

Anlage 02 zu VO/0814/12**Stellungnahme der Stadt Wuppertal zum Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans,
Bereich „Koordination ÖPNV“****- Entwurf -*****Vorbemerkung***

Die Stadt Wuppertal begrüßt grundsätzlich die Bestrebungen des VRR, die ihm im ÖPNVG zugeordnete Hinwirkungs- und Koordinationsfunktion im Bereich des ÖPNV verstärkt wahrzunehmen, um so den Fahrgästen über ein integratives Verkehrskonzept eine einheitliche „Plattform“ im ÖPNV im Verbundraum (und darüber hinaus) anbieten zu können und auf die aktuellen Herausforderungen und Entwicklungen am Mobilitätsmarkt zu reagieren. Insofern stellt die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans im Bereich „Koordination ÖPNV“ einen richtigen und wichtigen Schritt dar.

Des Weiteren begrüßt die Stadt Wuppertal ausdrücklich die in Kapitel 2 skizzierten „Grundsätze der Zusammenarbeit“ (Seite 10), nach denen der VRR nicht die Absicht hat, in die Planungshoheit der kommunalen Aufgabenträger oder in das operative Geschäft der Verkehrsunternehmen einzugreifen, hält dies aber auch für selbstverständlich.

Inhaltliche Anmerkungen zu einzelnen Kapiteln**zu Kapitel 1.2.2 „Die Herausforderung für den VRR“**

Die Aussage, dass der ÖPNV-Markt ausgeschöpft sei, da VRR und Verkehrsunternehmen mit ihren Angeboten die aktuelle Nachfrage der Bürger nach Verkehrsleistungen abdecken (Seite 7), kann so nicht stehen bleiben. Die vorhandenen Kapazitätsengpässe im SPNV, z.B. im Ruhrkorridor, aber auch in der Relation Wuppertal – Düsseldorf, verhindern derzeit eine Ausschöpfung des Marktes und die Gewinnung zusätzlicher Kunden. Wenn dem nicht so wäre, würde z.B. auch eine wesentliche Begründung für den RRX entfallen.

zu Kapitel 2.2 „Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife“

- Dass EFM3 eine Auseinandersetzung mit dem Tarif für den Kunden überflüssig macht (Seite 13), trifft allenfalls dann zu, wenn eine Bestpreis-Garantie gegeben wird, d.h. bei häufigen Fahrten z.B. automatisch ein Tages- oder MonatsTicket anstelle von Einzelfahrten abgerechnet wird. Grundsätzlich ist aber richtig, dass, wie im Weiteren ausgeführt, EFM3 die Zugangsbarriere zum System ÖPNV dramatisch senken würde.
- Ob es tatsächlich auch zu einheitlichen Verbundtarifen in den Kooperationsräumen NVR und NWL kommt, wie auf Seite 14 unterstellt, bleibt abzuwarten. Hieran bestehen zumindest noch begründete Zweifel. Insofern ist diesbezüglich etwas „vorsichtiger“ zu formulieren.

zu Kapitel 2.3.1 „Beratung kommunaler Aufgabenträger bei ÖPNV-Erschließungslücken und Empfehlungen“:

Die vorgeschlagene Beratung bei ÖPNV-Erschließungslücken wird wegen unnötiger Doppelarbeit und Eingriffs in die Planungshoheit der kommunalen Aufgabenträger abgelehnt (vgl. oben). Insofern kann dieses Kapitel in weiten Teilen entfallen. Dies gilt ausdrücklich nicht für das Thema der öffentlichen Leihmobilitätsangebote, in dem die Unterstützung durch den VRR geboten und sinnvoll ist (Stichwort: Einheitliches Zugangsmittel).

Bei einer Untersuchung des VRR, ob und, wenn ja, wo Erschließungslücken bestehen, ist nur ein geringer Erkenntnisgewinn zu erwarten. Im Rahmen der lokalen Nahverkehrsplanung

kann durch den Aufgabenträger und die vorhandenen Verkehrsunternehmen am besten beurteilt werden, in welchen Bereichen Erschließungslücken akzeptiert werden können bzw. vor dem Hintergrund knapper finanzieller Ressourcen hingenommen werden müssen oder wo innovative Bedienungsformen evtl. zur Schließung der identifizierten Lücken beitragen können. Eine Ermittlung von Erschließungslücken durch den VRR, u.a. mit Hilfe eines Verkehrsplanungsprogramms, stellt daher einen zusätzlichen und unnötigen Aufwand dar. Zwar wird in der Einleitung zu Kapitel 2 (Seite 11) dargestellt, dass die Bearbeitung der im NVP beschriebenen Aufgaben beim VRR „sowohl in finanzieller als auch in personeller Hinsicht aus eigener Kraft“ erfolgen soll. Da die kommunalen Aufgabenträger den VRR aber maßgeblich finanzieren, ginge eine solche unnötige Doppelung letztlich aber auch zu ihren Lasten.

zu Kapitel 2.4.3 „Schaffung einheitlicher Fahrgastinformations- und Betriebssysteme (verkehrsmittelübergreifende Fahrgastinformation)“

Die Zugänglichkeit für den Fahrgast zu den bereits jetzt zur Verfügung stehenden Echtzeitdaten ist unzureichend und muss dringend verbessert werden. Es sei diesbezüglich darauf hingewiesen, dass im Rahmen des „Relaunch“ der VRR-Internetseite der Abfahrtsmonitor entfallen ist bzw. nur noch über Umwege aufrufbar ist und keinerlei individuelle Einstellungen erlaubt.

zu Kapitel 2.4.4 „Übergreifendes Marketing – mittelfristige Marketingplanung/-strategie“

Dieses Kapitel ist, zumindest in Teilen, überflüssig, da z.B. die auf Seite 29 skizzierten Maßnahmen im Bereich Tarif und Vertrieb Ausführungen aus den Kapiteln 2.1 bzw. 2.3.2 wiederholen.

zu Kapitel 2.4.5 „Kundeninformation im Störfall“

Zwar wird richtigerweise auf die Bedeutung der Kundeninformation im Störfall für den Fahrgast hingewiesen (Seite 30), allerdings bleiben die weiteren Ausführungen zu Strategie und Maßnahmen, gerade vor dem Hintergrund dieser Bedeutung, zu vage.

zu Kapitel 2.5 „Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs“

Auch dieses Kapitel bleibt letztlich zu vage und beschränkt sich vorrangig auf eine Beschreibung der bereits vorhandenen Instrumente. Allerdings ist das „Nebeneinander“ von drei unterschiedlichen Mobilitätsgarantien für den Kunden undurchschaubar und stellen diese eben keine „eindeutige[n] und einheitliche[n] Rahmenbedingungen für den Kulanzfall“ (Seite 33) dar. Gerade die Mobilitätsgarantie (im engeren Sinne) bringt dem Kunden, trotz der angehobenen Erstattungsgrenzen, aufgrund der vielen Ausschlüsse und Bedingungen, einen nur geringen Nutzen und sollte daher evtl. zu Gunsten eines verbundweiten Pünktlichkeitsversprechens entfallen.

zu Kapitel 2.6.1.1 „EU-konforme Finanzierung für den ÖSPV“

Die Aussage, dass die kommunalen NVPs „neben der Darstellung des (Ist-)Gesamtangebotes (...) auch Maßnahmen, Qualitäten und Quantitäten enthalten [können], die als zukünftige Sollvorgabe definiert sind“ (Seite 34) ist überflüssig, da genau dies ohnehin originärer Bestandteil und Aufgabe eines NVPs ist.

Redaktionelle Hinweise

zu Kapitel 1.2 „Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Ziele des VRR für den ÖPNV“

Für den ÖSPV ist fälschlicherweise von 190 Millionen „Buskilometern“ die Rede (Seite 4), obwohl hierunter auch die Fahrzeugkilometer von Stadt- und Straßenbahnen inklusive der Wuppertaler Schwebbahn fallen dürften.

zu Kapitel 2 „Bereich Koordination ÖPNV (Neuaufstellung)“

- Auf Seite 10 sind fünf Fragestellungen aufgeführt, die für jedes einzelne Thema, d.h. Unterkapitel, behandelt werden sollen. Zumindest für die Fragestellungen 4 und 5 erscheint diese Vorgabe nicht stringent umgesetzt.
- Die zu Anfang von Kapitel 2 dargestellten „Grundsätze der Zusammenarbeit“ (Seite 10) wiederholen sich auf Seite 11 nochmals nahezu vollständig.