme des RE4 bzw. der „Wupperachse“ allgemein in das RRX-Konzept (vgl. unsere Maßnahmenanmeldung vom 06.06.2008).

*Kap. 2.4.2 „Strecke Hamm/Dortmund – Wuppertal – Köln/Düsseldorf – Mönchengladbach – (Venlo/Aachen), S. 96f.*

- Ich bekräftige unseren Wunsch nach Rücknahme der Angebotskürzung der RB48 im Abschnitt Wuppertal Hbf – Wuppertal-Oberbarmen.
- Gleiches gilt für einen zusätzlichen Halt des RE7 in Wuppertal-Barmen (vgl. jeweils unsere Maßnahmenanmeldung vom 06.06.2008).
- Die Aussagen zur Ausschreibung von RE4, RE7 und RB48 (S. 97) sind angesichts des Eckpunktepapiers möglicherweise überholt und daher anzupassen (gilt sinngemäß für diverse weitere Korridore in Kap. 2.4).
- Sehr positiv zu bewerten ist, dass die Einrichtung des Haltes des RE13 in Wuppertal-Vohwinkel mit Betriebsaufnahme Maas-Rhein-Lippe-Netz (Dezember 2009) angekündigt wird. Ich kann hingegen nicht akzeptieren, dass der Halt des RE7 in Vohwinkel erst langfristig angestrebt wird. Der VRR gibt damit die vereinbarte und bislang geltende gemeinsame Zielsetzung ohne „Not“ und vorherige Abstimmung mit der Stadt Wuppertal auf.

*Kap. 2.4.7 „Strecke Köln/Düsseldorf – Neuss – Krefeld – Kleve“, S. 104f.*

Die in diesem Kapitel beschriebene unbefriedigende Betriebsqualität des RE7 trifft die Wupperachse (Kap. 2.4.2) gleichermaßen. Vor dem Hintergrund, dass die hier angekündigte Ausschreibung des RE7 2014 durch das Eckpunktepapier evtl. unmöglich wird, erwarte ich kurzfristig die Entwicklung eines Alternativkonzeptes zur Verbesserung der Pünktlichkeit dieser Linie und (Wieder) Einrichtung der vorgenannten Halte (vgl. unsere Maßnahmenanmeldung vom 06.06.2008). Das Kernproblem der Linie RE7 Krefeld – Köln – Wuppertal – Hagen – Münster (- Rheine) ist und bleibt der bahnsseitig gewählte, „unnatürliche“ Linienvverlauf. In dieser Bewertung waren wir (VRR und Stadt Wuppertal) uns bislang einig (s. o.).

*Kap. 2.4.16 „Strecke Solingen-Ohligs – Remscheid – Wuppertal“, S. 122f.*

Eine „zeitnahe Ausschreibung“ (S. 123) scheint durch die Unterzeichnung des Eckpunktepapiers gerade nicht mehr möglich zu sein, eher ist bei einer voraussichtlichen Ausschreibung zu 12/2016 das Gegenteil von „zeitnah“ der Fall. Der zwischen VRR und anliegenden Kommunen zur gemeinsamen Ausschreibung von S28 und RB47 (s. hierzu auch unsere Ausführungen zu Kap. 2.2.3.5) erzielte Konsens ist von Seiten des VRR für mich nicht nachvollziehbar aufgekündigt worden. Mich verwundert, dass durch den VRR hierzu weder eine entsprechende Vorankündigung noch eine kurzfristige Information im Anschluss an die Unterzeichnung des Eckpunktepapiers an die drei unmittelbar betroffenen bergischen Städte sowie die IHK erfolgte.

*Kap. 2.5.2.1 „Kapazitätsengpässe auf der Wupperachse“, S. 131*

Dass es bereits heute „immer wieder zu Kapazitätsengpässen in der Hauptverkehrszeit“ (S. 131) kommt, macht aus meiner Sicht ein kurzfristiges Eingreifen erforderlich. Eine Berücksichtigung als langfristige Maßnahme in einem Szenario 2030 reicht daher nicht aus. Im Übrigen wird hierdurch nochmals die bereits zu Kap. 2.2.3.9 gemachte Anmerkung, dass ein Erhalt von Verstärkungsfahr-

ten in der HVZ zwischen Wuppertal-Vohwinkel und Düsseldorf bei Umsetzung des S-Bahn-Konzeptes unbedingt erforderlich ist, bekräftigt.

*Kap. 2.5.2.2 „Verbindungsdefizit Wuppertal – zentrales Ruhrgebiet“, S. 131*

Ich betone in diesem Zusammenhang zunächst die Bedeutung der S9, die durch die nunmehr erfolgte Umstellung auf Neufahrzeuge (ET 422) deutlich an Qualität gewonnen hat. Gleichwohl wird auch von hier aus ein Mangel in der Verbindungsqualität zwischen Wuppertal und dem zentralen Ruhrgebiet (speziell Essen und Bochum) erkannt, so dass die Bestrebungen des VRR, hier langfristig eine beschleunigte Verbindung schaffen zu wollen, begrüßt werden.

*Kap. 2.7.2.3 „Von den Kommunen gemeldete Maßnahmen“, S. 139*

Die Aussage, dass „der VRR [...] zum heutigen Zeitpunkt keine verbindliche Prioritätenreihenfolge für die Umsetzung dieser Maßnahmen nach Abarbeitung der bestehenden Förderprogramme, also für einen Zeitraum jenseits von mehr als fünf Jahren abgeben [kann]“ (S. 139), stellt den Wert der Maßnahmenabfrage bei den Kommunen nachträglich in Frage. Im Übrigen stellt sich die Frage, warum der VRR für die von ihm im Kapitel 2.7.2.1 aufgeführten Maßnahmen keine Priorisierung bzw. Zuordnung zu einzelnen Stationen vornimmt.

*Kap. 2.7.2.4 „Bewertungskriterien des VRR“, S. 139ff.*

Das Bewertungskriterium „Begleitende kommunale Maßnahmen“ mit seiner Vorgabe, dass Maßnahmen an den Stationen nach Möglichkeit mit kommunalen Maßnahmen im Umfeld verknüpft werden sollten und für diesen Fall das Gesamtpaket eine besondere Priorisierung erhält, mag zwar grundsätzlich sinnvoll sein. Allerdings ist der Stadt Wuppertal aus haushaltsrechtlichen Gründen i.d.R. nicht möglich, ergänzende kommunale Maßnahmen (sei es als 100 %-Finanzierung oder mittels Eigenanteil bei Fördermaßnahmen) durchzuführen. Sie würde durch eine hieraus resultierende, schlechtere Bewertung der Maßnahme an der Station selbst, bei deren Umsetzung hinter andere Gebietskörperschaften, deren Haushalt die Umsetzung flankierender Maßnahmen erlaubt, zurückfallen.

*Kap. 2.7.3 „Neue Stationen“, S. 142*

Die Verkehrsstationen stellen einen integralen Bestandteil des Systems Schiene dar. Da der VRR als Aufgabenträger für die Ausgestaltung des SPNV zuständig ist, gehört auch die Festlegung der dabei zu bedienenden Halte zu seinen planerischen Aufgaben. Vor diesem Hintergrund wären in diesem Kapitel in jedem Fall auch Aussagen des VRR aus planerischer Sicht erforderlich, ob er weitere Stationen für erforderlich bzw. sinnvoll hält und wenn ja, wo.

*Kap. 2.8.3.3 „Reaktivierungen von Strecken zur Erschließung neuer Kundenpotentiale – Verlängerung der S28 von Mettmann nach Wuppertal“, S. 150ff.*

Die Ausführungen zur eventuellen Verlängerung der S28 von Mettmann nach Wuppertal sind aus meiner Sicht völlig unzureichend und substantiell nachzubessern. So erfolgt keine verkehrlich-planerische Würdigung (Stichwort u.a.: Netzbedeutung) der Verlängerung aus Sicht des VRR, sondern es wird nur auf die „große Bedeutung“ (S. 153) für die beteiligten Kommunen (d. h. Selbstzweck?) verwiesen. Ebenfalls fehlt ein Hinweis auf das kurz vor dem Abschluss stehende Planfeststellungsverfahren zum Bau der benötigten Infrastruktur, durch das bis voraussichtlich Mitte des Jahres 2009 „Planreife“ entsteht. Die im Nachgang zum Gutachten über das PPP-Modell durch die Regiobahn GmbH beauftragte, vereinfachte Standardisierte Bewertung, die zu einem äußerst positiven Ergebnis geführt hat, bleibt ebenfalls unerwähnt. Auf die nunmehr unter Umständen entfallende Option einer gemeinsamen Ausschreibung von S28 und RB47, die am ehesten zu einer Lösung des Problems der Betriebskostenfinanzierung hätte führen können, wurde bereits wiederholt eingegangen.

*Kap. 3.1 „Fahrgastinformation“, S. 155ff.*

Dieses Kapitel beschreibt im Wesentlichen den Status Quo und allgemeine Anforderungen. Dabei werden selbst aktuelle Entwicklungen, wie die neuen Stadtlinienpläne (Beispiel Dortmund) nicht behandelt und keine Zielsetzungen benannt noch innovative Lösungen aufgezeigt. Der Wert des Kapitels in vorliegender Form ist daher in Frage zu stellen.

*Kap. 3.1.2 „Fahrgastinformation über den Ist-Fahrplan“, S. 158ff.*

- Auf das Problem der Einbindung von Ist-Daten der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen in das Reisendeninformationssystem der DB ([www.bahn.de/ris](http://www.bahn.de/ris)), das von vielen Fahrgästen zur Information über das aktuelle Betriebsgeschehen genutzt wird, wird nicht eingegangen.
- Die derzeitige Information über betriebliche Besonderheiten auf der VRR-Internetseite ([www.vrr.de](http://www.vrr.de) => Fahrplanauskunft => aktuelle Hinweise) ist unzureichend. Gerade bei größeren Ereignissen (z.B. witterungsbedingte Störungen) wären darüber hinaus im Sinne der Integration des Verkehrsangebotes durch den Verbund aktuelle Hinweise auf der Internetseite und nicht lediglich Verweise auf die Internetangebote der Verkehrsunternehmen wünschenswert.

*Kap. 3.2 „Fußläufige Erschließung“, S. 160*

Für dieses Kapitel gelten sinngemäß ebenfalls die Ausführungen zu Kap. 3.1

*Kap. 3.3.2 „Verknüpfung kommunaler ÖPNV mit SPNV“, S. 162f.*

Die Verwendung des Begriffs „kommunale Verkehrsunternehmen“ in diesem Kapitel ist missverständlich. Gemeint sind an dieser Stelle nicht nur die in kommunalen Eigentum stehenden Verkehrsunternehmen, sondern alle Verkehrsunternehmen, die für das Verkehrsangebot in einer Kommune verantwortlich sind, also z.B. auch BVR etc.

*Kap. 3.4.2 „P+R – P+R-Angebot“, S. 166*

Die Herkunft der Zahl von ca. 8.500 Stellplätzen im Umfeld von Bahnhöfen, die (vermeintlich) von VRR-Fahrgästen „wild“ zu P+R-Zwecken genutzt werden, ist nicht nachvollziehbar.

*Kap. 3.4.2 „P+R – P+R-Angebotsentwicklung (Defizite/Ziele)“, S. 167*

Den genannten Bedarf von insgesamt 45.000 P+R-Stellplätzen halten wir sowohl aus planerischer Sicht für deutlich überzogen als auch aus finanziellen Gründen für unrealistisch, da seit Rückzug der DB aus diesem Feld die Kommunen alleinig, wenn auch unter der Möglichkeit der Förderung, für dieses Thema zuständig sind und anschließend die Unterhaltung sicherstellen müssen (s. Pkt. 3.4.4). Gerade der erwähnte Bau von mehrstöckigen Parkieranlagen wird für viele Kommunen nicht zu finanzieren sein. Ich fordere den VRR daher auf, in einen Dialog mit den Kommunen einzutreten, um die Bedarfswerte gemeinsam auf ein realistisches Maß anzupassen.

*Kap. 3.4.3 „B+R – B+R-Nachfrage“, S. 167f.*

Dass „bikely“ „wesentlich dazu beigetragen“ (S. 167) hat, die Nutzung des Fahrrads als Zubringer-verkehrsmittel zum SPNV deutlich zu steigern, wird von hier aus nicht gesehen.

*Kap. 3.4.3 „B+R - B+R-Angebotsentwicklung (Defizite/Ziele)“, S. 168*

Für die hier genannte Zahl von 32.000 benötigten B+R-Stellplätzen gilt im Wesentlichen, was zu der P+R-Bedarfswahl bereits ausgeführt wurde. Siehe daher unsere Anmerkung zu Kap. 3.4.2.

*Kap. 3.4.4 „Finanzierung von P+R und B+R“, S. 169*

Hier ist ergänzend auf die Zuständigkeit der Kommunen und deren Probleme, entsprechende Finanzmittel (Eigenanteile und Unterhaltungsaufwendungen) bereitzustellen, hinzuweisen (s. auch unsere Ausführungen zu Kap. 3.4.2).

*Kap. 4.1.2 „Bahnhofspaten“, S. 172f.*

Wünschenswert wäre ergänzend eine Angabe zur Zahl der bestehenden Bahnhofspatenschaften und eine Einschätzung der Wirksamkeit dieses Instruments.

*Kap. 5.1.3 „Ausblick für die nächsten Jahre“, S. 178ff.*

Vor dem Hintergrund des „10plus“-Pilotprojektes der SWK und Pünktlichkeitsgarantien anderer Verbünde (insbesondere NVV), sollte eine Aussage zur Weiterentwicklung der Mobilitätsgarantie getroffen werden, die in ihrer heutigen Form für den Kunden wenig transparent und daher auch wenig werthaltig ist.

*Kap. 5.2.2 „Beschreibung der Ist-Situation im Vertrieb“, S. 181ff.*

- Der Aussage, nach der durch die zentrale Vergabe des Vertriebs im SPNV (bislang an die DB) „die Kosten für den SPNV-Vertrieb verringert“ (S. 182) werden können, kann angesichts der Ausführungen des VRR im Klageverfahren gegen DB Regio (Überkompensation von mindestens 17 Mio. Euro) zumindest in der derzeitigen Situation nicht gefolgt werden, auch wenn sie tendenziell richtig sein mag.
- Hinsichtlich der Ausstattung „aller Fahrzeuge mit Systemen zum elektronisch kontrollierten Vordereinstieg“ (S. 183) ist klarzustellen, dass es sich hierbei um Busse handelt.

*Kap. 5.2.3 „Ausblick für die nächsten Jahre“, S. 183ff.*

- Der erste Absatz auf Seite 184 wiederholt in Teilen nahezu wörtlich den letzten Absatz auf Seite 182.
- Dass bereits mittelfristig ein Nutzermedium in ganz Deutschland als Ticket ausreichend sein wird (vgl. vorletzten Absatz auf S. 184), wird von hier aus für unrealistisch gehalten, auch wenn ein solcher Zustand sicherlich angestrebt werden sollte und für den Fahrgast erhebliche Verbesserungen mit sich brächte.

*Anhang 12 „Stammbblätter der SPNV-Linien im VRR“, S. 17ff. des Anhangs*

- Die Stammbblätter sollten generell nochmals auf Richtigkeit überprüft werden, da sich in diesen derzeit noch diverse Fehler finden (Beispiele: „Streckenlänge NRW“: Bei RE7, S4 und S6 findet sich die Angabe „N2“; speziell bei den RB- und S-Bahn-Linien wird häufig anstelle von „HVZ“ fälschlicherweise „NVZ“ verwendet; die Betreiberwechsel im Dezember 2008 sind noch nicht berücksichtigt).
- Im Feld „Ausschreibung/Laufzeit“ ist ggf. eine Anpassung an die Vereinbarungen des Eckpunktepapiers vorzunehmen.
- Bei der Linie RE4 ist unter „wichtige Anschlussbeziehungen“ der Anschluss in Wuppertal-Oberbarmen zur RB47 in der Relation Remscheid – Hagen zu ergänzen.
- Die angegebenen Fahrgastzahlen der Linie RE13 erscheinen uns u.a. vor dem Hintergrund der Ausführungen in Kap. 2.5.2 als sehr niedrig. Wir bitten um Prüfung.
- Es fehlt ein Stammbblatt für die S11 HVZ (Wuppertal-Vohwinkel – Düsseldorf).

*Anhang 16 „Weitere von den Kommunen gemeldete Maßnahmen“, S. 82ff. des Anhangs*

Die Aussage „behindertenfreundlicher Zugang“ ist durch den in § 2 (8) ÖPNVG NRW gesetzten Terminus „Barrierefreiheit“ in „barrierefreier Zugang“ zu ändern.

Die mit Schreiben vom 06.06.2008 gemeldeten Wuppertaler Maßnahmen an Stationen sind nicht vollständig wiedergegeben. Es fehlen die Maßnahmen (oder verbergen sich diese evtl. hinter der Angabe „weitere Stationen Raum Wuppertal – Modernisierung, behindertenfreundlicher Zugang“):

- Ausbau und Sanierung Wuppertal Hauptbahnhof (MOF 2)
- „Verlängerung der Bahnsteigdächer auf den Bahnsteigen 1 und 2 des Bahnhofs Wuppertal-Vohwinkel“
- „Installation von Monitoren bzw. Abfahrtstafeln, die über die aktuellen Abfahrtszeiten der Züge informieren, in den Bahnhofshallen der Bahnhöfe Wuppertal-Vohwinkel, -Barmen und -Oberbarmen“
- „Installation von dynamischen Zugzielanzeigern an den bislang nicht hiermit ausgerüsteten Bahnhöfen Wuppertals (Langerfeld, Ronsdorf)“
- „Bau eines Bus-Verknüpfungspunktes auf dem Vorplatz des Bahnhofs Wuppertal-Vohwinkel“
- „Installation von Fahrradschiebehilfen an allen Treppen im Bahnhof Wuppertal-Vohwinkel“
- „Installation eines zusätzlichen Wetterschutzes auf den Gleisen 5/6 des Bahnhofs Wuppertal-Oberbarmen“
- „Erstellung einer P+R-Anlage am Bahnhof Wuppertal-Oberbarmen“
- „Erweiterung der P+R-Anlage am Bahnhof Wuppertal-Vohwinkel und Verbesserung derverkehrlichen Erschließung“
- „Neubau des S-Bahn-Haltepunktes Wuppertal-Vohwinkel Rangierbahnhof“
- „Installation von Fahrradboxen als Stellplatz-Ergänzung auf dem P+R-Platz am Bahnhof Wuppertal-Vohwinkel“

*Anhang 20 „P+R-Anlagen Angebot und Bedarf – Bereich Südost“, S. 88 des Anhangs*

Die an einzelnen Stationen dargestellten P+R-Bedarfe sind aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Siehe diesbezüglich auch meine Anmerkungen zu Kap. 3.4.2. Generell sollte ggf. ergänzend eine tabellarische Aufstellung der Stationen mit ihren Stellplatzangeboten und -bedarfen beigefügt werden, da sich die tatsächlichen Werte nur sehr schlecht der Karte entnehmen lassen.

*Anhang 24 „B+R-Anlagen Angebot und Bedarf – Bereich Südost“, S. 92 des Anhangs*  
S. Anmerkungen zu Anhang 20.

Ich bitte um Berücksichtigung der obigen Ausführungen bei der Erstellung des endgültigen Nahverkehrsplans sowie um Stellungnahme. Für eventuelle Rückfragen steht Ihnen mein Mitarbeiter, Herr Milde, unter den o. a. Kontaktdaten selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Meyer