

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Volker Klöpffer 563 - 6653 563 - 8036 volker.kloepper@stadt.wuppertal.de
	Datum:	05.06.2019
	Drucks.-Nr.:	VO/0556/19 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
19.06.2019	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Fortschreibung des Nahverkehrsplans - Vorstellung des aktuellen Bearbeitungsstandes		

Grund der Vorlage

Vorstellung des aktuellen Bearbeitungsstandes und der Methodik bei der laufenden Fortschreibung des Wuppertaler Nahverkehrsplans.

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Vorbemerkungen

Über den aktuellen Bearbeitungsstand der Fortschreibung des Wuppertaler Nahverkehrsplans wird in jeder Sitzung des Ausschusses für Verkehr kurz berichtet. Gemäß dem im Februar 2019 vorgelegten, neuen Zeitplan erfolgt in der Sitzung im Juni – parallel zu den Präsentationsterminen in allen Bezirksvertretungen – eine umfangreichere Vorstellung des Sachstands. Hierzu werden Verwaltung und beauftragtes Gutachterbüro (PGV Köln) münd-

lich berichten. Die vorliegende Vorlage enthält die wesentlichen Inhalte, die auch im Rahmen der Präsentation vorgestellt werden.

Aufbau, Methodik und Bearbeitungsstand des neuen Nahverkehrsplans

Die Bearbeitung des neuen Nahverkehrsplans erfolgt in insgesamt sechs Arbeitspaketen (AP):

- AP 1: Rahmenbedingungen
- AP 2: Bestandsaufnahme
- AP 3: Zustandsbewertung
- AP 4: Verkehrsprognose
- AP 5: ÖPNV-Konzept 2025
- AP 6: Betrauung/Finanzierung

zu AP 1: Rahmenbedingungen:

In diesem Arbeitspaket werden zunächst alle wesentlichen Rahmenbedingungen zusammengetragen, die bei der weiteren Bearbeitung des Nahverkehrsplans zu beachten sind bzw. Einfluss auf dessen Inhalte haben. Im Einzelnen geht es dabei um

- Rechtliche Rahmenbedingungen
- Klima, Umwelt- und Gesundheitsschutz: gerade die aktuellen Diskussionen sowohl um den Klimawandel als auch das lokale Emissionsgeschehen (Stichworte: NO_x und Dieselfahrverbote) haben Einfluss auf die Rolle des ÖPNV im Verkehrsgeschehen sowie dessen zukünftige Ausgestaltung
- Inklusive Mobilität/Barrierefreiheit: da das Personenbeförderungsgesetz die Aufgabenträger verpflichtet, das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 im Nahverkehrsplan zu verankern, ist auch dieser Themenkomplex von hoher Wichtigkeit
- Landesplanung und Raumordnung:
- Nahverkehrsplanungen involvierter Aufgabenträger: hier sind insbesondere der Nahverkehrsplan des VRR für den Schienenpersonennahverkehr als auch die Nahverkehrspläne der an die Stadt Wuppertal angrenzenden Aufgabenträger zu berücksichtigen, um ein konsistentes ÖPNV-Angebot zu schaffen
- Finanzielle Rahmenbedingungen
- Stadtstrukturen und Entwicklungen
- Demografische Entwicklung
- Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Die Bearbeitung dieses Arbeitspaketes ist bis auf die Schlussredaktion abgeschlossen.

zu AP 2 Bestandsaufnahme:

Im Zuge der Bestandsaufnahme werden zunächst die strukturellen Gegebenheiten in der Stadt Wuppertal, die Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage und -verteilung haben, sowie deren Veränderungen in den letzten Jahren erfasst und beschrieben. Des Weiteren geht es um die Aufnahme des heute vorhandenen ÖPNV-Angebots in all seinen Facetten. Im Detail werden folgende Aspekte betrachtet:

- Strukturelle Gegebenheiten:
 - Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur
 - Wirtschaftsstruktur und Arbeitsstätten, Einkauf und Versorgung
 - Schulstandorte
 - Standorte von Gesundheits- und Sozialeinrichtungen
 - Mobilität und Verkehrsmittelwahl, Verkehrsverflechtungen
- ÖPNV-Angebot:

- Beschreibung der grundsätzlichen Angebotsstruktur mit Schienenpersonen-nahverkehr, überörtlichem Busverkehr, kommunalem ÖPNV mit Bus, Schwebebahn und nachfragegesteuerten Angeboten
- Haltestellen und sonstige ortsfeste Infrastrukturen
- Erfassung der Betriebsformen und Fahrzeuge in Wuppertal
- Tarif und Vertrieb
- Fahrgastinformation und Marketing

Auch dieses Arbeitspaket ist bis auf die Schlussredaktion abgeschlossen. Wie im aktuellen Zeitplan für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans dargestellt, wird im Jahr 2020, nach Vorliegen der Ergebnisse der neuen Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Wuppertaler Bevölkerung, noch eine Aktualisierung dieses Arbeitspaketes erforderlich.

zu AP 3 Zustandsbewertung:

Die Zustandsbewertung stellt den wichtigsten Arbeitsschritt vor Entwicklung eines neuen ÖPNV-Konzeptes für Wuppertal dar, da hiermit die heute vorhandenen Defizite, aber auch die Stärken identifiziert werden sollen. Im Konzept soll, hiervon ausgehend, versucht werden, die Defizite abzustellen, ohne dem Gesamtsystem die vorhandenen Stärken zu nehmen. Bei der Zustandsbewertung wird wie folgt vorgegangen:

Hauptbestandteil ist die Bewertung der Angemessenheit des heutigen Angebotes in Quantität und Qualität. Diese Bewertung erfolgt wiederum anhand verschiedener Kriterien:

- **Räumliche Erschließung:** Hier wird untersucht, inwieweit der ÖPNV das Stadtgebiet in seiner Fläche erschließt. Dies erfolgt anhand von Einzugsbereichen, die den Haltestellen, abhängig vom dort verkehrenden Verkehrsmittel, zugeordnet sind. Die Einzugsbereiche sind darüber hinaus nach drei Gebietskategorien differenziert. Im Wuppertaler Nahverkehrsplan werden die Einzugsbereiche nicht als einfacher Kreis um die Haltestellen gebildet, sondern auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz geroutet, um so die tatsächlichen Fußwegeentfernungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus gehen hierdurch vorhandene Barrieren (Wupper, Autobahn etc.) in die Betrachtung ein. Das konkrete methodische Vorgehen wird im Rahmen der Präsentation im Ausschuss anhand einiger Beispiele noch näher erläutert.
- **Zeitliche Erschließung:** Dieser Aspekt betrachtet die Zeiten, in denen der ÖPNV verkehrt und ob diese den Verkehrsbedürfnissen entsprechen. Dazu werden die Bedienungszeiträume der einzelnen Linien bzw. der von ihnen bedienten Haltestellen untersucht ebenso wie die Fahrtenanzahl, die sich ab den einzelnen Haltestellen ergibt.
- **Bedienungs- und Verbindungsqualität:** Neben der reinen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes, die mit den beiden vorgenannten Kriterien untersucht wird, ist selbstverständlich ebenfalls von großer Bedeutung, wie schnell Nutzer*innen ihre jeweiligen Ziele erreichen können. Dazu erfolgt eine Betrachtung der Fahr- bzw. Reisezeiten, auch im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV), und eventueller Umstiegserfordernisse, da diese in der Regel ein Hemmnis für eine stärkere ÖPNV-Nutzung darstellen.
- **Kapazitäten im Busverkehr:** Für eventuelle Anpassungen des ÖPNV-Netzes ist es wichtig, Linien- bzw. Netzabschnitte zu identifizieren, in denen heute entweder ein zu geringes Angebot oder aber Überkapazitäten vorgehalten werden. Hierzu werden die Fahrtenanzahlen auf diversen, relevanten Relationen ins Verhältnis zur Fahrgastnachfrage gesetzt. Hierbei sind auch betriebliche Aspekte zu berücksichtigen (Beispiel: Eine Linie muss trotz geringer Besetzung bis zu ihrem Linienendpunkt weitergeführt werden, da nur dort eine Wendemöglichkeit für die Busse besteht).
- **Potentialausschöpfung:** Auf Basis der aus der Haushaltsbefragung gewonnenen Daten wird untersucht, ob es Relationen im Stadtgebiet oder darüber hinaus gibt, auf denen der ÖPNV deutlich unterrepräsentiert ist, um die vorhandenen Potentiale ggf. mit neuen, zielgerichteten Maßnahmen abschöpfen zu können.

Für die vorgenannten Analysen wird auf vorab definierte Korridore zurückgegriffen, da nicht sämtliche möglichen Relationen in dieser Tiefe betrachtet werden können.

Neben der beschriebenen Bewertung des Leistungsangebotes erfolgt auch eine Bewertung der Kriterien:

- Haltestellen
- Fahrzeuge
- Tarif und Vertrieb

Für die Bewertung der Haltestelleninfrastruktur unter dem Aspekt der Barrierefreiheit erfolgt in Kürze eine gesonderte Auftragsvergabe. Im Zuge dieses Auftrags werden alle Haltestellen in verschiedenen, für eine Barrierefreiheit relevanten Kriterien erfasst und die gewonnenen Daten in eine von WSW mobil schon vorgehaltene Haltestellendatenbank eingepflegt. Auf dieser Basis wird der Handlungsbedarf ersichtlich und eine Prioritätenreihung für den Umbau der Haltestellen möglich. Das Themenfeld Barrierefreiheit wird darüber hinaus in einem gesonderten Arbeitspaket 5.1 detailliert beleuchtet.

Die Zustandsbewertung mündet schließlich in ein sogenanntes Stärken-Schwächen-Profil. Aktuell befindet sich die Zustandsbewertung noch in der Bearbeitung – abschließende Ergebnisse können daher noch nicht präsentiert werden. Auch das Arbeitspaket Zustandsbewertung wird nach Vorliegen der Ergebnisse der neuen Haushaltsbefragung in 2020 zu überprüfen und ggf. anzupassen sein.

zu AP 4 Verkehrsprognose:

Da der Nahverkehrsplan eine in die Zukunft gerichtete Planung ist, muss selbstverständlich von entsprechenden Annahmen für die verkehrliche Entwicklung in der Zukunft ausgegangen bzw. diese allen Planungen zugrunde gelegt werden. Insofern wird auch in den gesetzlichen Vorgaben für den Nahverkehrsplan eine Verkehrsprognose gefordert.

Mit der Erstellung der Verkehrsprognose wird in Kürze begonnen. Diese ist anhand der Ergebnisse der neuen Haushaltsbefragung im nächsten Jahr zu validieren.

zu AP 5 ÖPNV-Konzept 2025:

Das neue ÖPNV-Konzept stellt den zentralen Inhalt des neuen Nahverkehrsplans dar. Hiermit legt die Stadt Wuppertal als Aufgabenträger für den ÖPNV die „angemessene Bedienung“ der Bevölkerung mit dem ÖPNV für die nächsten Jahre fest. Basis ist die Definition von Standards, die der Ausgestaltung des Angebotes zugrunde liegen sollen, z.B. zu Taktfolgen, Bedienungszeiträumen etc. Die Definition der Standards muss sich dabei am im Arbeitspaket 3 erarbeiteten Stärken-Schwächen-Profil, den (finanziellen) Rahmenbedingungen sowie den Zielsetzungen für den Nahverkehrsplan (vgl. hierzu VO/0554/16) orientieren. Inwieweit der Nahverkehrsplan über die Standards hinaus auch konkrete Vorgaben zu einzelnen Linien(verläufen) machen wird, ist noch zu klären.

Neben der Definition von Standards für das Leistungsangebot, wie vorangehend beschrieben, wird es auch darum gehen, Standards für die Leistungserbringung festzulegen (z.B. zur Pünktlichkeit, Ausfallquoten, Sauberkeit etc.). Nach Möglichkeit soll, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, ein Qualitätsmanagementsystem aufgebaut werden, dass die Qualität kontinuierlich messbar macht und so auch die Evaluation von konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität erlaubt.

Mit der Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes 2025 wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2019 begonnen.

zu AP 6 Betrauung/Finanzierung:

In diesem abschließenden Kapitel sollen die vorhandenen Finanzierungsstrukturen erläutert und ggf. Ideen für neue Finanzierungsmöglichkeiten entwickelt werden. Darüber hinaus wird

die Struktur der Vergabe der Verkehrsleistungen an die Verkehrsunternehmen (= Betrauung) dargelegt.

Das AP 6 wird zum Abschluss der Fortschreibung, d.h. voraussichtlich Ende 2020, bearbeitet.

Im Laufe der Bearbeitung des Projektes wurde ein ursprünglich optionaler Leistungsbestandteil fest beauftragt: es handelt sich hierbei um das Arbeitspaket „*Konzept intermodale Verknüpfungen*“. In diesem Arbeitspaket soll untersucht werden, inwieweit intermodales Verkehrsverhalten, d.h. die Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg (Beispiel: mit dem Rad zum Bahnhof, Weiterfahrt mit dem Zug, ab Bahnhof weiter mit einem Carsharing-Auto), weiter gefördert werden kann. Hier soll u.a. an die bereits im Green City Plan verankerte Idee der Erstellung eines Konzeptes für Mobilstationen angeknüpft werden. Die Bearbeitung dieses Arbeitspaketes ist derzeit für Anfang 2020 vorgesehen.