

## **STADT REMSCHEID**

Fachbereich 66

### Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

*Phase 1:  
Ziele und Rahmenbedingungen*

*Phase 2  
Bestandsaufnahme  
Stärken, Schwächen,  
Handlungsansätze*

*Phase 3:  
Umsetzungsperspektiven*

## **Langfassung**



Köln, 8. Oktober 2007

Verkehrsplanung  
Mobilitätsforschung  
Kommunalberatung

# **Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid**

*Phase 1: Ziele und Rahmenbedingungen*

*Phase 2 Bestandsaufnahme*

*Bewertung des Angebots:*

*Stärken, Schwächen, Handlungsansätze*

*Phase 3:*

*Umsetzungsperspektiven*

## **STADT REMSCHEID**

Fachbereich 66

### **Ansprechpartner:**

Oliver Neugebauer

Hans-Otto Heming

Gerald Hein (Fachbereichsleiter)

### **Planungsbüro VIA eG**

Marspfortengasse 6

50667 Köln

Tel. 0221 / 257 10 76

Fax 0221 / 257 10 79

viakoeln@viakoeln.de

www.viakoeln.de

### **Bearbeitung:**

Herbert Eidam (Projektleitung)

Carsten Knoch

Dirk Stein

Gudrum Ramatschi

8. Oktober 2007

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Grundlagen und Inhalte</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Strukturanalyse</b>	<b>11</b>
2.1	Bevölkerungsentwicklung und Mobilität	12
2.1.1	Allgemeine Bevölkerungsentwicklung in Remscheid	15
2.1.2	Entwicklung der Schülerzahlen in Remscheid	20
2.1.3	Demografie und Mobilität der älteren Menschen	24
2.1.4	Gesamtbilanz: ÖPNV-Prognose	29
2.2	Pkw-Dichte	32
<b>3</b>	<b>Generelles Ziel und Leitbild für die Nahverkehrsplanung</b>	<b>34</b>
<b>4</b>	<b>Wettbewerb im ÖPNV</b>	<b>36</b>
<b>5</b>	<b>Ausgangslage im ÖPNV – Bestandsaufnahme und Vergleich 1997 / 2005</b>	<b>41</b>
5.1	Linienetz und Grundangebot tagsüber	41
5.2	Aus der Netzanalyse resultierende strategische Ziele der Nahverkehrsplanung	46
5.3	Angebote außerhalb des Grundangebots tagsüber	47
5.3.1	Schwachlastverkehr	48
5.3.2	Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage	56
5.3.3	Freizeitverkehr	60
5.4	Erreichbarkeit der regionalen Oberzentren	68
<b>6</b>	<b>Zusammenfassende Linienübersicht</b>	<b>77</b>
<b>7</b>	<b>Bedienungsqualitätsstandards</b>	<b>81</b>
<b>8</b>	<b>Stadtspezifische Schwerpunktfragestellungen</b>	<b>91</b>

8.1	Liniennetzstruktur: Möglichkeiten und Grenzen der Einführung von Netzhierarchien in Remscheid	91
8.2	Einbindung von Hauptbahnhof und Innenstadtachse ins Busnetz	92
8.3	Zentraler Busbahnhof: Zukünftige Dimensionierung des Friedrich-Ebert-Platzes	92
8.4	Busverkehr und SPNV	93
8.5	Entwicklung des SPNV	94
8.6	Sicherung alter Bahntrassen	95
<b>9</b>	<b>Bauliche, technische und kommunikative Infrastruktur des ÖPNV</b>	<b>97</b>
9.1	Infrastruktur für den straßengebundenen ÖPNV	99
9.1.1	Haltstellenausbau- und -ausstattungsstandards	99
9.1.2	Dynamische Fahrgastinformation an den Haltestellen	103
9.1.3	Fahrzeuge, Sicherheit und Service	104
9.1.4	Busbeschleunigung	115
9.1.5	Sonstige Infrastruktur für den Busverkehr	116
9.1.6	Betriebsablauf beim kontrollierten Einstieg vorne	123
9.2	Infrastruktur für den SPNV	125
9.2.1	Bahnstationen	125
9.2.2	Kombinierter Verkehr: Park&Ride, Bike&Ride	131
9.3	Flankierende Maßnahmen zur Kommunikation des Angebots: Marketing und Marktforschung	132
9.3.1	Eckpunkte des ÖPNV-Marketing in Remscheid	133
9.3.2	Fahrgastinformation	135
9.3.3	Service und Vertrieb	146
9.3.4	Marktforschung	150
<b>10</b>	<b>Qualitätsmanagement</b>	<b>153</b>
<b>11</b>	<b>Finanzierung und Wirtschaftlichkeit des Remscheider ÖPNV</b>	<b>155</b>



11.1	Finanzierung der einzelnen ÖPNV-Angebote	155
11.2	Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots	160
<b>12</b>	<b>Zusammengefasstes Zielsystem der Nahverkehrsplanung</b>	<b>165</b>
<b>13</b>	<b>Stärken / Schwächen-Profil</b>	<b>167</b>
13.1	Bewertung des Fahrplanangebots	168
13.1.1	Bewertung der Erschließungsqualität	169
13.1.2	Bewertung der Verbindungsqualität	183
13.2	Bewertung des Angebotskonzepts	196
13.3	Bewertung der ÖPNV-Infrastruktur	197
13.3.1	Bewertung der Haltestellen	198
13.3.2	Bewertung der Fahrzeuge	199
13.3.3	Bewertung von Busbeschleunigung und Betriebsablauf	200
13.4	Bewertung der flankierenden Maßnahmen	201
13.4.1	Bewertung von Marketing und Darbietung des Leistungsangebots	201
13.4.2	Bewertung der Fahrgastinformation	202
13.4.3	Bewertung von Vertriebssystem und Service	204
<b>14</b>	<b>Handlungsansätze und Prioritäten</b>	<b>205</b>
14.1	Handlungsansätze beim Fahrplanangebot	206
14.2	Handlungsansätze beim Angebotskonzept	210
14.3	Handlungsansätze bei der ÖPNV-Infrastruktur	212
14.4	Handlungsansätze bei den flankierenden Maßnahmen	215
<b>15</b>	<b>Kostenabschätzung</b>	<b>219</b>
<b>16</b>	<b>Stellungnahmen im Rahmen des Abstimmungsverfahrens gem. § 9 Abs. 1-3 ÖPNVG NRW</b>	<b>221</b>
<b>17</b>	<b>Anhang</b>	<b>237</b>

<b>18</b>	<b>Verzeichnis der Karten, Tabellen und Abbildungen</b>	<b>255</b>
<b>19</b>	<b>Literatur</b>	<b>263</b>

**rechtliche Rahmen-  
bedingungen**

## 1 Grundlagen und Inhalte

Die gesetzlichen Grundlagen der Regionalisierung des ÖPNV wurden bereits im ersten Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Remscheid<sup>1</sup> umfassend dargestellt. Inzwischen wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV grundlegend weiter entwickelt und werden bei der Fortschreibung des NVP berücksichtigt. Die wichtigsten Änderungen seien an dieser Stelle genannt:

1. Entwurf zur Neufassung der EU-Verordnung über die Gewährung von Beihilfen und für die Koordinierung des Eisenbahnverkehrs, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt (VO 1107/70)
2. Entwurf zur Neufassung der EU-Marktzugangsverordnung (VO 1191/69)
3. Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PbefG) durch das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze
4. Novellierung des (Bundes-) Gesetzes zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG)
5. Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), welches das Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen (RegG NRW) abgelöst hat
6. grundlegendes Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) in der Rechtssache C-280/00 (Altmark Trans GmbH)
7. Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in zweiter Lesung am 10. Mai 2007 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EG) Nr. .../2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1107/70 des Rates<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Stadt Remscheid Der Oberbürgermeister – Fachbereich Städtebau und Stadtentwicklung: Nahverkehrsplan. Beiträge zum Städtebau und zur Stadtentwicklung, Band 2. Remscheid 1997, Kapitel 2.

<sup>2</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0174+0+DOC+XML+V0//DE&language=DE; 6.9.2007>.

**Vorgaben nach dem  
ÖPNVG NRW**

Nach §8 ÖPNV-Gesetz NRW ist die kreisfreie Stadt Remscheid als zuständiger Aufgabenträger für den ÖPNV verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser muss gem. §9 ÖPNV-Gesetz NRW nach spätestens fünf Jahren überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden. Der erste Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid wurde im Jahr 1997 vom Rat der Stadt Remscheid beschlossen und wird nun fortgeschrieben.

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans werden den Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes entsprechend (§ 8 Abs. 1 ÖPNV-Gesetz NRW) die Ziele der Raumordnung und Landesplanung (Landesentwicklungsprogramm; Landesentwicklungsplan NW) und die regionale Konkretisierung im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf; Teilabschnitt kreisfreie Stadt Remscheid berücksichtigt. Ebenso werden bei der Erstellung des Nahverkehrsplans die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans und die Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes beachtet.

**Phasen der  
Nahverkehrsplanung**

**Phase 1:  
Ziele und Rahmenbedin-  
gungen**

Der vorliegende Nahverkehrsplan wurde in drei Phasen bearbeitet:

In der im Herbst 2005 vom Bauausschuss der Stadt Remscheid beschlossenen Phase 1 des zweiten Nahverkehrsplans wurden die Ziele und Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des ÖPNV erarbeitet.

Gegenstand dieses Arbeitsschritts waren die Aufbereitung der stadtstrukturellen Rahmenbedingungen, um eine Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens im ÖPNV zu erstellen, sowie die Weiterentwicklung des Systems der Bedienungsstandards. Schon im Vorgriff auf die folgende Phase wurde die Bestandsanalyse des Grundangebots montags bis freitags vorgenommen und die Behandlung stadtspezifischer Schwerpunktfragestellungen. Für Phase 1 erfolgte auch eine gesonderte Beteiligung im Rahmen des Abstimmungsverfahrens gem. § 9 Abs. 1-3 ÖPNVG NRW sowie eine Beteiligung der Vertreter der im Stadtrat beteiligten Fraktionen.

**Phase 2:  
Bestandsanalyse, Stär-  
ken-/ Schwächen-Analyse,  
Handlungsansätze**

In der Phase 2 stand die Komplettierung der Bestandsanalyse für Schwachlastzeit und Freizeitverkehre sowie die Bewertung des Angebots im Mittelpunkt. In einem Stärken-/Schwächen-Profil wurden die Ergebnisse der Strukturdatenauswertung mit den Bedienungsstandards (Phase 1) mit Hilfe der Anwendung eines geografischen Informationssystems (GIS) und einer darauf aufgebauten Access-Datenbank

in Katasterform systematisch abgeglichen. Auf dieser Grundlage werden Aussagen zu den einzelnen Stadtteilen gemacht und ein mögliche Handlungsansätze abgeleitet.

Ebenso erfolgte eine Zusammenstellung der in Remscheid verkehrenden Buslinien. Hier wurde eine Übersicht über die Linienwege, das Angebot zu den einzelnen Verkehrszeiten sowie das jeweils konzessionierte Unternehmen mit den Konzessionslaufzeiten gegeben. Um das Organisationsgefüge des Remscheider ÖPNV transparent zu machen, werden Aussagen zur Finanzierung der einzelnen Angebote und zu den bestehenden Vereinbarungen zur Durchführung von ÖPNV-Leistungen (Verkehre der Stadtwerke Remscheid und der anderen Verkehrsunternehmen) gemacht.

Ein weiterer Schwerpunkt von Phase 2 war die Analyse und Bewertung der ÖPNV-Infrastruktur und der weichen Angebotsfaktoren wie Marketing und Fahrgastinformation. Hier bildete die Überprüfung der Barrierefreiheit einen wichtigen Schwerpunkt.

**Phase 3:  
Umsetzungsperspektiven**

Phase 3, die im Laufe der Bearbeitung mit Phase 2 zusammengeführt wurde umfasste die Konkretisierung der Handlungsansätze die einer qualitativen Kosten-/Nutzenabwägung unterzogen wurden. Hieraus wurden Prioritäten abgeleitet.

Ebenso war die Zusammenführung der einzelnen Teilberichte Gegenstand von Phase 3. Bei den Handlungsansätzen höherer Priorität wird eine Kostenabschätzung vorgenommen. Darüber hinaus ist die Zusammenführung der Inhalte aller Phasen zu einem Gesamtdokument Gegenstand von Phase 3.

Für die Phasen 2 und 3 erfolgte die Beteiligung im Rahmen des Abstimmungsverfahrens gem. § 9 Abs. 1-3 ÖPNVG NRW im Juli 2007.

**abschließende  
Beratungen**

Die Beratung des Nahverkehrsplans in den Bezirksvertretungen sowie im Bau- und Hauptausschuss fand im Herbst 2007 statt. Am 13.12.2007 wurde der NVP vom Rat der Stadt Remscheid beschlossen.

**ÖPNV der Zukunft**

Sämtliche Inhalte wurden in regelmäßiger, enger Rückkopplung mit dem Baudezernat (FB 66) erarbeitet sowie mit den dem Bereich Verkehrsmanagement Stadtwerken Remscheid intensiv diskutiert und abgestimmt. Die in Remscheid geführte Diskussion um den „ÖPNV der Zukunft“ und deren Ergebnisse wurde systematisch berücksichtigt.

**Anmerkung zum zeitlichen  
Ablauf der  
Planungen**

Aufgrund von Beratungen zur künftigen Finanzierung des ÖPNV im VRR konnte der Nahverkehrsplan erst im Laufe des Jahres 2007 voll-

ständig fertig gestellt werden. Die bis dahin erfolgte punktuelle Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems wird bis zum April 2007 aufgenommen.

Die Analyse und Bewertung des Netzes mit Hilfe der Bedienungsstandards zum Fahrplanstand Januar 2006 wurde nicht weiter verändert, da keine wesentliche Neuausrichtung der Bewertung zu erwarten gewesen wäre. Für den Fall, dass sich einzelne augenfällige Diskrepanzen ergeben, wird dies bei den einzelnen Bewertungen qualitativ dargestellt und das Bezugsdatum vermerkt.

## 2 Strukturanalyse

Die Strukturanalyse wurde zu Beginn der Nahverkehrsplanung erstellt und basiert auf Datengrundlagen der Jahre 2003 / 2004. Basis für ÖPNV-relevante Aussagen sind die Entwicklung und Prognose der Bevölkerung bis zum Jahr 2010<sup>3</sup>. Die reale Bevölkerungsentwicklung zwischen 2003 und 2006 wird an gegebener Stelle lediglich nachrichtlich dargestellt, da Phase 1 des Nahverkehrsplans bereits im Jahr 2005 abgeschlossen wurde.

Die Analyse hat folgende Schwerpunkte:

- Schlussfolgerungen für den ÖPNV aufgrund der allgemeinen demografischen Entwicklung mit besonderem Blick auf die Entwicklung der Schülerzahlen und der älteren Menschen.
- Schlussfolgerungen im Hinblick auf die erwartete Mobilität, insbesondere vor dem Hintergrund neuer, attraktivitätssteigernder Ticket-Angebote und wachsender Fahrgastzahlen in der Vergangenheit
- Schlussfolgerungen im Hinblick auf die Motorisierung der Remscheider Bevölkerung

Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung der allgemeinen Fahrgastnachfrage erfolgen im Hinblick auf die genannten Aspekte zunächst für die Gesamtbevölkerung. Nachfolgend werden die Schüler als wesentlicher Teil dieser Nachfrage und die Senioren ab 60 Jahren als die in Zukunft an Bedeutung gewinnende Bevölkerungsgruppe näher behandelt. Dieser Untersuchungsschwerpunkt wurde vor dem Hintergrund der großen Auswirkungen von Veränderungen gerade bei diesen Bevölkerungsgruppen auf den ÖPNV bewusst gewählt.

Aus der Analyse der Strukturdaten, insbesondere der Demografie, wird ein Leitbild für die ÖPNV-Entwicklung hergeleitet, das in den einzelnen Zielen konkretisiert wird.

Als generelles Ziel (Oberziel) der Nahverkehrsplanung wird die größtmögliche Förderung des ÖPNV nach Maßgabe der wirtschaftlichen Möglichkeiten formuliert. Dieses Oberziel wird vom Leitbild „Gezielte

**Themen der  
Strukturanalyse**

**Leitbild: Gezielte Aktivierung von ÖPNV-Potenzialen**

<sup>3</sup> Das Jahr 2010 wurde zu Beginn der Nahverkehrsplanung im Jahr 2005 festgelegt, da von einer 5jährigen Gültigkeitszeit des Nahverkehrsplans ausgegangen wurde. Die Novellierung des ÖPNV-Gesetzes im Jahr 2007 sieht hingegen eine bedarfsweise Fortschreibung des Nahverkehrsplans vor.

Aktivierung von ÖPNV-Potenzialen“ aufgenommen, das bereits in den vergangenen Jahren Orientierungsgröße für die Remscheider Nahverkehrsplanung war. Dieses beinhaltet die Sicherstellung einer Mindestmobilität für alle Bevölkerungsgruppen und eine angebotsorientierte Entwicklung der ÖPNV-Leistungen, wenn es die wirtschaftlichen Möglichkeiten erlauben.

**Anmerkung zu den verwendeten Daten**

Die analysierten Daten sind im Wesentlichen der amtlichen Statistik der Stadt Remscheid, der Verkaufsstatistik der Stadtwerke und des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR), der Landesstatistik NRW sowie der Studie „Mobilität in Deutschland 2002“ entnommen.

Zur besseren Einordnung der prognostizierten Entwicklung und der angesetzten Mobilitätskennziffern wird vorab ein zusammenfassender Überblick über die landesweiten Daten gegeben.

## 2.1 Bevölkerungsentwicklung und Mobilität

**Bevölkerungsentwicklung in NRW**

Nordrhein-Westfalen zeichnete sich bisher durch wachsende Bevölkerungszahlen aus. Dieser Trend wird sich jedoch in Zukunft nicht weiter fortsetzen. Nach der Bevölkerungsprognose des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik NRW<sup>4</sup> wird die Bevölkerungszahl bis zu einem Höchststand von 18,08 Mio. Einwohnern im Jahr 2007 wachsen und danach kontinuierlich bis auf 17,95 Mio. Einwohner im Jahr 2020 sinken. Diese Bevölkerungsentwicklung setzt sich zusammen aus einem natürlichen Bevölkerungsrückgang und gleichzeitigen Wandergewinnen. Zugleich wird der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung zunehmen, während der Anteil jüngerer Bevölkerungsgruppen sinkt. So wird im Jahr 2010 der Anteil der ab 60-Jährigen an der Gesamtbevölkerung Nordrhein-Westfalens 25% betragen – im Jahr 2020 sogar 28% (LDS 2004). Für den Prognosezeitraum vom Schuljahr 2003/04 bis zum Schuljahr 2013/14 wird für das Land NRW von einem Rückgang der Schülerzahlen um 10,4% ausgegangen.<sup>5</sup>

Diese Bevölkerungsentwicklung wird regional sehr unterschiedlich verlaufen. Während die Regierungsbezirke Köln, Münster und Detmold bis zum Jahre 2010 wachsende Bevölkerungszahlen verzeichnen werden, wird die Bevölkerung in den Regierungsbezirken Arnsberg und Düs-

<sup>4</sup> Berechnungsgrundlage der Prognose war die Bevölkerung Stand 01.01.2002.

<sup>5</sup> <http://www.lids.nrw.de/statistik/datenangebot/daten/d/allgbildschulen/d321schul10.html>; 10.2.2005.



seldorf sinken. Diese Trends werden sich bis 2020 fortsetzen. Eine Betrachtung der Kreise und kreisfreien Städte zeigt, dass der natürliche Bevölkerungsrückgang in den Kreisen durch Wanderungsgewinne mehr als ausgeglichen wird (2020: +3,6%), während die kreisfreien Städte sowohl bei der natürlichen Bevölkerungsentwicklung als auch bei den Wanderungen eine negative Bilanz aufweisen (2020: -7,5%). Hierbei sind die Bevölkerungsverluste hauptsächlich durch Sterbeüberschüsse bedingt, während Wanderungsverluste eine deutlich geringere Rolle spielen als bisher angenommen (ILS NRW 2004). Im Vergleich der einzelnen Städte und Kreise wird es ebenfalls deutliche Unterschiede geben. Während in einigen Städten in der Region Rhein-Ruhr-Wupper bis 2020 mit Bevölkerungsverlusten von deutlich über 10% gerechnet wird (z.B. Wuppertal: -14,3%), geht das LDS in einigen Kreisen von Zuwachsraten von über 10% aus (z.B. Rhein-Sieg: 12,5%) (ILS NRW 2004).

**Mobilitätskennziffern  
NRW**

Im Jahre 2000 wurden in NRW von allen Personen im Alter von 10 und mehr Jahren im Durchschnitt 3,1 Wege pro Person und Tag zurückgelegt. Bei der Betrachtung des Verkehrsverhaltens nach sozialer Stellung sind Schüler und Studierende zusammengefasst. Bei ihnen ist die Anzahl pro Tag zurückgelegter Wege mit 3,5 etwas höher. Da Studierende eine größere Mobilität aufweisen als Schüler, werden für die Gruppe der Schüler 3,3 Wege pro Tag angenommen – dies entspricht der Wegeanzahl der Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen (MVEL 2004, S. 4). Tabelle 2-1 zeigt den Anteil der Wege nach benutztem Verkehrsmittel.

*Tabelle 2-1: Wege von Personen ab 10 Jahren nach Hauptverkehrsmitteln (in Nordrhein-Westfalen – 2000)*

Anteil der Wege nach Verkehrsmittel	Insgesamt	Schüler/ Studierende	Berufspendler
zu Fuß	19,2%	34,8%	8,9%
Fahrrad	13,0%	16,0%	7,1%
MIV	56,8%	10,0%	70,7%
ÖPNV	10,9%	38,8%	13,0%
Summe	100,0%	100,0%	100,0%

Quelle: MVEL 2004, S. 5

**fast gleicher ÖPNV-Anteil  
seit 1989**

Landesweit besteht der Trend, dass der Anteil der Fußwege deutlich ab- und der MIV-Anteil zunimmt. 1989 wurden insgesamt noch 24,5% der Wege zu Fuß und 52,2% der Wege mit motorisierten Individualver-

kehrsmitteln zurückgelegt. Der Anteil aller mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege ist in diesem Zeitraum nahezu konstant geblieben. Er hat sich seit 1989 lediglich um 0,1% auf 10,9% erhöht. Bei Schülern und Studierenden hingegen ist der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigten Wege in den letzten Jahren – von 33,4% im Jahr 1991 auf 38,8% im Jahr 2000 deutlich angestiegen. Aufgrund von Ticket-Angeboten wie Schüler- und Semester-Ticket hält dieser Trend bis zur Gegenwart an, wobei sich jedoch eine Marktsättigung in diesem Segment abzeichnet.

### 2.1.1 Allgemeine Bevölkerungsentwicklung in Remscheid

Remscheid gehört zu den Städten Nordrhein-Westfalens, die bereits heute schrumpfende Einwohnerzahlen haben. Im Jahr 2003 wurden 120.900 Einwohner verzeichnet, deren Verteilung in Karte 2-1 dargestellt ist. Zwischen 1995 und 2003 wies die Bevölkerung Remscheids insgesamt eine rückläufige Entwicklung um 4.600 Personen auf. Karte 2-2 zeigt die betroffenen Stadtteile. Im Jahr 2006 betrug der Einwohnerwert 118.000 Personen. Zwischen 1995 und 2006 ging die Bevölkerung demnach um 7.500 Personen zurück.

**ergänzende Darstellungen  
im Anhang**

Folgende Darstellungen befinden sich im Anhang-Kapitel 17:

Karte 17-1: Anteil der 18- bis 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung nach Stadtteilen (2003), Karte 17-2: Anzahl der Erwerbstätigen 2003 nach Stadtteilen sowie Karte 17-3: Entwicklung der Erwerbstätigen 2000 – 2003 nach Stadtteilen.

**Entwicklung in den  
Stadtteilen**

Der allgemein rückläufige Trend der Einwohnerzahlen trifft erwartungsgemäß nicht für alle Stadtteile gleichsam zu. Zwar weisen die meisten Stadtteile einen Bevölkerungsrückgang auf, besonders hohe Abnahmen verzeichneten jedoch die recht zentral, südlich der Altstadt gelegenen Stadtteile wie Blumental mit -18% und Honsberg mit -16%. Auch die Stadtteile Zentralpunkt, Neuenkamp und Ehringhausen weisen Rückgänge von 13–14% auf.

Daneben existieren Zuzugsgebiete, die deutliche Bevölkerungszunahmen verzeichneten. Diese acht Stadtteile sind jedoch stärker im Stadtgebiet verteilt: Zwischen 2 und 12% Zuwachs waren in Hasten Mitte, Kremenholz, Fichtenhöhe, Wüstenhagen, Trecknase und Henkelshof sowie in Bergisch Born West zu verzeichnen. Bergisch Born Ost hat mit einer Zunahme von 53% ein besonders starkes Wachstum. 1995 wies dieser Stadtteil jedoch lediglich 600 Bewohner auf, so dass die Zunahme von etwa 300 Bewohnern aufgrund der geringen Grundgesamtheit besonders stark ins Gewicht fällt.

**LDS-Prognose: 2010  
113.900 Einwohner**

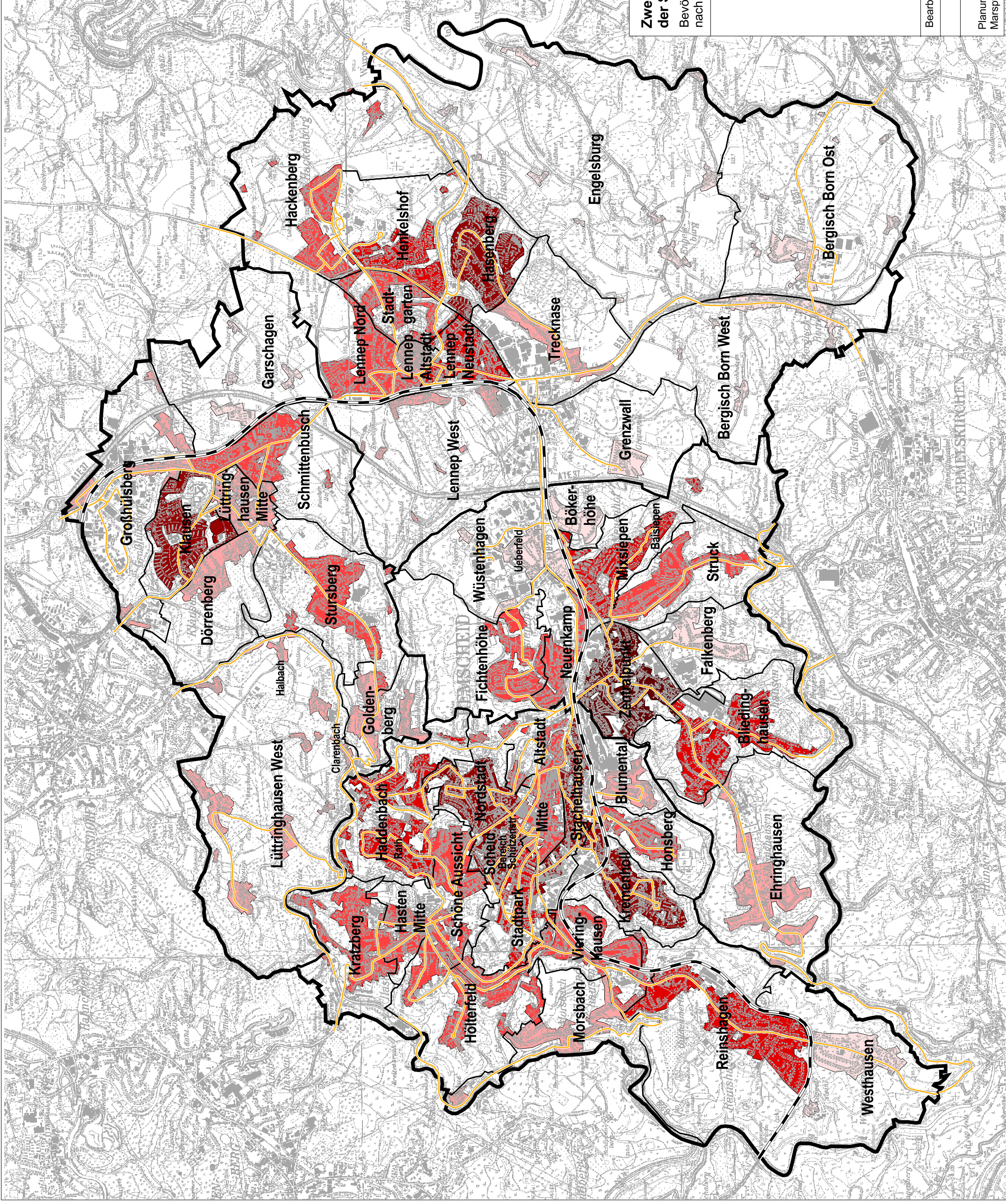
Bei der Bevölkerungsprognose des Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (LDS) nimmt Remscheid im Vergleich der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung der Kreise und kreisfreien Städte Nordrhein-Westfalens eine Mittelstellung ein. Im Stadtgebiet wird die Bevölkerung laut LDS im Zeitraum 2002 bis 2010 um 4,1% bzw. ca. 4.900 Personen von angenommenen 118.800 auf 113.900 Personen sinken. Bis 2020 wird angenommen, dass die Bevölkerung insgesamt um 11% auf 107.500 Personen abnimmt (LDS 2004).

**städtische Prognose:  
2010 118.100 Einwohner**

Die Prognose der Stadt Remscheid weist etwas andere Zahlen auf. Demnach würde sich die Bevölkerung der Stadt Remscheid zwischen 2003 und 2010 um 3,6%, d.h. um ca. 4.400 Personen von ca. 122.500 auf ca. 118.100 verringern. Real wurde der für 2003 prognostizierte Wert um 1.560 Personen unterschritten. Der für 2010 prognostizierte Wert wurde bereits 2006 erreicht. Die Bevölkerungsabnahme geht also deutlich schneller als angenommen vonstatten. Im Vergleich zum Bezugsjahr des ersten Nahverkehrsplans 1997 mit ca. 124.600 Einwohnern würde der Verlust nach der städtischen Bevölkerungsprognose bis 2010 ca. 6.500 Einwohner betragen (Stadt Remscheid 2000).

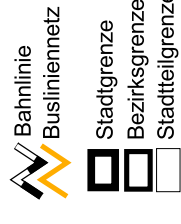
Da die tatsächliche Einwohnerzahl Remscheids im Jahre 2003 zwischen den Werten der städtischen und der LDS-Prognose liegt, wurden den Analysen meist beide Prognosen zugrunde gelegt, um ein Prognosespektrum aufzuzeigen.





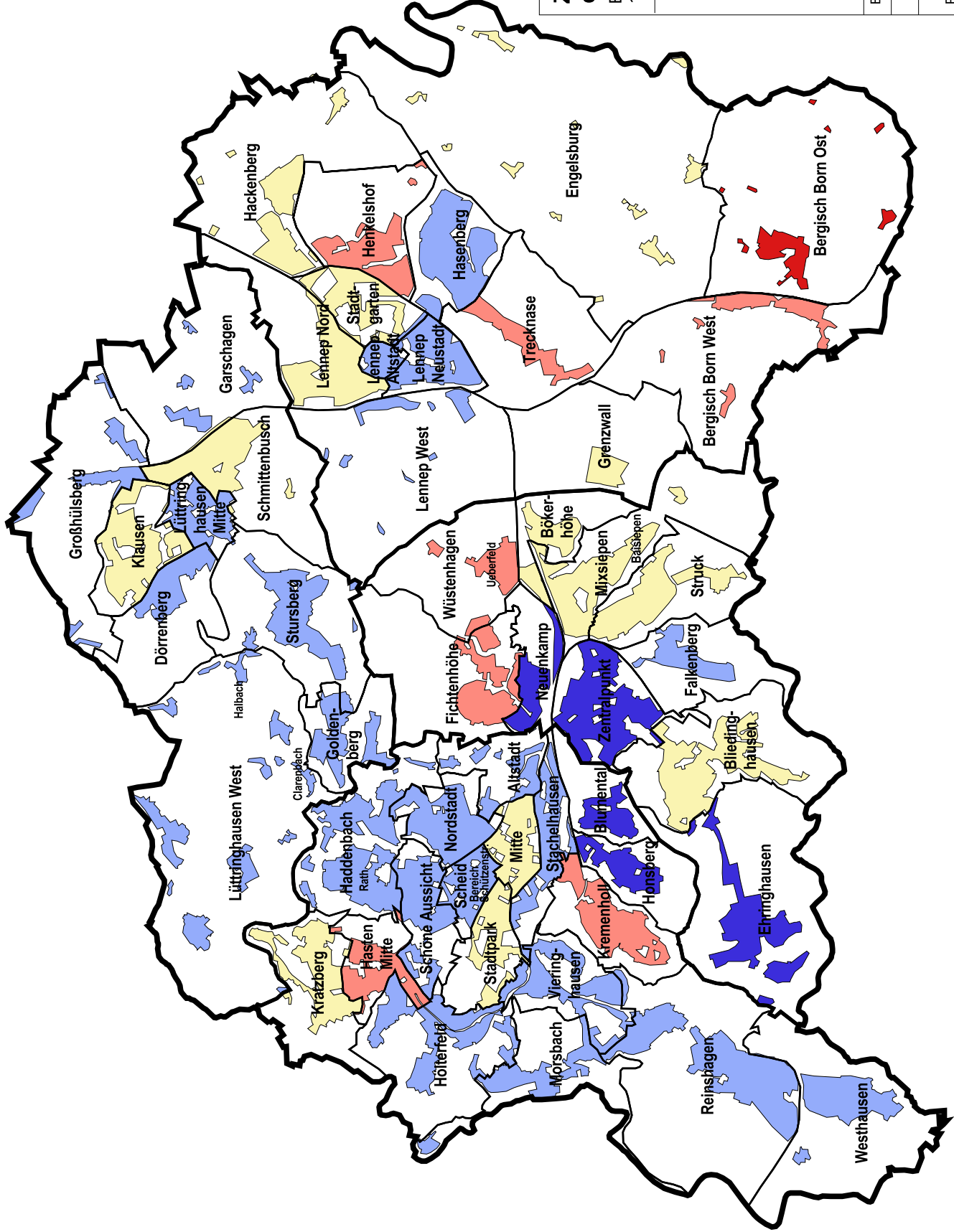
### Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Bevölkerung 2003 nach Stadtteilen (absolute Werte)



Bearbeitet: GR 04/05 Karte 2-1  
 Maßstab 1:38000





## Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Bevölkerungsentwicklung  
1995 - 2003 nach Stadtteilen

Bevölkerungsentwicklung

- bis unter -12 %
- -12 % bis unter -2 %
- -2 % bis unter 2 %
- 2 % bis unter 12 %
- 12 % und mehr

- Stadtgrenze
- Bezirksgrenzen
- Stadtteilgrenzen

Bearbeitet: GR 04/05 Karte 2-2  
Maßstab 1:55000



**Grundlagen der Modellrechnung zum Mobilitätsverhalten**

Die Ermittlung des Mobilitätsverhaltens der Remscheider Bevölkerung erfolgte auf der Grundlage von Daten der Studie Mobilität in Deutschland 2002<sup>6</sup> für Nordrhein-Westfalen und den Fahrgastzahlen des Geschäftsberichtes der Stadtwerke Remscheid für das Jahr 2003 sowie auf der Basis der Bevölkerungsprognosen des LDS NRW und der Stadt Remscheid<sup>7</sup>. Es wurde eine Modellrechnung erstellt, die die Bevölkerung in drei zentrale Gruppen unterteilt: die Schüler (wobei die Abgrenzung der Gruppe aufgrund verschiedener Altersschichtungen in den einzelnen Prognosen nicht einheitlich sein konnte), die Altersgruppe über 60 Jahre sowie die zwischen etwa 20 und 60 Jahre liegende Altersgruppe. Die Verkehrsmittelwahl und damit auch die ÖPNV-Nutzung ist in den verschiedenen Gruppen und auch innerhalb dieser nicht homogen. Insbesondere bei den Schülern und bei den älteren Senioren über 65 Jahren ist sie überdurchschnittlich hoch.

**ÖV-Fahrten heute**

Legt man die Einwohnerzahl von ca. 118.800 des LDS für das Jahr 2002 bzw. den städtischen Wert von 122.460 Personen im Jahr 2003 zugrunde, errechnen sich insgesamt etwa 23,1 bis 23,3 Mio. Fahrten (alle ÖV Anbieter inkl. Bahn). Dieser Wert wird als Eichgröße für die weiteren Berechnungen verwendet.<sup>8</sup> In den kommenden Jahren wird damit gerechnet, dass es aufgrund der schrumpfenden Bevölkerung Remscheids rechnerisch zu einer Abnahme der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommt.

Es sollte versucht werden, diese Entwicklung durch zielgruppenspezifische Angebote zu bremsen und wenn möglich zu kompensieren. Hierzu zählt ebenfalls die intensivere Erschließung weiterer wachsender Teilmärkte, wie zum Beispiel den Freizeitverkehr, der für alle Bevölkerungsgruppen von hoher Bedeutung ist.

Im Folgenden wird die Mobilität der Schüler als generell starker Nutzergruppe und der älterer Menschen ab 60 Jahre, deren Anteil an der Gesamtbevölkerung in Zukunft an Bedeutung gewinnen wird, näher betrachtet.<sup>9</sup>

<sup>6</sup> Kennziffern aus BMVBW (2003): Erhebung Mobilität in Deutschland 2002. MIT (Tabellentool).

<sup>7</sup> Eine Prognose der genauen Fahrgastzahlen für das Jahr 2010 ist auf dieser Datengrundlage nicht möglich. Die dargestellten Prognosen liefern dennoch aussagekräftige Daten zur Abschätzung von Tendenzen.

<sup>8</sup> Davon etwa 20 Mio. Fahrgäste der Stadtwerke Remscheid.

<sup>9</sup> In Bezug auf die Angebote wird das Thema Freizeitmobilität in Kapitel 5.3.3 behandelt.

## 2.1.2 Entwicklung der Schülerzahlen in Remscheid

### Grundlagen der Prognose

Die Schülerstatistik der Stadt Remscheid weist für 2003 insgesamt 19.158 Schülerinnen und Schüler aus (Stadt Remscheid 2004). Dieser Wert umfasst auch die nicht in Remscheid wohnenden Schüler. Da keine Prognosezahlen für den Zeithorizont bis 2010 vorliegen, wird auf die Werte der entsprechenden Altersschichtung in der Bevölkerungsprognose 2000 zurückgegriffen, so dass die Werte der Schülerstatistik mit den hier auf der Grundlage der Bevölkerungsprognose verwendeten nicht deckungsgleich sind. Karte 2-3 zeigt die Schülerzahlen nach Stadtteilen und die Lage der Schulen nach Schulart.

### ergänzende Karte im Anhang

Karte 17-4 im Anhang dokumentiert die Anteile und die räumliche Verteilung der bis unter 18-Jährigen in den Stadtteilen.

### Remscheider Schüler

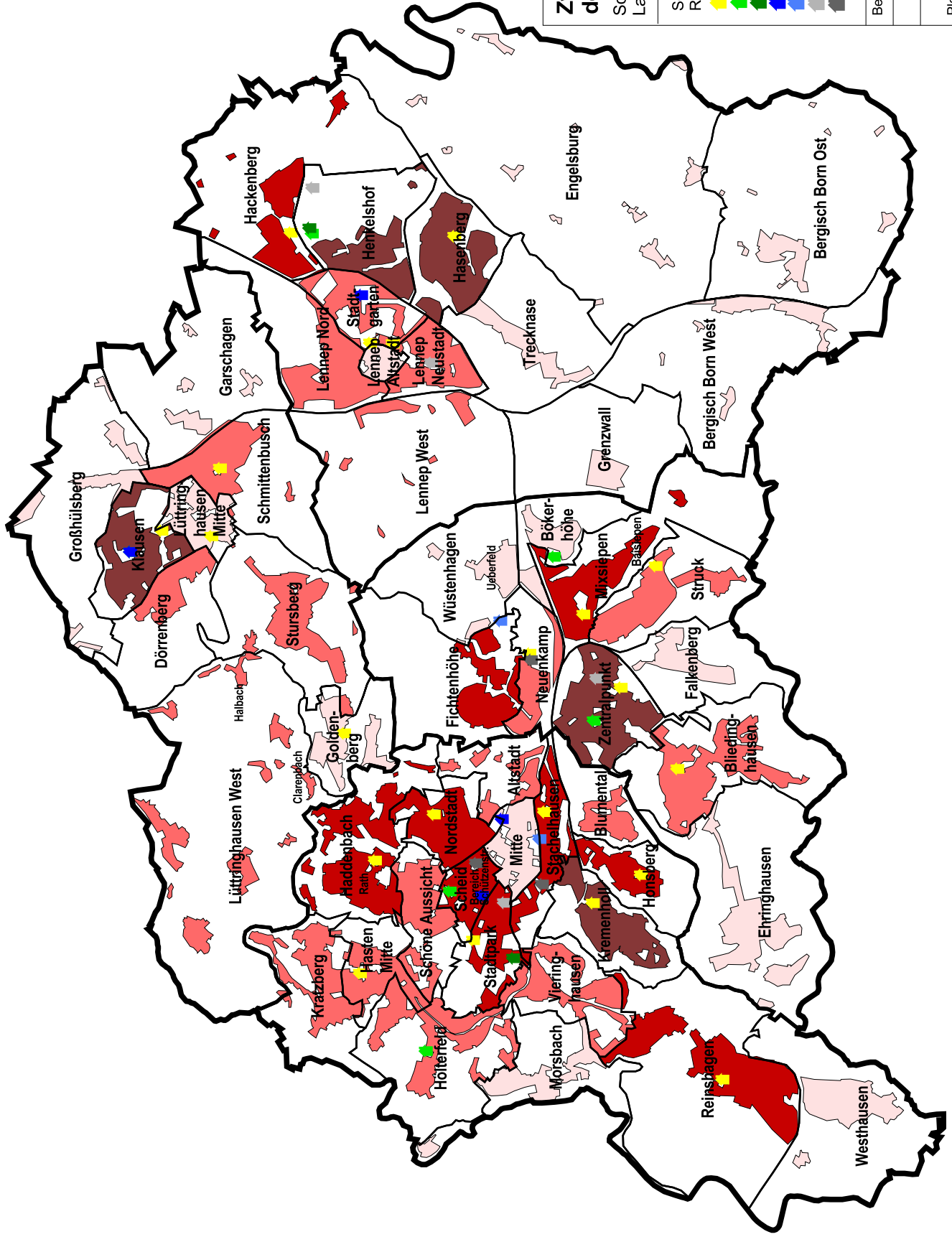
Der Anteil der in Remscheid wohnenden 6- bis 17-Jährigen, also der Kerngruppe der Remscheider Schüler, nimmt auf der Basis der Bevölkerungsprognose 2000 zwischen 2003 und 2010 voraussichtlich um etwa 8% ab. 2003 beträgt die Anzahl in dieser Altersgruppe noch ca. 16.300 (Stadt Remscheid 2000). Für 2010 wird ein Rückgang auf ca. 15.000 prognostiziert. Dies sind absolut ca. 1.300 Personen<sup>10</sup>. Werden 190 Schultage mit jeweils 2 Wegen (Hin- und Rückweg) angesetzt unter der Annahme, dass ca. 69% der Schüler den ÖPNV (einschließlich SPNV) nutzen<sup>11</sup>, bedeutete dies (ohne Berücksichtigung der Freizeitfahrten):

- ca. 900 Fahrten weniger pro Lastrichtung je Schultag
- ca. 1.800 Fahrten weniger pro Schultag
- etwa 341.000 Fahrten weniger pro Jahr.

<sup>10</sup> Für die Schülerprognose wurde die Altersgruppe 6-18 Jahre der Remscheider Bevölkerungsprognose auf die Altersgruppe 6-17 Jahre umgerechnet. Um realitätsnähere Zahlen zu erhalten, wurden die Ergebnisse auf den realen Bevölkerungsstand im Jahr 2003 bezogen. Aufgrund dieser Vorgehensweise ist die Zahl mit einigen Unsicherheiten behaftet und eine genaue Prognose der Schülerzahlen ist nicht möglich.

<sup>11</sup> Laut MVEL (2004) betrug im Jahre 2000 der Anteil des ÖPNV bei den Schülern und Studierenden auf dem Hinweg zur Schule/Hochschule 39%. Aus der Verkaufsstatistik des Schoko-Tickets bei den SR (8.252 zzgl. 758 im Übergangstarif VRR/VRS; Quelle: VRR) für das Jahr 2004 und der Annahme, dass diese 80% der Remscheider SchokoTicket-Nutzer repräsentiert, lässt sich eine Ausstattungsquote von 69% für die Remscheider Schüler (6- bis 17-Jährige) ableiten. Siehe auch Textabschnitt „Entfallende Freizeitwege“, S. 17.





**Zweiter Nahverkehrsplan  
der Stadt Remscheid**

Schülerzahlen nach Stadtteilen und Lage der Schulen

- Schulen in Remscheid (6 bis 17-Jährige) 2003**
- Grundschulen
- Hauptschule
- Realschule
- Gymnasium
- Gesamtschule
- Sonderschule
- Berufskolleg
- 0 bis unter 200
- 200 bis unter 400
- 400 bis unter 600
- 600 und mehr
- Stadtgrenze
- Bezirksgrenzen
- Stadtteilgrenzen

Bearbeitet: GR 04/05 Karte 2-3  
Maßstab 1:55000

**Zusätzlich einpendelnde Schüler**

Zu berücksichtigen sind zusätzlich auch die Schüler, die durch Fortzüge ins Umland künftig nach Remscheid neu einpendeln, wenn sie den Schulstandort nicht wechseln. Aus dem Umland zuziehende Schüler sind in der Bevölkerungsprognose enthalten. Die Anzahl der neu einpendelnden Schüler kann aufgrund der Datenlage nur grob abgeschätzt werden. 2003 sind insgesamt ca. 1.500 Personen in die für den Schülerverkehr nach Remscheid relevanten Umlandkommunen Wuppertal, Solingen, Wermelskirchen, Hückeswagen und Radevormwald fortgezogen<sup>12</sup>.

Unter der Annahme, dass der Anteil der 6- bis 17-Jährigen (schulrelevante Gruppe) in dieser Gruppe überdurchschnittlich vertreten ist (ca. 20%; Durchschnitt: 13,5%) und dass 25% dieser Schüler weiterhin in Remscheid zur Schule gehen, errechnen sich 75 Fahrschüler aus dem Umland mit 150 Fahrten je Schultag bzw. 28.500 Fahrten pro Jahr. Dieser Wert soll die Schüler ab Sekundarstufe I (Altersgruppe 11-17) darstellen. Da die Anzahl der Fortzüge über die Jahre relativ gleichbleibend ist, wird dies auch für die folgenden Jahre angenommen. Da jährlich ein Jahrgang Schüler die Schulen verlässt, ergibt sich bei konstanter Jahrgangsstärke, dass pro Jahr ca. 1/7 (= ca. 15%) der Altersgruppe 11–17 ausfällt. Bei einem Zugang von jährlich 25% Fahrschülern (75 Personen) und einem Abgang von 15% nimmt die Zahl der Fahrschüler pro Jahr um 10% der fortziehenden Schüler zu. Dies sind 30 Fahrschüler pro Jahr.

**Prognose**

Im Jahr 2010 wären dies:

- ca. 210 zusätzliche Fahrschüler
- ca. 420 zusätzliche Fahrten pro Schultag
- ca. 79.800 zusätzliche Fahrten pro Jahr

**Verteilung der Fahrschüler auf die Umlandkommunen**

Entsprechend der Wanderungsstatistik verteilen sich die Fahrschüler wie folgt auf die Umlandkommunen:

<sup>12</sup> <http://www.lids.nrw.de/statistik/datenangebot/landesdatenbank.html>; 25.01.05

**Tabelle 2-2: Verteilung der Fahrschüler aus den Umlandkommunen (Prognose 2010, Anteil Verteilung wie 2003)**

Kommune	Verteilung	Anzahl Schüler pro Tag	Anzahl Fahrten pro Tag	Anzahl Fahrten pro Jahr
Wuppertal	39%	82	164	31.160
Wermelskirchen	27%	57	114	21.660
Radevormwald	15%	31	62	11.780
Solingen	10%	21	42	7.980
Hückeswagen	9%	19	38	7.220
<b>Summe</b>	<b>100%</b>	<b>210</b>	<b>420</b>	<b>79.800</b>

Quelle: LDS 2005

**Saldo**

Die Prognoserechnungen ergeben folgenden Saldo für 2010:

**Tabelle 2-3: Saldo der Fahrschüler in Remscheid 2010**

	Fahrschüler pro Tag	Fahrten pro Tag	Fahrten pro Jahr
entfallend aufgrund der Bevölkerungsentwicklung	- 900	- 1.800	- 341.000
zusätzlich aufgrund von Fortzügen (neue Einpendler aus dem Umland)	+ 210	+ 420	+ 80.000
<b>Saldo</b>	<b>- 690</b>	<b>- 1.380</b>	<b>- 261.000</b>

Da die im Saldo rückläufige Entwicklung das gesamte Stadtgebiet betrifft, ist eine Entspannung bei der Fahrzeugauslastung im Schülerverkehr zu erwarten. Hiermit ist eine Komfortsteigerung und eine erhöhte Beförderungsqualität verbunden.

**entfallende Freizeitwege**

Hinzu kommen die entfallenden Freizeitwege der Schüler in den Zeiten außerhalb der Schülerspitzen. Da alle regelmäßigen Fahrschüler mit einem SchokoTicket ausgestattet sind, das verbundweit gültig ist, kann eine relativ hohe Freizeitmobilität der Schüler mit dem ÖPNV angenommen werden. Die Verkaufsstatistik des VRR weist für das Jahr 2004 9.010 SchokoTickets einschließlich Übergangstarif aus.<sup>13</sup> Bezogen auf die Gesamtzahl der Schülerstatistik 2003 beträgt die Ausstattungsquote für die Stadtwerke Remscheid etwa 55% aller Schüler, Grundschüler inbegriffen. Hinzu kommen in Remscheid wohnende

<sup>13</sup> Im Dezember 2004 hatten die Stadtwerke Remscheid ca. 8.500 SchokoTicket-Kunden und ca. 800 SchülerTicket-Kunden im Bereich des Übergangstarifs (Remscheider und Nicht-Remscheider Schüler), zusammen 9.300 (Angabe der Stadtwerke Remscheid, Jan. 2005).

Schüler, die ihr Ticket über die DB AG und bei den übrigen Verkehrsunternehmen beziehen (Wuppertaler Stadtwerke, Busverkehr Rheinland [VRR-Unternehmen] und Regionalverkehr Köln sowie Oberbergische Verkehrs AG [VRS-Unternehmen]), so dass schätzungsweise von einer Gesamtausstattungsquote von mindestens zwei Dritteln ausgegangen werden kann. Hieraus kann eine relativ hohe Freizeitmobilität der Schüler mit dem ÖPNV abgeleitet werden.

Unter der Annahme, dass die Stadtwerke Remscheid einen Anteil von ca. 80% bezogen auf die in Remscheid durchgeführten Fahrten im Schülerverkehr innehaben und die übrigen Unternehmen 20%, ergeben sich, wenn alle Schüler (100%) 1,46 Freizeitwege pro Tag<sup>14</sup> mit dem ÖPNV unternehmen, ca. 478.000 entfallende Freizeitwege<sup>15</sup>.

**Insgesamt entfallende Fahrten von Schülern**

Insgesamt entfallen nach dieser Rechnung im Schülerverkehr 261.000 + 478.000 = 739.000 Fahrten p.a.

### 2.1.3 Demografie und Mobilität der älteren Menschen

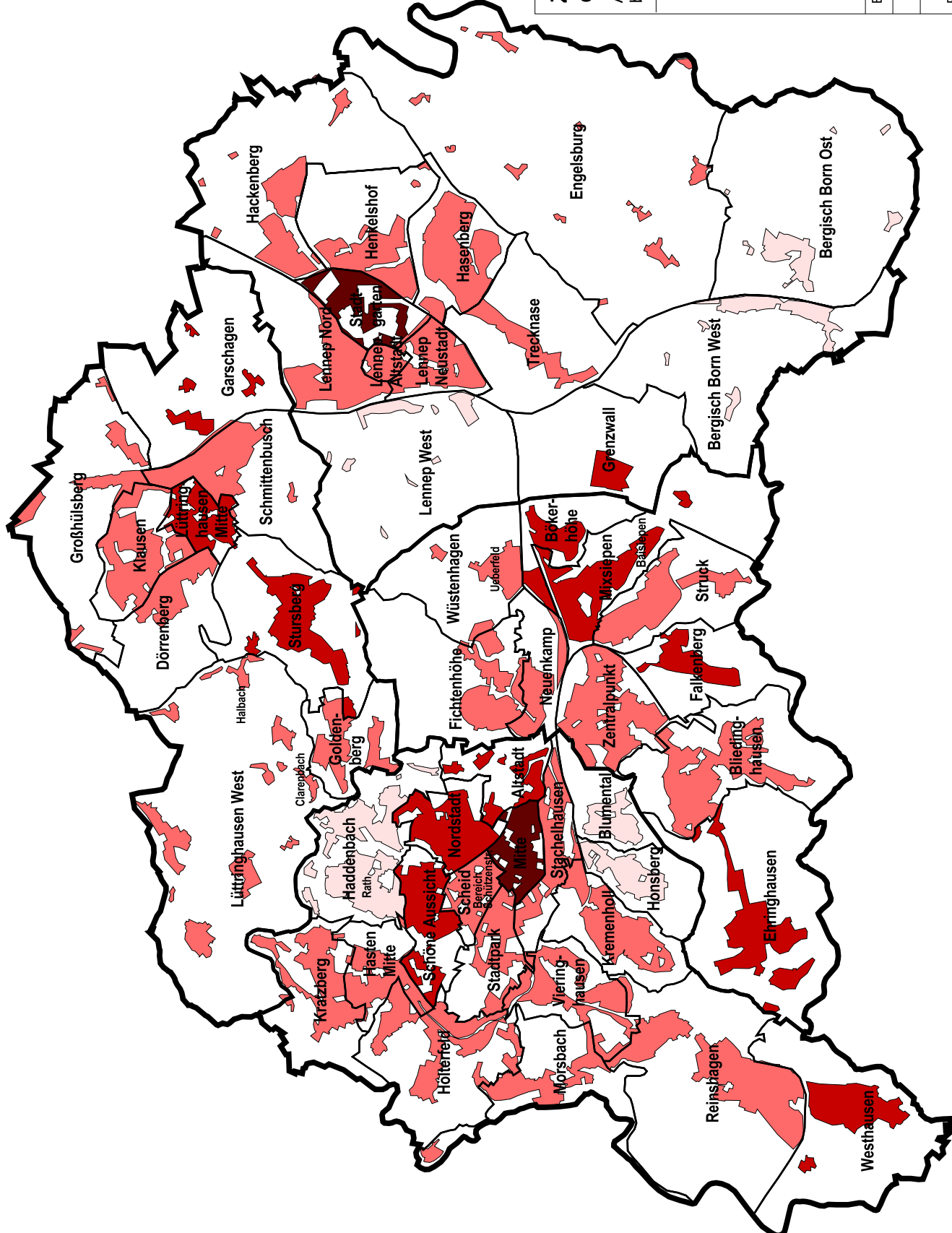
**Senioren in Remscheid**

Der beschriebene allgemeine Trend der Bevölkerungsalterung in NRW trifft auch auf Remscheid zu. Karte 2-4 zeigt den Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung 2003, Tabelle 2-4 die Entwicklung des Seniorenanteils bis 2010 nach der Prognose der Stadt sowie des LDS. Laut LDS wird der prozentuale Anteil der ab 60-Jährigen an der Gesamtbevölkerung bis 2010 leicht ansteigen. Absolut gesehen bedeutet dies einen leichten Anstieg der Zahl der ab 60-Jährigen um 600 Personen auf 31.000 bei einer gleichzeitigen Abnahme der Gesamtbevölkerung um rund 5.000 Personen. Diese Entwicklung betrifft jedoch nicht die gesamte Gruppe der älteren Menschen in gleicher Weise. Bis 2010 wird die Gruppe der 60- bis 65-Jährigen stark abnehmen, während die nachfolgenden Altersklassen stark anwachsen.

Die Prognose der Stadt Remscheid weist etwas andere Zahlen auf. Hier bleibt der Anteil der ab 60-Jährigen („Altersgruppe 60+“) an der Gesamtbevölkerung bis 2010 konstant. Dies bedeutet bei einer

<sup>14</sup> Die VRR-Verkaufsstatistik für das SchokoTicket der SR geht von einer Nutzungshäufigkeit von 76 Fahrten/Monat und Ticket aus. Dies entspricht pro Kalendertag 2,50 Fahrten. Hiervon müssen die Schulfahrten abgezogen werden (2,0 je Schultag = 1,04 je Kalendertag).

<sup>15</sup> Insgesamt entfallen 1.300 Schüler mit einer Ausstattungsquote von 69%. Dies entspricht rechnerisch 897 Schülern mit ÖV-Ticket.



### Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Anteil der ab 65-Jährigen an Gesamtbevölkerung nach Stadtteilen 2003

Anteil der 65-Jährigen und älteren an Gesamtbevölkerung in %

- bis unter 15 %
- 15 bis unter 20 %
- 20 bis unter 25 %
- 25 % und mehr

- Stadtgrenze
- Bezirksgrenzen
- Stadtteilgrenzen

Bearbeitet: GR	04/05	Karte 2-4	N
			Maßstab 1:55000

Planungsbüro VIA eG  
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

VIA  
 Planungsbüro

Schrumpfung der Gesamtbevölkerung um rund 4.400 Personen einen Rückgang um ca. 1.000 Personen ab 60 Jahren. Die Zahl der Senioren ab 65 Jahren nimmt auch nach dieser Prognose deutlich zu.

Tabelle 2-4: Altersgruppe 60+ in Remscheid bis 2010

<i>Bevölkerungsprognose der Stadt Remscheid (2003 – 2010)</i>				
	2002		2010	
	absolut	Anteil an Gesamtbev.	absolut	Anteil an Gesamtbev.
60 bis unter 65 Jahre	8.621	7,0 %	6.022	5,1 %
65 Jahre und älter	21.826	17,8 %	23.391	19,8 %
<b>Altersgruppe 60+</b>	<b>30.447</b>	<b>24,9 %</b>	<b>29.413</b>	<b>24,9 %</b>

<i>LDS-Bevölkerungsprognose für Remscheid (2002 – 2010)</i>				
	2002		2010	
	absolut	Anteil an Gesamtbev.	absolut	Anteil an Gesamtbev.
60 bis unter 65 Jahre	8.902	7,5 %	6.325	5,6 %
65 Jahre und älter	21.623	18,2 %	24.823	21,8 %
<b>Altersgruppe 60+</b>	<b>30.525</b>	<b>25,7 %</b>	<b>31.148</b>	<b>27,4 %</b>

Quelle: <http://www.lds.nrw.de/statistik/datenangebot/landesdatenbank.html> (01.03.2005) und Stadt Remscheid (2000): Information Einwohneramt – Statistikstelle. Entwicklung der Bevölkerung 2000 – 2020. Remscheid.

**Mobilitätskennziffern**

Betrachtet man die Mobilität älterer Menschen, so sind diese im Vergleich zu jüngeren Altersgruppen weniger aktiv. In Nordrhein-Westfalen wurden im Jahr 2002 pro Person im Durchschnitt 3,4 Wege am Tag zurückgelegt. Die Altersgruppe der 60- bis 65-Jährigen entspricht mit 3,2 Wegen pro Tag nahezu dem Durchschnitt. Ab einem Alter von 65 Jahren und mehr sinkt die Anzahl der zurückgelegten Wege hingegen auf 2,5 pro Tag<sup>16</sup>.

**Trend: Steigende Senioren-Mobilität**

Ein Vergleich der Alltagsmobilität älterer Menschen heute mit der vor einigen Jahren lässt allerdings die Tendenz erkennen, dass die realisierte Alltagsmobilität zugenommen hat. Die starke Zunahme an Ressourcen älterer Menschen im Rentenalter hat zur Folge, dass diese Bevölkerungsgruppe einen wesentlich aktiveren Lebensstil aufweist als

<sup>16</sup> BMVBW (2003): Erhebung Mobilität in Deutschland 2002; Wichtig: Die Daten des BMVBW zum Mobilitätsverhalten für das Jahr 2002 sind aufgrund unterschiedlicher Vorgehensweisen bei der Erhebung nicht direkt mit den Daten für das Jahr 2000 vergleichbar.

noch vor einigen Jahren. Diesem Trend nach sind bei der Gruppe der älteren Menschen in Zukunft weiter steigende Mobilitätszahlen zu erwarten. Die Daten des MVEL für Nordrhein-Westfalen bestätigen diese Aussage. Demnach ist die Zahl der pro Tag zurückgelegten Wege der ab 65-Jährigen in NRW von 2,0 im Jahre 1989 auf 2,5 im Jahre 2000 angestiegen (MVEL 2004, S. 4).

**Verkehrsmittelwahl älterer Menschen**

Auch die Verkehrsmittelwahl der Senioren unterscheidet sich deutlich von der der jüngeren Bevölkerungsgruppen. Tabelle 2-5 zeigt die Verkehrsmittelwahl älterer Menschen im Vergleich zur Gesamtbevölkerung in Nordrhein-Westfalen.

*Tabelle 2-5 Verkehrsmittelwahl der Altersgruppe 60+ im Vergleich zur Gesamtbevölkerung (Nordrhein-Westfalen 2002)*

	Gesamtbevölkerung	60- bis unter 65 Jahre	65 Jahre und älter
Zu Fuß	20,6 %	25,4 %	30,2 %
Fahrrad	9,1 %	10,2 %	9,3 %
MIV	63,2 %	59,9 %	51,6 %
ÖPNV	7,0 %	4,5 %	8,9 %
<b>Summe</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Quelle: BMVBW (2003): Erhebung Mobilität in Deutschland 2002. MiT (Tabellentool)

Insgesamt werden in Nordrhein-Westfalen 7,0% der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt mit höheren ÖV-Anteilen im Schüler- und Ausbildungsverkehr und unterdurchschnittlicher Bedeutung bei der Altersgruppe zwischen 25 und 59 Jahren.

**ÖPNV hat im Alter eine hohe Bedeutung**

Im höheren Alter nimmt die Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens und öffentlicher Verkehrsmittel als Fortbewegungsart zu, während der Anteil mit dem Auto zurückgelegter Wege abnimmt. Die abnehmende Zahl der insgesamt zurückgelegten Wege mit steigendem Alter resultiert vor allem daraus, dass weniger Autofahrten unternommen werden. Auch die absolute Zahl der Fuß- und Radwege pro Tag geht zurück. Demgegenüber legen Senioren ab 65 Jahren sogar mehr Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück als die Gruppe der 60- bis 65-Jährigen.

**Kfz-Verfügbarkeit von Senioren**

Die Verkehrsmittelwahl älterer Menschen wird stark durch die Verfügbarkeit eines Autos beeinflusst. Ältere Menschen, denen ein Auto zur Verfügung steht, nutzen dieses in der Regel auch. So legen Personen ab 60 Jahren, denen jeder Zeit ein Auto zur Verfügung steht, 63% ihrer Wege mit dem Auto zurück, während bei Personen ohne Pkw nur jeder fünfte Weg eine Autofahrt ist. Bei diesen Personen steigt der ÖPNV-Anteil auf 18% an.

**Senioren-Mobilität in Remscheid 2010**

In höherem Alter treten häufiger gesundheitliche Beeinträchtigungen auf, wodurch auch die Mobilität beeinträchtigt wird. Diese Personen legen einen Großteil ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück – insbesondere dann, wenn ihnen kein Pkw zur Verfügung steht. Für diese Personengruppen kommt dem ÖPNV eine wichtige Rolle bei der Mobilitätssicherung zu, um den Erhalt der Selbständigkeit auch in höherem Alter zu gewährleisten.

Für die Remscheider Senioren ergibt sich in Bezug auf die ÖV-Nutzung im Jahre 2010 folgendes Bild:

*Tabelle 2-6: Prognostizierte Fahrtenzahl der Altersgruppe 60+ in Remscheid für das Jahr 2010*

<i>Prognose auf städtischer Grundlage</i>	
ÖV-Fahrten 60-65 Jahre	– 413.225 Fahrten pro Jahr
ÖV-Fahrten 65+	+ 291.090 Fahrten pro Jahr
<b>Altersgruppe 60+ insgesamt</b>	<b>– 122.135 Fahrten pro Jahr</b>
<i>Prognose auf LDS-Grundlage</i>	
ÖV-Fahrten 60-65 Jahre	– 409.743 Fahrten pro Jahr
ÖV-Fahrten 65+ Jahre	+ 595.200 Fahrten pro Jahr
<b>Altersgruppe 60+ insgesamt</b>	<b>+ 185.457 Fahrten pro Jahr</b>

Beiden Berechnungen nach sinkt bei den 60- bis 65-Jährigen die Zahl der ÖV-Fahrten. Demgegenüber steigt sie bei den ab 65-Jährigen an.

Im Falle der städtischen Prognose übersteigen die sinkenden ÖV-Fahrten der Senioren im Alter zwischen 60 und 65 Jahren die Zahl der Mehrfahrten der ab 65-Jährigen. Somit ergibt sich für die Gesamtgruppe der Senioren ein Rückgang der ÖV-Fahrten um 122.000 pro Jahr bzw. 335 Fahrten am Tag.

Bei der LDS-Prognose wächst hingegen die Gruppe der ab 65-Jährigen so stark, dass die ÖV-Fahrten der Senioren die sinkenden Zahlen der jüngeren Bevölkerungsgruppen mehr als kompensieren. Demnach legen die Senioren 2010 rund 185.500 Fahrten mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Dies sind 508 Mehrfahrten am Tag.



### 2.1.4 Gesamtbilanz: ÖPNV-Prognose

Zusammenfassend ergibt sich für die Gesamtbevölkerung sowie für die beiden näher betrachteten Bevölkerungsgruppen folgendes Bild der ÖPNV-Nutzung im Jahre 2010:

*Tabelle 2-7: Prognostizierte Fahrtenzahl im Remscheider ÖPNV 2010 aufgrund der demografischen Entwicklung und Auswirkungen auf die ÖPNV-Linien*

<i>Prognose auf städtischer Grundlage</i>	
Schüler inkl. Freizeitfahrten	-739.000 Fahrten pro Jahr
ÖV-Fahrten 18-60 Jahre	-127.000 Fahrten pro Jahr
ÖV-Fahrten Altersgruppe 60+	-122.000 Fahrten pro Jahr
<b>Alle ÖV Fahrten</b>	<b>-988.000 Fahrten pro Jahr</b>
Auswirkungen auf die einzelnen Linien (pauschal für alle 28 Linien inkl. RB 47)	ca. -35.286 Fahrten je Linie und Jahr ca. -118 Fahrten je Linie und Tag* <b>ca. -1,6 Personen pro Kurs**</b>
<i>Prognose auf LDS-Grundlage</i>	
Schüler inkl. Freizeitfahrten	-804.000 Fahrten pro Jahr
ÖV-Fahrten 20-60 Jahre	-452.000 Fahrten pro Jahr
ÖV-Fahrten Altersgruppe 60+	+185.000 Fahrten pro Jahr
<b>Alle ÖV Fahrten</b>	<b>-1.071.000 Fahrten pro Jahr</b>
Auswirkungen auf die einzelnen Linien (pauschal für alle 28 Linien inkl. RB 47)	ca. -38.250 Fahrten je Linie und Jahr ca. -128 Fahrten je Linie und Tag* <b>ca. -1,8 Personen pro Kurs**</b>

\* gerundeter Wert, zugrunde liegen 300 Betriebstage; \*\* 72 Annahme: Fahrten pro Tag

**zusammenfassende  
Prognose für die einzelnen  
Bevölkerungsgruppen**

Betrachtet man zunächst die einzelnen Bevölkerungsgruppen, so weisen die Prognosen zum Teil erhebliche Unterschiede auf. Für die Schüler und die Gruppe der 18/20- bis 60-Jährigen zeigen sie jedoch die gleichen Tendenzen: Hier ist – insbesondere bei den Schülern – ein Rückgang der ÖV-Fahrten zu erwarten. Bei den älteren Menschen hingegen zeichnen sich unterschiedliche Entwicklungen ab, je nachdem, wie schnell die Alterung der Remscheider Bevölkerung voranschreitet und wie stark vor allem die Gruppe der ab 65-Jährigen in den nächsten Jahren wächst.

**zunehmende Bedeutung  
der Kundengruppe 60+**

Trotz der divergierenden Ergebnisse werden die Senioren in Zukunft für den Remscheider ÖPNV an Bedeutung gewinnen. Denn die Gruppe der ab 60-Jährigen wird in Zukunft in jedem Fall einen wachsenden Bevölkerungsanteil ausmachen – nur je nach Prognose wird diese

Entwicklung unterschiedlich schnell verlaufen. Zudem kann aufgrund der dargestellten steigenden Seniorenmobilität (s. Kap. 2.1.3) auch für die Remscheider Senioren eine in Zukunft leicht wachsende Zahl zurückgelegter Wege pro Tag angenommen werden. Hierbei führt bereits eine geringe Zunahme zu deutlich positiveren Zahlen.

**Bewerbung der Remscheider Senioren**

Die zunehmende Bedeutung der Kundengruppe 60+ bekräftigt den Ansatz der ÖPNV-Unternehmen, dieses Kundensegment in besonderer Weise zu bewerben (zum Beispiel BärenTicket), um die Anteile am wachsenden Markt der Senioren-Mobilität auszubauen. Wichtig ist vor allem, dass die aus dem aktiven Berufsleben ausscheidenden ÖPNV-Kunden mit ÖPNV-Affinität auch als Senioren ihre Bindung an den ÖPNV behalten und passende Angebote vorfinden. Die eher mäßige Marktausschöpfung des 2003 eingeführten BärenTickets von etwa 2% bezogen auf die Verkäufe der Stadtwerke Remscheid (2006)<sup>17</sup> - bei einem verbundweiten Zielwert einer Marktausschöpfung von 16-17% bis 2006 (VRR 2003a, b)<sup>18</sup> - sollte nicht den Blick auf die Bedeutung der Kundengruppe verstellen. Vielmehr müsste das generelle Kundenverhalten der Remscheider Senioren näher untersucht werden (Neigung zum Bartarif, konkurrierende Attraktivität anderer Angebote etc.).

**Gesamtprognose der ÖPNV-Fahrten**

In Bezug auf die Entwicklung der Gesamtzahlen im Remscheider ÖPNV zeigen beide Prognosen eine deutliche Übereinstimmung. Demnach ergibt sich bis 2010 je nach zugrunde liegender Prognose ein Rückgang zwischen 988.000 und 1.071.000 Fahrten pro Jahr bzw. 118 bis 128 Fahrten pro Tag. Heruntergebrochen auf die einzelnen Linien bedeutet dies, dass pro Fahrt in etwa 1,6 bis 1,8 Personen weniger Fahrgäste zu erwarten sind. Dieser Wert dürfte angesichts der realen Entwicklung eher leicht steigen.

---

<sup>17</sup> Ca. 600 Ticket-Verkäufe pro Jahr bei etwa 30.500 Senioren ab 60 Jahren 2004 - 2006.

<sup>18</sup> Ziel des VRR ist es bis 2006 300.000 BärenTickets unter 1.800.000 Personen ab 60 Jahren zu verkaufen. Im November 2003 betrug die Marktausschöpfung verbundweit 1,1 %.

**Kompensation des Rückgangs?**

Der dargestellte Rückgang der ÖV-Fahrten dürfte durch Einpendler aus den Zuzugskommunen im Umland<sup>19</sup> sowie durch eine tendenziell steigende Mobilität mit dem ÖPNV aufgrund attraktiver Ticket-Angebote (SchokoTicket, BärenTicket, zukünftige neue Angebote) relativiert und je nach Attraktivität der Angebote mindestens kompensiert werden können.

Diese Tendenz wird durch die steigenden Fahrgastzahlen der Verkehrsbetriebe in den vergangenen Jahren belegt. So weist der Geschäftsbericht der Stadtwerke Remscheid für das Jahr 2003 im Vergleich zum Jahr 2002 eine Steigerung von 5,4% aus, was einer rechnerischen Fahrgastzunahme von 1,1 Mio. auf insgesamt 19,9 Mio. entspricht. Im Zeitraum 2001/2002 wurden 2,3 Mio. zusätzliche Fahrgäste (+14%) ausgewiesen. Bis 2001 waren die berechneten Fahrgastzahlen in etwa stagnierend (Stadtwerke Remscheid 2004). Im Geschäftsbericht für das Jahr 2006 werden hingegen stagnierende bis leicht rückläufige Fahrgastzahlen ausgewiesen, so dass die demografische Entwicklung offensichtlich zum Ausdruck kommt.<sup>20</sup>

**nachhaltige ÖPNV-Förderung: Senioren- und Freizeitmobilität**

Voraussetzung für die angestrebte Kompensation ist eine weitere, nachhaltige Förderung des ÖPNV im Sinne des bereits in der Vergangenheit eingeschlagenen erfolgreichen Weges, passgenaue Angebote zu konzipieren und zu kommunizieren und zugleich die Wirtschaftlichkeit zu steigern. Wichtige Elemente hierbei sind angesichts der zunehmenden Alterung der Gesellschaft die gezielte Ansprache aktiver, älterer Menschen als ÖPNV-Nutzer sowie eine weitere Attraktivierung des ÖPNV für die Freizeitnutzung.

<sup>19</sup> Die Pendelwege der Stadt-Umland-Wanderer aus Remscheid werden aus folgenden Gründen hier nicht berücksichtigt: Zum einen sind Prognosen von Wanderungsbewegungen mit großen Unsicherheiten behaftet. So geht das LDS von großen Wanderungsverlusten für die Kernstädte Nordrhein-Westfalens aus (s.o.), während eine Studie des Pestel-Institutes für Remscheid für den Zeitraum 2002 bis 2015 einen negativen Wanderungssaldo erwartet, der zwischen 0 und -2% liegt (Pestel 2003 in Landesregierung 2003). Des Weiteren dürften die durch Fortzug aus Remscheid induzierten neuen Einpendlerwege aus den Nachbarkommunen zu einem großen Teil mit dem MIV zurück gelegt werden und somit für den ÖPNV weniger bedeutend sein. Schließlich müssten zur genauen Ermittlung der Einpendlerwege auch die Standortverlagerungen der Arbeitsplätze ins Umland mit berücksichtigt werden, da hierdurch auch Pendelbeziehungen nach Remscheid entfallen.

<sup>20</sup> [http://www.stadtwerke-remscheid.de/index\\_sr\\_p\\_346.htm?05,4.9.2007](http://www.stadtwerke-remscheid.de/index_sr_p_346.htm?05,4.9.2007).

## 2.2 Pkw-Dichte

### NRW

Der Bestand an Personenkraftwagen ist auf Landesebene in NRW kontinuierlich gewachsen. So stieg der Pkw-Besatz von 491 im Jahre 1995 auf 530 je 1.000 Einwohner im Jahre 2003 (MVEL 2004, S. 12). Im Vergleich der Kreise und kreisfreien Städte in NRW hat Remscheid mit 531 Pkw/1.000 Einwohner eine durchschnittliche Pkw-Dichte (MVEL 2004).

### Remscheid

Rechnet man den Anteil gewerblicher Pkw ab, so beträgt der Besatz mit privaten Pkw in Remscheid zum gleichen Zeitpunkt 463 pro 1.000 Einwohner (Stadt Remscheid 2004). Die Anzahl privater Pkw stagniert seit etwa 2001 korrespondierend zu den stagnierenden bzw. rückläufigen Einwohnerzahlen. Die Verteilung des privaten Pkw-Bestandes je 1.000 Einwohner für 2003 ergibt zum Teil das typische Bild, dass insbesondere in den äußeren Siedlungsgebieten hohe Werte zu verzeichnen sind und in den Kernbereichen niedrigere. Einige zentrumsferne Gebiete wie zum Beispiel Klausen und Stadtgarten haben niedrige Werte mit unter 400 Pkw/1.000 Einwohner.

### ÖPNV-Potenziale

Für den ÖPNV besonders interessant sind solche Gebiete mit niedrigen Pkw-Werten und zugleich hohen Einwohnerzahlen wie zum Beispiel die Stadtteile Hasenberg, Klausen, Kremenholl, Nordstadt, Scheid, Stachelhausen und Zentralpunkt. In diesen Gebieten ist das ÖPNV-Angebot bereits heute dicht.

### ergänzende Darstellung im Anhang

Karte 2-5 zeigt die räumliche Verteilung der in Remscheid gemeldeten Pkw.

## Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Private Pkw pro 1.000 Einwohner  
nach Stadtteilen 2003

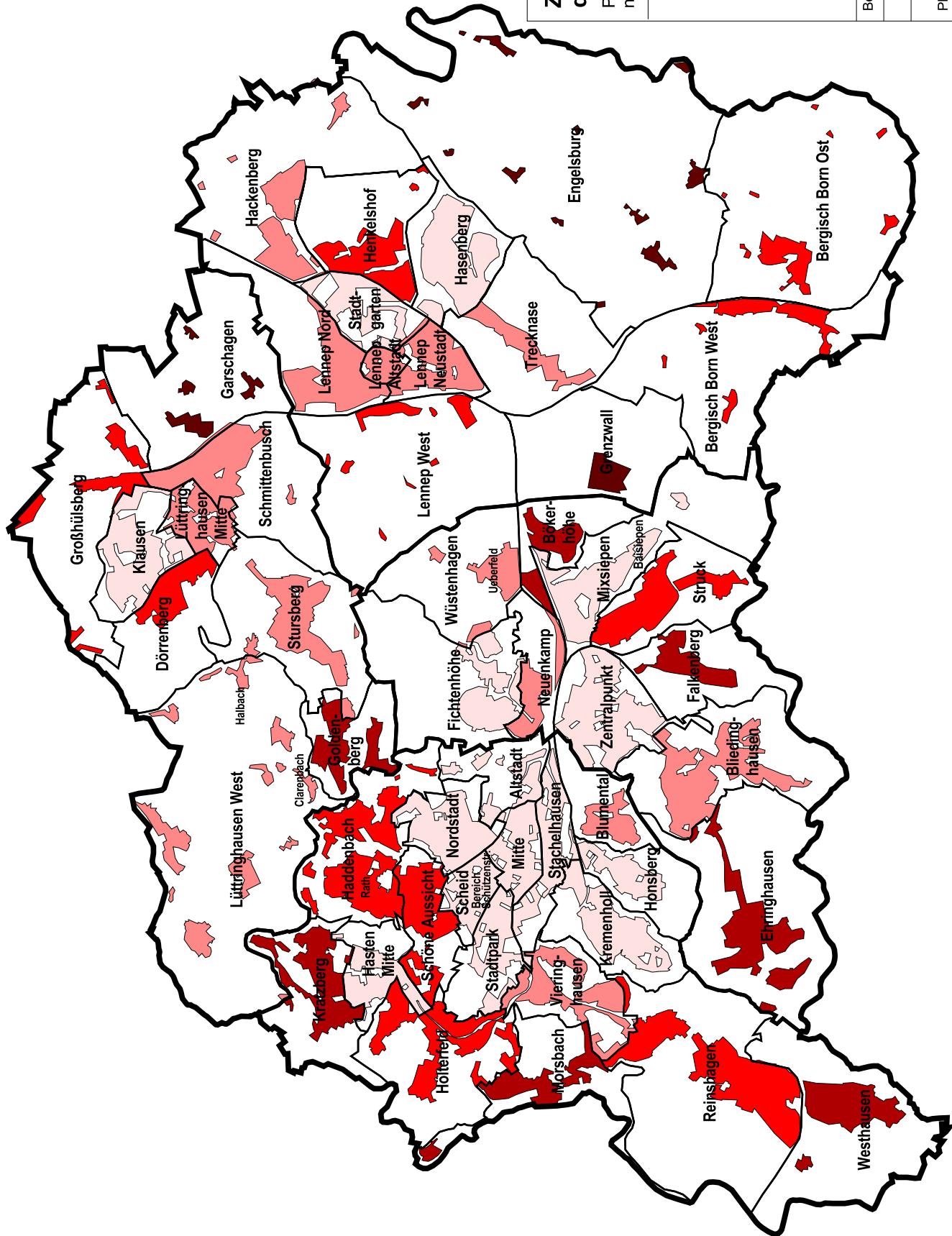
Pkw pro 1.000 Einwohner 2003

- bis unter 450 Pkw/1000 Ew
- 450 bis unter 500 Pkw/1000 Ew
- 500 bis unter 550 Pkw/1000 Ew
- 550 bis unter 600 Pkw/1000 Ew
- 600 und mehr Pkw/1000 Ew

- Stadtgrenze
- Bezirksgrenzen
- Stadtteile

Bearbeitet: GR 04/05 Karte 2-5

Maßstab 1:55000



### 3 Generelles Ziel und Leitbild für die Nahverkehrsplanung

Auf Basis der Analyse der Rahmenbedingungen für die Entwicklung des ÖPNV in Remscheid wird im Folgenden skizziert, nach welchem generellen Ziel sich die Entwicklung des ÖPNV in Remscheid ausrichten soll. Dieses generelle Ziel wird mit Hilfe eines Leitbildes näher ausgeführt. Das Leitbild dient dazu, den Blick für Wirkungszusammenhänge zu öffnen und die Akteure für mögliche Auswirkungen bei den ÖPNV-relevanten Entscheidungen zu sensibilisieren.

**generelles Ziel und Leitbild der Remscheider Nahverkehrsplanung**

Das generelle Ziel der Remscheider Nahverkehrsplanung, die größtmögliche Förderung des ÖPNV nach Maßgabe der wirtschaftlichen Möglichkeiten zu erreichen, spiegelt sich in besonderer Weise in einem Leitbild wieder, das mit „Gezielte Aktivierung von ÖPNV-Potenzialen“ bezeichnet wird.

**Leitbild „Gezielte Aktivierung von ÖPNV-Potenzialen“**

Für alle Bevölkerungsgruppen wird eine Mindestmobilität sicher gestellt. Wenn es die wirtschaftlichen Möglichkeiten erlauben, erfolgt eine angebotsorientierte Entwicklung der ÖPNV-Leistungen.

Trotz oder wegen der rückläufigen demografischen Tendenz wird verstärkt versucht,

- die Mobilität ÖPNV-affiner Kunden zur intensiveren
- potenziell ÖPNV-affine Bevölkerungsgruppen zur erstmaligen Nutzung des ÖPNV anzusprechen.

Dies geschieht weniger durch massive Leistungserweiterung, sondern vielmehr durch Zielgruppen- und Direktmarketing sowie eine gute Kommunikation des passgenauen Angebots. Schwerpunkt sind insbesondere diejenigen Stadtteile mit größerem Bevölkerungspotenzial und tendenziell niedrigerem Kfz-Besatz. Die Weiterentwicklung des Busnetzes geschieht vorrangig unter Ausnutzung von Synergieeffekten: So wird die Erreichbarkeit von Gewerbegebieten durch Integration dieser Gebiete in durchlaufende Linien verbessert, die nur zur Hauptverkehrszeit verkehrende Speziallinien ersetzen, was die Wirtschaftlichkeit steigert.

Infolge einer kontinuierlichen Beobachtung der Nachfrage werden Angebot und Nachfrage kontinuierlich abgeglichen und bei Bedarf und nach den wirtschaftlichen Möglichkeiten weiter entwickelt.

Ziel dieser Entwicklungsstrategie ist die Mobilisierung realistischer ÖPNV-Potenziale unter größtmöglicher Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Betriebs. Es wird alles daran gesetzt, die positive Entwicklung der vergangenen Jahre soweit wie möglich fortzusetzen.

Die Attraktivität zielgruppenspezifischer Angebote wie zum Beispiel SchokoTicket und BärenTicket soll dazu führen, dass demografiebedingte Fahrgastrückgänge möglichst aufgefangen werden können.

#### Fazit

Die bisherige Nahverkehrsplanung der Stadt Remscheid hat sich am Leitbild „Gezielte Aktivierung von ÖPNV-Potenzialen“ ausgerichtet. Diese Ausrichtung soll auch für den Gültigkeitszeitraum des zweiten Nahverkehrsplans gelten, da so am besten das generelle Ziel der größtmöglichen Förderung des ÖPNV nach Maßgabe der wirtschaftlichen Möglichkeiten erfüllt werden kann. Konkretisiert wird diese generelle Ebene der Nahverkehrsplanung in Teilzielen, für deren Erfüllung in den weiteren Phasen der Nahverkehrsplanung Maßnahmen konzipiert werden.

Ein zusammenfassender Überblick über die einzelnen Teilziele erfolgt nach den Ausführungen zur Beschreibung des Remscheider ÖPNV-Systems in Kapitel 12.

## 4 Wettbewerb im ÖPNV

### Rahmenbedingungen durch die EU

Das im Sinne der EWG-Verordnung Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung Nr. 1893/91 verankerte Wettbewerbsprinzip im ÖPNV wurde im novellierten Personenbeförderungsgesetz und im ÖPNV-Gesetz des Landes NRW in nationales Recht überführt. Mit dem EuGH-Urteil vom 24.7.2003 (Altmark Trans) wurden Kriterien festgestellt, in welchem Fall ein Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen stattfindet und keine mit dem EU-Recht nicht konforme staatliche Beihilfen vorliegen. Die Erfüllung dieser Kriterien oder eine Ausschreibung zur Ermittlung der für die Allgemeinheit geringsten Kosten für eine vom Aufgabenträger gewünschte ÖPNV-Leistung stellen wichtige Eckpunkte für die wettbewerbliche Ausgestaltung des ÖPNV dar.

Im „Fachportal Nahverkehr“ des Landes NRW<sup>21</sup> wird die Situation zum Thema Wettbewerb im ÖPNV wie folgt beschrieben:

### Klares Besteller-Ersteller-Prinzip erforderlich

*„Es sind [...] formelle Strukturen und konkrete Leistungsbeziehungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen nach dem „Besteller-Ersteller-Prinzip“ zu entwickeln, damit den vier vom EuGH aufgestellten Kriterien in der Finanzierungspraxis vor Ort Rechnung getragen wird [...].“*

### Auswirkungen der EuGH-Kriterien bei großen Kommunen

*In einer großen Kommune mit eigenem Verkehrsunternehmen innerhalb eines Verkehrsverbundes könnten sich die EuGH-Kriterien beispielsweise wie folgt auswirken:*

- *Die Höhe der erforderlichen finanziellen Ausgleichszahlungen der Stadt an das Verkehrsunternehmen muss im Vorhinein vereinbart werden und kann zukünftig nur noch in dieser Größenordnung gezahlt werden. Grundlagen sind das exakt zu definierende Betriebsleistungsvolumen (zuständig: Stadt), Parameter zur Berechnung des Ausgleichsbetrages (ggf. zuständig: Verkehrsverbund) und spezifische Kostensätze (zuständig: Verkehrsunternehmen).*
- *Der Verkehrsverbund muss ggf. sein Finanzierungssystem umstellen, da ein nachträglicher pauschaler Defizitausgleich zukünftig nicht mehr möglich ist. Hierzu bedarf es der Festlegung geeigneter Parameter zur Berechnung der Ausgleichsbeträge.*

<sup>21</sup> [http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de/org\\_lprogramm/wettbew/wettbew\\_prob\\_l\\_aufg.asp](http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de/org_lprogramm/wettbew/wettbew_prob_l_aufg.asp); 15.2.2005.



- *Das Verkehrsunternehmen muss unternehmensspezifische Kostensätze für die vereinbarten Parameter zur Berechnung des Ausgleichsbetrages ermitteln und benennen. Es muss ferner darauf hinwirken, dass seine Kostensätze denen eines durchschnittlichen, gut geführten Verkehrsunternehmens entsprechen. Da zukünftig ein nachträglicher Defizitausgleich für nicht wirtschaftlich durchführbare Verkehre beihilferechtlich ausgeschlossen ist, muss das Verkehrsunternehmen sicherstellen, dass es mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln die vorgesehenen Leistungen auch tatsächlich erbringen kann.“*

**Stand der Wettbewerbsdiskussion im Sommer 2007**

Zwischenzeitlich wurde der Wettbewerbsgedanke im ÖPNV weiter konkretisiert. Nach nunmehr insgesamt fünfjährigen Verhandlungen hat der EU-Ministerrat einen gemeinsamen Standpunkt entwickelt, der vom Europäischen Parlament angenommen wurde und gegenwärtig das abschließende Gesetzgebungsverfahren durchläuft.

Im Hinblick auf die Erbringung von ÖPNV-Dienstleistungen klar geregelt werden die Möglichkeiten von „Inhouse-Geschäften“ und „Direktvergaben“, so dass nicht zwangsläufig eine Ausschreibung stattfinden muss. „Die Erbringung von Verkehrsleistungen erfolgt künftig auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Hierbei sind verschiedene Handlungsformen zulässig (Verträge, Gesetze, Verwaltungsregelungen, Bedingungen für die Betrauung interner Betreiber).“<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> [http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de/org\\_lprogramm/wettbew/wettbew\\_prob\\_l\\_aufg.asp](http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de/org_lprogramm/wettbew/wettbew_prob_l_aufg.asp); 15.2.2005.

**Verlautbarung aus dem Europäischen Parlament**

Nachfolgender Pressebericht zur Abstimmung in der Plenarsitzung des Europäischen Parlaments (EP) am 10.5.2007<sup>23</sup> gibt einen Überblick über Eckpunkte der vorbereiteten Regelung:

**In 2. Lesung hat das EP über die Verordnung zur Neuregelung des Öffentlichen Personenahverkehrs (ÖPNV) abgestimmt. Die Kommunen sollen entscheiden können, ob sie ÖPNV-Dienste selbst erbringen oder für den Wettbewerb öffnen wollen. Auch eine Direktvergabe, etwa an Kleine und Mittlere Unternehmen, soll möglich sein. Die Verordnung soll zwei Jahre nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der EU in Kraft treten.**

[...]

**Inhouse-Geschäft möglich, ebenso Direktvergabe und Ausschreibung**

Städte und Regionen können beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen (Inhouse-Geschäft) oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die sie "eine Kontrolle ausüben, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht". Werden die Dienste Dritter, die keine internen Betreiber sind, in Anspruch genommen, so müssen die öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben werden. Dieses Verfahren muss allen Betreibern offen stehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen.

**Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen**

Die zuständigen Behörden können entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge, die entweder einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 1.000.000 EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 km aufweisen, direkt zu vergeben.

Im Falle von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die direkt an kleine und mittlere Unternehmen, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben, vergeben werden, können diese Schwellen entweder auf einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 2 Millionen EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 600 000 km erhöht werden, so ein heute vom Parlament angenommener Änderungsantrag. [...].

**Maximale Laufzeiten zehn bzw. 15 Jahre - Übergangsfrist zehn Jahre**

Die öffentlichen Dienstleistungsaufträge sind befristet und haben eine Laufzeit von höchstens zehn Jahren für Busverkehrsdienste und von höchstens 15 Jahren für Personenverkehrsdienste mit der Eisenbahn oder anderen schienengestützten Verkehrsträgern. Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die mehrere Verkehrsträger umfassen, ist auf 15 Jahre beschränkt, wenn der Verkehr mit der Eisenbahn oder anderen schienengestützten Verkehrsträgern mehr als 50% des Werts der betreffenden Verkehrsdienste ausmacht.

Geltende Verträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, jedoch nicht länger als 30 Jahre. Die Übergangsfrist für die Anwendungen der neuen Bestimmungen wurde vom Parlament auf zehn Jahre festgesetzt.

<sup>23</sup> [http://www.europarl.de/presse/pressemitteilungen/quartal2007\\_2/PM\\_070510\\_2a](http://www.europarl.de/presse/pressemitteilungen/quartal2007_2/PM_070510_2a), 5.9.2007.

### **Längere Laufzeiten bei Investitionen mit außergewöhnlich langer Amortisierungsdauer**

Um den Wettbewerb möglichst wenig zu verfälschen und gleichzeitig die Qualität der Dienste sicherzustellen, sollten öffentliche Dienstleistungsaufträge befristet sein. Allerdings könnte, so das EP, eine Vergabe auf Dauer davon abhängig gemacht werden, "dass die Verkehrsteilnehmer diese positiv aufnehmen". Zudem können öffentliche Dienstleistungsaufträge um maximal die Hälfte ihrer ursprünglichen Laufzeit verlängert werden, wenn der Betreiber eines öffentlichen Dienstes Investitionen in Wirtschaftsgüter tätigen muss, deren Amortisierungsdauer außergewöhnlich lang ist.

### **Verbot, aus geschützten Märkten heraus auf anderen Märkten zu agieren**

Um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, dürfen interne Betreiber nicht aus geschützten Märkten heraus auf anderen Märkten agieren und dort an wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnehmen. Im Falle einer Direktvergabe dürfen die öffentlichen Personenverkehrsdienste also nur innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde ausgeführt werden (territoriale Einschränkung).

### **Festlegung von sozialen und Qualitätskriterien - Verhinderung von Sozialdumping**

Das Parlament hat explizit festgeschrieben, dass es den zuständigen Behörden freisteht, zu entscheiden, wie sie soziale Kriterien und Qualitätskriterien festlegen, um Qualitätsstandards für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufrechtzuerhalten und zu erhöhen. Dazu gehören beispielsweise Mindestarbeitsbedingungen, Fahrgastrechte, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, Umweltschutz, Sicherheit von Fahrgästen und Angestellten sowie sich aus Tarifvereinbarungen ergebende Verpflichtungen und andere Vorschriften und Vereinbarungen betreffend den Arbeitsplatz und den Sozialschutz an dem Ort, an dem der Dienst geleistet wird.

Zur Gewährleistung transparenter und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Betreibern und zur Verhinderung des Risikos des Sozialdumpings, können von den zuständigen Behörden gesonderte Qualitätsstandards für sozialen Rechtsschutz und Dienstleistungen auferlegt werden.

### **Ausgleichsleistungen zur Deckung der Kosten**

Die von den zuständigen Behörden gewährten Ausgleichsleistungen zur Deckung der Kosten, die durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen verursacht werden, müssen so berechnet werden, dass übermäßige Ausgleichsleistungen vermieden werden.

Beabsichtigt eine zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren, so muss sie auch detaillierte Bestimmungen einhalten, mit denen die Angemessenheit der Ausgleichsleistung gewährleistet wird und die der angestrebten Effizienz und Qualität der Dienste Rechnung tragen.

Die beschlossenen Änderungen müssen im nächsten Schritt von der EU-Kommission und vom Ministerrat bestätigt und im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden. Das nationale Recht, insbesondere das PBefG, wäre dann im Hinblick auf die neuen Regelungen anzupassen.

#### **NVP-ZIEL 1**

Die Stadt Remscheid strebt als Ziel an, das ÖPNV-Angebot der Stadtwerke Remscheid langfristig durch das stadt eigene Verkehrsunternehmen erbringen zu lassen, soweit es im Sinne der EU-Vorgaben ist. Der heutige Netzzusammenhang soll erhalten bleiben.

**Erfordernisse für Remscheid**

Dies bedeutet, dass eine Inhouse-Vergabe an den Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Remscheid erfolgen soll und die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen sind. Gegenstand des Leistungsumfangs sind die von den Stadtwerken Remscheid betriebenen und konzessionierten Linien mit ihrem derzeitigen Netzzusammenhang. Dieser wäre zudem ein potenziell ausschreibungsfähiges ÖPNV-Netz.

In Anpassung an das EU-Recht erfolgte im Jahr 2006 ein zunächst globaler Betrauungsakt der Stadtwerke Remscheid durch die Stadt Remscheid für die weitere Durchführung des ÖPNV. Eine weitere Spezifizierung dieses Betrauungsaktes steht noch aus.<sup>24</sup>

Zu klären ist die Abgrenzung des Netzes in Hinblick auf die Linien, die gemeinschaftlich mit anderen Verkehrsunternehmen (Wuppertaler Stadtwerke, OVAG) betrieben werden.

**Aufgliederung in Teilnetze verkehrlich und organisatorisch nicht sinnvoll**

An dieser Stelle sei ergänzend angemerkt, dass die Aufgliederung des derzeitigen Stadtwerke-Netzes in verschiedene Teilnetze nicht sinnvoll erscheint, da zahlreiche Synergieeffekte (zahlreiche durchlaufende Linien bei intensiven Netzverflechtungen, Betriebshof/Werkstatt, etc.) aufgrund der Homogenität und des Zusammenhangs des Netzes verloren gingen. Daher wird die Möglichkeit der Aufgliederung des Netzes nicht weiter behandelt.

**Restrukturierungsprozess der Stadtwerke Remscheid**

Der umfangreiche Restrukturierungsprozesses, den die Stadtwerke Remscheid zur Zeit durchlaufen, stellt unter anderem die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsunternehmens im Sinne der EU-Vorgaben und der genannten EUGH-Kriterien sicher.

---

<sup>24</sup> Stadt Remscheid, Mitteilungen vom 27.7.2006 und 9.5.2007.

## 5 Ausgangslage im ÖPNV – Bestandsaufnahme und Vergleich 1997 / 2005

Karte 5-1 zeigt das Remscheider ÖPNV-Netz für das Grundangebot montags bis freitags ohne Verstärkerfahrten zum Schul- und Berufsverkehr sowie am Nachmittag (Fahrplanstand 2005, gültig ab 12.12.2004). Es wurde eine Darstellungsweise gewählt, die einzelne Linienabschnitte nach Bedienungsqualität dokumentiert. Die Kartengrundlage enthält die Siedlungsgebiete gemäß der aktuellen Flächennutzungsplanung, differenziert dargestellt nach Bestand und Planung für Wohnen und Gewerbe.

ergänzende Kartendarstellungen im Anhang

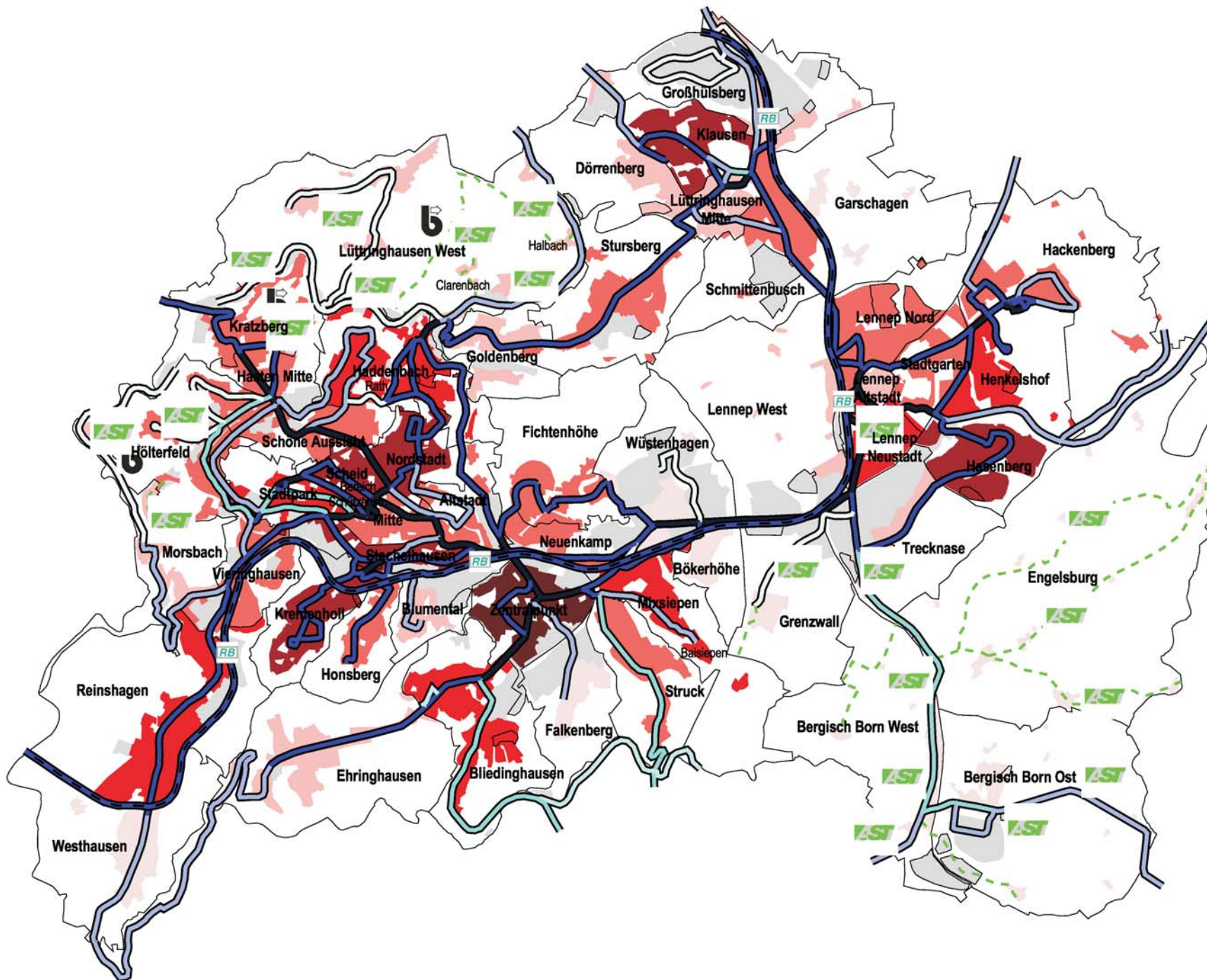
Die Darstellungen für das Angebot zu den Hauptverkehrszeiten befinden sich im Anhang (Karte 17-5; Karte 17-6). Das ÖPNV-Angebot für das Vergleichsjahr 1997 wird ebenfalls im Anhang in Karte 17-7 dargestellt.

### 5.1 Liniennetz und Grundangebot tagsüber

Stadtbezirk Alt Remscheid

Die einwohnerstärksten Stadtteile sind im **Stadtbezirk Alt Remscheid**: Nordstadt, Scheid (Bereich Schützenstraße), Stachelhausen und Kremenholl (> 5.000 EW) sowie Reinshagen, Stadtpark und Haddenbach (4.000 bis 5.000 EW). Diese Gebiete werden u.a. durch die Hauptlinien 615/653, 654 und 660 alle 10 bzw. 20 Min. bedient. Der Stadtteil Haddenbach wird auf drei Achsen von einer Linie mit 30-Min.-Grundtakt bedient (675) sowie von den Linien 660 (peripher) und 670 im 20-Minuten-Takt.

In den kleinen nordwestlichen Siedlungsgebieten um Hasten (Morsbachtal, Büchel) wurde der Linienbusverkehr im Zuge der Liniennetzreform auf ein Rumpfangebot hauptsächlich für den Schülerverkehr reduziert (Linie 680). Die Grundbedienung – bis in den Bereich Lüttringhausen West hinein – bietet das AST und seit Dezember 2004 der erste Remscheider Bürgerbus (vier Fahrtenpaare pro Tag). Im Bereich Hasten / Haddenbach wurde das Liniennetz grundlegend neu geordnet. Während die durchgehende Verbindung Hasten – Clarenbach (1997: Linie 657 und 677) weitestgehend entfiel, wurde mit der Linie 675 eine neue Ringlinie im 30-Minuten-Takt geschaffen, die die Hammesberger Straße, die Ibacher Straße sowie den Bereich Rath flächendeckend erschließt.



**Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid**  
 Bedienungshäufigkeit (2005) und Einwohnerverteilung (2003)

Generalisierte Bedienungshäufigkeit im Regeltakt 7-19h  
 Busliniennetz

- kein durchgängiger Takt
- weniger als 1h-Takt
- 1h-Takt und mehr
- 30min.-Takt und mehr
- 20min.-Takt und mehr
- 10min.-Takt und mehr
- Regionalbahn 47 im 20min.-Takt
- Anruf-Sammel-Taxi im 60min.-Takt
- Bürgerbus im 180min.-Takt

Einwohnerzahlen je Stadtteil (Stand: 2004)  
 (Siedlungsflächen nach FNP 2004)

- bis unter 1.000 EW
- 1.000 bis unter 2.000 EW
- 2000 bis unter 3000
- 3.000 bis unter 4.000 EW
- 4.000 bis unter 5.000 EW
- 5.000 und mehr EW
- Reservefläche

Gewerbeflächen (nach FNP 2004)

- Industrie- und Gewerbegebiet
- Reservefläche

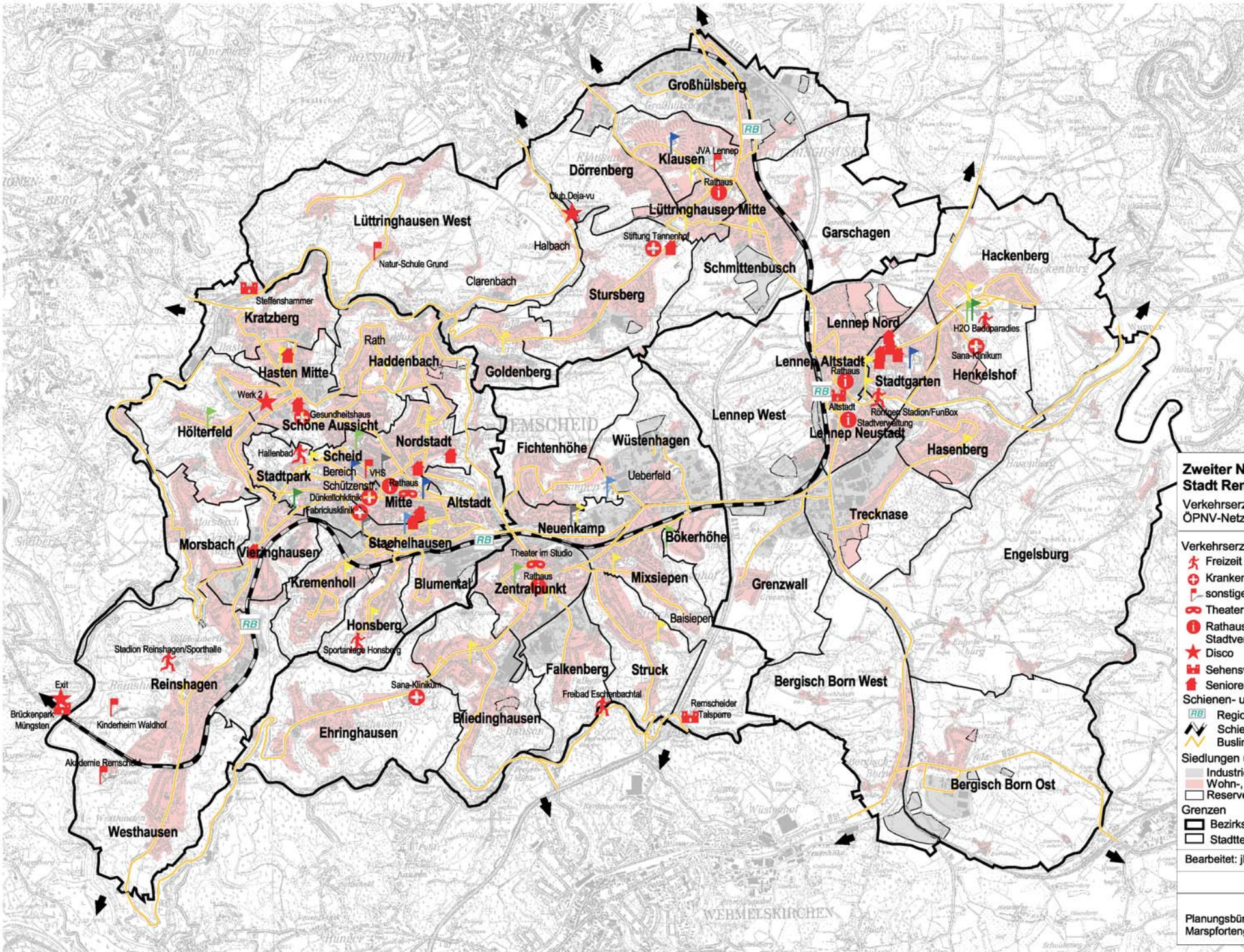
Grenzen

- Stadtteilgrenzen

Bearbeitet: jkl	03/05	Karte 5-1	N 
Maßstab 1:38000			

Planungsbüro VIA eG  
 Marspfortengasse 6, 50667 Köln





### Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Verkehrserzeuger, Siedlungsstruktur, ÖPNV-Netz 2005

<b>Verkehrserzeuger</b>	<b>Schulen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li> Freizeit</li> <li> Krankenhaus</li> <li> sonstiges</li> <li> Theater</li> <li> Rathaus / Stadtverwaltung</li> <li> Disco</li> <li> Sehenswürdigkeit</li> <li> Senioreneinrichtung</li> <li> Schienen- und Busverkehr</li> <li> Regionalbahnhof</li> <li> Schienenpersonenverkehr</li> <li> Busliniennetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Grundschulen</li> <li> Hauptschule</li> <li> Realschule</li> <li> Gymnasium</li> <li> Gesamtschule</li> <li> Sonderschule</li> <li> Berufskolleg</li> </ul>

**Siedlungen und Gewerbe (nach FNP)**

- Industrie- und Gewerbegebiete
- Wohn-, Misch- und Kerngebiete
- Reservflächen

**Grenzen**

- Bezirksgrenzen
- Stadtteilgrenzen

Bearbeitet: jkl    03/05    Karte 5-2   

Maßstab 1:38000

Planungsbüro VIA eG  
Marsfortengasse 6, 50667 Köln



**Stadtbezirk Süd**

Im **Stadtbezirk Süd** wird der einwohnerstärkste Stadtteil Zentralpunkt (> 5.000 EW) von einem Bündel zahlreicher Linien in dichter Folge bedient. Die übrigen besonders einwohnerstarken Stadtteile Bliedinghausen und Mixsiepen werden ebenfalls durch mindestens alle 20 Minuten verkehrende Linien(bündel) 653/673/260 sowie 655 bedient.

Auffällig ist die dichte Bedienung bis in das weniger einwohnerstarke Ehringhausen (alte Straßenbahnachse) über das städtische Klinikum. Auf dieser Achse wurde bei der Liniennetzreform 2004 ein Überangebot (10-Minuten-Takt) zurückgenommen. Der Siedlungsbereich Fichtenhöhe mit seinen neuen Wohngebieten ist an die Hauptlinie 664 (20-Min-Takt) angeschlossen. Zur Bedienung des Gewerbegebiets Überfeld wird in den Hauptverkehrszeiten die Linie 665 im 20/40-Minuten-Takt eingesetzt, die teilweise mit der Linie 664 verbunden ist.

Die stadtbezirksverbindende Relation Alt Remscheid – Lennep wird mit insgesamt 3 Hauptbus- und einer SPNV-Linie jeweils im 20-Min-Takt mit Verdichtungen auf drei verschiedenen Achsen sehr gut bedient.

Neu gegenüber dem Fahrplan 1997 ist unter anderem die Durchbindung des Linienbusses zwischen Mixsiepen und Bökerhöhe, die die gleichmäßige Verteilung der drei stadtbezirksverbindenden Linien erlaubt. Ebenso neu ist die Erschließung von Baisiepen mit der Linie 675 alle 30 Minuten. Hier bestand vorher kein Angebot. Die Verkehrsachse mit den Linien 652 und 672 zur Talsperre über Struck und weiter nach Wermelskirchen im 30-Minuten-Grundtakt mit Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit deckt ein Gebiet mittlerer Einwohnerstärke ab (2.000 bis 3.000 EW). Im Jahr 2004 wurde das Angebot auf Remscheider Stadtgebiet insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ausgedünnt. Die Busverbindungen nach Wermelskirchen wurden zusätzlich am Wochenende und zu den Schwachverkehrszeiten nachfragegerecht verringert bzw. auf bedarfsgesteuerte Taxibusangebote umgestellt.

**Stadtbezirk Lennep**

Der **Stadtbezirk Lennep** gliedert sich in drei strukturell verschiedene Lagen: Die Lennep Kernstadt mit Einwohnerstärken bis 5.000 EW, die großen Lennep Wohnsiedlungen im Osten mit über 5.000 Einwohnern (einwohnerstärkster Stadtteil Hasenberg) sowie die Streusiedlungslagen im Süden und Südosten mit dem wichtigsten Stadtteil Bergisch Born (unter 1.000 EW). Die in der Lennep Altstadt gebündelten Linien bedienen die Bereiche Hackenberg / Hasenberg / Henkelshof mit drei jeweils alle 20 Minuten verkehrenden Linien(-bündel) (655, 659/669, Ringlinie 664). Der südliche Bereich Bergisch Born / Grenz-



wall / Wupper wird durch Einzelfahrten (669), stündlich bzw. halbstündlich verkehrende Regionallinien (240, 336) und flächendeckend durch das AST bedient. Die neuen Wohn- und Gewerbegebiete Bergisch Born (Wohngebiet Tefental / Bornefeld) befinden sich im Einzugsbereich der Linien 336 und 240.

**Stadtbezirk Lüttringhausen**

Der einwohnerstärkste Stadtteil im **Stadtbezirk Lüttringhausen** ist Klausen (über 5.000 EW), gefolgt von Stursberg und Schmitzenbusch (jeweils 2.000 bis 3.000 EW). Die Hauptlinien zur Erschließung dieser Gebiete sind die Linien 654 und 660 (stadtbezirksverbindende Linien) jeweils im 20-Minuten-Grundtakt mit Verdichtungen und die im 60/20-Minuten-Takt verkehrenden Linien 620 und 670 (Regionallinien nach Wuppertal). Zudem bindet der SPNV Lüttringhausen mit einem etwas peripher gelegenen Haltepunkt im 20-Minuten-Takt an Lennepe, Remscheid Mitte, Wuppertal und Solingen an. Das Industriegebiet Großhülsberg wird mit der Linie 656 zur Hauptverkehrszeit bedient. 1997 erfolgte die Bedienung noch im 30-Minuten-Takt ganztägig. Die BVR-Regionallinie 636 Lüttringhausen – Wuppertal bedient ebenfalls Teile des Industriegebiets im 60/40-Minuten-Takt. Die Streusiedlungen in Lüttringhausen West werden durch die Linie 680 mit Einzelfahrten bedient. Die Grundbedienung wird durch das AST und den mit vier Fahrtenpaaren pro Tag verkehrenden Bürgerbus sicher gestellt.

**Stadtgrenzen überschreitende Busverbindungen**

Die **Stadtgrenzen überschreitenden Busverbindungen** werden in der Regel im 30- und 60-Minuten-Takt befahren. Die stärkste Außenrelation ist die nach Wuppertal, die in unterschiedlichen Takten mit insgesamt sechs Linien (615, 620, 636, 659, 669, 670)<sup>25</sup> im 20-, 30-, 40-, 60-Min.-Takt bedient wird. Hückeswagen und Wipperfürth (Linie 336) werden im 60-Minuten-Grundtakt angebunden. Zeitweise wird ein 20/40-Minuten-Takt bis Hückeswagen angeboten. Radevormwald über Wuppertalsperre (671) und bis Herkingrade ab Lennepe (659). Solingen-Burg wird alle 60-Minuten mit Linie 653 angefahren, Wermelskirchen über Talsperre (652, 672)<sup>26</sup> und Bliedinghausen (260) im Tagesverkehr insgesamt etwa vier Mal pro Stunde. Von Lennepe nach Wermelskirchen verkehrt die Linie 240 im 60-Minuten-Grundtakt, zeitweise alle 30 Minuten. Die Stadtgrenze überschreitende AST-Angebote verkehren ganztägig zwischen Lennepe und Wermelskirchen sowie abends und am Wochenende zwischen Clarenbach und Wuppertal-Ronsdorf.

<sup>25</sup> zuzüglich der Nachtexpress-Linien NE 15 und NE 16.

<sup>26</sup> zuzüglich der Nachtexpress-Linie NE 12.

Seit 1997 wurde die Linie 669 neu von Lennep nach Wuppertal-Beyenburg durchgebunden. Die Verbindung nach Radevormwald-Herkingrade wurde 2004 im Angebot auf einen eingeschränkten Stundentakt reduziert, die Wochenendbedienung ist entfallen. Der Verkehr nach Wermelskirchen wurde von einem auf die drei Linien 260, 652 und 672 bezogenen 10-Minuten-Takt mit Verdichtungen auf einen 15-Minuten-Takt mit Verdichtungen reduziert. Die Verbindung Lennep – Wermelskirchen wurde auf die Linie 240 (30/60-Minuten-Takt) konzentriert.

## 5.2 Aus der Netzanalyse resultierende strategische Ziele der Nahverkehrsplanung

Das Busnetz deckt die Einwohnerschwerpunkte im Stadtgebiet nachfragegerecht ab und bietet verlässliche Verbindungen zwischen den Stadtbezirken. Die einwohnerstärksten Stadtteile werden in der Regel mindestens im 20-Minuten-Takt bedient. Die Hauptachse zwischen Hasten und Zentralpunkt wird im gesamten Verlauf mindestens alle 10 Minuten befahren. Sehr dicht ist das Angebot zwischen Alt-Remscheid und Lennep, weil verschiedene einwohnerstarke Relationen bedient werden. Lüttringhausen wird über zwei im 20-Minuten-Takt verkehrende Linien mit Lennep und Alt-Remscheid im Grundangebot bedient. Die dünn besiedelten Randbereiche werden durch das flexible AST sowie ab 2004 durch den Bürgerbus bedient.

Vorrangiges Ziel der Liniennetzentwicklung ist die plausible Bemessung des Angebots vor dem Hintergrund der kleinräumigen Einwohnerpotenziale, der demografischen Entwicklung und steigender Mobilität insbesondere der älteren Bevölkerung.

### NVP-ZIEL 2

Die flächendeckende Erschließung des Stadtgebiets nach vorgegebenen Bedienungsstandards soll langfristig sicher gestellt bleiben. Die weiter unten in Tabelle 7-2 und Tabelle 7-3 beschriebenen Bedienungsstandards sind Ziele der Remscheider Nahverkehrsplanung.

### NVP-ZIEL 3

Die Liniennetzplanung erfolgt nach dem Prinzip der differenzierten Bedienung. Neben dem Grundangebot mit Bus und SPNV werden in Gebieten schwacher Verkehrsnachfrage verstärkt alternative und flexible Bedienungsformen eingesetzt.

Während die Wohngebiete in der Regel gut an das Netz angebunden sind und neue Gebiete durch Modifizierung bestehender Linien sinnvoll in das Netz zu integrieren sind, bestehen bei den großflächigen neuen Gewerbegebieten Probleme einer wirtschaftlichen und zugleich attrak-

tiven Linienführung, wenn die Anbindung nur mit Stichfahrten ermöglicht werden. Dies betrifft insbesondere die bestehenden Gewerbegebiete Überfeld, Großhülsberg sowie auch das Gewerbe am Tenter Weg/Greuel.

**NVP-ZIEL 4a**

Die Attraktivität der stadtteilverbindenden Linien soll beibehalten und nach Möglichkeit stärker herausgearbeitet und vermittelt werden. Das Angebot ist auf einprägsame Weise vertaktet.

**NVP-ZIEL 5**

Im Regionalverkehr ist es das Ziel, die Angebote den Verflechtungsstärken entsprechend zu dimensionieren und auf die jeweils benachbarten Stadt(teil)zentren auszurichten. Die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre ist in Kooperation mit den benachbarten Aufgabenträgern sicher zu stellen.

### **5.3 Angebote außerhalb des Grundangebots tagsüber**

**Schwachlastverkehre**

Angebote außerhalb des Grundangebots tagsüber sind insbesondere Schwachlast- und Freizeitverkehre ergänzt. Pauschal werden als Schwachlastverkehr alle Angebote außerhalb des Grundverkehrs zwischen 6 und 20 Uhr gefasst. Tabelle 5-1 gibt einen differenzierten Überblick über die Schwachlastzeit, angelehnt an das Angebot der Stadtwerke Remscheid.

**Freizeitverkehre**

Freizeitverkehre sind nicht immer eindeutig zeitlich abzugrenzen. Obwohl wesentliche Teile des Freizeitverkehrs traditionell in bestimmte Zeitfenster des Schwachlastverkehrs fallen (abends, nachts, am Wochenende), finden Fahrten mit dem Fahrzweck Freizeit fast zu allen Zeiten statt. Durch sich wandelnde Arbeitszeiten, die Zunahme von Teilzeitbeschäftigungen und eine höhere ÖPNV-Mobilität bestimmter Bevölkerungsgruppen (Schüler, Senioren) entwickelt sich der Freizeitverkehr zu einem komplexen Nachfragemuster, das entsprechend zu strukturieren ist. Unter einem pragmatischen Blickwinkel sollen hier freizeitrelevante Verkehre zeitlich und räumlich eingegrenzt werden:

- Verkehre zu besonders freizeitrelevanten Zeiten (abends, nachts, am Wochenende)
- zentrale Bereiche als Freizeitziele
- Verkehre zu freizeitrelevanten Zielen außerhalb der gut bedienten zentralen Bereiche

**Erreichbarkeit der regionalen Oberzentren**

Ergänzend zur Analyse der innerstädtischen Erreichbarkeit und der Angebote im Freizeitverkehr innerhalb Remscheids erfolgt eine Überprüfung der überörtlichen Anbindung Remscheids an die Oberzentren Düsseldorf, Köln und Wuppertal. Diese sind unter anderem als Ziele des Freizeitverkehrs von Interesse und stellen die Anbindung Remscheids an den Fernverkehr (IC, ICE, Flughäfen Köln-Bonn und Düsseldorf) her. Hierbei werden insbesondere die Konkurrenzsituation zum motorisierten Individualverkehr sowie die spezielle Situation der Anbindung im Abend- und Nachtverkehr betrachtet.

**Übersicht**

In Tabelle 5-1 werden die Bedienstungszeiten im Schwachlastverkehr definiert und die besonders freizeitrelevanten Zeiten gekennzeichnet.

*Tabelle 5-1: Schwachlastzeiten und freizeitrelevante Zeiten*

Tageszeit	Verkehrstag	Zeitfenster	besonders / bedingt ( ) freizeitrelevant
Frühverkehr	Mo-Fr	ca. 5:00 – 6:00 Uhr	
Frühverkehr	Sa	ca. 6:00 – 7:00 Uhr	<b>(x)</b>
Tagesverkehr	Sa	ca. 7:00 – 20:00 Uhr	<b>x</b>
Tagesverkehr	SoF	ca. 12:00 – 20:00 Uhr	<b>x</b>
Abendverkehr	täglich	ca. 20:00 – ca. 24.00 Uhr	<b>x</b>
Früh- und Vormittagsverkehr	SoF	ca. 7:00 – 12:00 Uhr	<b>(x)</b>
Nachtverkehr	Mo – Fr	ca. 0:00 – 1:00 Uhr	<b>x</b>
Nachtverkehr	Sa, SoF	ca. 0:00 – 4:00 Uhr	<b>x</b>

Mo – Fr: Montag bis Freitag; Sa: Samstag; SoF: Sonn- und Feiertage  
(x) bedingt relevant

**5.3.1 Schwachlastverkehr**

Die folgende zusammenfassende Darstellung beschreibt die strukturellen Veränderungen des Leistungsangebots zu den Schwachverkehrszeiten seit 1997 und die Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Haltestellen. Folgende Entwicklungen lassen sich seitdem dokumentieren:

- Ausbau und nachfragegerechte Optimierung des Spätverkehrs bei den Stadtwerken Remscheid („NachtExpress“) und der DB AG sowie im Einzelfall auch bei den übrigen Verkehrsunternehmen
- Nachfragegerechte Optimierung des Frühverkehrs durch Einführung des Konzepts „FrühExpress“ bei den Stadtwerken Remscheid

- Ausbau flexibler, bedarfsgesteuerter Bedienungen („Flexi-Bus“ beim NachtExpress, Anruf-Sammel-Taxi)
- Angebotsveränderungen während der Tagesverkehrszeit am Wochenende

### 5.3.1.1 Busbedienung im Abend- und Nachtverkehr

Der Abend- und Nachtverkehr umfasst das Zeitfenster zwischen etwa 21 Uhr und Betriebsschluss an Wochentagen gegen 0 und 1 Uhr sowie am Wochenende bis gegen 3.30 Uhr (Fahrplanstand Januar 2007).

#### NachtExpress: Grundkonzept

Seit 1992 bieten die Stadtwerke Remscheid ein spezielles Liniennetz in den späten Abendstunden an. Zunächst wurde ausschließlich der Nachtverkehr nach 0 Uhr bedient. Im Fahrplanjahr 1997 verkehrten vier Linien, die seitdem kontinuierlich ausgebaut wurden.

Mit der Umsetzung des Konzepts „ÖPNV der Zukunft“ ersetzte der NachtExpress die regulären Buslinien bereits ab ca. 21 Uhr und bedient somit den gesamten Abend- und Nachtverkehr.

#### SPNV-Verknüpfungen

Alle neun im Jahr 2007 verkehrenden NachtExpress-Linien sind an die Regionalbahn 47 am Hauptbahnhof, in Lennep Bf. sowie am Bahnhof Güldenwerth angebunden. Der Hauptumsteigeknoten ist der Hauptbahnhof. Die Anschlüsse von und zur Bahn sind weitgehend optimiert. Da an keinem der Remscheider Bahnhöfe Kreuzungen stattfinden, können nicht alle Umsteigerelationen in gleicher Qualität mit kurzen Übergangszeiten angeboten werden. Vorrangig werden Abbringerverkehre von den Bahnhöfen in die Stadtteile bedient.

Die einzelnen NachtExpress-Linien sind weitgehend aufeinander abgestimmt, zum Teil gehen verschiedene Linien in der Stadtmitte aufeinander über. Aufgrund der großen ringförmigen und flächendeckenden sowie zum Teil bedarfsabhängig bedienten Linienführungen sind die Fahrzeiten gegenüber dem Tagesverkehr mitunter deutlich länger.

#### Fahrplanmodell

Die Linien verkehren vor Wochentagen bis ca. 1 Uhr, in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen bis ca. 3:30 Uhr in der Regel alle 60 Minuten. Auf der Linie NE15 (Wuppertal-Elberfeld -) Hasten – Remscheid Mitte wird bis ca. 23:45 Uhr alle 30 Minuten gefahren. Auf den Linien NE14 und NE20 werden einzelne Verstärkungskurse angeboten. Die Linie NE15 verkehrt auf Wuppertaler Stadtgebiet bis Gerstau vor 0 Uhr als Linie 615.

Einige NachtExpress-Linien verkehren auf bestimmten Teilstrecken als sogenannte „FlexiBusse“. Hier muss dem Fahrer der Ausstiegswunsch genannt werden, Einsteiger müssen sich bis 40 Minuten vor Fahrtbeginn telefonisch anmelden. Ansonsten wird die betreffende Strecke nicht bedient.

Im NachtExpress-Verkehr setzten die Stadtwerke Remscheid neun Fahrzeuge ein. Hinzu kommt ein Wagen der Wuppertaler Stadtwerke. Tabelle 5-2 gibt eine Übersicht über die NachtExpress-Linien in Remscheid:

Tabelle 5-2: NachtExpress-Linien in Remscheid, Fahrplanstand: Januar 2007

Linie	Verlauf	Durchbindung von / zu Linie	Betriebsschluss ca.		Takt
			Mo-Fr	Sa, So, Feiertage	
NE12	RS Mitte – Rosenhügel – Zentralpunkt – Struck- (FlexiBus: Baisiepen / Falkenberg) – Mannesmann – Bliedinghausen – <i>Wermelskirchen</i> – Talsperre – Struck – Zentralpunkt – Rosenhügel – RS Mitte	-	0 Uhr	2 Uhr	60 Min.
NE13	RS Mitte – Stadtpark – Güldenwerth – Reinshagen – Ehringhausen – Mannesmann – Zentralpunkt – Hohenhagen – Fichtenhöhe – RS Mitte	von NE14, NE15	1.30 Uhr	3.30 Uhr	60 Min.
NE14	RS Mitte – Zentralpunkt – Mixsiepen – Bökerhöhe – Hasenberg – Lennep Mitte – Hackenberg – Lennep Mitte – Lüttringhausen Mitte – Klausen – Goldenberg – Clarenbach – RS Mitte	zu NE13	1.40 Uhr	3.40 Uhr	60 Min.+ 1 Fahrt
NE15	<i>Wuppertal Hbf</i> – <i>Universität</i> – <i>W-Cronenfeld</i> – RS-Hasten – RS Mitte	zu NE13	0.40 Uhr	3.40 Uhr	30 / 60 Min.
NE16	RS Mitte – Clarenbach – Goldenberg – Halbach – <i>W-Ronsdorf</i> – Klausen – Lüttringhausen Mitte – Lennep Mitte – Bökerhöhe – Neuenkamp – RS Mitte	-	0.40 Uhr	2.40 Uhr	60 Min.
			jew. letzte Fahrt als DiscoBus		
NE17	RS Mitte – Steinberg – Hasten – Stockden – RS Mitte	von NE19, NE20 zu NE18	0:15 Uhr	2:15 Uhr	60 Min.
NE18	RS Mitte – Stadtpark – Stockden – Güldenwerth – (FlexiBus: Müngsten Brückenpark – Morsbach) – Güldenwerth – Reinshagen – Güldenwerth – Stadtpark – RS Mitte	von NE17	1.00 Uhr	3.00 Uhr	60 Min.
NE19	RS Mitte – Fichtenhöhe – Hohenhagen – Bökerhöhe – Lennep Mitte – Hasenberg – Hackenberg – <i>Radevormwald</i> – Lennep Mitte – Bökerhöhe – Mixsiepen – Zentralpunkt – RS Mitte	zu NE17	0.40 Uhr	2.40 Uhr	60 Min.

NE20	RS Mitte – (FlexiBus: Blumental – Honsberg – Kremenholz) – Königstr. – Hasten – (FlexiBus: Rath) – Steinberg – Stadtpark – RS Mitte	1 Fahrt zu NE17	1.30 Uhr	3.30 Uhr	60 Min.+ 1 Fahrt
------	---	-----------------	----------	----------	---------------------

*kursive Ortsbezeichnungen:* Bedienung außerhalb von Remscheid

## Fazit

Das NachtExpress-Netz der Stadtwerke Remscheid stellt ein betrieblich optimiertes Liniennetz dar. Durchbindungen verschiedener Linien, flächendeckende, ringförmige Linienwege und abschnittsweise Bedarfsbedienungen als FlexiBus erreichen ein Maximum an Erschließungswirkung mit einem Minimum an Betriebsmittel- und Personalaufwand. Der konsequente 60-Minuten-Takt, der punktuell fahrplanmäßig (NE14, NE15, NE20) oder durch Linienüberlagerungen verdichtet wird (zum Beispiel bei den Linien NE14 und NE19 im Bereich Lennep), und die geringere Netzdichte (800 Meter Einzugsbereiche um die Haltestellen entsprechend der Erschließungsqualitätsstandards) tragen zu einer rationellen Betriebsführung bei.

Aus Fahrgastsicht nachteilig erweisen sich folgende Aspekte:

- komplizierteres, vom Regelbetrieb abweichendes Liniennetz
- zum Teil längere Fahrzeiten durch große Ringverkehre
- Zugangshemmnisse bei FlexiBus-Strecken (telefonische Voranmeldung)
- In Einzelfällen längere Wege zu und von den Haltestellen in den Stadtteilen
- keine einheitlich letzte Abfahrzeit ab Stadtmitte
- nur ausgewählte komfortable Umsteigerelationen
- tendenziell schlechtere Verknüpfungen zum SPNV Richtung stadtauswärts und damit verbundene Nachteile der regionalen Erreichbarkeit ab 21 Uhr

Insgesamt stellt der NachtExpress einen Kompromiss zwischen dem Erfordernis eines Basisangebots und einer kostenoptimierten Betriebsführung dar.

### 5.3.1.2 Busbedienung im Frühverkehr

**FrühExpress der Stadtwerke Remscheid**

Im Zuge der Umsetzung des Bedienungskonzepts „ÖPNV der Zukunft“ haben die Stadtwerke Remscheid den Verkehr in den frühen Morgenstunden montags bis freitags vor 6 Uhr, samstags bis ca. 7 Uhr und an Sonn- und Feiertagen bis gegen 9 Uhr auf ihren Buslinien grundlegend neu strukturiert. Nach einer Vorstufe im Jahr 2004 wurden ab dem Fahrplanwechsel zum Fahrplanjahr 2005 Fahrten verschiedener Linien systematisch zusammengefasst und Bereiche, die tagsüber von verschiedenen Linien bedient werden, durch eine kombinierte Fahrt erschlossen. Die Fahrzeiten wurden aufgrund des geringen sonstigen Verkehrsaufkommens gekürzt, so dass Fahrzeitverlängerungen wegen der zusätzlichen Umwegfahrten auf ein Minimum reduziert wurden.

**zugrunde liegende Konzeption**

Die Busse dieser als „FrühExpress“ bezeichneten Linien treffen sich am Hauptbahnhof, so dass die Zuganschlüsse für Pendler sicher gestellt sind. Betrieblich erfolgt in der Regel eine Durchbindung unterschiedlicher FrühExpress-Linien, so dass effiziente Umläufe geschaffen und gegenüber einem linienreinen Betrieb Buskurse eingespart werden. Die Bedienungshäufigkeit auf den im FrühExpress-Konzept übernommenen Linienabschnitten wurde entsprechend der Nachfrage punktuell leicht zurück genommen und die Abfahrzeiten wurden systembedingt verändert.

**Kompromiss zwischen Effizienz und Transparenz**

Tabelle 5-3 gibt einen Überblick über den Frühverkehr in Remscheid. Dargestellt sind die im publizierten Fahrplan als „FrühExpress“ dargestellten Abweichungen vom regulären Linienverkehr. Die detaillierte Aufstellung soll die Bemühungen der Stadtwerke Remscheid um eine effiziente Fahrplan- und Umlaufgestaltung verdeutlichen, und gleichwohl zeigen, dass die Erschließungsqualität sicher gestellt ist. Doppelbedienungen in der Zeit geringerer Verkehrsnachfrage werden trotz flächendeckender Bedienung vermieden.

Nachteilig ist die geringere Transparenz des Angebots und punktuell verlängerte Reisezeiten. Aufgrund der detaillierten Angaben in den Fahrplandarstellungen lassen sich die einzelnen Besonderheiten jedoch nachvollziehen.

**kaum Veränderungen bei übrigen Verkehrsunternehmen**

Bei den Buslinien der übrigen Verkehrsunternehmen sowie im Schienenverkehr hat es im Frühverkehr seit 1997 lediglich geringfügige Fahrplananpassungen und keine strukturellen Veränderungen gegeben.



Tabelle 5-3 Frühverkehre in Remscheid, Fahrplanstand 2005/2006 mit Ergänzungen zum Fahrplan Januar 2007

Linie	Verlauf	Linienkombinationen einzelner Fahrten im Frühverkehr			Bedienung
		Mo – Fr ca. 5 – 6 Uhr	Sa ca. 5 – 7 Uhr	So, Feiertage ca. 5 – 8 Uhr	
615	Wuppertal Hbf– Hasten – RS, Fr.-Ebert-Pl.	keine Veränderung			SR, WSW
620	RS-Lüttringhausen – W-Ronsdorf – W Hbf – W-Katernberg	keine Veränderung			SR, WSW
636	RS-Lüttringhausen – W-Oberbarmen	keine Veränderung			BVR
652	RS, Fr.-Ebert-Pl. – Talsperre – Wermelskirchen	von Hasten als 653		-	SR
		ab Intzeplatz als 675 über Baisiepen			
653	Hasten – RS Mitte – Ehringhausen – SG-Burg	als 652 nach Wermelskirchen			SR
		als 658 von Stadtpark / Hbf über Rosenhügel – Hoffeldstr. – Güterstr.			
		ab Güterstr. als 658 über Falkenberg – Rosenhügel zum Stadtpark			
		als 660 aus Lüttringhausen		-	
654	Reinshagen – RS Mitte – Neuenkamp – Lennep – Lüttringhausen – Klausen	Stichfahrt ab Solinger Str. als Linie 658 nach Morsbach	-	-	SR
		bis Bökerhöhe als 664 üb. Hasenberg und ab Hbf als 655 zum Stadtpark	-	-	
		als 658 von Morsbach über Solinger Str. nach Reinshagen			
		als 670 von Clarenbach, zusätzlich über Lüttringhausen Bf			
		bis Bökerhöhe als 664 über Hasenberg			
655	Hackenberg – Lennep – Bökerhöhe – Mixsiepen – Zentralpunkt – RS Mitte – Stadtpark	-	als 654 von Reinshagen bis Hbf	-	SR
		von Lennep bis Hbf als 664/654	-	-	
		ab Grüne als 664 über Fichtenhöhe zum Hbf			

657	Hasten – Stockden – RS Mitte – Blumental	zwischen RS Mitte und Honsberger Str. als 670 über Honsberg		SR	
		ab Amtsgericht als 660 über Kremenholl – Stachelhausen Richtung RS Mitte – Lüttringhausen			
		-	von Honsberg als 670 nach Blumental		
658	Morsbach – Stockden – Stadtpark – RS Mitte – Rosenhügel – Falkenberg	ab Solinger Str. als 654 über Reinshagen und zurück Richtung RS Mitte – Lüttringhausen		SR	
		ab Hoffeldstr. als 653 nach Ehringhausen			
		von Hasten bis Hbf als 653 sowie ab Hoffeldstr. als 653 nach Ehringhausen	-		
		ab Neuenkamp bis Solinger Str. als 654	-		-
		ab Morsbach als 654 nach Reinshagen	-		-
		als 653 von Ehringhausen und ab Morsbach als 654 nach Reinshagen			-
		als 653 von Ehringhausen			-
659	Lennep – Hackenberg – Cluse – Radevormwald-Herkingrade	von Hasenberg als 664, zwischen Rader Str. und Badeparadies H2O als 669 und weiter als 655 in Ri. Lennep Mitte		SR	
660	Kremenholl – RS Mitte – Clarenbach – Lüttringhausen	von Hasten als 657 nach Kremenholl und zurück in Richtung RS Mitte		SR	
		ab Klausener Str. als 654 üb. Klausen nach Lennep			
		-	von Lennep als 654 über Klausen bis Klausener Str.		-
		ab Lüttringh. Mitte als 666 nach Großhülberg	-		-
		ab Hbf als 653 nach Hasten	-		-
664	RS Mitte – Fichtenhöhe – Bökerhöhe – Hasenberg – Lennep Mitte	ab Rader Str. als 669 / 655 nach Hackenberg – Lennep		SR	
		ab Lennep Bf als 654 / 666 nach Lüttringhausen – Industriegebiet Grünenplatz	-		-
		ab Bökerhöhe über Ueberfeld als 665	-		-
		von Lennep Bf üb. Mixsiepen bis Neuenhaus als 655			-
		ab Bökerhöhe als 654 in Ri. RS Mitte – Reinshagen			-
		ab Bökerhöhe als 654 / 655 in Ri. Neuenkamp – RS Mitte – Stadtpark	-		-

noch 664		-	-	ab Hbf als 670 in Ri. Claren- bach	
665 nur bis Sommer 2007	RS Mitte – Zentralpunkt – Bökerhöhe – Ueberfeld	als 664 üb. Fichtenhöhe nach Böker- höhe und ab Bökerhöhe nach Hasen- berg – Lennep		-	SR
666	Lüttringhausen Mitte - Großhülsberg Lüttringhausen Mitte	von Lennep als 654		-	SR
		von RS Mitte als 660	-	-	
669	Grenzwall – Lennep – Hackenberg – <i>Cluse – W-Beyenburg</i>	ab Badeparadies H2O als 655 nach Lennep			SR, WSW
		-	-	bis Lennep, Kreishaus als 654 aus Ri. RS Mitte	
670	Honsberg – RS Mitte – Steinberg – Clarenbach – <i>W-Ronsdorf</i>	ab Honsberg zwischen Hons- berger Str. und Papenberger Str. als 657 nach Blumental	ab Honsberg zwischen Honsberger Str. und Papenberger Str. als 657 nach Blumental und weiter nach Has- ten		SR, WSW
		bis Fort Blücher als 675 aus Ri. Has- ten – Rath		-	
671	RS-Lennep – <i>Radevormwald</i>	<i>keine Veränderung</i>			SR, OVAG
672	RS Mitte – Talsperre – <i>Ortlinghaus – Wermelskirchen</i>	<i>keine Veränderung</i>			SR
673	Nordstr. – RS Mitte – Rosenhügel – Bliedinghausen – Talsperre / Rast- stätte	<i>keine Veränderung</i>			SR
675	Hasten - Rath / Stadtpark – RS Mitte – Zentralpunkt – Baisiepen	aus Richtung Talsperre bis Intzeplatz als 652			SR
		ab Sieper Höhe als 670 üb. Steinberg nach Honsberg	-		
680	Holz – Hasten – Clarenbach – Wes- ten / Clemenshammer	<i>keine Veränderung</i>			SR

*Kursive Ortsbezeichnungen: Bedienung außerhalb von Remscheid*

### 5.3.1.3 Busbedienung im Wochenendverkehr

#### Zielgruppen

Die Hauptzielgruppen der ÖPNV-Angebote am Wochenende (und an Feiertagen) sind der Einkaufs- und Besorgungsverkehr an Samstagen sowie der Freizeitverkehr zu allen Zeiten am Wochenende. Durch die zunehmende Differenzierung auf dem Arbeitsmarkt hat auch der Berufsverkehr an Samstagen eine gewisse Bedeutung erlangt.

#### Bedienungsqualität

Grundsätzlich werden – mit wenigen Ausnahmen peripherer Bereiche – alle Stadtteile vom ÖPNV am Wochenende bedient.

Die meisten Buslinien verkehren im 30- bzw. 60-Minuten-Takt, entsprechend der Taktfolge beim Schienenverkehr. Wo keine Busbedienungen oder lediglich Bedienungen mit Einzelfahrten stattfinden (zum Beispiel Grenzwall), verkehrt in der Regel stündlich ein Anruf-Sammel-Taxi (zum Beispiel Lennep – Wermelskirchen, Lüttringhausen West). Die Gewerbegebiete Großhülsberg und Ueberfeld werden an Samstagen zum Analysezeitpunkt ausschließlich mit Einzelfahrten bedient.

Inwiefern die angebotene Bedienungsqualität den definierten Bedienungsstandards entspricht, ist Gegenstand der Bewertung des Angebots (Kapitel 13.1).

Nähere Ausführungen zum Thema Freizeitverkehr erfolgen in Kapitel 5.3.3.

### **5.3.2 Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage**

Neben den bereits unter 5.3.1.1 genannten zum Fahrplanjahr 2005 eingeführten FlexiBus-Bedienungen im Nachtverkehr ist das Anruf-Sammel-Taxi (AST) seit 1993 ein weiteres bedarfsgesteuertes Angebot zur Sicherung des Basisangebots an ÖPNV-Leistungen. Seit Einführung des Systems wurde es schrittweise ausgebaut. Mittlerweile ist es ein fester Bestandteil des Remscheider ÖPNV-Angebots in den Bereichen, die nicht wirtschaftlich mit dem Linienverkehr bedient werden können. AST-Verkehre werden sowohl zur Schwachlastzeit angeboten, als auch in peripheren Gebieten (Streusiedlungslagen), in denen außerhalb der Schul- und Berufsverkehrszeiten kein wirtschaftlich vertretbares Busangebot aufrecht erhalten werden kann.<sup>27</sup> Eine Ausnahme stellt das von Oktober 2005 bis Dezember 2006 versuchsweise eingerichtete AST im Bereich Rosenhügel dar, das dicht besiedelte Gebiete sowie den Friedhof Papenberg erschließt, die zwar in zumutbarer Entfernung zu den nächsten Bushaltestellen liegen, aber aufgrund der Topografie und der Straßenverhältnisse nicht unmittelbar vom Busverkehr angefahren werden können.

AST-Verkehre in Remscheid werden nicht nur innerhalb des Stadtgebiets angeboten, sondern reichen bis nach Wermelskirchen sowie in das Wuppertaler Stadtgebiet hinein und ergänzen dort den Nachbar-

---

<sup>27</sup> Stadtteile der Kategorien 4 und 5 gemäß Kapitel 7.

ortsbustverkehr. In der Regel bestehen ganztägig stündliche Angebote von etwa 5 Uhr bis gegen 0 bzw. 1 Uhr, am Wochenende zum Teil bis gegen 3 Uhr nachts. Lediglich der AST-Verkehr Clarenbach – Halbach – Wuppertal-Ronsdorf, der die Buslinie 670 ergänzt, hat ein abweichendes Bedienungsschema. Dieser Verkehr wurde zu einer Zeit eingerichtet als das Fahrplanangebot der parallelen Buslinie geringer war und einer Ergänzung bedurfte. Mit der Verbesserung des Busangebots wurde das AST-Angebot jedoch beibehalten.

**Funktionsweise AST**

Das AST verkehrt nur bei telefonischer Voranmeldung zu den im Fahrplan angegebenen Zeiten von den gekennzeichneten AST-Haltestellen. Ausgestiegen werden darf an jeder beliebigen Stelle eines definierten Bedienungsbereichs, sofern Straßen- und Verkehrsverhältnisse dies zulassen. Es gilt ein spezieller AST-Tarif im Rahmen des VRR-Tarifschemas, der einen Komfortzuschlag enthält. Reguläre VRR-Tickets gelten beim AST nicht, Zeitkarteninhaber erhalten jedoch eine Ermäßigung.

Tabelle 5-4 gibt eine Übersicht über die AST-Verkehre in Remscheid.

**Tabelle 5-4 AST-Verkehre in Remscheid, Fahrplanstand 2006 mit Ergänzungen zum Fahrplan Januar 2007**

Bedienungsbereich	Kon-zession	Verkehrszeit (ca.)				Takt
		Mo - Fr	Sa	sonn-, feiertags	Nächte vor Sa / So	
SR Mitte – Rosenhügel – Papenberg (versuchsweise Okt. 2005 bis Dez. 2006)	SR	5:40 – 0:40 Uhr		7:40 – 0:40 Uhr	bis 2:40 Uhr	60 Min.
Morsbach / Hasteraue / Fürberg / Holz / Has-ten / Clarenbach / Clemenshammer / Westen / Flügel	SR	4:55 – 23:55 Uhr		6:55 – 23:55 Uhr	bis 2:55 Uhr	60 Min.
Lennepe Mitte – Grenzwall / Buchholzen / Engelsburg / Heidersteg / Forsten / Bergisch Born – Wermelskirchen	SR	5:20 – 0:20 Uhr		7:20 – 0:20 Uhr	bis 2:50 Uhr	60 Min.
RS-Clarenbach – Halbach – W-Ronsdorf	WSW	20:00 – 1:30 Uhr	15:00 – 1:30 Uhr	7:00 – 1:30 Uhr	bis 4:30 Uhr	30/60 Min.*

\* Samsatgs, sonn- und feiertags 60 Minuten-Takt, sonst 30 Minuten-Takt

**parallele Bus/AST-Bedienungen**

Anzumerken ist, dass auf einigen AST-Relationen parallele Busbedienungen statt finden. Hierbei handelt es sich um die AST-Verbindungen:

- Lennepe Mitte – Grenzwall / Bergisch Born – Wermelskirchen: Parallelverkehr zu den Linien 240, 336, 669 ganztägig

- RS-Clarenbach – W-Ronsdorf;  
Parallelverkehr zur Linie 670 samstags ab 15 Uhr, an Sonn- und Feiertagen ganztägig (bis ca. 21 Uhr) sowie zur Linie NE16 im Spätverkehr
- Morsbach / Hasteraue / Fürberg / Holz / Hasten / Clarenbach / Clemenshammer / Westen / Flügel:  
Parallelverkehr zu den Einzelfahrten der Linie 680

Die Parallelbedienungen werden angeboten, um ein insgesamt einheitliches und übersichtliches Angebot beim AST ohne komplizierte Ausnahmeregelungen vorzuhalten. Es wird davon ausgegangen, dass es kaum Konkurrenzsituationen zwischen Busverkehr und AST gibt, da die Zugangshemmnisse zum AST deutlich höher sind als beim Bus (Voranmeldung, höherer Preis).

Im Hinblick auf die Entfernungen zu den Bushaltestellen ist auch das wieder eingestellte AST Rosenhügel/Papenburg als paralleler Verkehr zu einer häufig bedienten Busrelation zu bezeichnen.

#### AST-Nutzung 2005

Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Nutzerzahlen der von den Stadtwerken Remscheid konzessionierten AST-Verkehre. Es wird deutlich, dass die gesamte Fahrgastmenge von ca. 31 Personen je Tag auf allen AST-Verbindungen ein relativ geringes Volumen darstellt. Auf das Jahr hochgerechnet sind dies 11.900 Fahrgäste. Bezogen auf das Gesamtfahrgastaufkommen der Stadtwerke Remscheid ist dies ein Anteil von etwa 0,06 %.<sup>28</sup>

#### AST-Nutzung über die Woche

Am intensivsten wird das Angebot samstags mit 40 Personen pro Tag genutzt, gefolgt von montags bis freitags mit 34,2 Fahrgästen pro Tag und sonn- und feiertags mit 19,3 Fahrgästen pro Tag. Da keine Auswertungen nach Zeitfenstern vorliegen, kann keine belegbare Aussage im Hinblick auf die tageszeitliche Verteilung der AST-Nutzung gemacht werden.

#### Wer nutzt das AST?

Bemerkenswert ist, dass je nach Wochentag zwischen zwei Dritteln und über vier Fünfteln der Nutzer bereits im Besitz eines ÖPNV-Tickets sind oder eine Ermäßigung als Schwerbehinderte haben. Die meisten Vollzahler benutzen das AST während der Woche. Dies zeigt, dass das System AST am meisten von den regelmäßigen ÖPNV-Kunden

<sup>28</sup> Der AST-Verkehr Clarenbach – Wuppertal-Ronsdorf ist in den Werten nicht enthalten. Das äußerst geringe Aufkommen (siehe im Text weiter unten) verändert den Wert jedoch nur unwesentlich.

beansprucht wird, weniger von Gelegenheitsnutzern oder Verkehrsmittelwahlfreien.

Die Bedeutung des AST-Verkehrs liegt somit in der Bereitstellung eines Basisangebots zur Daseinsvorsorge.

Tabelle 5-5: Nutzung des AST-Verkehrs der Stadtwerke Remscheid, Dezember 2005

von - nach	Anzahl Tage Tarif	Durchschnitt Mo-Fr 21 Tage		Durchschnitt Sa 3 Tage		Durchschnitt Sonn- und Feiertage 7 Tage		Durchschn. tägl. Nutzung	
		Voll	Ermäßigt	Voll	Ermäßigt	Voll	Ermäßigt	Bereich	Fg/Tg absolut Anteil
Remscheid Mitte - Papenberg		0,1	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0		2,7
Papenberg - Remscheid Mitte		1,0	1,5	0,7	2,0	0,4	0,6	Papenberg	8,6%
Hasten / Clarenbach - Westen		0,8	1,9	0,0	2,7	0,0	0,7		3,8
Westen - Hasten / Clarenbach		0,3	1,7	0,0	1,0	0,0	0,6	Westen	12,0%
Hasten / Clarenbach - Morsbach		0,0	0,5	0,0	0,3	0,0	0,4		1,1
Morsbach - Hasten / Clarenbach		0,7	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	Morsbach	3,5%
Lennep - Bergisch Born		3,0	6,1	1,7	8,7	0,3	3,7		17,2
Bergisch Born - Lennep		3,8	6,0	2,0	6,3	1,1	6,4	Berg.-Born	54,6%
Bergisch Born / Lennep - Wermk		1,0	2,5	2,7	1,3	0,9	1,7	Wermels- kirchen	6,7
Wermk. - Bergisch Born / Lennep		1,0	1,7	3,0	7,7	0,7	1,6		21,3%
<b>Summe Fahrgäste / Tag</b>		<b>11,5</b>	<b>22,7</b>	<b>10,0</b>	<b>30,0</b>	<b>3,4</b>	<b>15,9</b>		
		<b>34,2</b>		<b>40,0</b>		<b>19,3</b>			
gesamt Voll / Ermäßigt		33,7%	66,3%	25,0%	75,0%	17,8%	82,2%	gesamt	31,4
<b>Anteilige Fahrgäste / Tag</b>		<b>73,8%</b>		<b>12,3%</b>		<b>13,9%</b>			<b>100,0%</b>

Fg: Fahrgäste; Fg/Tg: Fahrgäste pro Tag

Quelle: Stadtwerke Remscheid 2006

**Anteile der einzelnen  
AST-Verkehre**

Den größten Anteil hat der AST-Verkehr zwischen Bergisch Born und Lennep sowie zwischen Wermelskirchen und Bergisch Born bzw. Lennep. Diese Verkehre machen gut drei Viertel des AST-Gesamtvolumens aus (entsprechend 23,9 Personen pro Tag), gefolgt vom AST-Verkehr Hasten / Clarenbach / Westen mit 12 %. Den kleinsten Anteil hat das AST Hasten / Clarenbach / Morsbach, das rechnerisch von nur 1,1 Personen pro Tag genutzt wird. Das Angebot ist dennoch sinnvoll, da in diesem Gebiet kein sonstiger kontinuierlicher ÖPNV besteht.

Das im Jahr 2005 versuchsweise eingerichtete AST nach Papenberg hat zum Analysezeitpunkt einen Anteil von 8,6 % bzw. wurde von 2,7 Personen pro Tag genutzt. In Verbindung mit dem bestehenden Busverkehr muss das vergleichsweise schwach genutzte AST in diesem Bereich als nicht sinnvoll angesehen werden.

**Entwicklung der Fahrgastzahlen**

Der von den WSW konzessionierte AST-Verkehr Clarenbach – Ronsdorf wird im stadtgrenzen-überschreitenden Verkehr von monatlich maximal 5 Fahrgästen genutzt. Die Inanspruchnahme ist äußerst gering und fast zu vernachlässigen.

Von 2003 bis 2005 hat die Anzahl der Fahrgäste im Linienbedarfsverkehr um 30,5 % zugenommen. Grund ist der Ersatz von Linienbusfahrten durch AST-Bedienungen im Zuge der Optimierung des Liniennetzes zur Erzielung einer verbesserten Wirtschaftlichkeit.<sup>29</sup>

### 5.3.3 Freizeitverkehr

Die Ansprüche des wachsenden Verkehrsmarktes im Freizeitverkehr spiegeln sich in der Entwicklung des regulären ÖPNV-Netzes sowie in speziellen Angeboten wider, die Event-Charakter haben.

Diese Aspekte werden, ebenso wie weitere Planungsvorstellungen für den Freizeitverkehr nachstehend dokumentiert.

**Freizeitrelevanz des regulären ÖPNV-Netzes**

Die meisten Freizeitziele in Remscheid werden mit dem regulären ÖPNV-Netz angebunden. Diese Ziele lassen sich unterscheiden in

- punktuelle, kleinräumige Ziele und
- raumbezogene Ziele.

Zu den punktuellen Zielen gehören Freizeiteinrichtungen wie zum Beispiel Schwimmbäder, Museen, Theater, Veranstaltungsorte, Discotheken etc. Raumbezogene Ziele haben mehrere Zugangsmöglichkeiten. Es handelt sich dabei zum Beispiel um flächenhafte Freizeitbereiche, Wandergebiete sowie attraktive Innen- und Altstadtbereiche.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Bedienung der verschiedenen Freizeitziele teilweise zu unterschiedlichen Zeiten nachgefragt wird.

Die Analyse des Liniennetzes hat ergeben, dass alle innerstädtischen Freizeitziele an das ÖPNV-Netz der Stadt Remscheid angeschlossen sind. Die Freizeitziele in den zentralen Bereichen der Stadtbezirke, die auch Knotenpunkte im Liniennetz sind, lassen sich zu allen Zeiten gut erreichen.

---

<sup>29</sup> vgl. BbA - Dr. Bruns & Fetzer Unternehmensberatung GmbH (2006); S. 9.



Die Erreichbarkeit der peripher gelegenen Freizeitziele wird in Tabelle 5-6 am Ende dieses Kapitels dokumentiert.

**freizeitrelevante Ziele im Zuge der Regionale 2006**

Einen besonderen Stellenwert im Hinblick auf ihre ÖPNV-Anbindung für den Freizeitverkehr haben die im Rahmen der Regionale 2006 auf Remscheider Stadtgebiet initiierten freizeitrelevanten Projekte, die im Folgenden mit ihrer ÖPNV-Anbindung dargestellt werden. Anzumerken ist, dass aufgrund der typischen Gemengelagen viele Attraktionspunkte der Regionale in Remscheid gut in das ÖPNV-Netz eingebunden sind bzw. mit wenigen Maßnahmen gezielt Lücken geschlossen werden können.

**Brückenpark Müngsten**

Der Bau des Brückenparks Müngsten ist das zentrale Projekt der Regionale 2006 mit überörtlicher Bedeutung.

„Dieser Ort könnte zu **einem touristischen Highlight von überregionaler Strahlkraft** werden. [...] im Mittelpunkt des Städtedreiecks, soll ein **Kulturlandschaftspark** entwickelt werden. Hier können Wanderwege ankommen, hier soll man sich spielerisch bewegend mit der Landschaft auseinandersetzen, hier könnte in regelmäßigen Abständen ein **überregionales Kulturevent** stattfinden.“<sup>30</sup>

**ÖPNV-Erreichbarkeit aus Richtung Remscheid**

Am 7. Mai 2006 haben die Stadtwerke Remscheid die zur Zeit in Morsbach endende Buslinie 658 zum Brückenpark verlängert. Angeboten wird derzeit ein 60-Minuten-Takt zwischen 10 und 20 Uhr. Von der Endstelle Morsbach führt der Linienweg über die Morsbachtalstraße nach Müngsten. Zusätzlich wird der Bahnhof Güldenwerth in den Linienweg integriert.

Im Sommerhalbjahr 2006 besteht an Samstagen sowie sonn- und feiertags ebenfalls im 60-Minuten-Takt Anschluss an die zum Brückenpark erweiterte Buslinie CE64 der Wuppertaler Stadtwerke nach Solingen und Wuppertal. Der Probetrieb dieser Linie ist eingestellt worden. Ab 24. März 2007 bis Ende Oktober stellen die Stadtwerke Solingen mit der Freizeitlinie 687 zwischen ca. 12 und 20 Uhr stündlich in Müngsten Brückenpark den Anschluss in Richtung Solingen-Krahenhöhe (mit Umsteigemöglichkeit zum O-Bus in Richtung Solingen Mitte), Unterburg und Burg Schloss her. In Unterburg besteht die Möglichkeit zum Übergang von der Linie 687 zur Linie 653 in Richtung Remscheid. Somit sind die Freizeitzeile Brückenpark Müngsten und Solingen-Burg vernetzt und auch gut an Remscheid angebunden.

<sup>30</sup> <http://www.regionale2006.de/frames.htm>; unter Projekte, Bahntrassen; 17.3.2006.

**Trasse des Werkzeugs  
Hbf – Hasten**

Das Projekt „Stillgelegte Bahntrassen“ mit fünf zentralen Ereignisplätzen entlang der als „Trasse des Werkzeugs“ begehbar gemachten ehemaligen Schienenstrecke Remscheid – Hasten verläuft im Bereich des dicht besiedelten Stadtgebiets. In Hasten rundet das Deutsche Werkzeugmuseum als Ankerpunkt zur Trasse des Werkzeugs das Regionale-Projekt ab. Die Trasse des Werkzeugs wurde im Jahr 2006 eröffnet, ist jedoch noch nicht an allen Stellen vollständig nutzbar.

**ÖPNV-Erreichbarkeit**

Die Bahntrasse und die im engen Einzugsbereich liegenden Ereignisplätze sind gut mit dem ÖPNV zu erreichen. So verlaufen die Buslinien 657 und 675 im Bereich Stockden parallel zur Trasse. Am Bahnhof Vieringhausen und Richard-Lindenberg-Platz (altes Bahnhofsgelände Hasten) verkehren zahlreiche Buslinien mit gutem Angebot. Der Trassenverlauf im Bereich Honsberg/Kremenholl ist mit den Linien 657, 660 und 670 ebenso gut erreichbar. Zudem befindet sich ein direkter Zugang zur Trasse westlich des Hauptbahnhofs.

**Wandererlebniswege**

Wandererlebniswege führen durch die altindustriellen Bereiche an der Peripherie des Stadtgebiets entlang.

**„Erlebnispfad Eschbach“:** Die ca. 11 km lange Ost-West-Verbindung ab Schloss Burg in Solingen führt entlang des kleinen, einst wasserwirtschaftlich stark genutzten Eschbachs bis zur Remscheider Eschbachtalsperre.

**Erlebnispfad Morsbach:** Die ca. 13 km lange Nord-Süd-Verbindung führt ab dem Remscheider Clemenshammer entlang des Morsbaches zum Brückenpark Müngsten.<sup>31</sup>

**ÖPNV-Erreichbarkeit  
Eschbachtal**

Es gibt eine Reihe mit dem ÖPNV gut zu erreichender Zugangsstellen zu den Wandererlebniswegen. So ist das Eschbachtal zum Beispiel mit den Linien 652/672 (Eingangsort an der Haltestelle Talsperre/Mebusmühle) sowie der Linie 260 (weiterer Eingangsort zum Erlebnispfad an der Haltestelle Preyersmühle) tagsüber im 30-Minuten-Takt zu erreichen. Die – auch am Wochenende<sup>32</sup> – im 120-Minuten-Takt verkehrende Linie 673 bedient die für den Freizeitverkehr besonders interessanten Haltestellen Preyersmühle, Strandbad (Zugang zum Wasserwerk), Talsperre / Mebusmühle und Talsperre / Raststätte. Ebenso ist das westliche Eschbachtal an die Linie 653 in Richtung Eheringhausen – Stadtmitte und Solingen-Burg im 60-Minuten-Takt angeschlossen.

<sup>31</sup> <http://www.regionale2006.de/frames.htm>; unter Projekte, Wandererlebniswege; 17.3.2006.

<sup>32</sup> Sonn- und feiertags eine Fahrt zur Stunde 10 und weiter alle 120 Minuten ab Stunde 13.

**ÖPNV-Erreichbarkeit  
Morsbachtal**

Das Morsbachtal ist mit dem ÖPNV im Südwesten von der Ortschaft Morsbach und vom Brückenpark Müngsten aus mit der stündlich verkehrenden Linie 658 zu erreichen. Im Nordwesten besteht in Gerstau ein guter Zugang von der Linie 615. Von hier sind das Museum Stefenshammer sowie der Clemenshammer gut erreichbar. Ein weiterer Zugangspunkt ist in Clarenbach, wohin die Linien 660 und 670 verkehren. Zudem werden die Siedlungen im Morsbachtal auch vom Anruf-Sammel-Taxi jede Stunde ab Clarenbach und Hasten angefahren. Ebenso bietet der Bürgerbus montags bis freitags einige Zugangsstellen zum Morsbachtal.

**Bergischer Ring**

Im Rahmen des Projektes „Bergischer Ring“ wird der ÖPNV im Bergischen Städtedreieck im Sinne von Erlebnismobilität selbst thematisiert. Historische Verkehrsmittel (Schwebebahn, O-Bus, Eisenbahnen, Straßenbahn und Busse) verbinden zwischen April und Oktober am Wochenende industriekulturell bedeutsame Orte. Der Betrieb obliegt ehrenamtlichen Vereinigungen.

„Sie haben z.B. Streckenabschnitte gekauft, ihnen gehört der kleinste Straßenbahnbetrieb Deutschlands, sie arbeiten alte Oberleitungsbusse auf und kümmern sich um die Rettung denkmalwerter Substanz der Schwebebahn. Sie haben sich mit anderen Vereinen, die sich den Industriedenkmalen der Region widmen, zum ‚Bergischen Ring‘ zusammengeschlossen, um **Besuchsziele mit ihren Verkehrsmitteln zu verbinden**. Damit haben sie ein weit und breit einzigartiges Angebot für Touristen entwickelt: die ‚**Erfahrung‘ einer Region als spannendes Erlebnis!** Das Besondere: Der Bergische Ring arbeitet größtenteils ehrenamtlich, zum Aufbau eines professionellen Betriebs erhält er eine Anschubförderung aus dem NRW-Landesprogramm ‚Initiative ergreifen‘.“<sup>33</sup>

**Erreichbarkeit des Bergischen Rings**

In Remscheid konzentrieren sich die Aktivitäten des Bergischen Rings auf Sonderfahrten auf der Eisenbahnstrecke mit Dampfzügen und historischen Schienenbussen. Zugangspunkte sind alle Remscheider Bahnhöfe, die gut in das ÖPNV-Netz eingebunden sind. Die Verknüpfung mit den übrigen Angeboten in Solingen und Wuppertal erfolgt längs der Bahnlinie.

**Erlebnis Industriekultur**

Im Rahmen des Projektes „Erlebnis Industriekultur“ werden historisch bedeutsame Stätten der Industrialisierung bzw. deren Erinnerungsstätten als „Ankerpunkte“ ausgebaut, die durch Routenangebote (wie zum Beispiel oben genannte Wandererlebniswege) verbunden werden. Als Ankerpunkte sind vorgesehen bzw. geplant:

<sup>33</sup> <http://www.regionale2006.de/frames.htm>; unter Projekte, Bahntrassen; 17.3.2006.

die **Altstadt von Lennep** und das neu ausgebaute **Röntgen-Museum**, dessen erster Bauabschnitt im Sommer 2006 umgesetzt wird;

der **Steffenshammer als „Eingang zum Morsbachtal“** und Außenstelle des Deutschen Werkzeugmuseums [temporäre Öffnung];

das **Eschbachtal** mit seinen vielen Relikten der Nutzung der Wasserenergie;

der **Hilbertshammer** mit seinen funktionstüchtigen Hämmern [temporäre Öffnung];

die **älteste Produktionshalle des Mannesmannkonzerns** als Erfinderwerkstatt der Gebrüder Mannesmann [geplant für Veranstaltungen]<sup>34</sup>

#### ÖPNV-Erreichbarkeit

Sehr gut ins ÖPNV-Netz eingebunden ist die Altstadt von Lennep. Die zentralen Zugangshaltestellen sind Lennep Bf und Bismarckplatz. Das Röntgenmuseum ist von der gleichnamigen Haltestelle mit der Linie 655 zu erreichen.

Der Hilbertshammer im Leyerbachtal befindet sich im Einzugsgebiet der Haltestelle Stollen der regelmäßig bedienten Linie 670.

Der geplante Standort im Mannesmanngelände ist mit den Linien 260, 653 und 673 ebenfalls gut ins ÖPNV-Netz integriert.

Zur ÖPNV-Erreichbarkeit des Steffenshammers und des Eschbachtals wird auf die Ausführungen oben unter „Wandererlebniswegen“ verwiesen.

---

<sup>34</sup> Regionale 2006 Agentur GmbH:(o. J.).

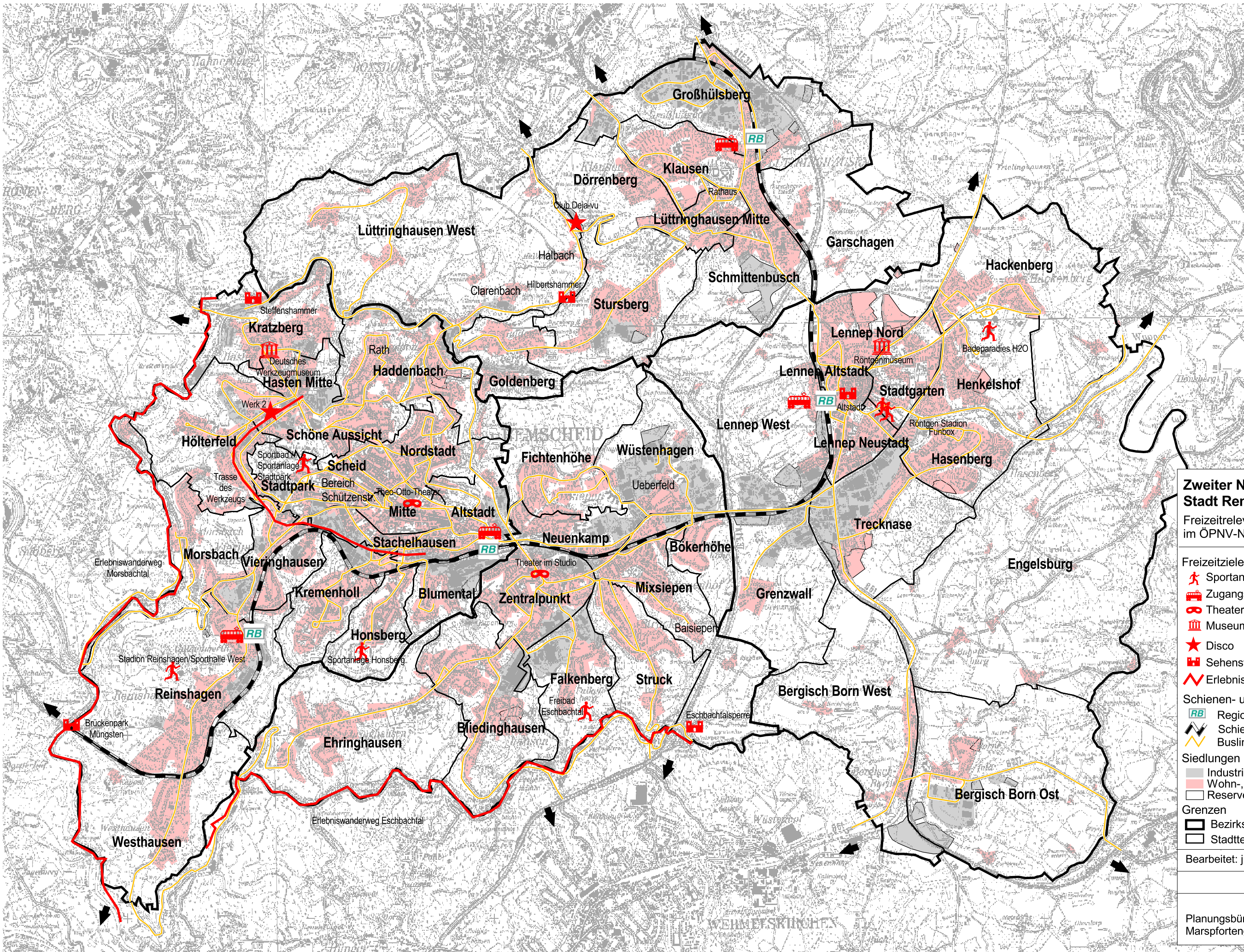
Einen Überblick über alle bei der ÖPNV-Analyse berücksichtigten Freizeitziele gibt Tabelle 5-6 sowie Karte 5-3.

**Tabelle 5-6: ÖPNV-Erreichbarkeit bedeutender Freizeitziele in Remscheid außerhalb der Innenstadt<sup>35</sup>**

Freizeitziele	Haltestellen	erreichbar mit Linien	Erreichbarkeit Spätverkehr
Badeparadies H2O	Badeparadies H2O	655, 659, 669, NE14, NE19	x
Club Deja-vu	Halbach	670, NE16, AST	x
Eschbachtalsperre	Talsperre/Raststätte	673	-
Freibad Eschbachtal	Strandbad (Talsperre/Raststätte)	673, (652, 672)	- (x)
Fun Box	Rader Straße	659, 664, 669, 671. NE14, NE19	x
Sportbad am Park (Hallenbad) Sportanlage Stadtpark	Stadtpark	655, 658, 675, NE13, NE18, NE20	x
Röntgen Stadion	Wupperstraße	659, 664, 669, 671. NE14, NE19	x
Sportanlage Honsberg	Honsberg Sportplatz	670, NE20	x
Stadion Reinshagen Sporthalle West	Ohler / Stadion	654, NE13, NE18	x
Werk 2 (Disco)	Werk 2	657, NE17	x
<b>Ziele mit besonderer Bedeutung im Rahmen der Regionale 2006</b>			
Altstadt Lennep	Lennep Bf, Bismarckplatz	RB 47, 240, 336, 654, 655, 659, 664, 669, 671, NE14, NE16, NE19, AST	x
	Mollplatz	654, 655, NE14, NE19	x
	Röntgenmuseum	655, NE14	x
Bergischer Ring	Remscheider Bahnhöfe	RB 47, Buslinien	x
Brückenpark Müngsten	Brückenpark Müngsten	658, NE18	x
Deutsches Werkzeugmuseum	Hasten Museum	615, 653, 657, 660, NE15, NE17; AST, BB	x
Wandererlebnisweg Eschbachtal	Talsperre / Mebusmühle	652, 672, NE12	x
	Strandbad	673	-
	Preyersmühle	260, 673	(x)
	Hüttenhammer	653, NE13	x
Hilbertshammer	Stollen	670, NE16	x

<sup>35</sup> Sportanlagen sind nur in Auswahl aufgeführt, zur vollständigen Liste siehe Stadtfahrplan Remscheid 2005/2006, S.52.

Museum Steffenshammer	Gerstau	615, NE15	x
	Clemenshammer	680, AST, BB	-
Trasse des Werkzeugs	Vieringhausen	654, NE13, NE18	x
	Stockden	657, NE17	x
	Hasten, Feld	615, 653, 657, 675, 689, NE15, NE17, NE20, AST	x
Wandererlebnisweg Morsbachtal	Morsbach	658, NE18, AST, BB	x (Ackerstr )
	Gerstau	615, NE15	x
	Clarenbach	660, 670, 680, NE14, NE16, AST, BB	x
Röntgenmuseum	Röntgenmuseum	655, NE14	x



### Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Freizeitrelevante Ziele im ÖPNV-Netz (Auswahl)

**Freizeitziele**

- Sportanlagen
- Zugangspunkt zum Bergischen Ring
- Theater
- Museum
- Disco
- Sehenswürdigkeit
- Erlebniswanderweg/Trasse des Werkzeugs

**Schiens- und Busverkehr**

- Regionalbahnhof
- Schienenpersonenverkehr
- Busliniennetz

**Siedlungen und Gewerbe (nach FNP)**

- Industrie- und Gewerbegebiete
- Wohn-, Misch- und Kerngebiete
- Reserveflächen

**Grenzen**

- Bezirksgrenzen
- Stadtteilgrenzen

Bearbeitet: jkl	05/06	Karte 5-3	N
Maßstab 1:38000			

Planungsbüro VIA eG  
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

## 5.4 Erreichbarkeit der regionalen Oberzentren

### Bedeutung der Oberzentren

Die regionalen Oberzentren Düsseldorf, Köln und Wuppertal stellen für Remscheid ebenfalls wichtige Freizeitziele dar und gewährleisten den Anschluss an das überregionale Fernverkehrsnetz. So sind die Hauptbahnhöfe Düsseldorf und Köln<sup>36</sup> IC und ICE Knotenpunkte, und es befinden sich dort wichtige Zugangsstellen zum Luftverkehr. In Wuppertal Hbf hält ein bis zweimal pro Stunde der ICE in Richtung Hannover/Berlin, der in Solingen Hbf (bis Dezember 2006 Solingen-Ohligs) keinen Systemhalt hat.

Bei der Analyse<sup>37</sup> wurden die Verbindungen aus jeweils zwei repräsentativen Starthaltestellen der drei oberen, das heißt ÖPNV-potenzialstärkeren Stadtteilkategorien<sup>38</sup> in den vier Remscheider Stadtbezirken zu folgenden Zielen untersucht:

### Ziele in den Oberzentren

- Düsseldorf Hbf
- Düsseldorf Flughafen
- Köln Hbf
- Köln/Bonn Flughafen
- Wuppertal Hbf (Elberfeld)
- Wuppertal-Barmen, Alter Markt

### Starthaltestellen in Remscheid

Nachfolgende Tabelle zeigt die Starthaltestellen in Remscheid, die der Analyse zugrunde liegen:

*Tabelle 5-7: Starthaltestellen zur Analyse der Erreichbarkeit der regionalen Oberzentren*

Stadtbezirk	Stadtteil	Stadtteilkategorie	Haltestelle
Lüttringhausen	Klausen	1	Klausen
	Stursberg	3	Kranerhof
Lennep	Hasenberg	1	Carl-Klein-Straße
	Lennep Nord	3	Mollplatz
Süd	Struck	3	Struck
	Fichtenhöhe	2	Fichtenhöhe/Wörthstraße
Mitte	Hasten Mitte	2	Feld
	Kremenhol	2	Kremenhol / Paulistraße

<sup>36</sup> In Köln wird ebenfalls der Hochgeschwindigkeitszug Thalys nach Brüssel und Paris erreicht.

<sup>37</sup> zugrund liegt das Fahrplanjahr 2006.

<sup>38</sup> gemäß Kapitel 7.



**methodische  
Anmerkungen**

Die folgenden beiden Abbildungen zeigen exemplarisch das grafisch aufgearbeitete Ergebnis der Erreichbarkeitsanalyse für die Beispielhaltestellen Hasten, Feld und Fichtenhöhe / Wörthstraße. Diese Haltestellen wurden ausgewählt, da sie die Spannweite der Ergebnisse aufzeigen. Während Hasten, Feld relativ günstige Ergebnisse insbesondere im Vergleich zwischen Tages- und Schwachverkehrszeit aufweist, schneidet das Beispiel Fichtenhöhe / Wörthstraße eher ungünstig ab. Bei der zuletzt genannten Haltestelle ist zu ergänzen, dass im Gegensatz zu dieser im Nachtverkehr die nahe gelegene Haltestelle Eschenstraße in beiden Fahrrichtungen bedient (NE13 / NE19) wird. Die Darstellungen für die übrigen Haltestellen befinden sich im Anhang (Abbildung 17-1 bis Abbildung 17-6).

Untersucht wurde neben dem Tagesverkehr (montags bis freitags 6 bis 20 Uhr) der Schwachlastverkehr zwischen 20 und 0 Uhr sowie der Nachtverkehr, wobei hier exemplarisch Verbindungen zwischen etwa 2 und 3 Uhr betrachtet wurden, da zu dieser Zeit noch die meisten Angebote im Nachtverkehr bestehen. Die Analyseergebnisse des Nachtverkehrs werden der Übersicht halber zusammenfassend textlich dokumentiert.

Es wurden nur diejenigen Verbindungen im angegebenen Zeitfenster berücksichtigt, die regelmäßig angeboten werden, das heißt mindestens stündlich.

Für die Verbindungen nach Köln wurde ebenfalls die alternative – wenngleich tariflich ungünstigere – Nutzung des Fernverkehrs (ICE, IC) geprüft, da aufgrund der ungünstigen Umsteigesituation in Solingen Hbf nur eine wirklich anschlussssichere Verbindung pro Stunde besteht.

Die Fahrzeitermittlung erfolgte mit der Online-Auskunft im Internetportal [www.bahn.de](http://www.bahn.de). Grundsätzlich wurde immer die schnellst mögliche Verbindung zwischen den Start- und Zielpunkten berücksichtigt, unabhängig von der Anzahl der Umsteigevorgänge und tariflichen Aspekten.

**Vergleich mit MIV**

Die Analyse wird um eine Darstellung der Konkurrenzsituation zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und ÖPNV ergänzt. Dabei wurde für die Tagesverkehrszeit sowohl eine Verbindung mit mittlerer Geschwindigkeit und eine Verbindung mit einem 50%igen Stauzuschlag mit Hilfe eines Online-Routenplaners berechnet. Insbesondere

diese vergleichenden Auswertungen zeigen die für viele Verbindungen ungünstige Lage Remscheids im regionalen Schienennetz.

Abbildung 5-1: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich –  
Beispiel: Stadtbezirk Mitte, Haltestelle Hasten, Feld

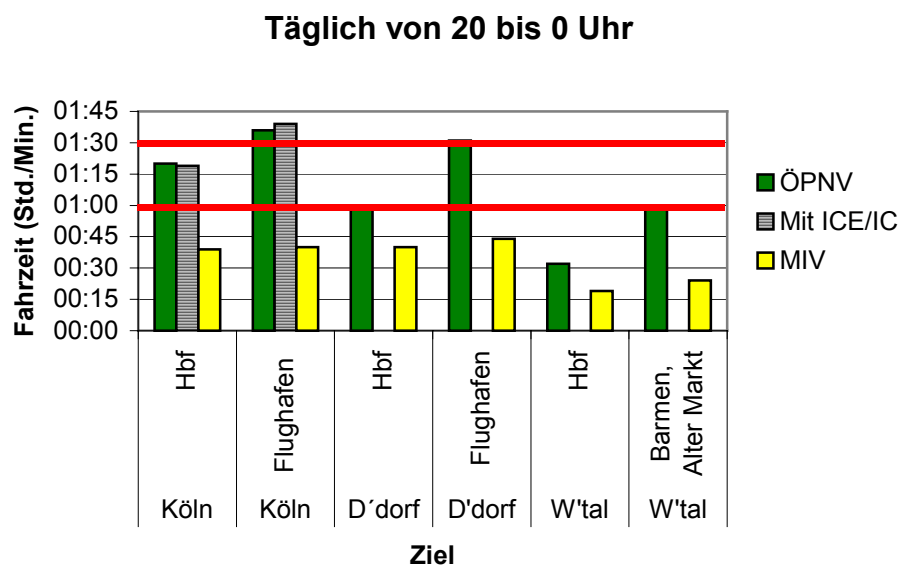
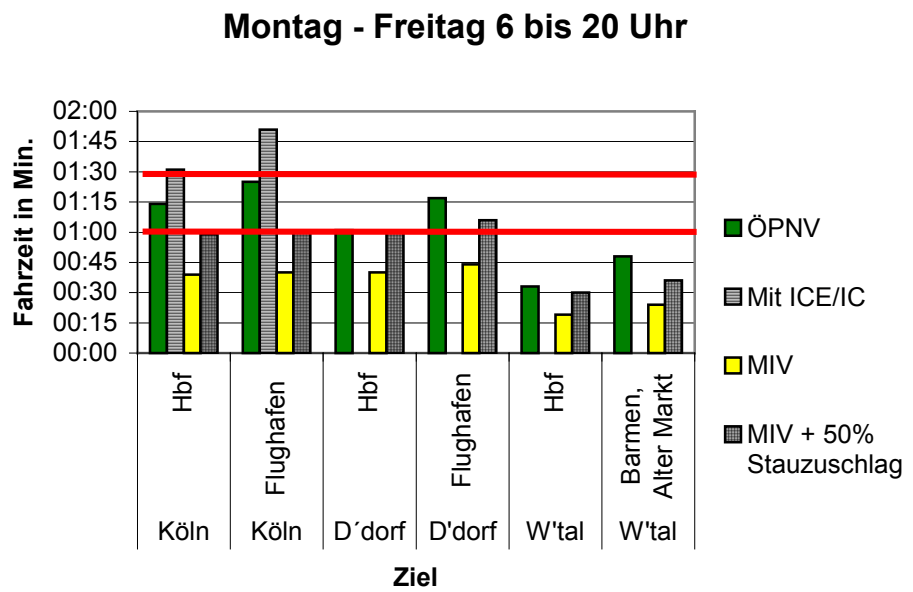
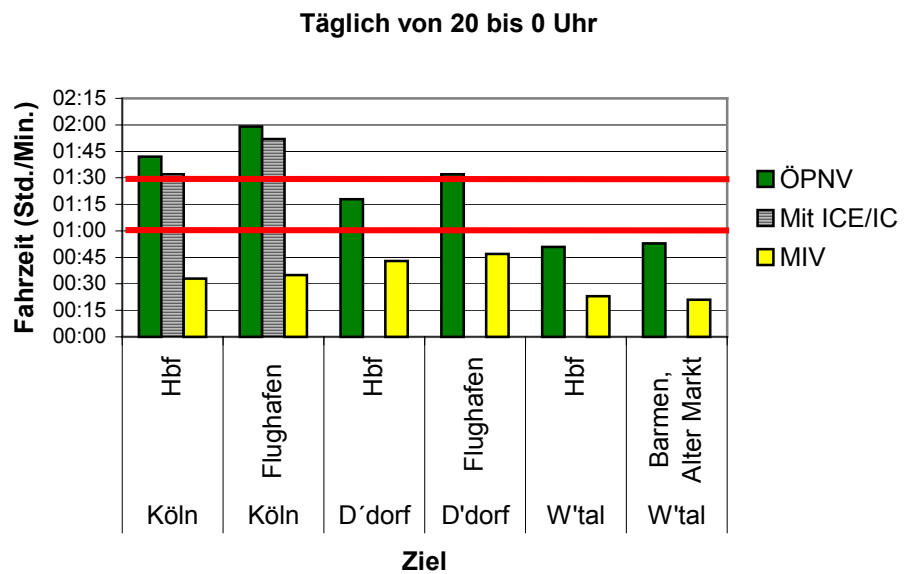
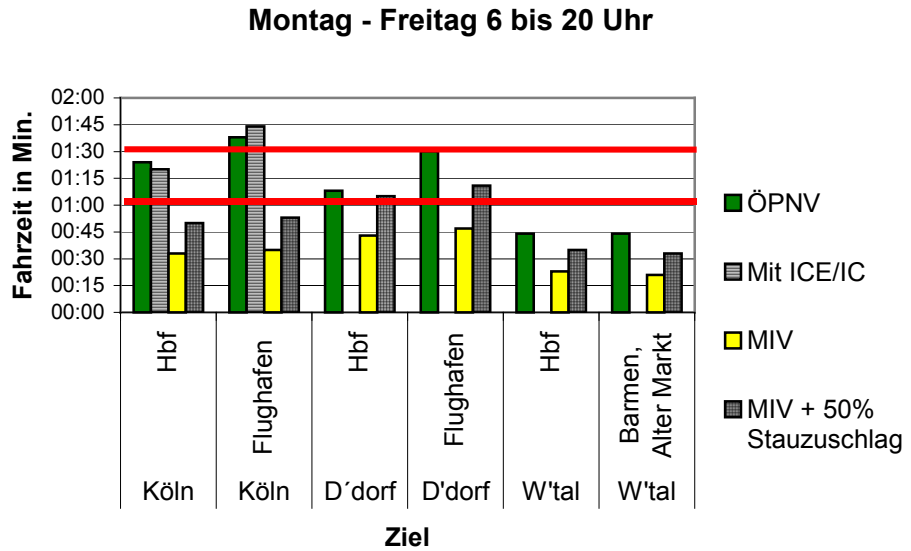


Abbildung 5-2: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich – Beispiel: Stadtbezirk Süd, Haltestelle Fichtenhöhe / Wörthstraße



**Erreichbarkeit  
Oberzentrum Köln**

Das Kölner Stadtzentrum (Hbf) ist von allen untersuchten acht Haltestellen in einem Zeitraum zwischen etwa einer Stunde und 15 Minuten und einer Stunde und 30 Minuten zu erreichen. Abends ab 20 Uhr verlängert sich die Fahrzeit für viele Verbindungen. Die maximale Reisezeit dauert eine Stunde 45 Minuten (Haltestellen Fichtenhöhe / Wörth-

straße, Kremenholl / Paulstraße). Der Flughafen Köln-Bonn ist tagsüber während der Woche in einer Zeitspanne zwischen einer Stunde 30 Minuten und einer Stunde 45 Minuten zu erreichen. Abends verlängert sich die Reisezeit auf bis zu zwei Stunden (Haltestellen Fichtenhöhe / Wörthstraße, Kremenholl / Paulstraße). Nachts am Wochenende sind beide Kölner Ziele nicht unter drei Stunden mit dem ÖPNV zu erreichen.

Zu keiner Zeit bietet der DB-Fernverkehr eine sinnvolle zeitliche Alternative. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, die Attraktivität der Verbindung durch verbesserte Anschlüsse zu erhöhen.

Der Vergleich mit dem MIV zeigt, dass der ÖPNV auf der Relation nach Köln – auch unter Berücksichtigung eines Stauaufschlags – kaum konkurrenzfähig ist. Die Reisezeit mit dem MIV von Haustüre zu Haustüre beträgt bei normalen bis zähflüssigen Verkehrslagen 30 bis 45 Minuten. Bei der Verbindung zum Flughafen hat die ÖPNV-Anbindung deutliche Nachteile (lange Reisezeiten, häufiges Umsteigen), selbst wenn die Zugangszeiten vom Parkplatz zum Terminal hinzugerechnet wird.

**Erreichbarkeit  
Oberzentrum Düsseldorf**

Die Reisezeit mit dem ÖPNV nach Düsseldorf beträgt zwischen etwa einer Stunde und einer Stunde und 15 Minuten. Die Fahrt zum Flughafen Düsseldorf dauert etwa 10 bis 20 Minuten länger. So dauert z.B. die schnellste Fahrt von Hasten, Feld zum Düsseldorfer Hauptbahnhof tagsüber eine Stunde, wobei zu beachten ist, dass diese Verbindung nur einmal pro Stunde besteht und der Fahrgast zweimal umsteigen muss. Zwei Mal je Stunde besteht eine Verbindung mit einer Fahrzeit von 73 Minuten und nur einem Umstieg.

Abends bleibt die Verbindungsqualität nach Düsseldorf in etwa gleich, Verschlechterungen ergeben sich von Klausen (+ 16 Minuten) und Fichtenhöhe / Wörthstraße (+ 10 Minuten). Ähnliches gilt für die Verbindung zum Flughafen. Hier verschlechtert sich die Relation ab Hasten, Feld (+ 14 Minuten).

Nachts bestehen im Gegensatz zum Ziel Köln systematische Verbindungen nach Düsseldorf, wenngleich mit deutlich verlängerter Reisezeit (+ 30 bis + 50 Minuten). Lediglich die Erreichbarkeit ab Hasten, Feld hält sich im vertretbaren Rahmen (+11 Minuten). Von Lüttringhausen (Klausen, Kranerhof) gibt es jedoch keine akzeptablen Verbindungen nach Düsseldorf.

### Erreichbarkeit Oberzentrum Wuppertal

Die Gegenüberstellung ÖPNV / MIV zeigt eine bessere Marktposition des ÖPNV im Vergleich zur Relation nach Köln. Die Reisezeit nach Düsseldorf Hbf ist mit etwa einer Stunde bei Berücksichtigung des Stauzuschlags tagsüber in etwa gleich. Im Spätverkehr verschiebt sich der Vorteil zugunsten des MIV. Trotzdem ist die ÖPNV-Relation gegenüber der Verbindung nach Köln wesentlich schneller. Für das Ziel Düsseldorf Flughafen gelten die Aussagen entsprechend.

Die Reisezeit nach Wuppertal Elberfeld/Hbf bzw. Wuppertal-Barmen, Alter Markt liegt im Tagesverkehr montags bis freitags im Durchschnitt der untersuchten Haltestellen bei etwa 40 bis 45 Minuten. Besonders günstig sind die Verbindungen von Hasten, Feld (33 Minuten) zum vergleichsweise nahe gelegenen und umsteigefrei erreichbaren Wuppertaler Hbf sowie von Lennepe Nord, Mollplatz nach Wuppertal-Barmen (38 Minuten). Die ungünstigsten ÖPNV-Verbindungen nach Wuppertal hat Kremenholl (54 Minuten).

Im Abendverkehr verschlechtern sich insbesondere die Verbindungen nach Wuppertal-Barmen, Alter Markt auf durchschnittlich 54 Minuten. Hier wäre die Erreichbarkeit des nahe gelegenen Bahnhofs Barmen eventuell günstiger. Am ungünstigsten ist wiederum die Relation von Kremenholl (1 Stunde 15 Minuten) gefolgt von der Verbindung ab Hasten, Feld (59 Minuten).

Nachts fallen die Verbindungen von Fichtenhöhe / Wörthstraße zu beiden Wuppertaler Zielen aus. Von Klausen und Stursberg, Kranerhof nach Wuppertal-Barmen, Alter Markt steigt die Reisezeit auf zwei Stunden. Von allen übrigen Starthaltestellen beträgt die Reisezeit nachts zwischen einer Stunde und 20 und einer Stunde und 45 Minuten. Lediglich die direkte Verbindung von Hasten, Feld nach Wuppertal Hbf ist mit 23 Minuten sogar schneller als zu allen anderen Zeiten. Keine übermäßigen Reisezeitverlängerungen im Nachtverkehr sind im Vergleich zu tagsüber für Kremenholl und Struck zu verzeichnen.

Der Vergleich zum MIV zeigt, dass der ÖPNV insbesondere unter Berücksichtigung des Stau-Zuschlags umso konkurrenzfähiger ist, je direkter die Verbindung ist. So ist die Relation von Hasten, Feld sowie ab Fichtenhöhe/Wörthstraße nach Elberfeld/Hbf vergleichsweise günstig, nach Barmen hingegen eher ungünstig. Dennoch, reibungslose Verkehrsverhältnisse vorausgesetzt, benötigt die Fahrt mit dem MIV höchstens halb soviel Zeit wie mit dem ÖPNV.

**Resumee**

Die Analyse der Erreichbarkeit der regionalen Oberzentren zeigt:

- Am besten sind die untersuchten Ziele in Düsseldorf und Wuppertal-Elberfeld zu erreichen.
- Köln ist aufgrund langer Fahr- und Umsteigezeiten sehr unattraktiv an Remscheid angebunden. Nachts bestehen keine Verbindungen.
- Der ÖPNV ist keine Alternative zum Erreichen des Flughafens Köln/Bonn, wohl aber des Flughafens Düsseldorf.
- Die Lage Remscheids im überörtlichen ÖPNV-Netz bedingt zahlreiche Umsteigezwänge, die dessen Attraktivität verringern. Dieser Effekt wird zum Teil durch schlechte Anschlüsse (insbesondere nach Köln) verstärkt.
- Der ÖPNV ist in den Nachtstunden vorrangig auf Verkehre von Zielen außerhalb der Stadtgrenzen in die Stadtteile ausgerichtet. Beziehungen nach außen haben – aufgrund der geringen Nachfrage – nachrangige Bedeutung.

**aktuelle Entwicklung:  
Verbindung nach Köln**

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 haben sich die Anschlüsse auf der Relation Köln – Remscheid weiter verschlechtert. Durch die Inbetriebnahme des Haltepunktes Solingen Mitte hat sich die Fahrzeit der RB 47 geringfügig verlängert, so dass nunmehr nur noch ein Anschluss pro Stunde aus Richtung Köln nach Remscheid mit einer Übergangszeit von 10 Minuten möglich ist. In der Gegenrichtung besteht ebenfalls nur ein stündlicher Anschluss mit einer Wartezeit von 7-17 Minuten in Solingen Hbf.

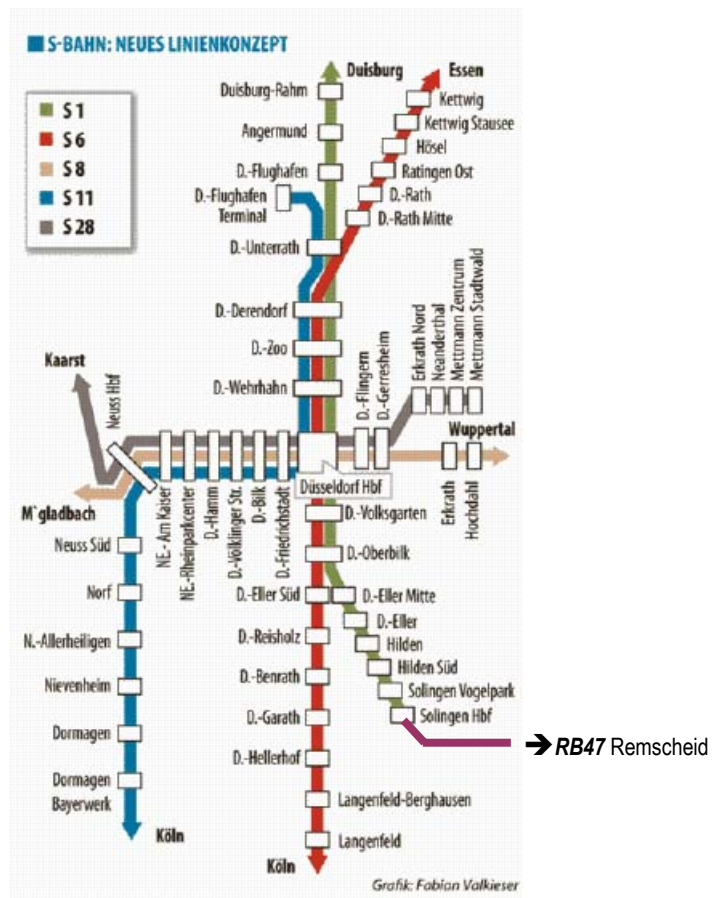


Abbildung 5-3: Geplantes S-Bahn-Netz im Bereich Düsseldorf<sup>39</sup>

**aktuelle Entwicklung: Verbindung nach Düsseldorf Flughafen**

Mit der von der DB und dem VRR in die Diskussion gebrachten Umstrukturierung des S-Bahn-Netzes würde die Verbindung der S7 von Solingen Hbf nach Düsseldorf Flughafen Terminal durch eine Verbindung der S1 von Solingen Hbf über Düsseldorf Flughafen Fernbahnhof und weiter in Richtung Duisburg – Dortmund ersetzt. Hierdurch ergäbe sich für Fahrgäste zum Flughafen ein weiterer Umsteigezwang auf den Skytrain des Flughafens. Die Gesamtreisezeit verlängerte sich um etwa 10 bis 15 Minuten bzw. aus Fahrgastsicht um ein Taktintervall von 20 Minuten (Montag bis Freitag). Alternativ bestünde die Möglichkeit auf die Linie S11 umzusteigen, die dann nach Düsseldorf Flughafen Terminal verkehren würde. Über die konkrete Verlängerung der Reisezeit kann jedoch zur Zeit keine Aussage gemacht werden, da die Umsteigezeiten noch nicht bekannt sind.

<sup>39</sup> Solinger Tageblatt: „Einmal Umsteigen mit Gepäck ist Pflicht“ 4.4.2007; <http://www.solinger-tageblatt.de/index.php?redid=153828>.

Eine Umsetzung des Konzepts ist zum derzeitigen Zeitpunkt (September 2007) noch nicht absehbar.

**Anschlüsse verbessern**

Ansatzpunkte zur Verbesserung der Standortgunst der Stadt Remscheid sind die Optimierung einiger schlecht funktionierender oder systematisch nicht vorgesehener Anschlüsse zu allen Tageszeiten und die Minimierung von Umsteigevorgängen. Hier sind die Remscheider Bahnhöfe für stadtauswärtige Verkehre abends und nachts (Anschluss Bus/Zug) und insbesondere der Bahnhof Solingen Hbf in (und aus) Richtung Köln zu allen Zeiten sowie die Durchbindung der Züge von Remscheid nach Düsseldorf, eventuell auch nach Köln als generell verbesserungsfähig zu nennen. Hierfür wäre es sinnvoll, den Einsatz von beschleunigungsstärkeren Dieseltriebwagen zu erreichen. Die derzeit auf der RB 47 eingesetzten Fahrzeuge der Baureihe 628 sind im Vergleich zu modernen Nahverkehrstriebwagen (z.B. Baureihen 642 [„Desiro“], 643/644 [„Talent“], 648 [„LINT“] und 650 [„Regio-Shuttle“]) nicht ausreichend motorisiert.



## 6 Zusammenfassende Linienübersicht

### Überblick: ÖPNV-Linien in Remscheid

Zum Fahrplanstand 7.1.2007 gibt es in Remscheid insgesamt 38 ÖPNV-Linien zuzüglich einer dem Regionalverkehr dienenden Schienenstrecke. Der straßengebundene ÖPNV gliedert sich in 33 Buslinien, eine Bürgerbuslinie und vier Bedarfsverkehre mit Anruf-Sammel-Taxen. Die Stadtwerke Remscheid sind gemäß § 42 PbefG Konzessionsinhaberin von 33 Linien (davon 24 Linien des Grundverkehrsangebots und neun NachtExpress-Linien)<sup>40</sup>, zwei Bedarfsverkehren sowie der Bürgerbuslinie. Benachbarte Verkehrsunternehmen haben vier Konzessionen. Es gibt drei Gemeinschaftskonzessionen. Zwei Linien haben bis zur Stadtgrenze eine Konzession der Stadtwerke Remscheid und auf Wuppertaler Gebiet eine Konzession der Wuppertaler Stadtwerke. Bei zwei Linien (240 und 671) haben zwei Unternehmen eine Konzession.<sup>41</sup>

### Besonderheiten

#### Linie 240

Die regionale Buslinie 240 wird von zwei Unternehmen konzessioniert, den Stadtwerken Remscheid für die Strecke Lennep – Wermelskirchen und der Kraftverkehr Gebrüder Wiedenhoff für die Strecke Lennep – Wermelskirchen – Opladen. Die zuletzt genannte überörtliche Verbindung stellt den Verlauf der ehemaligen Bahnstrecke dar, wird jedoch nicht mehr als durchgängige Linie bedient. Zwischen Wermelskirchen und Hilgen verkehrt lediglich ein nicht im Fahrplan des Rheinisch-Bergischen Kreises veröffentlichter Schülerverkehr, ansonsten wird der Streckenabschnitt von der Linie 260 bedient.

#### Linie 636

Die Linie 636 verkehrte historisch als Bahnbus-Linie zwischen Lennep und Wuppertal-Oberbarmen und wurde im Zuge des Abbaus von Parallelverkehren zur Schiene bis Lüttringhausen, Rathaus zurück genommen. Inzwischen liegt die Konzession bei der Bahnbus-Nachfolgegesellschaft Busverkehr Rheinland GmbH (BVR). Der Linienabschnitt Lennep – Lüttringhausen der Linie 636 wurde im Jahr 2001 eingestellt. Im Anschluss daran übernahm die Linie 656 von Lennep über Lüttringhausen Altstadt nach Großhülsberg den Verkehr auf diesem Linienabschnitt als Gemeinschaftslinie von Stadtwerken Rem-

<sup>40</sup> Einschließlich der Gemeinschaftskonzessionen.

<sup>41</sup> Die Genehmigungsbehörde vergibt derzeit nur noch Einzelkonzessionen für die gesamte Strecke. Das heißt jedes Unternehmen, das eine Linie bedient, erhält eine eigene Konzession für den gesamten Linienverlauf. An der Grenze zweier Gebietskörperschaften anstoßende Konzessionen (z.B. Linien 620 und 670) werden nicht mehr vergeben.

scheid und BVR bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004.<sup>42</sup> Ab diesem Zeitpunkt waren die Stadtwerke Remscheid alleinige Konzessionärin der dann im Leistungsangebot eingeschränkten Linie. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005 wird aufgrund der schwachen Nachfrage auf der Linie 656 ein reduziertes Angebot gefahren. Ab 7.1.2007 wird die Linie 656 durch die Linie 666 ersetzt.

**Gemeinschaftskonzessionen**

Das aktuell praktizierte Verfahren der Genehmigungsbehörde zur Erteilung von Gemeinschaftskonzessionen sieht vor, dass jedes Unternehmen für den gesamten Verlauf der Linie eine Konzession erhält, also eine Linie durchgängig zwei Konzessionsinhaber hat, wie zum Beispiel bei den Linien 615, NE15 und NE16. Ein Konzessionswechsel an der Stadtgrenze, wie zum Beispiel bei den Linien 620 und 670 wird nicht mehr praktiziert.

**Konzessionslaufzeiten**

Die für das Remscheider Stadtgebiet Remscheid vergebenen Linienkonzessionen haben unterschiedliche Laufzeiten. Ein kompaktes Linienbündel stellt zur Zeit der Nachtexpress dar, dessen Linien nach der Neukonzeption des Nachtverkehrs im Dezember 2004 alle bis zum Fahrplanwechsel 2012 genehmigt sind. Die längsten Konzessionslaufzeiten reichen bis zum Jahr 2015.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Linienkonzessionen gemäß § 42 PbefG in Remscheid.

---

<sup>42</sup> Die damalige Linie 674 Lennep – Lüttringhausen – Großhülsberg wurde eingestellt und durch die Linie 656 ersetzt.

Tabelle 6-1: Übersicht der Linienkonzessionen gemäß § 42 PbefG auf Remscheider Stadtgebiet

Konzessioniertes Unternehmen	Linien-Nr.	Ausgangspunkt	Endpunkt	Genehmigung bis	gemeinsam mit:
<b>Konzessionslaufzeiten bis 2015</b>					
1	SR	666	RS-Lüttringhausen Rathaus	RS, Industriegebiet Großhülsberg	31.12.2014
2	SR	675	RS Mitte	RS-Baisiepen	10.01.2015
<b>Konzessionslaufzeiten bis 2012 (SR und Gemeinschaftskonzessionen)</b>					
1	SR	NE 12	RS Mitte	RS Mitte (Ringverkehr)	11.12.2012
2	SR	NE 13	RS Mitte	RS Mitte (Ringverkehr)	11.12.2012
3	SR	NE 14	RS Mitte	RS Mitte (Ringverkehr)	11.12.2012
4a	SR	NE 15	RS Mitte	Wuppertal Hbf	11.12.2012
4b	WSW	NE 15	RS Mitte	Wuppertal Hbf	11.12.2012
5a	SR	NE 16	RS Mitte	RS Mitte (Ringverkehr)	11.12.2012
5b	WSW	NE 16	RS Mitte	RS Mitte (Ringverkehr)	11.12.2012
6	SR	NE 17	RS Mitte	RS Mitte (Ringverkehr)	11.12.2012
7	SR	NE 18	RS Mitte	RS Mitte (Ringverkehr)	11.12.2012
8	SR	NE 19	RS Mitte	RS Mitte (Ringverkehr)	11.12.2012
9	SR	NE 20	RS Mitte	RS Mitte (Ringverkehr)	11.12.2012
10	SR	240	RS Mitte	Wermelskirchen Bf	11.12.2012
11a	SR	615	W-Elberfeld, Wall/Museum	RS Hbf / Willy-Brandt-Platz	11.12.2012
11b	WSW	615	W-Elberfeld, Wall/Museum	RS Hbf / Willy-Brandt-Platz	11.12.2012
12	SR	655	RS, Stadtpark	RS-Hackenberg	12.06.2012
13	SR	660	RS-Kremenholl	RS-Lüttringhausen Bf	12.06.2012
14	SR	664	RS Mitte	RS-Lennep Mitte	12.06.2012
15	SR	665	RS Mitte	RS-Ueberfeld	12.06.2012
<b>Konzessionslaufzeiten bis 2009</b>					
1	SR	659	RS-Lennep, Kreishaus	Radevormwald-Herkingrade	30.09.2009
2	SR	669	RS-Lennep, Grenzwall	Wuppertal-Grünental	30.09.2009
3a	SR	671	RS-Lennep, Kreishaus	Radevormwald Bf	31.08.2009
3b	OVAG	671	RS-Lennep, Kreishaus	Radevormwald Bf	31.08.2009
4	SR	654	RS-Reinshagen	RS-Klausen	30.06.2009
5	SR	653	RS-Hasten, Kirche	Solingen-Burg, Aue	31.03.2009
<b>Konzessionslaufzeiten bis 2008</b>					
1	SR	652	RS Mitte	Wermelskirchen, Krankenhaus	10.12.2008

2	SR	672/ 662	RS Mitte	Wermelskirchen, Am Stadtrand	10.12.2008	
3	SR	657	RS-Hasten	RS-Blumental	27.05.2008	
4	SR	658	RS-Falkenberg	RS-Morsbach (Hasteraue)	27.05.2008	
5	SR	680	RS-Holz	RS-Westen/RS-Clemenshammer	27.05.2008	
Konzessioniertes Unternehmen		Linien-Nr.	Ausgangspunkt	Endpunkt	Genehmigung bis	gemeinsam mit:

**Konzessionslaufzeiten bis 2007**

1	SR	620	RS-Lüttringhausen, Rathaus	RS-Blaffertsberg, Schmiedestr.	31.07.2007	WSW weiter bis W-Katernberg, Kuckelsberg
2	SR	670	RS-Honsberg	Stadtgrenze Wuppertal / Remscheid	31.05.2007	WSW weiter bis W-Ronsdorf, Markt
3	SR	673	RS Mitte	Remscheid, Talsperre / Raststätte	31.05.2007	

**Konzessionen AST-Verkehr**

1	SR	AST	RS-Lennep Mitte	Wermelskirchen Bf	31.12.2013	
2	SR	AST	a)RS Feld, b)Clarenbach c)Morsbach	RS, Clemenshammer, Westen/Holz/Fürberg/Hasteraue	27.05.2011	
3	WSW	AST	W-Ronsdorf	RS-Clarenbach	23.05.2008	

**Konzession Bürgerbus**

1	SR	Bürgerbus	RS-Clarenbach	RS-Hasteraue	11.12.2012	
---	----	-----------	---------------	--------------	------------	--

**Konzessionen der nicht-SR-Linien**

1	OVAG	336	Gummersbach Bf	RS-Lennep Bf	23.05.2014	
2	RVK	260	RS Mitte	Köln Busbahnhof	31.12.2008	
3	BVR	636	Wuppertal-Oberbarmen Bf	RS-Lüttringhausen, Rathaus	30.04.2008	
4	Wiedenhoff	240	RS-Lennep Bf	Leverkusen-Opladen Busbf	31.12.2007	

Quelle: Angaben der Bezirksregierung Düsseldorf 04/2007

## 7 Bedienungsqualitätsstandards

Auf der Grundlage der Bedienungsstandards werden Mindestanforderungen für das ÖPNV-Angebot auf definierten innerstädtischen und regionalen Relationen formuliert. Es wird unterschieden zwischen

- **Erschließungsqualität** bezogen auf die Stadtteile und der
- **Verbindungsqualität** bezogen auf die Verflechtungsachsen zwischen den Stadtteilen und in die Nachbarkommunen.

Die Standards leiten sich aus der Strukturanalyse, der zentralörtlichen Gliederung und den Verflechtungsachsen ab. Ihre Bestimmungsgrößen sind:

### Bestimmungsgrößen

- die *Einwohnerzahl* der Stadtteile (Tabelle 7-1)
- die *Einwohnerdichte* der Stadtteile (Tabelle 7-1)
- der *Pkw-Besatz*<sup>43</sup> in den Stadtteilen (Karte 2-5)
- die *Zentralität* der Stadtteile im Stadtgebiet Remscheid und der Nachbarkommunen (Karte 7-1)
- die *Verflechtungsachsen* im Stadtgebiet Remscheid und zu den Nachbarkommunen (Karte 7-1).

### Methodik für die Erschließungsqualität

Zunächst werden die *Einwohnerzahl* und die *Einwohnerdichte* der Stadtteile in jeweils fünf Stufen eingeordnet (siehe Tabelle 7-1). Es wird deutlich, dass nicht nur die absoluten Einwohnerzahlen eine starke Bandbreite aufweisen (260 bis über 6.300), sondern auch vergleichbar große Stadtteile unterschiedlich dicht besiedelt sind. Hierin spiegelt sich die bauliche Struktur wider. Stadtteile wie Altstadt (Remscheid), Stadtpark und Scheid (Bereich Schützenstraße) mit ihrer geschlossenen mehrstöckigen Bebauung weisen Werte von über 10.000 Ew./km<sup>2</sup> auf, was mehr als 100 Ew./ha Bruttobaulandfläche entspricht. Hohe Dichtewerte sind eine günstige Voraussetzung für eine effiziente Erschließung durch den ÖPNV. Ebenso bieten Stadtteile mit geringem Pkw-Besatz tendenziell ein höheres ÖPNV-Potenzial als Stadtteile mit höherem Pkw-Besatz.

<sup>43</sup> Pkw-Besatz als statistische Größe wird hier definiert als Einwohner pro Pkw bezogen auf die Stadtteile – nicht zu verwechseln mit der verkehrsplanerischen Größe Pkw-Besetzungsgrad. Dieses Maß wird anstelle der Pkw-Dichte (Pkw/1.000 Ew.) verwendet, da ein höherer Pkw-Besatz (= eine geringere PKW-Dichte) für den ÖPNV günstiger ist.

Tabelle 7-1: Einwohnerzahl und Einwohnerdichte in den Stadtteilen

Stufe		Einwohnerdichte <sup>1</sup>					
		I	II	III	IV	V	
Wert		bis 3.000 EW/qkm	3.000-6.000 EW/qkm	6.000-9.000 EW/qkm	9000-12.000 EW/qkm	mindestens 12.000 EW/qkm	
Einwohnerzahl	I	unter 1.000 EW	Westhausen Engelsburg Garschagen	Wüstenhagen Böckerhöhe Falkenberg Grenzwall Berg. Born Ost Berg. Born West			
	II	1.000-1.999 EW	Ehringhausen	Morsbach Trecknase Großhülsberg Goldenberg Lüttringh. West	Blumental Lennep West <b>Lüttringh. Mitte</b> Dörrenberg	<b>Lennep Altstadt</b>	
	III	2.000-2.999 EW		Kratzberg Hölterfeld Struck Stursberg	<b>Mitte</b> <b>Hasten Mitte</b> Schöne Aussicht <b>Vieringhausen</b> Lennep Nord Hackenberg <b>Schmittbusch</b> Fichtenhöhe	<b>Altstadt</b> Neuenkamp Stadtgarten	Honsberg
	IV	3.000-3.999 EW		Bliedinghausen Reinshagen Haddenbach (Rath)	Mixsiepen <b>Lennep Neustadt</b>	Stadtpark Henkelshof	
	V	mindestens 4.000 EW			Kremenholl Hasenberg Klausen	<b>Stachelhausen (Hauptbahnhof)</b> Nordstadt <b>Zentralpunkt</b>	Scheid (Bereich Schützenstr.)

**fett:** Stadtteil mit zentralörtlicher Bedeutung

<sup>1</sup> bezogen auf die Wohnsiedlungsfläche

**Gewichtungen**

Da die *Einwohnerzahl* der Stadtteile die primäre Bestimmungsgröße für das ÖPNV-Potenzial ist, werden die beiden anderen Variablen *Einwohnerdichte* und *Pkw-Besatz* bei der zusammenfassenden Kategorisierung der Stadtteile nur halb gewichtet. Die Multiplikation der Variablen führt damit zu dem Gesamtindikator

$$Einwohnerzahl \times Einwohnerdichte^{1/2} \times Pkw-Besatz^{1/2}$$

mit der Einheit  $EW^2 / (Pkw^{1/2} \times km)$ .

**Zentralität**

Zusätzlich wird die Zentralität der Stadtteile wie folgt berücksichtigt:

- 1 Gesamtstädtisches Zentrum (Zentralitätsstufe I):  
(Remscheid) Mitte, Altstadt, Stachelhausen (einschließlich des Entwicklungsbereichs Hauptbahnhof)
- 2 Mittelzentrale Versorgungsfunktion (Zentralitätsstufe II):  
Lennep Neustadt, Lennep Altstadt
- 3 Grundzentrum / Nahversorgungszentrum (Zentralitätsstufe III):  
Stadtteile Vieringhausen, Hasten Mitte, Zentralpunkt, Lüttringhausen Mitte, Schmittenbusch

Die vier genannten Indikatoren münden in eine Gesamtbewertung mit fünf Kategorien, in die sich die Stadtteile einordnen lassen.

**Beschreibung der Kategorien und Einordnung der Stadtteile**

**Kategorie 1**

In die höchste **Kategorie 1** fallen Stadtteile mittlerer bis hoher Einwohnerzahl (Stufe III-V) mit kompakter Siedlungsstruktur bzw. verdichteter Bebauung. Es liegt in der Regel eine hohe Einwohnerdichte vor (Stufe III-V). Hingegen ist die Ausstattung mit Pkw unterdurchschnittlich bis niedrig<sup>44</sup>. Zum Teil handelt es sich um Stadtteile mit zentralen Funktionen.

Hierzu gehören die Stadtteile:

- (Remscheid) Mitte
- Altstadt
- Stachelhausen
- Nordstadt
- Scheid (Bereich Schützenstraße)
- Zentralpunkt
- Lennep Neustadt
- Hasenberg
- Klausen

**Kategorie 2**

**Kategorie 2** umfasst ebenfalls Stadtteile mit in der Regel mittlerer bis hoher Einwohnerzahl (Stufe II-V, zumeist III und IV) und mittlerer bis hoher Einwohnerdichte (Stufe II-V, zumeist III und IV). Die Pkw-Dichte liegt im mittleren bis unteren Teil des Spektrums. Zum Teil handelt es sich um Stadtteile mit zentralen Funktionen.

<sup>44</sup> Der gesamtstädtische Mittelwert liegt bei 463 Pkw / 1.000 Ew., was 2,16 Ew./Pkw entspricht. Als *niedrige* Pkw-Dichte wird hier ein Pkw-Besatz von mehr als 2,46 Ew./Pkw (407 Pkw/1.000 Ew.) bezeichnet, *unterdurchschnittlich* bedeutet 2,26 bis 2,46 Ew./Pkw (442 bis 407 Pkw/1.000 Ew.), *mittel* 2,06 bis 2,26 (485 bis 442 Pkw/1.000 Ew.), *überdurchschnittlich* 1,86 bis 2,06 (538 bis 485 Pkw/1.000 Ew.) und *hoch* weniger als 1,86 Ew./Pkw (mehr als 538 Pkw/1.000 Ew.).

Hierzu gehören die Stadtteile:

- Vieringhausen
- Kremenholl
- Honsberg
- Stadtpark
- Hasten Mitte
- Haddenbach
- Fichtenhöhe
- Mixsiepen
- Lennep Altstadt
- Stadtgarten
- Henkelshof
- Lüttringhausen Mitte
- Schmittenbusch

### Kategorie 3

**Kategorie 3** beinhaltet in der Regel eine mittlere Einwohnerzahl (Stufe III-IV) und eine mittlere Einwohnerdichte (Stufe II-IV). In diesen Stadtteilen ist die Pkw-Dichte zumeist schon überdurchschnittlich.

Hierzu gehören die Stadtteile:

- Reinshagen
- Schöne Aussicht
- Hölterfeld
- Kratzberg
- Bliedinghausen
- Struck
- Neuenkamp
- Lennep Nord
- Hackenberg
- Stursberg

### Kategorie 4

**Kategorie 4** umfasst Stadtteile mit geringer Einwohnerzahl (Stufe II), die größtenteils durch aufgelockerte Bebauung gekennzeichnet sind, aber auch stark gewerblich geprägte Stadtteile. Es liegt eine geringe bis mittlere Einwohnerdichte (Stufe I-III) und eine überdurchschnittliche bis hohe Pkw-Dichte vor.

Hierzu gehören die Stadtteile:

- Blumental
- Ehringhausen
- Trecknase
- Lennep West
- Goldenberg
- Lüttringhausen West
- Dörrenberg
- Großhülsberg



**Kategorie 5**

In der niedrigsten **Kategorie 5** verbleiben die Stadtteile mit sehr geringen Einwohnerzahlen (Stufe I-II), die zum größten Teil durch disperse Siedlungsstrukturen gekennzeichnet sind, aber auch bedeutende Gewerbegebiete umfassen. Entsprechend ist die Einwohnerdichte gering (Stufe I-II) und die Pkw-Dichte ist überdurchschnittlich hoch.

Hierzu gehören die Stadtteile:

- Westhausen
- Morsbach
- Falkenberg
- Wüstenhagen
- Bökerhöhe
- Grenzwall
- Bergisch Born West
- Bergisch Born Ost
- Engelsburg
- Garschagen

Diese Kategorisierung ist – wie beschrieben – im Wesentlichen von der Einwohnerzahl abhängig. Jedoch führt eine besonders niedrige Einwohnerdichte und/oder eine besonders hohe Pkw-Dichte zu einer Abstufung, während umgekehrt eine besonders hohe Einwohnerdichte und/oder eine besonders niedrige Pkw-Dichte zu einer Aufstufung führt. Ebenso bewirkt das Vorhandensein zentraler Funktionen eine Aufstufung um eine oder zwei Kategorien.

Beispielsweise hat Reinshagen eine mit über 3.800 recht hohe Einwohnerzahl (Stufe IV). Die niedrige Einwohnerdichte (ca. 4.700 Ew./km<sup>2</sup>, Stufe II) und die überdurchschnittliche Pkw-Ausstattung (514 Pkw/1.000 Ew.) bei fehlender Zentralität bewirken jedoch eine Einordnung Reinshagens in die Gesamtkategorie 3.

Eine Übersicht über die Kategorisierung der Stadtteile nach Einwohnerzahl und –dichte, Pkw-Besatz und Zentralität liefert Tabelle 17-1.

Die Zuordnung der Erschließungsqualitätsstandards zu den Stadtteilkategorien ist in der Tabelle 7-2 dargestellt.

Tabelle 7-2 Erschließungsqualitätsstandards für die Stadtteile

Kategorie Stadtteil (Details siehe Tabelle 17-1 im Anhang )	Mindest-Bedienshäufigkeit je Fahrtrichtung <sup>1</sup>					Verbindungsfunktion
	montags-freitags tagsüber (ohne Verdichter) <sup>2</sup>	montags-samstags früh <sup>3</sup>	samstags tagsüber / sonn- und feiertags nachmittags <sup>4</sup>	abends / sonn- und feiertags vormittags <sup>5</sup>	nachts <sup>6</sup>	
<b>1</b> mittlere bis hohe Einwohnerzahl (Stufe III-V); kompakte Siedlungsstruktur mit verdichteter Bebauung; i.d.R. hohe Einwohnerdichte (Stufe III-V); unterdurchschnittliche bis niedrige Pkw-Dichte; z.T. Stadtteil mit zentralen Funktionen	Bus 3-6 Fahrten/Std. (10- /20-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 2 Fahrten/Std. (30-Min.-Takt) <sup>2</sup>	Bus 2-4 Fahrten/Std. (15-/30-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 2 Fahrten/Std. (30-Min.-Takt) <sup>2</sup>	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt)	umsteigefreie Verbindung - nach Remscheid Mitte und nach Lenne <sup>7</sup> - und zum nächst gelegenen SPNV-Haltepunkt
<b>2</b> i.d.R. mittlere bis hohe Einwohnerzahl (Stufe II-V); mittlere bis hohe Einwohnerdichte (Stufe II-V); mittlere bis niedrige Pkw-Dichte; z.T. Stadtteil mit zentralen Funktionen	Bus 3 Fahrten/Std. (20-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 2 Fahrten/Std. (30-/60-Min.-Takt) <sup>1</sup>	Bus 2 Fahrten/Std. (30-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt) <sup>1</sup>	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt)	umsteigefreie Verbindung - nach Remscheid Mitte und / oder nach Lenne <sup>7</sup> - und zum nächst gelegenen SPNV-Haltepunkt
<b>3</b> i.d.R. mittlere Einwohnerzahl (Stufe III-IV); i.d.R. mittlere Einwohnerdichte (Stufe II-IV); i.d.R. überdurchschnittliche Pkw-Dichte	Bus 2-3 Fahrten/Std. (20-/30-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 2 Fahrten/Std. (30-/60-Min.-Takt) <sup>1</sup>	Bus 2 Fahrten/Std. (30-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt) <sup>1</sup>	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt)	umsteigefreie Verbindung - nach Remscheid Mitte und / oder nach Lenne <sup>7</sup> - und zum nächst gelegenen SPNV-Haltepunkt
<b>4</b> geringe Einwohnerzahl (Stufe II); aufgelockerte Bebauung, Gewerbegebiete; geringe bis mittlere Einwohnerdichte (Stufe I-III); überdurchschnittliche bis hohe Pkw-Dichte	Bus oder flexible Bedienungsform 2 Fahrten/Std. (30-Min.-Takt) <sup>2</sup>	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt) <sup>1</sup>	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt) <sup>1</sup>	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt) <sup>1</sup>	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt)	umsteigefreie Verbindung mindestens in das zugeordnete Stadtbezirkszentrum
<b>5</b> sehr geringe Einwohnerzahl (Stufe I-II), z.gr. Teil Streusiedlung / disperse Siedlungsstruktur; geringe Einwohnerdichte (Stufe I-II); überdurchschnittliche bis hohe Pkw-Dichte	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt) <sup>1</sup>	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt) <sup>1</sup>	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt) <sup>1</sup>	Bus oder flexible Bedienungsform 0,5-1 Fahrt/Std. (60-/120-Min.-Takt) <sup>1</sup>	Bus oder flexible Bedienungsform 0,5-1 Fahrt/Std. (60-/120-Min.-Takt)	umsteigefreie Verbindung mindestens in das nächst gelegene Grundzentrum

<sup>1</sup> Bus = Linienbus; flexible Bedienungsformen: AST, TaxiBus, FlexiBus, Bürgerbus

<sup>2</sup> von ca. 6 bis 20 Uhr

<sup>3</sup> montags bis freitags von ca. 5 bis 6 Uhr; samstags von ca. 5 bis 7 Uhr

<sup>4</sup> samstags von ca. 7 bis 20 Uhr; sonn- und feiertags von ca. 12 bis 20 Uhr

<sup>5</sup> abends von ca. 20 bis 24 Uhr; sonn- und feiertags bis ca. 12 Uhr

<sup>6</sup> von 0 bis 1 Uhr

<sup>7</sup> für Stadtteile in den Stadtbezirken Süd, Lenne und Lüttringhausen

<sup>8</sup> abends und nachts sowie sonn- und feiertags vormittags: 800 m

**Methodik für die Verbindungsqualität**

Die Verflechtungsachsen zwischen den Stadtteilen innerhalb Remscheids sowie zu den Nachbarkommunen lassen sich wie folgt kategorisieren (vgl. Karte 7-1):

- Hauptachsen 1. Ordnung:

Sie dienen der Verbindung des Stadtzentrums Remscheid mit Mittelzentren innerhalb und außerhalb Remscheids und mit dem Oberzentrum Wuppertal sowie der Verbindung des Stadtzentrums Remscheid mit den Grundzentren innerhalb Remscheids<sup>45</sup>. Beispiele sind die Achsen Solingen – Remscheid Mitte – Lennep – Lüttringhausen – (Ronsdorf –) Wuppertal und Wuppertal – (Cronenberg –) Hasten – Remscheid Mitte – Zentralpunkt – Wermelskirchen. Eine Besonderheit stellt die Achse Wermelskirchen – Remscheid dar, die sich südlich vom Zentralpunkt in zwei Verläufe über Bliedinghausen und Struck aufspaltet.

- Hauptachsen 2. Ordnung:

Hierbei handelt es sich um Verbindungen zwischen Grundzentren untereinander sowie um Verbindungen mit untergeordneten Zentren außerhalb Remscheids (Solingen-Burg, Wuppertal-Dahlerau, -Beyenburg) sowie um Achsen zu Zentren außerhalb Remscheids, zu denen bereits durch Hauptachsen 1. Ordnung Verbindungen bestehen. Ein Beispiel für die letztgenannte Kategorie ist die Achse Lennep – Wermelskirchen; über Zentralpunkt besteht bereits eine Hauptachse 1. Ordnung zwischen Remscheid und Wermelskirchen.

- Erschließungsachse 1. Ordnung:

Anbindung von Stadtteilen der Kategorien 3, 4 und 5, die nicht oder nur randlich von einer Hauptachse bedient werden. Ein Beispiel ist die Achse (Remscheid-Mitte –) Hauptbahnhof – Fichtenhöhe – Wüstenhagen – Bökerhöhe (– Lennep).

- Erschließungsachse 2. Ordnung:

Anbindung von Stadtteilen der Kategorien 4 und 5, zum Beispiel Lennep – Grenzwall, Lennep – Engelsburg.

Hauptachsen dienen in erster Linie der Verbindung der Zentren untereinander. Durch die Definition von Erschließungsachsen wird die An-

---

<sup>45</sup> Genauer müsste es heißen: Stadtteil mit mittelzentraler Versorgungsfunktion bzw. Stadtteil mit Funktion als Nahversorgungszentrum; die Bezeichnungen „Grundzentrum“ und „Mittelzentrum“ werden in der Landesplanung auf ganze Gemeinden angewendet.

bindung aller Stadtteile an ein Zentrum oder mehrere Zentren sicher gestellt. Darüber hinaus können weitere Verbindungen zwischen Stadtteilen bestehen.

Die Zuordnung der Verbindungsqualitätsstandards zu den Verflechtungsachsen ist in Tabelle 7-3 dargestellt.

Tabelle 7-3: Verbindungsqualitätsstandards für die Verflechtungsachsen

Kategorie Verflechtungsachse	Mindest-Bedienungshäufigkeit je Fahrtrichtung <sup>1</sup>				
	montags-freitags tagsüber (ohne Verdichter) <sup>2</sup>	montags-samstags früh <sup>3</sup>	samstags tagsüber / sonn- und feiertags nachmittags <sup>4</sup>	abends / sonn- und feiertags vormittags <sup>5</sup>	nachts <sup>6</sup>
<b>Hauptachse 1. Ordnung</b> Verbindung - Stadtzentrum Remscheid ↔ Mittelzentren innerhalb und außerhalb Remscheids und Oberzentrum Wuppertal - Stadtzentrum Remscheid ↔ Grundzentrum innerhalb Remscheids	SPNV und/oder Bus 3-6 Fahrten/Std. (10-/20-Min.-Takt); nach Radevormwald und Hückeswagen in der Verkehrsspitze 3 Fahrten/Std., sonst 1 Fahrt/Std.	SPNV, Bus oder flexible Bedienungsform 2 Fahrten/Std. (30-Min.-Takt)	SPNV, Bus 1-2 Fahrten/Std. (30-/60-Min.-Takt)	SPNV, Bus oder flexible Bedienungsform 1-2 Fahrten/Std. (30-/60-Min.-Takt)	SPNV, Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt)
<b>Hauptachse 2. Ordnung</b> Verbindung - Grundzentrum ↔ Grundzentrum - Verbindungen mit untergeordneten Zentren außerhalb Remscheids - Nebenachsen zu Zentren außerhalb Remscheids, die bereits durch Hauptachsen erster Ordnung abgedeckt sind	Bus innerstädtisch: 3 Fahrten/Std. (20-Min.-Takt); ins Umland: 1-2 Fahrten/Std. (30-/60-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 1-2 Fahrten/Std. (30-/60-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 1-2 Fahrten/Std. (30-/60-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 0-1 Fahrt/Std. (kein Angebot / 60-Min.-Takt) <sup>7</sup>
<b>Erschließungsachse 1. Ordnung</b> Anbindung von Stadtteilen aller Kategorien, die nicht oder nur teilträumlich von einer Hauptachse bedient werden	Bus 2-3 Fahrten/Std. (20-/30-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 1-2 Fahrten/Std. (30-/60-Min.-Takt)	Bus 1-2 Fahrten/Std. (30-/60-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt)
<b>Erschließungsachse 2. Ordnung</b> Anbindung von Stadtteilen der Kategorien 4 und 5	Bus oder flexible Bedienungsform 1-2 Fahrten/Std. (30-/60-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 1 Fahrt/Std. (60-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 0,5-1 Fahrt/Std. (60-/120-Min.-Takt)	Bus oder flexible Bedienungsform 0,5-1 Fahrt/Std. (60-/120-Min.-Takt)

<sup>1</sup> Bus = Linienbus; flexible Bedienungsform: AST, TaxiBus, FlexiBus, Bürgerbus

<sup>2</sup> von ca. 6 bis 20 Uhr

<sup>3</sup> montags bis freitags von ca. 5 bis 6 Uhr; samstags von ca. 6 bis 7 Uhr

<sup>4</sup> samstags von ca. 7 bis 20 Uhr; sonn- und feiertags von ca. 12 bis 20 Uhr

<sup>5</sup> abends von ca. 20 bis 24 Uhr; sonn- und feiertags bis ca. 12 Uhr

<sup>6</sup> von ca. 0 bis 1 Uhr

<sup>7</sup> 60-Min.-Takt zu Mittelzentren außerhalb Remscheids (Wermelskirchen, Wuppertal-Ronsdorf)

Die Verflechtungsachsen sind anhand der Zentrenkategorien und der Verbindung zwischen den Zentren kategorisiert. Die verkehrliche Bedeutung der Achsen innerhalb einer Kategorie ist jedoch unterschiedlich. Zur Einordnung der verkehrlichen Bedeutung einiger Achsen seien in der Tabelle 7-4 die wichtigsten Pendlerströme aus den Nachbar-

kommunen nach Remscheid und umgekehrt sowie weitere Ströme über 1.000 Pendler in beide Richtungen genannt.

**Tabelle 7-4: Wichtigste Ein- und Auspendlerrelationen (mindestens 1.000 Pendler)<sup>46</sup>**

Herkunfts- oder Zielort/-region der Pendler	Ein- und Auspendler		
	insgesamt	davon	
		Berufspendler	Ausbildungspendler
Wuppertal	10 013	8 643	1 370
Wermelskirchen	5 315	4 957	358
Solingen	2 823	2 775	48
Radevormwald	2 939	2 644	295
Köln	1 486	1 129	357
Hückeswagen	1 814	1 720	94
Düsseldorf	1 381	1 173	208

Bei der Anwendung der in Tabelle 7-3 genannten Bedienungsstandards auf die Hauptachsen ist die verkehrliche Bedeutung der Hauptachsen zu berücksichtigen. Bei den Erschließungsachsen sind ebenfalls die Erschließungsqualitätsstandards gemäß Tabelle 7-2 zu berücksichtigen.

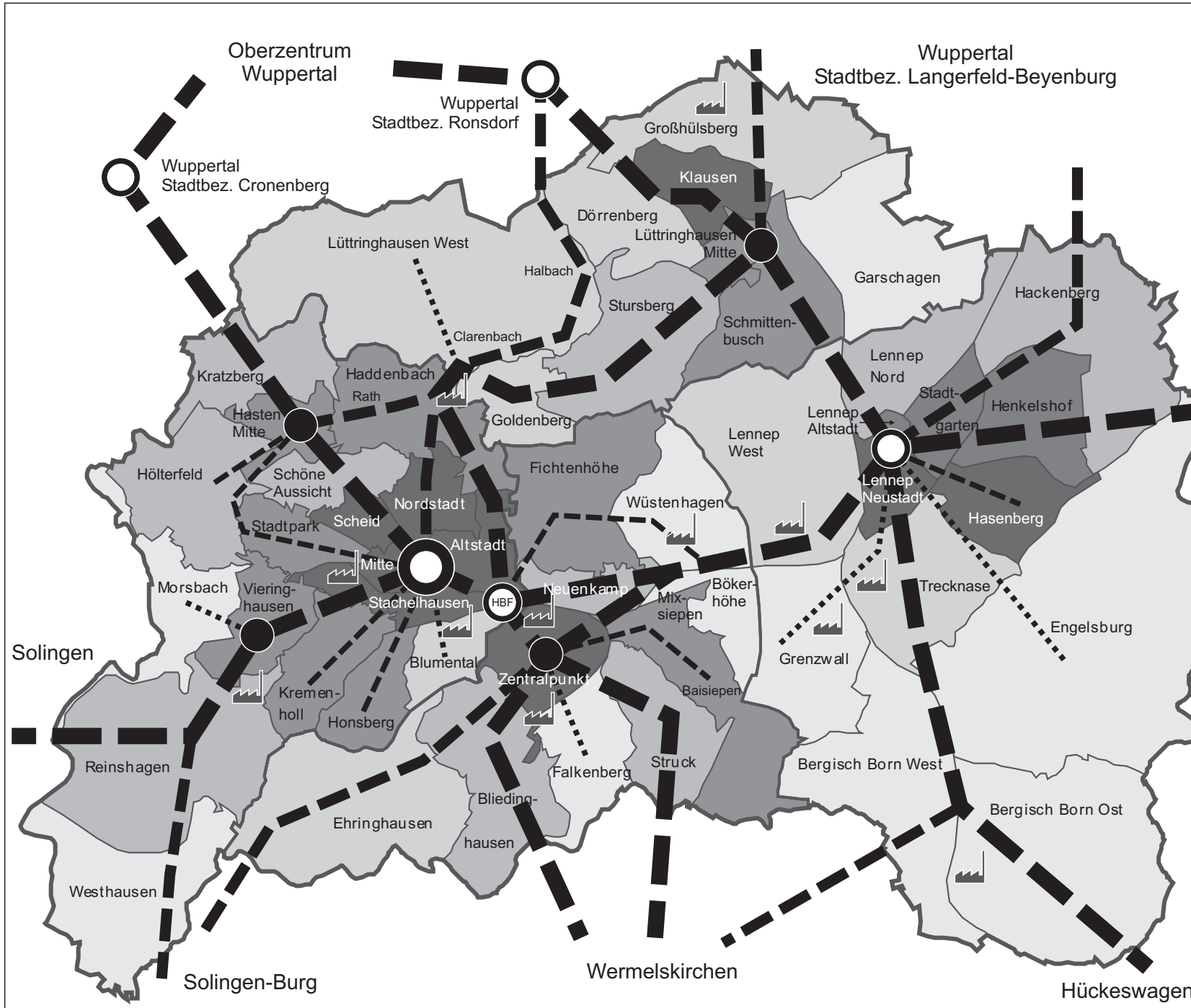
**Abstimmung der Standards für Verflechtungsachsen mit Nachbarn**

Die Mindestbedienungsstandards auf den die Stadtgrenze überschreitenden Verflechtungsachsen werden im Zuge der Nahverkehrsplanung insbesondere im Falle beabsichtigter Veränderungen mit den betroffenen angrenzenden Aufgabenträgern und Verkehrsbetrieben abgestimmt. Die Aussagen der dort gültigen Nahverkehrspläne werden bei der Festsetzung des Zielangebots berücksichtigt.

<sup>46</sup> Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW. Pendlerrechnung 2000 (CD-ROM). In den Angaben sind enthalten:  
 1) Berufspendler: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (einschl. sozialversicherungspflichtiger Studenten), Beamte, Richter, Zeit- und Berufssoldaten, Selbstständige, unbezahlt mithelfende Familienangehörige, Auszubildende, Beamtenanwärter sowie geringfügig Beschäftigte. Hausfrauen/-männer sowie ehrenamtlich tätige Personen zählen nicht zu den Berufspendlern.  
 2) Ausbildungspendler: Schüler und Studenten.

## Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Kategorisierung der Stadtteile, zentralörtliche Gliederung und Verflechtungsachsen



**Zentren**

- Zentraler Bereich für die Gesamtstadt
- Mittelzentrale Versorgungsfunktion
- Grundzentrum / Nahversorgungszentrum
- bedeutendes Gewerbe-/Industriegebiet

**Achsen**

- Hauptachse 1. Ordnung
- Hauptachse 2. Ordnung
- Erschließungsachse 1. Ordnung
- Erschließungsachse 2. Ordnung

**Klassifizierung der Stadtteile nach Einwohnerzahl und -dichte, Pkw-Dichte, Zentralität**

niedrig	niedrig	hoch	gering	Kategorie 5
↕	↕	↕	↕	
EW-Zahl	EW-Dichte	Pkw-Dichte	Zentralität	Kategorie 4
↕	↕	↕	↕	
hoch	hoch	niedrig	hoch	Kategorie 3
				Kategorie 2
				Kategorie 1

**Grenzen**

- Stadt
- Stadtbezirk
- Stadtteil

Bearbeitet: dms 03/05 Karte 7-1

Maßstab 1:55.000

Planungsbüro VIA eG  
Marsportengasse 6, 50667 Köln



## 8 Stadtspezifische Schwerpunktfragestellungen

Im Folgenden wird auf einige für die Entwicklung des Remscheider ÖPNV-Systems bedeutende besondere Fragestellungen eingegangen. Diese betreffen die Themen Liniennetzstruktur, Einbindung von Hbf und Innenstadtachse ins Busnetz, zentraler Busbahnhof, Busverkehr und SPNV, die Entwicklung der Bahnstationen und SPNV-Angebot sowie die Sicherung alter Bahntrassen.

### 8.1 Liniennetzstruktur: Möglichkeiten und Grenzen der Einführung von Netzhierarchien in Remscheid

Das Remscheider Busnetz ist zur Zeit nicht nach Produkten im Sinne der Produktdifferenzierung des VRR gegliedert. Alle Buslinien bedienen alle im Linienverlauf befindlichen Haltestellen. Die Linien unterscheiden sich ausschließlich durch ihr Fahrplanangebot.

#### Vorteile / Nachteile

Vorteil dieses Prinzips ist das Angebot möglichst vieler nachfragegerechter Direktverbindungen und die Vermeidung von Umsteigezwängen. Nachteilig ist ein teilweise wenig transparentes Netzbild und längere Fahrzeiten auf nachfragestarken Punkt-zu-Punkt-Relationen.

Würde eine Netzdifferenzierung umgesetzt, bedeutete dies Mehrleistungen, da auf den beschleunigten Relationen immer auch ein Grundangebot vorgehalten werden muss, das nicht in dem Maß zurückgenommen werden kann, wie beschleunigte Fahrten hinzukämen. Ein solches Konzept dürfte die Wirtschaftlichkeit des Busbetriebs eher senken. Alternativ sollte die Möglichkeit überprüft werden, eine differenzierte Darstellung des bestehenden Liniennetzes in Haupt- und Ergänzungslinien oder -relationen vorzunehmen und im Rahmen des Marketingkonzepts zu kommunizieren.

#### NVP-ZIEL 4b

Die Profilierung der Hauptlinien erfolgt durch einen einprägsamen Grundtakt (montags bis freitags alle 20 Minuten), eine direkte Linienführung ohne Schleifen- und Stichfahrten durch abseits gelegene Wohngebiete sowie durch geeignete Kommunikations- und Fahrgastinformationsmaßnahmen.

## 8.2 Einbindung von Hauptbahnhof und Innenstadtachse ins Busnetz

### NVP-ZIEL 6

Die Zielvorstellung des ersten Nahverkehrsplans, dass weitestgehend alle Buslinien die gesamte Innenstadtachse zwischen Alleecenter und Hbf bedienen, hat weiterhin Gültigkeit.

Problematisch in diese Struktur zu integrierende Ausnahmen sind die Linien 260 und 615 als lang laufende Regionallinien sowie 652, 664 und 672. Eine Durchbindung der Linien über den Friedrich-Ebert-Platz hinaus in Richtung Alleecenter würde taktmäßig und in der Linienlänge korrespondierende Linienäste oder Zusatzaufwand für eine Wendeschleife zum Rathaus erfordern. Sinnvoll wäre eine Durchbindung der Linien 652 (für den Bereich Struck/Talsperre) und 664 (für den Bereich Fichtenhöhe). Bei den übrigen Linien bestehen durch Linienüberlagerung entsprechende Alternativen. Für die Durchbindung der Linie 615 zum Hbf gilt Entsprechendes. Im Hinblick auf den Freizeitverkehr zum Brückenpark Müngsten wird eine Verlängerung der Linie zum Hbf diskutiert, wobei die fehlende Wendemöglichkeit ein Problem darstellt.<sup>47</sup>

Die Haltestelleninfrastruktur im Bereich Hauptbahnhof im Hinblick auf geänderte Netzvarianten (insbesondere bei Umwandlung des Friedrich-Ebert-Platzes in eine Durchgangshaltestelle; siehe 6.3) grundsätzlich zu überprüfen sei. Dies betrifft insbesondere die aus Wuppertal zur Zeit am Friedrich-Ebert-Platz endenden Linien 615 und NE15.

## 8.3 Zentraler Busbahnhof: Zukünftige Dimensionierung des Friedrich-Ebert-Platzes

Die Stadt Remscheid beabsichtigt eine intensivere städtebauliche Nutzung des Friedrich-Ebert-Platzes, wodurch die Fläche des Busbahnhofs reduziert werden müsste. Die Anforderungen der Verkehrsunternehmen an einen Zentralen Busbahnhof (ZOB) wurden für die Stadtwerke Remscheid im Jahr 2001 mit dem Ergebnis untersucht, dass Teile der heutigen Flächen entbehrlich sind, jedoch nicht der ZOB in seiner Funktion.

### NVP-ZIEL 7

Ziel der Nahverkehrsplanung ist es, über die künftige Flächennutzung im Hinblick auf die absehbare Liniennetzentwicklung ein Einvernehmen zu finden. Insbesondere sollte dargestellt werden, welche finanziellen

<sup>47</sup> Stadt Remscheid (Hg.) (2004): ÖV-Freizeitverkehrskonzept für den Brückenpark Müngsten. Wuppertal 2004.



Konsequenzen beim Betriebsaufwand eine Umwandlung des Friedrich-Ebert-Platzes in eine Durchgangshaltestelle hat.

Der aktuelle Infrastrukturbedarf des Haltestellenbereichs ist für diesen Fall grundsätzlich mit den betroffenen Verkehrsunternehmen zu klären. Insbesondere sollen flexible Wendemöglichkeiten ohne Umwegfahrten erhalten bleiben.

## **8.4 Busverkehr und SPNV**

Aufgrund der Topografie verlaufen die Haupteerschließungsachsen für die Bahn und beim Bus zwischen Güldenwerth, Hbf, Lennep und Lüttringhausen im weitesten Sinne parallel. Beide Verkehrsträger haben jedoch eine unterschiedliche Funktion. Dient die Bahn vorwiegend regionalen Belangen, ist der Busverkehr auf den kleinräumigen ÖPNV sowie auf die Zubringerfunktion zum regionalen Schienenverkehr ausgerichtet. Die von Reinshagen bis Klausen durchgehende Buslinie 654 bedient zahlreiche einwohnerstarke Siedlungsgebiete und stellt am Hbf und in Lennep eine Verknüpfung mit dem SPNV her. In Lüttringhausen wird der Bahnhof nicht bedient.

Da die wichtigsten Zielgebiete (Innenstadt, Achse der B 229, Teile von Lennep Mitte, Lüttringhausen Mitte) nicht unmittelbar im Einzugsgebiet der Bahnhöfe liegen, kann nicht von Schienenparallelverkehr gesprochen werden. Der SPNV eignet sich aus diesem Grund für den innerstädtischen Verkehr in Remscheid nur bedingt, da insbesondere für die zentrumsbezogenen Verkehre in Remscheid Mitte und Lüttringhausen Umsteigevorgänge oder längere Fußwege erforderlich sind. Die starke Nachfrage auf dieser Linie bestätigt deren Attraktivität.

### **NVP-ZIEL 8**

Ziel der Nahverkehrsplanung ist die Beibehaltung der arbeitsteiligen Erschließung des Stadtgebiets von SPNV (für den Regionalverkehr) und Bus (für Erschließung, zentrumsbezogenen Direktverkehr und Zubringerverkehr zum SPNV) im Zuge effizienter Linienvläufe.

### **NVP-ZIEL 9**

Weiteres Ziel ist die systematische Anbindung aller Remscheider Bahnhöfe an das Busnetz in einem Taktsystem, das mit dem SPNV kompatibel ist. Alle Buslinien im Bereich einer Bahnstation sollen diesen anfahren. Die Anschlüsse zwischen Bus und Schiene werden optimiert.

Neu ins Busnetz integriert werden soll zum Beispiel der Bahnhof Güldenwerth. Hierdurch würde die Zu- und Abbringerfunktion des Busverkehrs gestärkt und dieser deutlich attraktiver. Verkürzte Reisezeiten

ergäben sich durch die Anbindung des Bahnhofs vor allem für regionale Fahrgäste aus Reinshagen und Vieringhausen, so dass hier Zuwächse zu erwarten sind. Ebenso ist der Anschluss der Station Remscheid-Güldenwerth an das Busnetz für die Anbindung des Brückenparks Müngsten von zentraler Bedeutung.

Ebenso wäre eine bessere räumliche Anbindung der Linie 636 an den Haltepunkt Lüttringhausen unter Abstimmung mit dem Busverkehr Rheinland zu untersuchen und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu bewerten.

## 8.5 Entwicklung des SPNV

### NVP-ZIEL 10

Zentrales Ziel bei der Stationsentwicklung bis zum Jahr 2011 ist die Aufwertung aller bestehenden Bahnstandsstandorte im Rahmen der Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW. Ergänzend wird der bedarfsgerechte Ausbau von Park+Ride- (P+R) sowie Bike+Ride-Anlagen (B+R) angestrebt.

### Remscheid Hbf

Als größtes Projekt sind die Entwicklungsmaßnahmen in Remscheid Hbf hervorzuheben.

### vorerst keine neuen Stationen

Der Bau neuer Bahnstationen in Honsberg und Mixsiepen wird zwar grundsätzlich weiterhin angestrebt, eine Umsetzung ist jedoch im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans aus Gründen der Finanzierung nicht absehbar.

### RB 47

Das Leistungsangebot auf der Regionalbahnstrecke Solingen Hbf–Remscheid – Wuppertal wird als gut angesehen und sollte beibehalten werden. Eine Durchbindung der Züge in Richtung Düsseldorf als Diesel-S-Bahn dürfte für die Stadt Remscheid vorteilhaft sein. Jedoch kann diese Handlungsoption, die auch eine Ausweitung der Platzkapazität in den Zügen zur Folge hätte, aufgrund nicht verfügbarer Mittel bis auf Weiteres von den Städten Wuppertal, Solingen und Remscheid nicht verfolgt werden.<sup>48</sup>

Dringender Handlungsbedarf besteht aus Remscheider Sicht bei der Anschlussoptimierung in Solingen Hbf in Richtung Köln. Hier werden zum Beispiel von drei Zügen pro Stunde aus Richtung Remscheid tagsüber zwei Anschlüsse um zwei Minuten nicht erreicht.

<sup>48</sup> Stadt Wuppertal, Drucksache VO/2164/03 „Ausbau DB Kursbuchstrecke 458 /Regionalbahn 47 ‚Der Müngstener Wuppertal Hbf – Remscheid – Solingen-Ohligs‘, Verkehrsausschuss der Stadt Wuppertal 18.11.2003.

**NVP-ZIEL 11**

Ziel der Nahverkehrsplanung sollte es sein, im Zuge der Beteiligung an der Nahverkehrsplanung des Zweckverbandes VRR die beschriebene Anschlussoptimierung einzufordern. Die langfristige Durchbindung der Züge nach Düsseldorf sollte bei Erfüllung dieser Voraussetzung und unter der Maßgabe der finanziellen Machbarkeit unterstützt werden.

Neben den angebotsseitigen Aspekten ist es aus Sicht der Stadt Remscheid dringend erforderlich, in Verbindung mit der Verbesserung der Bahnstationen, zeitgemäßes und barrierefrei zugängliches Zugmaterial anstelle der zur Zeit verkehrenden Dieseltriebwagen der Baureihe 628 einzusetzen.

**NVP-ZIEL 12**

Ziel der Nahverkehrsplanung in Remscheid ist es, dass möglichst mit der Umsetzung der Bahnverbesserungen barrierefrei zugängliche Fahrzeuge im SPNV eingesetzt werden. Hierzu sind gemeinsam mit dem Aufgabenträger des SPNV und der DB AG entsprechende Möglichkeiten zu überprüfen.

## **8.6 Sicherung alter Bahntrassen**

Streckenreaktivierungen im SPNV sind aus Sicht der Stadt Remscheid im Gültigkeitszeitraum des zweiten Nahverkehrsplans nicht zu erwarten. Die im 1999 veröffentlichten ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW<sup>49</sup> für einen „weiteren Bedarf“ bzw. „möglichen späterer Bedarf“ eingestuft Eisenbahnstrecken

- Remscheid-Lennep – Wermelskirchen (weiterer Bedarf)
- Bergisch Born – Marienheide (möglicher späterer Bedarf)

**IGVP NRW und Regionalplanung**

wurden im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP) neu bewertet. Ergebnis dieser Bewertung ist, dass Erhalt und die Sicherung der Strecke aufgrund der fachlichen und wirtschaftlichen Einschätzung des Landes nicht mehr Zielsetzung des Landesplanung sind. Dies wird in den Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln, 14. Planänderung, Streichung von Schienenstrecken, übernommen.

---

<sup>49</sup> Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): ÖPNV-Bedarfsplan 1998 des Landes Nordrhein-Westfalen – Programm für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur bis 2015. Düsseldorf 1999.

Nach Auffassung des Landes sind die genannten ehemaligen „Schienenvorhaben [...] aufgrund der Ergebnisse der Nutzen – Kosten – Analyse weder volkswirtschaftlich sinnvoll noch angesichts der für Infrastruktur und Betrieb verfügbaren Finanzmittel auf absehbare Zeit umsetzbar. Mehrere Kommunen haben inzwischen beim Eisenbahnbundesamt die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragt.“<sup>50</sup> Die betroffenen Kommunen im Rheinisch-Bergischen Kreis haben „Beschlüsse gefasst, die im Wesentlichen die Verfügbarkeit der Trasse zur Erlangung entsprechender kommunalen Planungssicherheit zum Inhalt haben.“<sup>51</sup>

Da von Seiten des Oberbergischen Kreises und der dortigen Kommunen eine Reaktivierung und auch eine Trassensicherung der Strecke Bergisch Born – Hückeswagen bereits in der Vergangenheit nicht gewünscht war, wurden auch in Remscheid die Bemühungen zur Reaktivierung für diese Relation eingestellt worden.<sup>52</sup>

**NVP-ZIEL 13**

Die Nahverkehrsplanung der Stadt Remscheid zielt darauf ab, die Sicherung der Trasse der in Frage kommenden Strecke Remscheid-Lennep – Bergisch Born für künftige verkehrliche Zwecke weiter in Richtung Wermelskirchen/Hückeswagen (ehemalige Kursbuchstrecken 411/412) nach wie vor offen zu halten.<sup>53</sup>

<sup>50</sup> [http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk\\_internet/gremien/regionalplanung/teilabschnitt\\_koeln/aenderungen/planaenderung\\_14/verfahrensunterlage.pdf](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/gremien/regionalplanung/teilabschnitt_koeln/aenderungen/planaenderung_14/verfahrensunterlage.pdf), 12.9.2007.

<sup>51</sup> Rheinisch-Bergischer Kreis, Vorlage für den Ausschuss für Umwelt und Planung am 8.2.2007, 7/01/0294, <http://www.rbk-direkt.de/downloads/6553/6559/6971/7137/8033/0294.pdf>, 12.9.2007.

<sup>52</sup> Stadt Remscheid, Drucksache Nr. B 61/163 „Zukunft der ehemaligen Kursbuchstrecke 412 Bergisch Born – Wipperfürth“, 24.11.2000.

<sup>53</sup> Der Hauptausschuss der Stadt Remscheid hat am 8.2.2007 folgenden Beschluss gefasst:

- „1. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Maßnahmen zur Einleitung eines Entwicklungsverfahrens für die ehemaligen Bahnstrecken 411 (Lennep - Wermelskirchen) und 412 (Lennep - Hückeswagen) zwischen Lennep Bahnhof und der Stadtgrenze zu veranlassen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Vorplanung für einen Rad- und Gehweg auf den Trassen der entwidmeten Bahnstrecken 411 und 412 jeweils bis zur Stadtgrenze zu erarbeiten. Soweit im Bereich Bergisch-Born die Inanspruchnahme von Trassenflächen durch die Planung der B 51n (siehe Anlage) erforderlich ist, soll für den Rad-/Gehweg eine Alternativlösung gefunden werden.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Realisierung einer Radwegverbindung Lennep - Opladen (ggf. im Rahmen der Regionale 2010) zu prüfen und hierzu eine Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden herbeizuführen.
4. Zielsetzung ist auch weiterhin, dass die alten Bahntrassen als durchgehendes Flächenband erhalten bleiben und auch zukünftig nur für verkehrliche Nutzungen zur Verfügung gestellt werden. In Kooperation mit der BEG (BahnEntwicklungsgesellschaft NRW) werden bei der Verwertung der Grundstücke andere Nutzungen, wie z.B. Hochbauten, ausgeschlossen. Damit wird vom Grundsatz her eine Trasse in voller Breite freigehalten, um ggf. zukünftige, heute noch nicht vorhersehbare Verkehrsnutzungen realisieren zu können.“

## 9 Bauliche, technische und kommunikative Infrastruktur des ÖPNV

Neben den Angebotskomponenten des Fahrplans sind die bauliche und technische Infrastruktur (Kapitel 9.1 und 9.2) sowie die flankierenden Maßnahmen zur Kommunikation und Vermarktung des Angebots (Kapitel 9.3) weitere entscheidende Voraussetzungen für einen attraktiven ÖPNV. Attraktivitätsmerkmale sind zum Beispiel eine angemessene Reisegeschwindigkeit, die in innerstädtischen und staugefährdeten Bereichen durch Beschleunigungsmaßnahmen sicher gestellt werden kann, eine technische Beschaffenheit der Fahrzeugflotte und der Werkstatteinrichtungen, die den Ansprüchen des Umweltschutzes und einer städtebaulichen Verträglichkeit des Busverkehrs entspricht sowie eine gute Fahrgastinformation, damit das System ÖPNV möglichst wenig Zugangshemmnisse hat.

### zentrales Kriterium der Barrierefreiheit der Infrastruktur

Attraktivität bedeutet auch eine einfache Zugänglichkeit zu den Anlagen und Fahrzeugen des ÖPNV sowie zu den Informationen über das Angebot im Sinne der im ÖPNV-Gesetz sowie im Personenbeförderungsgesetz geforderten Barrierefreiheit. Der Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid verweist auf die Bedeutung des zentralen Kriteriums der Barrierefreiheit der ÖPNV-Infrastruktur, insbesondere für die neu eingerichteten Anlagen des ÖPNV und die neu zu beschaffenden Fahrzeuge.

Die derzeit aktuellsten und umfangreichsten Grundlagen zum Thema barrierefreier ÖPNV liefert das vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) / VDV-Förderkreis herausgegebene Grundlagenwerk „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“. Die hier getroffenen Aussagen orientieren sich an diesen Ausführungen.<sup>54</sup>

### Definition

Die Definition von barrierefrei ist weitreichend. Gegenstand sind dementsprechend nicht nur die klassische baulich-technische Infrastruktur, sondern auch die Fahrgastinformation und -kommunikation. Auf letztere wird in Kapitel 9.3 eingegangen.

<sup>54</sup> vgl. VDV (2003).

#### § 4 Barrierefreiheit gemäß Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

#### Aussagen des Nahverkehrsplans zur Barrierefreiheit

Der Nahverkehrsplan muss Aussagen zur Barrierefreiheit treffen, die dann als ein Kriterium bei der Erteilung von Liniengenehmigungen berücksichtigt werden müssen:

„Durch die am 1. Mai 2002 in Kraft getretene Gesetzesänderung wurde folgende Bestimmung in das Personenbeförderungsgesetz eingefügt: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger – soweit vorhanden – anzuhören“ (§ 8 Abs. 3 Sätze 3 und 4 PbefG). Den Unternehmen obliegt es dann – neben ihrer Mitwirkung bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne – in künftigen Genehmigungsanträgen für den Bau (bzw. beim Buslinienverkehr für die Einrichtung), den Betrieb und die Linienführung konkret darzulegen, mit welchen Maßnahmen die Aussagen des Nahverkehrsplans zur Barrierefreiheit umgesetzt werden. Der [...] Gesetzespassus lautet: „Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll in allen Fällen enthalten ... c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3); ...“ (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c PbefG).

Die Nahverkehrspläne stellen vor allem eine Form der Selbstbindung der Aufgabenträger dar, aber auch die Genehmigungsbehörde hat diese bei Genehmigungen nach dem PbefG „zu berücksichtigen“ (§ 8 Abs. 3 PbefG). Eine Genehmigung kann [in Form einer Ermessensentscheidung] versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan – nach neuem Recht einschließlich der Aussagen zur möglichst weitreichenden Barrierefreiheit – nicht in Einklang steht (§ 13 Abs. 2a PbefG).<sup>55</sup>

Im Folgenden werden die einzelnen Infrastruktur-Komponenten sowie die Bestandteile der Fahrgastinformation und Kommunikation des Remscheider ÖPNV-Systems sowie aktuelle Planungsvorstellungen beschrieben. Dabei wird ergänzend auch auf die einzelnen Teilsysteme

<sup>55</sup> Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. (Hg.) (2004); S.17; vgl. hierzu auch Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW). (Hg.) (2004).

me übergreifenden Schnittstellen Bahnhöfe, Park+Ride, Bike+Ride zwischen SPNV und ÖPNV eingegangen.

Vor dem Hintergrund der zentralen Forderung nach Barrierefreiheit wird folgendes Ziel für die Nahverkehrsplanung formuliert:

**NVP-ZIEL 14**

Die bauliche, technische und kommunikative Infrastruktur des ÖPNV ist weitestgehend barrierefrei weiter zu entwickeln, um allen Bevölkerungsgruppen gleiche Mobilitätschancen einzuräumen.

## **9.1 Infrastruktur für den straßengebundenen ÖPNV**

Die Voraussetzungen für eine funktionsfähige Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV, also des Linienbus- und bedarfsgesteuerten Verkehrs, werden von der Stadt Remscheid geschaffen, insofern bauliche Einrichtungen im öffentlichen Straßenraum erforderlich sind.

Des Weiteren gibt die Stadt Remscheid den Ausstattungsstandard (Komfort, Fahrgastinformation) für die Fahrzeugqualität vor. Hierzu macht der Nahverkehrsplan die entsprechenden Vorgaben. Die technische und betriebliche Umsetzung obliegt den ausführenden Verkehrsunternehmen.

### **9.1.1 Haltestellenausbau- und -ausstattungsstandards**

Die Regel-Ausbaustandards für Haltestellen in Remscheid sehen eine grundsätzlich barrierefreie Gestaltung von neu- und umzugestaltenden Haltestellen bzw. Straßenräumen vor. In Verbindung mit dem Einsatz von niederflurigen Omnibussen wird so der Zugang zum ÖPNV optimiert und auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität komfortabler nutzbar.

Von den 228 Bushaltestellen sind gegenwärtig ca. 20 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Es gibt derzeit kein Haltestellenausbauprogramm im Sinne einer Prioritätenliste. Die Stadt Remscheid verfolgt die Strategie, dass dort, wo Haltestellen neu eingerichtet oder Straßen umgebaut werden und Haltestellenanlagen betroffen sind, die beschriebenen Ausbaustandards angewendet werden, soweit dies vor Ort sinnvoll umsetzbar ist.

**barrierefreier Ausbau**

Die idealtypische Haltestelle ist mit einem Hochbord, der von der vorderen bis mindestens zur zweiten Türe mit einer Kantenhöhe von 16 bis 18 cm reicht, ausgestattet. Ein optisch und taktile hervorgehobener

Leitstreifen mit einem Aufmerksamkeitsfeld für den vorderen Einstieg trägt zur besseren Orientierung sehbehinderter Personen bei.

Die Haltestelle muss barrierefrei zugänglich sein.

Ein gutes Beispiel für nach diesem Standard ausgebaute Haltestellen sind Lüttringhausen Rathaus (mit Ausnahme der Haltestellenposition in der Richard-Koenigs-Straße an der Feuerwache) sowie Lennep Bahnhof. Die Haltestelle Hauptbahnhof / Willy-Brandt-Platz hingegen weist keinen nach den Kriterien der Barrierefreiheit ausgebauten Hochbord auf. Dieser misst lediglich 14 cm, während die übrigen Kriterien der Barrierefreiheit berücksichtigt wurden. Es ist anzustreben, dass bei baulichen Maßnahmen zur Umgestaltung von Haltestellen auf die Einhaltung der im Nahverkehrsplan beschriebenen Standards geachtet wird.



*Abbildung 9-1: Barrierefrei gestaltete Haltestelle am Verknüpfungspunkt Lüttringhausen, Rathaus*

**weitere Ausstattungselemente**

Je nach Bedeutung der Haltestelle ist diese mit Wartehalle, Sitzgelegenheit und Abfallbehälter ausgestattet. Unterschiede in der Bedeutung können sich auch durch die Fahrtrichtung ergeben, so z.B. bei reinen Ausstiegshaltestellen, die keine besondere Ausstattung benötigen.

An Verknüpfungspunkten und Haltestellen mit hoher Frequenz sind in der Regel dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen mit Uhrzeitangabe sowie der Aushang von Umgebungsplänen vorhanden.

In der Wartehalle bzw. wenn eine solche nicht vorhanden ist am Haltestellenmast befinden sich die Fahrgastinformationen (Linienfahrpläne, Tarifinformationen).

Die Info-Vitrinen in den bestehenden Wartehallen und die Aushangtafeln an den Masten enthalten zur Zeit keinen Liniennetzplan sowie kei-



ne Informationen zu den besonderen Linienführungen des NachtExpress. Hierzu müssten entsprechende Medien und an vielen Haltestellen die erforderlichen Aushangflächen geschaffen werden.<sup>56</sup>

#### Haltestellenkategorien

Die Regel-Ausstattungs-elemente orientieren sich an der Bedeutung der Haltestelle. Diese bemisst sich am Fahrgastaufkommen.<sup>57</sup> Es werden vier Kategorien unterschieden:

1. Haltestellen mit hoher Frequenz: über 1.500 Fahrgäste/Tag<sup>58</sup>

Dies entspricht bei einem 20-Minuten-Takt durchschnittlich 16 Fahrgäste und mehr pro Fahrt.

2. Haltestellen mit mittlerer Frequenz: 500 bis 1.500 Fahrgäste/Tag

Dies entspricht bei einem 20-Minuten-Takt durchschnittlich ca. 6-16 Fahrgästen pro Fahrt.

3. Haltestellen mit geringer Frequenz: bis 50 bis 500 Fahrgäste/Tag

Dies entspricht bei einem 20-Minuten-Takt durchschnittlich ca. 2-5 Fahrgästen pro Fahrt.

4. Haltestellen mit sehr geringer Frequenz: bis 50 Fahrgäste/Tag

Dies entspricht bei einem 20-Minuten-Takt durchschnittlich weniger als 2 Fahrgästen pro Fahrt.

Nachfolgende Tabelle und Abbildung geben einen Überblick über die Ausstattungsstandards im Einzelnen.

Die Ausstattungsstandards beziehen sich auf die Haupt-Haltepositionen der Haltestelle. An Haltepositionen mit eingeschränkter Bedeutung (z.B. überwiegend zum Ausstieg genutzte Position, ergänzende Halteposition nur für Früh- oder NachtExpress) kann nach sachgerechter Abwägung von den genannten Ausstattungsstandards abgewichen werden.

---

<sup>56</sup> Siehe Kapitel 9.3.2.

<sup>57</sup> Eine Orientierung an der Siedlungsdichte würde bei einigen Haltestellen die Frequentierung durch Umsteiger nicht berücksichtigen.

<sup>58</sup> In beiden Richtungen.

Tabelle 9-1: Angestrebte Regelausstattung von Bushaltestellen bei Neueinrichtungen bzw. Umbauten oder der Neugestaltung von Straßenräumen

Regelausstattung für Haltestellen		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellenausstattung nach BOKraft (STVO-Zeichen 224-40): Haltestellenname, Liniennummer(n), Fahrplan<sup>59</sup>, Abfallbehälter</li> <li>• Tarifinformationen, schematischer Liniennetzplan</li> <li>• schematischer Liniennetzplan für den NachtExpress (Linienschema)</li> <li>• Fahrgastwarteflächen: Standard: 13 m x 2,5 m, beim Einsatz von Gelenkbussen 20,0 m x 2,5 m<sup>60</sup>, minimal 4,0 m x 2,5 m (Bordanhöhung in einem Türbereich)</li> <li>• optische und taktile Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfeld im Einstiegsbereich</li> <li>• beleuchteter Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten (mindestens in der Lastrichtung)</li> <li>• barrierefreie Zugänglichkeit und barrierefreie Gestaltung der Aushänge</li> </ul>		
Haltestellenkategorien	Ausstattungs-elemente zusätz-lich zur Regelausstattung	Bedarfsweise Ausstattungs-elemente
<b>Kategorie A:</b> hohes Fahrgastaufkommen, wichtige zentrale Verknüpfungshaltestellen zentrale Gebiete > 1.500 Fahrgäste/Tag	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dynamische Fahrgastinformation mit Uhrzeitangabe</li> <li>• Liniennetzplan</li> <li>• Umgebungsplan</li> <li>• Displayfläche für sonstige Fahrgastinformationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtplan</li> <li>• Haltestellenskizze</li> <li>• Fußgängerwegweisungssystem</li> <li>• touristische Hinweise</li> <li>• öffentliche Telefonstelle</li> <li>• Taxistellplatz</li> <li>• Kiosk</li> </ul>
<b>Kategorie B:</b> mittleres Fahrgastaufkommen, Gebiete mittlerer Zentralität, publikumsrelevantes Umfeld 500 - 1499 Fahrgäste/Tag	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Displayfläche für sonstige Fahrgastinformationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgebungsplan / Stadtplan</li> <li>• Haltestellenskizze</li> <li>• dynamische Fahrgastinformation mit Uhrzeitangabe</li> <li>• Liniennetzplan</li> <li>• öffentliche Telefonstelle</li> <li>• touristische Hinweise</li> </ul>
<b>Kategorie C:</b> geringes Fahrgastaufkommen, periphere Gebiete, Bedeutung für Freizeitverkehr 50 - 499 Fahrgäste/Tag		<ul style="list-style-type: none"> <li>• touristische Hinweise</li> </ul>

<sup>59</sup> BO Kraft §32 (2) Der Unternehmer hat neben den Angaben nach § 40 Abs. 4 PbefG:

1. an der Haltestelle die Liniennummer sowie den Namen des Unternehmers anzubringen; anstelle des Namens des Unternehmers kann bei Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften deren Bezeichnung treten,
2. im Orts- und Nachbarortslinienvorkehr an der Haltestelle deren Bezeichnung auf einem Zusatzschild deutlich sichtbar anzugeben,
3. an verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienvorkehrs Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine anzubringen.

<sup>60</sup> Bundesministerium für Verkehr. Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. Bonn. 1997 (= direkt, Heft 51). S.32f.

<p><b>Kategorie D:</b> sehr geringes Fahrgastaufkommen, Basisversorgung, &lt; 50 Fahrgäste/Tag</p>	<p>Bedarfsgerechter barrierefreier Standard; Abweichungen von der Grundausstattung nach Abwägung möglich</p>
--	--

### 9.1.2 Dynamische Fahrgastinformation an den Haltestellen

Um die Reisequalität zu erhöhen, wird eine möglichst vollständige Information der Fahrgäste angestrebt. Hierzu zählen auch umfassende Informationsangebote an zentralen Haltestellen mit Echtzeitangaben. Hierdurch wird die Orientierung für die Fahrgäste verbessert, Wartezeiten lassen sich möglicherweise sinnvoll nutzen und die auffälligen Displays stellen einen zusätzlichen Werbeeffekt für den ÖPNV im Stadtbild dar.

Abbildung 9-2: Großformatige Anzeige am Friedrich-Ebert-Platz, großflächige Anzeige am Verknüpfungspunkt Lüttringhausen, Rathaus Standardanzeige in Remscheid Hbf / Willy-Brandt-Platz



Die dynamische Haltestelleninformation ist Bestandteil des Rechnergestützten Busbeschleunigungs- und Leitsystems.

Nachfolgende Übersicht zeigt die Standorte der acht vorhandenen und vier geplanten dynamischen Fahrgastinformationsanlagen sowie weitere sinnvolle Standorte. Wünschenswert ist die Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformationsanzeige am neuen Verknüpfungspunkt Güldenwerth. Ebenso wäre eine Anzeige in Lüttringhausen Bahnhof sinnvoll, wenn hier die entsprechenden baulichen Voraussetzungen für eine attraktive Verknüpfung der verschiedenen Haltestellen- und Bahnsteigpositionen geschaffen sind.

Tabelle 9-2: *Dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen in Remscheid, Stand: 2006*

Standort der Anlage	vorhanden	vorgesehen, jedoch vorerst zurück gestellt	zusätzlich sinnvoll
Allee-Center	x		
Bismarckplatz	x		
Friedrich-Ebert-Platz	x		
Remscheid Hbf / Willy-Brandt-Platz	x		
Lennepe Bf	x		
Lüttringhausen Rathaus	x		
Markt	x		
Zentralpunkt	x		
Amtsgericht		x	
Feld		x	
Kreishaus		x	
Rathaus		x	
Güldenwerth Bf			x
Lüttringhausen Bf (bei Neuordnung des Verknüpfungspunktes)			x

Quelle: Stadtwerke Remscheid 2006

### 9.1.3 Fahrzeuge, Sicherheit und Service

Bei der Ausstattung der Fahrzeuge ist in neu zu beschaffende Fahrzeuge und vorhandene zu unterscheiden. Der derzeitige Mindeststandard für Fahrzeugausstattung und -technik orientiert sich am Kriterienkatalog für die Beschaffenheit von Linienomnibussen im Rahmen der Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW und geht in vielen Punkten auch darüber hinaus. Hiermit wird auch der EU-Busrichtlinie<sup>61</sup> Rechnung

<sup>61</sup> Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG [1/15].

getragen, die vorschreibt, dass Fahrzeuge im städtischen Buslinienverkehr in Niederflur-Bauweise ausgeführt und mit Einstiegshilfen in Form einer Absenkvorrichtung („Kneeling“) und Lift oder Rampe ausgestattet sein müssen.<sup>62</sup> Im Sinne einer standardisierten und kundenfreundlichen Bausausstattung sei auf die „Rahmenempfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen für Stadt-Niederflur-Linienbusse“ verwiesen, in der sämtliche technischen, fahrgast- und fahrerseitigen Ausstattungselemente spezifiziert werden.<sup>63</sup>

**Stadtwerke Remscheid  
und Subunternehmer**

Die unten beschriebenen Standards gelten für eigene Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen sowie für Fahrzeuge der eingesetzten Subunternehmer, deren Fahrleistung für die Stadtwerke Remscheid 16,5 % von der Gesamtkilometerleistung im Fahrplanjahr 2006/2007 in Höhe von 4,0 Mio. Nutzkilometer beträgt.

Aufbauend auf den bisherigen Standards für die Fahrzeugausstattung gelten für vom Aufgabenträger Stadt Remscheid initiierte Verkehre, zu denen auch die von Subunternehmen übernommenen Leistungen zählen, folgende in Tabelle 9-3 aufgeführten Standards für neu zu beschaffende und vorhandene Fahrzeuge:

---

<sup>62</sup> vgl. Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. (Hg.) (2004); S.27.

<sup>63</sup> vgl. VDV (hg.) (2001).

Tabelle 9-3: Standards für Fahrzeugausstattung und -technik, Stand: 2006

Standards für neu zu beschaffende Fahrzeuge	Regelstandard für vorhandene Fahrzeuge
<b>barrierefreie Nutzung</b>	
Niederflurtechnik mit Kneelingvorrichtung	Niederflurtechnik
manuell zu betätigende Rollstuhlrampe	-
Abstellplatz für Kinderwagen u.ä. mindestens 1,5 m <sup>2</sup> (zuzüglich Gangbreite)	
<b>Fahrgastinformation</b>	
Matrix-Außenanzeigen	
automatische Haltestellenansage und -anzeige	
Linienverlaufsanzeige	-
<b>Vertriebssystem</b>	
Ausrichtung des Vertriebstechnik auf die Erfordernisse des angrenzenden VRS-Tarifsystems sowie auf den Verkauf von NRW-Tarif (PauschalpreisTickets)	
elektronischer Fahrausweisdrucker	
Prüfvorrichtung für Elektronische Tickets	
mindestens ein Fahrausweisentwerfer	
<b>Weitere technische Ausstattung</b>	
Video-Überwachung	-
technische Ausstattung zur LSA-Beeinflussung und GPS-Standortbestimmung	
automatische Fahrgastzählgeräte (20% der Busse, verteilt auf verschiedene Typen)	
offener Betriebsfunk*	
Verwendung umweltfreundlicher Treibstoffe	
<b>Ergänzungen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>maximaler Anteil der für Vollflächenwerbung werbenutzbaren Fensterfläche** je Fahrzeug:</li> <li>maximales Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte:</li> <li>maximaler Anteil alter Fahrzeuge, die den Regelstandard nicht vollständig erfüllen:</li> </ul>	<p>1/3</p> <p>9 Jahre</p> <p>20 %</p>

\* Kommunikation zwischen einzelnen Fahrzeugen soll direkt und nicht nur über die Leitstelle möglich sein.

\*\* Tür 1 darf nicht eingebunden werden

Quelle: Stadtwerke Remscheid 2006

**umweltfreundliche  
Motoren und Treibstoffe:  
Schadstoffnorm Euro 5**

Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen gelten automatisch europaweit festgelegte Grenzwerte für die Serienproduktion von Lkw und Bussen, die den Schadstoffausstoß (CO, HC, NO<sub>x</sub>, NMHC<sup>64</sup>, Methan, Partikel, Ruß) von Dieselmotoren begrenzen.

Ab Januar 2005 müssen erstzugelassene Fahrzeuge die Einstufung der Schadstoffnorm Euro 4 erfüllen. Voraussichtlich frühestens Mitte 2008 wird die Schadstoffnorm Euro 5 eingeführt werden, deren Grenzwerte voraussichtlich 2010 verbindlich sein werden. Die Euro 5-Norm wird die Ausstattung der Fahrzeuge mit Partikelfiltern erforderlich machen, um so eine deutliche Verbesserung der Luftqualität zu bewirken.<sup>65</sup>

**Schwefelfreier Diesel-  
kraftstoff**

Die Fahrzeuge der Stadtwerke Remscheid benutzen seit 1996 schwefelfreien Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelgehalt unter 0,001 ppm.<sup>66</sup>

**Biodiesel**

Die Einführung von Biodiesel im Jahr 2003 hat „gegenüber schwefelfreiem Dieselmotorkraftstoff eine Reduzierung der Partikelemissionen um ca. 72 % erreicht. Der Einsatz der Oxi-Kat in Biodieselfahrzeugen hat die CO-Emission um 99 %, die HC-Emission um 95 % und die NO<sub>x</sub>-Emission um 2 % reduziert“.<sup>67</sup>

Das "Gesetz zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes" vom 15.7.2006 sieht eine Besteuerung von Biodiesel ab dem 1.8.2006 vor. Biokraftstoff wird demnach mit einem ermäßigten Satz von 9 Cent besteuert. Der Steuersatz wird schrittweise auf 45 Cent im Jahr 2012 angehoben.<sup>68</sup> Zudem muss ab Januar 2007 nach dem Biokraftstoffquotengesetz Biokraftstoff konventionellem Kraftstoff beigemischt werden, wobei eine

---

<sup>64</sup> Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe.

<sup>65</sup> <http://www.euractiv.com/de/verkehr/euro-5-emissionsvorschriften-fuer-fahrzeuge/article-137720>; 25.5.2006 sowie die Werte im Einzelnen in der Tabelle des Umweltbundesamtes: <http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/downloads/gwlkzbus.pdf>; 25.5.2006.

<sup>66</sup> [http://www.stadtwerke-remscheid.de/index\\_sr\\_o\\_1396.htm?18](http://www.stadtwerke-remscheid.de/index_sr_o_1396.htm?18), 13.4.2006.

<sup>67</sup> [http://www.stadtwerke-remscheid.de/index\\_sr\\_o\\_1396.htm?18](http://www.stadtwerke-remscheid.de/index_sr_o_1396.htm?18), 13.4.2006.

<sup>68</sup> veröffentlicht im Bundesgesetzblatt I vom 19.07.2006; das Gesetz hebt das bisherige Mineralölsteuergesetz auf; Quelle: [http://www.ihk-nordwestfalen.de/verkehr\\_logistik/biodiesel.php](http://www.ihk-nordwestfalen.de/verkehr_logistik/biodiesel.php), 4.4.2007.

Besteuerung mit dem vollen Steuersatz (Biodiesel 47,04 Cent) in Höhe der Beimischungsquote erfolgt.<sup>69</sup>

Diese Regelungen machen den Einsatz dieses umweltfreundlichen Treibstoffs weniger wirtschaftlich.

„Zurzeit [Mai 2007] werden von insgesamt 78 Bussen bereits 35 Busse mit schwefelfreiem Diesel und 38 Busse mit Biodiesel betankt. Darüber hinaus sind 35 Busse mit CRT und 36 Busse mit Oxi-Kat ausgerüstet. Fahrzeuge, die kein Abgasreinigungssystem haben, werden zum Teil in den folgenden Jahren ausgemustert und durch neue moderne Fahrzeuge ersetzt.“<sup>70</sup>

**technische Ausstattung,  
Sicherheit und Service**

Die in Remscheid eingesetzten Busse der neuesten Generation weisen eine Reihe komfortabler Sicherheitsmerkmale und Serviceelemente auf, die im Folgenden – mit Anpassungen übernommen von einer Dokumentation der Stadtwerke Remscheid – dargestellt werden.

---

<sup>69</sup> vgl. § 37a Abs. 3 BimSchG; § 50 Abs. 1 EnergieStG; Quelle: [http://www.ihk-nordwestfalen.de/verkehr\\_logistik/bindata/Merkblatt-Biodieselbesteuerung07.pdf](http://www.ihk-nordwestfalen.de/verkehr_logistik/bindata/Merkblatt-Biodieselbesteuerung07.pdf)

<sup>70</sup> [http://www.stadtwerke-remscheid.de/index\\_sr\\_o\\_1396.htm?18](http://www.stadtwerke-remscheid.de/index_sr_o_1396.htm?18); 7.4.2007; angepasst nach Angaben der Stadtwerke Remscheid vom 21.5.2007.



### Moderne Technik und Komfort

Die Fahrzeuge sind [...] mit folgenden Sicherheitssystemen ausgestattet: Anti-Blockier-System (ABS), Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) und elektronisch gesteuerte Luftfederung (ECAS).

Um auch dem Komfort-Anspruch der Fahrgäste gerecht zu werden, besitzen die Fahrzeuge neben der Niederflertechnik noch eine Absenkungsvorrichtung (Kneeling), die einen besseren Ein- und Ausstieg an den Haltestellen ermöglicht. Durch das sogenannte Kneeling verringert sich die Einstiegshöhe zwischen Bordsteinkante und Wagenboden nochmals um weitere 7-8 cm.



Für behinderte Menschen, die z. B. auf einen Rollstuhl angewiesen sind, stehen zum Teil elektrisch und manuell ausfahrbare Rampen zur Verfügung, über die ein problemloses Rein- und Rausfahren in den Bus ermöglicht wird. [...]

An der Anlehnplatte gegenüber der hinteren Tür [ist] bei Solofahrzeugen oder bei Gelenkzügen gegenüber der mittleren Tür ein Sicherheitsgurt montiert worden, um ein Verrutschen von Rollstühlen oder Kinderwagen zu vermeiden.



Für die Fahrgäste steht im und am Fahrzeug ein komplettes Fahrgastinformationssystem (Haltestellenansage, Haltestellenanzeige und Linienverlaufsanzeige für den Fahrgastinnenraum und für außen eine Matrix-Anzeige) für eine umfangreiche Information zur Verfügung. In sechs [...] Gelenk- sowie in zwei Soloomnibussen, die die Stadtwerke im Oktober 2004 bzw. im April 2005 in Betrieb nahmen, sind erstmals neue digitale Linienverlaufsanzeigen (TFT-Monitore) integriert. [...] Damit kann der Fahrgast auch im hinteren Teil des Fahrzeugs gut erkennen, an welcher Haltestelle er sich befindet, wie die nächste Haltestelle heißt oder wie weit es noch bis zu seiner Zielhaltestelle ist. [...]

Ein Integriertes-Bord-Informationssystem (IBIS) [...] versorgt die Anlage mit den notwendigen Daten wie Standort, Wegstrecke und Uhrzeit. [...] Die Außenanzeigen sind mit amberfarbenen (Orange) LEDs ausgestattet. Diese Farbe hat den Vorteil, dass Fahrgäste mit Sehschwäche bei Dunkelheit die dargestellte Schrift besser lesen können. Seit Juni 2001 wurde durch die Videoüberwachung im Bus das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste weiter gestärkt<sup>71</sup>.

### Sicherheit und Service

#### „Videoüberwachung

[...] Im Rahmen des Förderprogramms des Landes NRW „Sicherheit und Service im ÖPNV“ [wurden] bei der Stadtwerke Remscheid GmbH [zur Zeit insgesamt 46 Busse, im Mai 2007 46 Fahrzeuge] mit einem Videoüberwachungssystem ausgestattet.

<sup>71</sup> [http://www.stadtwerke-remscheid.de/index\\_sr\\_o\\_1396.htm?18](http://www.stadtwerke-remscheid.de/index_sr_o_1396.htm?18), 13.4.2006.

Ziel des Einsatzes dieser Videoüberwachung ist es

- die Sicherheit und Aufenthaltsqualität unserer Fahrgäste zu erhöhen
- die Sicherheit für unser Fahrpersonal zu verbessern
- die Vandalismusschäden zu reduzieren
- Vandalen und Randalierer zu identifizieren
- zur Klärung von Betriebsstörungen, Unfällen oder Anlässen für Reklamationen beizutragen.

Es ist eindeutig zu erkennen, dass Sachbeschädigungen im Vergleich zu Fahrzeugen ohne Überwachung rückläufig sind.

### **Rundsitzgruppe**

Seit 1998 wurde [...] im hinteren Fahrzeugbereich eine andere Sitzanordnung gewählt. Die Sitze wurden als Rundsitzgruppe angeordnet, d.h., alle Fahrgäste des hinteren Bereichs sitzen sich gegenüber. Da hierdurch die Rückseiten der Rückenlehnen nicht mehr zugänglich sind und auch das Verschmieren im Verborgenen nicht mehr so leicht möglich ist, konnte auch hier ein Rückgang der Schäden verzeichnet werden. [...]



### **Einstieg vorne**

Seit Januar 2003 gibt es in den Bussen der Stadtwerke Remscheid GmbH den kontrollierten „Einstieg vorne“, seitdem werden alle Fahrgäste gebeten, beim Fahrer einzusteigen und unaufgefordert ihr gültiges Ticket zu zeigen. Der Einstieg beim Fahrer ist als eine gezielte Aktion für noch mehr Service und Sicherheit in den Bussen eingeführt worden, denn schon der direkte Kontakt zum Fahrer verschafft in der Regel ein größeres Sicherheitsempfinden beim Fahrgast. [...]. „Einstieg vorne“ wird ebenso von den Regionalbusbetrieben praktiziert, nicht jedoch in den Bussen der Wuppertaler Stadtwerke.]

### **Fahrzeugbegleiter**

[Im] Jahr 2000 [wurden] erstmals Fahrzeugbegleiter von den Stadtwerken Remscheid in Zusammenarbeit mit Trainern der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) sowie der Polizei [...] ausgebildet. Diesen Schülern/innen wurde von Trainern der Polizei, der BOGESTRA und der Stadtwerke Remscheid GmbH Verhaltensweisen in Konfliktsituationen beigebracht. Durch den Einsatz der Fahrzeugbegleiter sind vor allem die Probleme in den Schulbussen und an den von Schülern stark frequentierten Haltestellen zurückgegangen.

### **Ordnungspartnerschaft mit der Polizei**

Im Rahmen des NRW-Landesprogrammes für „Sicherheit und Service im ÖPNV“ besteht seit November 1998 eine Kooperation in Form einer Ordnungspartnerschaft zwischen der Stadtwerke Remscheid GmbH und der Polizei. Ziel dieser Ordnungspartnerschaft ist es, die Benutzung von Bus und Bahn noch sicherer zu machen und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu stärken.

[...] Insbesondere an Haltestellen, in den Abend- und Nachtstunden sowie auf den NachtExpress-Linien [...] wird [...] gemeinsame Präsenz gezeigt.

### **Fahrende Notrufsäulen**

[...] Alle Busse der Stadtwerke Remscheid GmbH dienen den Bürgern im Bedarfsfall als „fahrende Notrufsäulen“. Jeder Busfahrer kann über Funk und ohne Zeitverlust

Notrufe unmittelbar an die Leitstelle des Verkehrsbetriebes geben, die sofort an die Polizei oder an Rettungsdienste weitergeleitet werden. [...]

**Sicherheit an Haltestellen**

Seit 1998 wird in Remscheid der Busbahnhof (Friedrich-Ebert-Platz) von einem Sicherheitsunternehmen überwacht. Ergänzend dazu besteht ein Videoüberwachungssystem an der Haltestelle Blumeninsel [Hbf] und auf dem Friedrich-Ebert-Platz. Dies dient der Einschränkung von Belästigungen, Übergriffen und Vandalismus. Allein die Vandalismusschäden an den Haltestellen in Remscheid beliefen sich im Jahr 2004 auf ca. 84.000,- Euro. [...]

**Sauberkeit**

Die Busse der SR, die nach Beendigung ihrer Fahrt in die Wagenhalle einfahren, werden täglich gesäubert. Die Außenreinigung wird in einem 3-Tagesrhythmus [...] vorgenommen. Alle 3 Monate erfolgt eine komplette Grundreinigung der Fahrzeuge.

In regelmäßigen Abständen fahren Mitarbeiter der SR die Lienenwege ab, um [alle] Haltestellen auf Verschmutzung und Schäden zu prüfen. [Sie] reinigen die Wartehallen jeweils 2 x pro Woche, beseitigen Schmierereien und nehmen selbst kleinere Reparaturen vor.<sup>72</sup>

**Fahrzeugwartung- und bestand**

Die Fahrzeuge der Stadtwerke Remscheid werden zentral in der Wagenhalle Neuenkamper Straße gewartet und gereinigt. Der Omnibus-Betriebshof wurde nach umfassenden Um- und Neubauten der alten, zum Teil noch aus dem Straßenbahnbetrieb stammenden Anlagen in seiner heutigen Form zwischen 1990 und 1993 schrittweise in Betrieb genommen.<sup>73</sup>



*Abbildung 9-3: Bus des Subunternehmens ELBA-Reisen vor der Wagenhalle Neuenkamp*

**Busbestand**

Im Mai 2007 setzen die Stadtwerke Remscheid 78 Busse und das Subunternehmen Elba-Reisen 18 Busse, zusammen also 96 Fahrzeu-

<sup>72</sup> [http://www.stadtwerke-remscheid.de/index\\_sr\\_o\\_1676.htm?34](http://www.stadtwerke-remscheid.de/index_sr_o_1676.htm?34), 13.4.2006; aktualisierte Angaben der Stadtwerke Remscheid vom 26.7.2004, aktualisiert nach Angaben der Stadtwerke Remscheid im Mai 2007.

<sup>73</sup> Stadtwerke Remscheid (Hg.) (1993); S.16.

ge ein. Der Niederfluranteil beträgt insgesamt ca. 92 %. Im September 2007 wird eine weitere Lieferung neuer Busse erwartet.

**„Bergischer Bus“**

Seit 1995 werden die Fahrzeuge in einer Kooperation der bergischen Städte Remscheid, Solingen, Wuppertal und Ennepetal zur Busbestellung beschafft. Dies ermöglicht die Bestellung größerer Stückzahlen mit einer standardisierten, hochwertigen Ausstattung bei den Herstellern. Neueste Technik ist ebenso Standard wie eine konsequent barrierefreie Gestaltung. Die Kunden erhalten den Gesamteindruck des ÖPNV in der bergischen Region „aus einem Guss“, da in den einzelnen Städten identische Fahrzeuge im Einsatz sind. Die Abnehmer des sogenannten „Bergischen Busses“ erzielen durch die im Vergleich zu Einzelbestellungen größerer Menge günstigere Konditionen bei den Herstellern, was die kommunalen Haushalte entlastet.

**Fahrzeugbestand**

*Tabelle 9-4: Busbestand der Stadtwerke Remscheid einschließlich angemieteter Fahrzeuge der Firma ELBA (Mai 2007)*

Fahrzeugart	Stadtwerke Remscheid	Subunternehmen (ELBA-Reisen)
Standardlinienbusse Hochflur	2	6
Gelenkbusse Hochflur	-	-
Standardlinienbusse Niederflur	49	12
Midi-Busse Niederflur	2	-
Gelenkbusse Niederflur	23	-
Summe	78	18
Fahrzeuge im Betrieb	96	

Quelle: Stadtwerke Remscheid, 2007

## Bergischer Bus – butterweich und stark



**Stadtwerke Remscheid GmbH**

nehmen ihnen praktisch die Arbeit ab“, schmunzelt Strieder. Im hinteren Teil laden Sitzgruppen zum Plausch unter Fahrgästen ein.

Auffällig sind die grünen Haltestangen – ein Markenzeichen des „Bergischen Busses“, entwickelt nach neuesten Forschungsergebnissen: „Die Untersuchungen belegen, dass diese Farbe Senioren und Menschen mit einer Sehschwäche besonders entgegenkommt“, erklärt der Sachgebietsleiter die ungewöhnliche Ausstattung. Gut zu sehen sind ebenfalls der Linienweg und die aktuelle Haltestelle: Sie werden auf einem leuchtenden Display angezeigt.

**Fazit:** Der Innenraum wirkt frisch und ansprechend. Durch die offene Gestaltung im hinteren Bereich kann der Fahrer auch diesen Teil des Busses jederzeit gut einsehen, und niemand kann sich mehr „verstecken“. So fühlen sich die Fahrgäste sicherer und die Verkehrsbetriebe verzeichnen weniger Schäden durch Vandalismus.

Stark an Berg ist der „Bergische Bus“. Für 12 Prozent Steigung und mehr ist das Fahrzeug speziell ausgelegt.

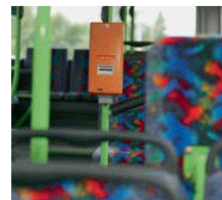
**MOBILZEIT** beim Fahrzeugtest in Remscheid, das heißt: Es geht ins Bergische – und zwar nicht zu knapp. Was die Busse hier auf den steilen und kurvigen Straßen, zwischen eng zusammenrückenden Fachwerkhäusern leisten müssen, hat MOBILZEIT-Mitarbeiterin Susanne Mittenhuber überzeugt: Der „Bergische Bus“ nimmt es mit jedem Anstieg auf.



Über die Rampe kommen Rollstuhlfahrer problemlos in den Bergischen Bus.

die kann er an den zahlreichen Anstiegen auch gut gebrauchen. Mitten auf einer steilen Straße stoppt Höller, fährt dann ganz sanft und entspannt wieder an. Auch Martin Strieder ist immer wieder begeistert: „Der Bus quillt sich überhaupt nicht, sondern kommt butterweich in Gang.“

Auch gegen Wetterkapriolen hat der „Bergische Bus“ ein besonderes Rezept: Dank des Spezialprofils seiner Ganzjahresreifen werden die Fahrgäste bei den Stadtwerken Remscheid selbst von plötzlichen Schneefällen nicht eiskalt erwischt. Der Bus meistert auch bei winterlichen Straßenverhältnissen die Berge problemlos – zumindest theoretisch. „Unser



Nach neuesten Erkenntnissen gestaltet: mit bunten Polstern und gut sichtbaren Haltestangen.

**Die Sicherheit:** Die beginnt beim „Bergischen Bus“ schon beim Einsteige:

Zwischen Fahrer und Einstiegstür steckt eine Teleskopstange. Sie schützt die Fahrgäste beispielsweise bei einer Vollbremsung. „Das ist überhaupt nicht mit den Wildwesttütchen von früher zu vergleichen“, betont Strieder. „Das hat eine ganz andere Qualität.“ Die Stange verhindert zudem, dass sich Fahrgäste direkt vor der Windschutzscheibe aufhalten, wo sie besonders gefährdet sind. Ein ganz exklusiver Service, den nur die SR-Busse bieten, ist die Transporticherung für Rollstuhlfahrer. Diese Sonderausstattung funktioniert wie der Sicherheitsgurt im Auto. In der Mitte des Busses finden sich entsprechende Vorrichtungen, an denen sich Rollstuhlfahrer anschließen können und so einen stabilen Halt finden.

Abbildung 9-4: Der „Bergische Bus“ trägt entscheidend zum Imagegewinn des ÖPNV bei. Öffentlichkeitswirksamer Beitrag in Mobilzeit, Ausgabe VRR, Herbst 2002

### Fahrzeugstandards der sonstigen Verkehrsunternehmen

Die Fahrzeugstandards der übrigen in Remscheid verkehrenden Unternehmen werden de facto von den benachbarten Aufgabenträgern vorgegeben, es besteht zur Zeit keine Einflussnahme durch die Stadt Remscheid. Grundsätzlich werden auf den grenzüberschreitenden Linien Fahrzeuge eingesetzt, die dem jeweils zum Anschaffungszeitpunkt gültigen Kriterienkatalog für die Beschaffung von Linienomnibussen im Rahmen der Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW entsprechen. Dies sind ausschließlich Niederflerbusse. Sollten die Fahrzeuge von den Standards im Einzelfall abweichen, handelt es sich um kurzfristige Ausnahmen aufgrund von Fahrzeugausfällen o.ä.

### Standards gegenseitig abstimmen

Im Hinblick auf die eine Abstimmung der Standards zwischen der Stadt Remscheid und den benachbarten Aufgabenträgern seit auf die Fortschreibung der jeweiligen Nahverkehrspläne verwiesen.

### Wiedenhoff

Die von der Firma Kraftverkehr Gebrüder Wiedenhoff konzessionierten Fahrten der Linie 240 Lennep – Wermelskirchen wird mit Standardnie-



derflurbussen bedient, die im Betriebshof Burscheid-Heide stationiert sind.



Abbildung 9-5: Busse der Firma Wiedenhoff auf der Linie 240 (l.) und des Auftragunternehmers Lieth der RVK auf der Linie 260 (r.)

- RVK** Die Fahrzeuge der Buslinie 260 Remscheid – Köln werden von der Zweigniederlassung Wermelskirchen der RVK-Verkehrsstelle Bergisch Gladbach eingesetzt. Hier verkehren vorwiegend Standardniederflurbusse und vereinzelt Gelenkbusse der RVK. Teilweise werden standardkonforme Subunternehmerfahrzeuge eingesetzt.
- OVAG** Die OVAG-Linie 336 Lennep – Gummersbach wird in der Regel von Standardlinienbussen der OVAG, der RVK sowie der Verkehrsbetriebe Bergisches Land (VBL) befahren. Es werden ausschließlich Niederflurbusse von Standorten im Oberbergischen Kreis (Wipperfürth-Hämmern, Gummersbach-Niederseßmar) eingesetzt. Auf den OVAG-Kursen der Linie 671 Lennep – Radevormwald verkehren ebenfalls Standardniederflurbusse der OVAG-Niederlassung Wipperfürth-Hämmern.<sup>74</sup>
- WSW** Die Wuppertaler Kurse der gemeinsam mit den Wuppertaler Stadtwerken (WSW) bedienten Linien 615, 620, 669, 670, NE15 und NE16 werden von einem der beiden Betriebshöfe Nächstebreck oder Varresbeck der WSW mit Fahrzeugen bedient, deren Qualität mit der der Busse der Stadtwerke Remscheid vergleichbar ist.
- BVR** Auf der BVR-Linie 636 verkehren grundsätzlich Niederflurbusse allenfalls bei kurzfristigen unvorhergesehenen Fahrzeugausfällen kann es

<sup>74</sup> Telefonische Mitteilung der OVAG, 13.4.2006.

vorkommen, das vereinzelt ein Hochflurbus eingesetzt wird. Teilweise werden Subunternehmer für die Ausführung der Fahrten beauftragt.

#### 9.1.4 Busbeschleunigung

Um einerseits pünktliche Abfahrten und verlässliche Fahrpläne anbieten zu können und andererseits wirtschaftliche Fahrzeugumläufe zu erzielen, setzt die Stadt Remscheid in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Remscheid ein Busbeschleunigungsprogramm um. Ziel des Programms ist die Reduzierung der Verlustzeiten an den Lichtsignalanlagen im Zuge der Buslinien 653 und 654 bzw. aller parallel verkehrenden Linien. Zu diesem Zweck werden die Lichtsignalanlagen längs der Linienwege mit neuen Steuergeräten und verkehrsabhängigen Programmen ausgestattet. Auch wurde ein neuer Verkehrsrechner installiert. Die Stadtwerke haben ihre Busse mit neuer Hard- und Software ausgerüstet, so zum Beispiel mit einem GPS-gesteuerten Ortungssystem.

Die Busse der übrigen Verkehrsunternehmen, die die beschleunigten Strecken ebenfalls befahren, sind nicht in das Beschleunigungssystem integriert. Sinnvoll wäre die Integration insbesondere für die Busse der Wuppertaler Stadtwerke und der RVK-Linie 260. Hierzu wären die technischen Voraussetzungen zu klären, Kosten/Nutzen-Gesichtspunkte abzuwägen und eine mögliche zeitliche Umsetzungsperspektive darzustellen.

Auch wurden die dynamischen Fahrgastinformationsanlagen in das Rechnergestützte Busbeschleunigungs- und Leitsystem (RBBL) integriert (siehe Kapitel 9.1.2).<sup>75</sup>

#### Realisierungsstufen

Die Beschleunigungsmaßnahmen werden in drei Bauabschnitten bis zum Jahr 2009 realisiert:

#### Stufe 1 umgesetzt 2000 bis 2003

1. Linie 653: 10 Signalanlagen zwischen Bismarckstraße / Unterführung und Hastener Straße / Scharnhorststraße

#### Stufe 2 umgesetzt 2004 bis 2006

2. Linie 653: 8 Signalanlagen zwischen Burger Straße / Schule Manesmann über Zentralpunkt bis Bismarck- und Industriestraße

<sup>75</sup> Die Informationen zu diesen Ausführungen wurden der öffentlichen Mitteilungsvorlage der Stadt Remscheid, Drucksache M 66/75 WP 12 des Fachbereichs 66/2 vom 19.9.2005, Aktenzeichen 66.2.4221 entnommen. Eine Aktualisierung erfolgte entsprechend einer Mitteilung der Stadt Remscheid, Fachbereich 66 vom 11.4.2007.

Linie 654: 10 Signalanlagen zwischen Reinshagener Straße / Schimmelbuschweg über Solinger Straße – Vieringhausen bis Alleestraße / Hochstraße – Fastenrathstraße sowie Neuenkamper Straße / Metzger Straße und Neuenkamper Straße / Lenneper Straße

Zusätzlich wurden noch 3 in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßen NRW befindlichen Lichtsignalanlagen im Verlauf der B229 zwischen Lenneper Straße / Auf dem Langefeld und an der BAB-Auffahrt umgebaut bzw. erneuert.

**Stufe 3 vsl. ab 2008 bis 2009**

3. Linie 654: voraussichtlich 10 Anlagen in Lennep zwischen Trecknase und der künftigen BAB-Auffahrt Blume sowie in Lüttringhausen zwischen Lindenallee / Richthofenstraße und Lockfinker Straße / Dachsweg

Eventuell Erneuerung weiterer Anlagen auf der Solinger Straße in Vieringhausen.

Die Weiterentwicklung der Busbeschleunigungsmaßnahmen wird sich nach Abschluss der knotenpunktbezogenen auf streckenbezogene Optimierungen konzentrieren. Ziel ist es, aufgrund der Erfassung der Verkehrsströme im Verkehrsnetz – und nicht nur an den einzelnen Signalanlagen – die Verkehrssteuerung anzupassen und den Verkehrsfluss insgesamt zu verbessern.

**Kosten**

Die veranschlagten Kosten für das Beschleunigungsprogramm betragen 4,9 Mio. €. Etwa 1,9 Mio. € davon stehen noch für die Stufe 3 zur Verfügung.

### **9.1.5 Sonstige Infrastruktur für den Busverkehr**

Die Attraktivität und Effizienz des Busverkehrs hängt wesentlich von einer guten Netzwirkung und einer zügigen Abwicklung des Betriebs ab. Hierzu tragen zum Einen gut ausgebaute und barrierefrei zu nutzende Umsteige- und Verknüpfungshaltestellen bei. Zum Anderen ermöglichen besondere Fahrwege für Linienbusse mit vom Kfz-Verkehr unabhängiger Führung – neben den oben beschriebenen Vorhaben zur Busbeschleunigung im Zuge der Weiterentwicklung des Rechnergestützten Busbeschleunigungs- und Leitsystems – attraktive Fahrzeiten und möglichst direkte Linienführungen. Die Stadt Remscheid verfolgt wie beim Ausbau von Haltestellen die Strategie, dass dort, wo



Straßen um- oder neugebaut werden, der Bedarf und die Umsetzungsmöglichkeiten von Bussonderspuren geprüft werden.

Im Folgenden wird ein Überblick über die vorhandenen und geplanten größeren Bus-Infrastrukturen im öffentlichen Raum gegeben.

### 9.1.5.1 Größere Haltestellenanlagen

In Remscheid befinden sich zum Analysezeitpunkt 2006 insgesamt 263 Haltestellen (228 Bus- und zum Teil AST-Haltestellen, 35 Haltestellen nur für das AST).<sup>76</sup> Hiervon haben die fünf in der nachstehenden Tabelle genannten Standorte aufgrund des besonderen Ausbauszustandes eine herausgehobene Stellung.<sup>77</sup>

*Tabelle 9-5: Vorhandene und geplante größere Haltestellenanlagen in Remscheid*

Standort der Anlage	Lage	Anmerkungen
<b>Vorhandene größere Haltestellenanlagen</b>		
Bus-/ Schiene-/ MIV-Verknüpfungspunkt Lennep Bf	Am Bahnhof	
Friedrich-Ebert-Platz / ZOB	Friedrich-Ebert-Platz	Innenstadtachse
Haltestelle Hbf / Willy-Brandt-Platz	Bismarckstraße	Innenstadtachse
Haltestelle Markt	Markt	Innenstadtachse
<i>Anzahl der Anlagen</i>	4	
<b>Planungen</b>		
Bus-/ Schieneverknüpfungspunkt und Buswendeschleife Güldenwerth Bf	Güldenwerth	Fertigstellung Bahnsteigtunnel: 2006; Bau Buswendeschleife, P&R: 2007 / 2008
Friedrich-Ebert-Platz / ZOB	Friedrich-Ebert-Platz / Konrad-Adenauer-Straße	Umgestaltung im Zuge städtebaulicher Neuordnungen; frühes Planungsstadium
<i>Anzahl der Vorhaben</i>	2	

Quelle: Angabe der Stadt Remscheid 03/2006

<sup>76</sup> Unabhängig von der Anzahl der einzelnen Abfahrpositionen je Haltestelle.

<sup>77</sup> Bedeutende Verknüpfungshaltestellen wie zum Beispiel Allee-Center, Clarenbach, Hasten, Feld, Lüttringhausen Rathaus, Rathaus oder Zentralpunkt werden hier nicht gesondert aufgeführt, da an diesen Stellen – abgesehen von dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen – keine aufwändigen baulichen Anlagen vorhanden sind.

**Standorte längs der  
Innenstadtachse**

**Hbf / Willy-Brandt-Platz**

Drei Standorte befinden sich längs der zentralen Innenstadtachse. Die Haltestelle Hbf / Willy-Brandt-Platz wurde nach der Umgestaltung der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr von der ursprünglichen Position in der Freiheitstrasse an der ehemaligen Straßenbahnhaltestelle in den neu geschaffenen Kreisverkehrsplatz verlegt. Die heutige attraktive Gestaltung als „Blumeninsel“ wurde im Jahr 2004 vollendet.

**Markt**

Die Haltestelle Markt wurde im Rahmen der Umgestaltung des Marktplatzes in der heutigen Form geschaffen. Durch die Führung von Buslinien über den Platz ist derzeit allerdings seine allgemeine Nutzbarkeit eingeschränkt. Das Büro Planungsgruppe Nord (PGN) hat in diesem Zusammenhang alternative Möglichkeiten der Führung des Linienvverkehrs in diesem Bereich untersucht. Angeregt wurde durch die PGN eine Bündelung des Busverkehrs auf einer Seite des Platzes mit einer oder zwei Fahrspuren bzw. die Verlagerung einer Richtungsfahrspur in die Alte Bismarckstraße. Dadurch könne die verkehrliche Funktion und Attraktivität der Bedienung erhalten bleiben.<sup>78</sup>

**Friedrich-Ebert-Platz /  
ZOB**

Der Friedrich-Ebert-Platz wurde in den 80er Jahren in seiner heutigen Form als Zentraler Busbahnhof ausgebaut. Hier befinden sich die Leitstelle der Stadtwerke Remscheid, Personalräume sowie das im Jahr 2005 neugestaltete Kundenzentrum der Stadtwerke. Neben den Abfahrstellen für die Busse befinden sich dort auch die betrieblich benötigten Warte- und Pausenpositionen für ein- und aussetzende Wagen sowie E-Wagen. Umsteigevorgänge finden richtungsbezogen statt, da durch die Bündelung der Linien auf der Innenstadtachse auch an den anderen Haltestellen zwischen Hbf und Allee-Center bzw. Rathaus umgestiegen werden kann.

Zur Zeit erfolgen unter dem Leitgedanken „Für ein modernes Remscheid – Strategien gegen die Stadtfucht“ städtebauliche Überlegungen „vorhandene urbane Strukturen effizient umzubauen und zu ergänzen“. Neben der Entwicklung des Bereichs Hauptbahnhof ist die Neugestaltung und Bebauung des Friedrich-Ebert-Platzes ein Leitprojekt der Remscheider Stadtentwicklung.<sup>79</sup> Dies bedeutet für den ÖPNV, dass ein Weg gefunden werden muss, die betrieblichen und kundenorientierten Ansprüche des Busverkehrs mit den städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen in Einklang zu bringen.

<sup>78</sup> Vgl. BbA - Dr. Bruns & Fetzer Unternehmensberatung GmbH (2006); S.18 f.

<sup>79</sup> Vgl. Stadt Remscheid (Hg.) (2005a); S.5.

**Kooperativer  
Planungsprozess (2005)**

Im Rahmen eines kooperativen Planungsprozesses haben im Jahr 2005 fünf Planungsteams, Stadtverwaltung, Politik und lokale Akteure Ideen zur künftigen Entwicklung der Innenstadt erarbeitet. Auf der Basis dieser Ideen sollen konkrete Baumaßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. Das Team „HJP Planer Heinz Jahnen Pflüger“, Aachen hat den favorisierten Vorschlag zur Umgestaltung des Busbahnhofs gemacht. Der ZOB – so die Vorstellung – soll „in zwei Richtungs-umsteigehaltestellen“ in der Konrad-Adenauer-Straße aufgegliedert werden.<sup>80</sup> Im Rahmen von Detailprüfungen erfolgt zur Zeit die Untersuchung verschiedener Planungsvarianten.

**Leistungsfähigkeitsunter-  
suchung ZOB (2001)**

Im Jahr 2001 erfolgte bereits im Blick auf eine mögliche Neugestaltung des Friedrich-Ebert-Platzes eine Untersuchung der erforderlichen Leistungsfähigkeit des ZOB im Auftrag der Stadtwerke Remscheid. Ergebnis dieser Untersuchung war, dass der Busbahnhof so zu dimensionieren ist, dass mindestens 13 Abfahr- und 9 Wartepositionen zur Verfügung stünden. Flächeneinsparungen ließen sich unter anderem durch (teilweise) Durchbindung von Buslinien zu anderen Linien erzielen, die am Friedrich-Ebert-Platz enden (Linien 260, 615, 653, 664, 665, 672). Im Übrigen wurde darauf hingewiesen, dass eine Verlagerung von Warte- und Pausenzeiten zur Wagenhalle oder zu einem noch einzurichtendem anderen Warteplatz Leerfahrten und damit Kosten erzeugen, die noch darzustellen wären.<sup>81</sup> Grundsätzlich ist anzumerken, dass auch künftig am Friedrich-Ebert-Platz die Infrastruktur zum Wenden von Bussen sicher gestellt wird.

**Nachfrage**

Die Belastung der Bushaltestellen längs der Innenstadtachse zeigt, dass alle heutigen Haltestellenstandorte dort attraktiv sind. Insbesondere sei auf die Stationen Allee-Center und Markt hingewiesen. Diese Standorte sind für die Innenstadterschließung von besonderer Bedeutung und sollten bei einer Neuorganisation des ÖPNV im Bereich Friedrich-Ebert-Platz / Konrad-Adenauer-Straße erhalten bleiben.

*Tabelle 9-6: Ein- und Aussteiger auf der Innenstadtachse bei den Buslinien der Stadtwerke Remscheid (2002)*

Haltestelle	Ein- und Aussteiger
Friedrich-Ebert-Platz / ZOB	ca. 16.600
Markt	ca. 8.900

<sup>80</sup> Dto.; S.16.

<sup>81</sup> Vgl. Stadtwerke Remscheid / VIA/ISAPLAN (Hg.) (2001); S.25.

Allee-Center	ca. 7.800
Hauptbahnhof / Willy-Brandt-Platz	ca. 5.700
Rathaus	ca. 3.500
<i>Summe</i>	<i>ca. 42.500</i>

Quelle: bba

**weiterer Standort  
Bf Güldenwerth**

Im Jahr 2006 wurde an der Bus/Schiene-Verknüpfungsstation am Bahnhof Güldenwerth der Durchstich des Bahnsteigzugangs in Richtung Norden fertig gestellt, wobei noch kein Ausbau der Verbindung zur Straße Güldenwerth erfolgen konnte. Eine Buswendeschleife mit Umsteigehaltestelle für die Linien 654 und 658 wird ebenso wie die Park&Ride-Anlage in den Jahren 2007 und 2008 gebaut. Mit dem kurzen Umsteigeweg werden die Fahrbeziehungen in Richtung Reinshagen, Vieringhausen und zum Teil auch in die Innenstadt deutlich attraktiver. Durch den Anschluss an die Linie 658 zum Brückenpark Müngsten erhält die Haltestelle Bahnhof Güldenwerth auch eine wichtige Rolle für den Freizeitverkehr. Zusätzlich wird auch Morsbach besser an den SPNV angeschlossen.

**9.1.5.2 Besondere Fahrwege für Linienbusse**

**Innenstadtachse**

Die aufwändigsten Streckeninfrastrukturen befinden sich auf der Innenstadtachse. Dies sind die Busspuren im Bereich Hauptbahnhof / Freiheitstrasse, die im Zuge der früheren Straßenbahntrasse verlaufen, die Konrad-Adenauer-Straße als Busstraße und der Bustunnel unter dem Allee-Center. Mit diesen Anlagen, die seit Ende der 80er Jahre in Betrieb sind, erhält der ÖPNV eine leistungsfähige, vom Kfz-Verkehr weitgehend unabhängige Passage der Innenstadt.



Abbildung 9-6: *Ausfahrt aus Bustunnel Allee-Center*

### Bussonderspuren

Weiterhin gibt es an zahlreichen Stellen im Netz, insbesondere im Bereich von Haltestellen, kürzere Bussonderspuren zur Trennung von ÖPNV und Kfz-Verkehr.



Abbildung 9-7: *Busstraße Hauptbahnhof / Freiheitstrasse (l.), Bussonderspur Haltestelle Zentralpunkt in Richtung Burger Straße (r.)*

### Buswege in den Stadtteilen

Drei, ab 2007 vier, kleinere Buswege in den Stadtteilen Bergisch Born, Lennep, Mixsiepen und Ueberfeld ermöglichen ein effizientes Liniennetz, indem sie im allgemeinen Verkehrsnetz nicht vorgesehene Verbindungen herstellen. Sie minimieren zeit- und ressourcenaufwändige Stichfahrten und ermöglichen die Zusammenfassung ursprünglich ge-

trennter Linien. So wird die Linie 664 ab Juni 2007 in einem halbjährigen Probetrieb von Hohenhagen ins Gewerbegebiet Ueberfeld über einen zunächst provisorisch erstellten Busweg direkt geführt. Die Linie 665 kann ohne Qualitätseinbußen ersatzlos entfallen. Die Bedienung des Gewerbegebiets wird mit einem 20-Minuten-Takt an Werktagen deutlich verbessert. Um die Akzeptanz der Maßnahme bei den Anwohnern herzustellen, ist ein halbjähriger Probetrieb ab Juni 2007 vorgesehen.

Tabelle 9-7 gibt einen Überblick über die besonderen Fahrwege für Linienbusse.

*Tabelle 9-7: Vorhandene und geplante besondere Fahrwege für Linienbusse in Remscheid*

<b>Besondere Fahrwege für Linienbusse</b>		
Busspuren im Bereich Hbf	zwischen Haltestelle Hbf und Unterführung	Innenstadtachse
Bustunnel Allee-Center	Konrad-Adenauer-Straße	Innenstadtachse
Busstraße Konrad-Adenauer-Straße	Konrad-Adenauer-Straße	Innenstadtachse
Busweg Bergisch Born	Am Weidenbroich	Linie 240
Busweg Lennep, Otto-Hahn-Straße	Otto-Hahn-Straße	Linien 659, 669
Busweg Mixsiepen	Sensburger Straße	Linie 655
<i>Anzahl der Anlagen</i>	6	
<b>Planung</b>		
Busweg Ueberfeld	Ueberfelder Str.	Fertigstellung für Probebetrieb ab Juni 2007 Linie 664
<i>Anzahl der Vorhaben</i>	1	

Quelle: Angabe der Stadt Remscheid 04/2007

### 9.1.6 Betriebsablauf beim kontrollierten Einstieg vorne

#### verzögerte Betriebsabwicklung

Ein weiterer Aspekt bei der Untersuchung von Faktoren, die die zügige Abwicklung des Betriebs beeinflussen, ist der bei den Stadtwerken Remscheid seit dem Jahr 2003 praktizierte „Einstieg vorne“. Um die Schwarzfahrerquote einzudämmen und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu steigern, wurde wie bei mittlerweile zahlreichen Verkehrsbetrieben bundesweit das Fahrgastfluss-Prinzip wieder eingeführt. Bei regionalen Verkehrsunternehmen wie der RVK, der OVAG und die Firma Wiedenhoff stellt dieses Prinzip keine Neuerung dar, da es hier immer angewandt wurde.

Mit der Umsetzung des kontrollierten Einstiegs vorne zu allen Tageszeiten ergeben sich – neben den positiven Effekten der verstärkten Einnahmesicherung – insbesondere auf stark genutzten Linien, die mit Gelenkbussen betrieben werden, teilweise Verzögerungen im Betriebsablauf. So haben die Wuppertaler Stadtwerke aus diesem Grund den Einstieg vorne nicht eingeführt. Hier sollen kostenaufwändige

Busbeschleunigungsmaßnahmen nicht durch Verzögerungen, die durch die Einstiegsregelung verursacht werden, wieder aufgehoben werden. Nach Angaben der Stadt Wuppertal soll der kontrollierte Einstieg auf dem Stadtgebiet Wuppertal nicht angewendet werden.

**Probleme bei stark frequentierten Linien**

Neben dem konzentrierten Einstieg aller Fahrgäste an der Fahrertür und dem Kontrollvorgang selbst, der mitunter einige Zeit beansprucht, funktioniert der Fahrgastfluss vor allem in stark genutzten Linien der Stadtwerke Remscheid, insbesondere den mit Gelenkbussen bedienten Linien, oft nicht störungsfrei. Fahrgäste, die nicht durch den Wagen gehen und den Fahrgastfluss aufhalten, sowie Umsteiger, die erst am Wagen vorbei gehen müssen, verursachen ebenfalls verlängerte Haltestellenaufenthalte und damit Fahrzeitverzögerungen. Dies kann zu Anschlussverlusten und damit auch zur Attraktivitätsminderung des ÖPNV führen. Zudem können gehbehinderte Fahrgäste nicht mehr unter Beobachtung des Fahrers vorne aussteigen, womit sich deren Sicherheit und Komfort deutlich verschlechtern.

**Kontrollerfolg mittlerweile eingeschränkt?**

Darüber hinaus ist Beobachtungen zu Folge die reale Kontrolltätigkeit durch das Fahrpersonal nach mittlerweile drei Jahren insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten eingeschränkt. Mehr als eine flüchtige Sichtkontrolle ist zu bestimmten Zeiten in der Regel nicht machbar, die Kontrolle der Entwertung von Mehrfahrtenkarten ist so gut wie undurchführbar. Somit beschränkt sich der Einstieg vorne auf eine nur abschreckende Wirkung, was in erster Linie „Gelegenheitsschwarzfahrer“ abhalten mag.

Mit der vermehrten Verbreitung von elektronisch lesbaren Tickets ist die Einführung von Lesegeräten erforderlich, was erfahrungsgemäß einen eher erhöhten Zeitaufwand an den Haltestellen mit sich bringt, wenn nicht Geräte mit berührungsfreier Chip-Erkennung eingesetzt werden.

Im Rahmen eines Pilotprojekts von VRR, Stadtwerken Remscheid und der Rheinbahn werden ab Juli 2007 mit Hilfe eines drahtlosen Datenaustauschs mit NFC-Handys die Chips in den Abo- und Monatskarten überprüft. Hierdurch soll der kontrollierte Einstieg vorn unterstützt werden, wobei die Auswirkungen auf Fahrzeiten und Betriebsablauf zu untersuchen sind. Zunächst wird die neue Technik in den Gelenkbussen erprobt.

**Empfehlung: Betriebsabläufe analysieren**

Es wird daher angeregt, die tatsächlichen Betriebsabläufe, die zu leistende Kontrolltätigkeit der Fahrer und die Haltestellenaufenthalte im



Hinblick auf den Einstieg vorne genauer zu überprüfen, Verspätungsmeldungen zu analysieren bzw. entsprechende Erhebungen durchzuführen. Neben geeigneten Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur Beschleunigung des Betriebsablaufs sollte auch die Praktikabilität der Regelung zu bestimmten Verkehrszeiten bzw. an bestimmten stark frequentierten Haltestellen überprüft werden.

## 9.2 Infrastruktur für den SPNV

Der SPNV auf Remscheider Stadtgebiet besteht ausschließlich aus der zweigleisigen Hauptbahnstrecke, die von der Regionalbahn 47 („Der Müngstener“) von Solingen Hbf über die Remscheider Bahnhöfe Gildenwerth, Hauptbahnhof, Lennep und Lüttringhausen bedient wird.

### Zuständigkeiten beim SPNV

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) stellt als Trägerin der Ihr vom Zweckverband VRR übertragenen Aufgaben gemäß § 8 ÖPNVG NRW den Nahverkehrsplan für den SPNV auf. Dieser schafft die Voraussetzungen für die Entwicklung des Leistungsangebots und der Infrastruktur für den SPNV. Insofern bauliche Maßnahmen außerhalb des Bahngeländes oder auf Flächen erforderlich sind, die für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt werden, fällt dies in die Zuständigkeit und Baulast der Stadt Remscheid. Alle anderen Maßnahmen fallen in die Zuständigkeit des Aufgabenträgers für den SPNV bzw. sind von den jeweils zuständigen Stellen der DB AG als Netz- und Stationsbetreiber sowie ausführendes Verkehrsunternehmen zu planen und umzusetzen.

### Rolle des Nahverkehrsplans ÖPNV

Der Nahverkehrsplan für den ÖPNV übernimmt die vorgesehenen Maßnahmen insbesondere zur besseren Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene, Bus, MIV und Fahrradverkehr nachrichtlich und formuliert weitere Hinweise als Anregung zur Diskussion bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans SPNV.

Im Folgenden werden der aktuelle Sachstand zu den Themen Bahnstationen und kombinierter Verkehr dokumentiert.

### 9.2.1 Bahnstationen

Nach langer Vorbereitungszeit konnten im Jahr 2006 verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Remscheider Bahnstationen in Angriff genommen werden. Im Rahmen der Modernisierungsoffensive

für Bahnhöfe in NRW<sup>82</sup> erfolgten und erfolgen systematische Verbesserungen.

**Remscheid Hbf**

Die umfangreichste Maßnahme ist die zur Zeit in Umsetzung befindliche Aufwertung des Remscheider Hauptbahnhofs, die mit einer umfassenden städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsareals beiderseits der Gleisanlagen einher geht.



*Abbildung 9-8: Erste Vorbereitungen zum Neubau des Remscheider Hauptbahnhofs im Jahr 2006.*



*Abbildung 9-9: Freilegung des Baufeldes im März 2007*

Für Remscheid Hbf sind folgende Maßnahmen zur Verbesserung im Bereich von Bahnsteig und Bahnsteigzugang vorgesehen:<sup>83</sup>

<sup>82</sup> Die Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW – auch als „Bahnhofsprogramm NRW“ oder „streckenbezogene Modernisierungsoffensive“ bezeichnet – ist ein Programm des Landes NRW zur Qualitätsverbesserung im SPNV. „Am 20. Dezember 2000 wurde zwischen dem Land NRW und DB Station & Service ein streckenbezogenes Modernisierungsprogramm (Modernisierungsoffensive – MOF) an 10 ausgewählten Strecken in ganz NRW mit über 112 Stationen und mit einem Kostenvolumen von rd. 344 Mio. DM vereinbart. Die Realisierung sollte bis zum Jahre 2004 erfolgt sein. Im Laufe der Zeit hat sich herausgestellt, dass das ehrgeizige Ziel – Realisierung aller Maßnahmen bis 2004 mit dem geschätzten Kostenrahmen – nicht zu realisieren ist. Daraufhin ist die Rahmenvereinbarung vom 20.12.2000 in einer weiteren Vereinbarung zwischen dem Land NRW und der DB Station & Service vom 15. März 2004 so aktualisiert worden, dass in einer ersten Stufe bis Ende 2008 insgesamt 87 Stationen verbindlich fertiggestellt werden sollen.“ Hierzu zählen auch die Remscheider Bahnhöfe. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Hg.) (2005); S.2.

- „Bahnsteig: Neubau mit 76 cm Höhe, neue Beleuchtung, neue Beschilderung, Informationsvitrine, Neubau Bahnsteigdach, Sitzgelegenheiten, Notruf- und Infosäule
- Zu- und Abgangswege zum Bahnsteig: Aufzug, neue Decke, neue Beleuchtung, neue Beschilderung“

Diese Maßnahmen werden voraussichtlich bis 2008 umgesetzt. Entgegen der ursprünglichen Planung ist jedoch der Neubau eines Bahnsteigdaches aus finanziellen Gründen aus dem Bauprogramm gestrichen worden. Aufgrund der wichtigen Funktion des Hauptbahnhofs für die Stadt Remscheid sollte zukünftig ein Bahnsteigdach vorgesehen werden.

Die Stadt Remscheid plant im Zuge eines weit reichenden Stadtentwicklungsvorhabens einen Neubau des Empfangsgebäudes als „Schaufenster der Wirtschaft“ und der Entwicklung eines Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunktes auf der Fläche von derzeit nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigten Anlagen südlich der Bahnlinie. Der Entwicklungsbereich Hauptbahnhof ist ein Beitrag der Stadt Remscheid zur Regionale 2006. Er soll als neues „Tor zur Stadt“ entwickelt werden. Der Ausbau der Bushaltestelle Hauptbahnhof / Willy-Brandt-Platz zur „Blumeninsel“ stellt einen ersten Baustein zur Aufwertung des Geländes um den Hauptbahnhof dar.



Abbildung 9-10: Entwicklungsgebiet um den Remscheider Hauptbahnhof<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> Die nachfolgenden Zitate zu den Einzelmaßnahmen wurden – soweit nicht anders gekennzeichnet – der Dokumentation des der Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW entnommen; Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2001); S. 42f.

<sup>84</sup> Abbildung: <http://www.regionale2006.de/frames.htm>; Menüpunkt Projekte / Entwicklungsschwerpunkt in Remscheid [...]; 25.5.2006.

### Schaufenster der Wirtschaft<sup>85</sup>

Das „Schaufenster der Wirtschaft“ ergänzt den städtebaulichen Umbau des Bereichs um den Hauptbahnhof. Geplant ist, dass sich Remscheider Unternehmen sowie Unternehmen aus der Bergischen Region dort auf verschiedenen Ausstellungsebenen präsentieren und den Wirtschaftsstandort Bergisches Land auf innovative Weise vertreten.

Durch diese Planung würde der ÖPNV-Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof weiter aufgewertet, abgesehen davon, dass der zentrale Standort aus verkehrlicher Sicht sehr günstig ist.



Der neue Remscheider Hauptbahnhof<sup>86</sup>

### Remscheid Güldenwerth

In Remscheid-Güldenwerth wurden im Jahr 2006 folgende Baumaßnahmen bahnseitig fertig gestellt:

- „Bahnsteig: Neubau mit 76 cm Höhe, neue Beleuchtung, neue Beschilderung, Informationsvitrine, Notruf- und Infosäule
- Zu- und Abgangswege zum Bahnsteig: Tunnelverlängerung neue Beschilderung“

Die Stadt Remscheid erstellt ergänzend in den Jahren 2007 und 2008 einen Bus-/Schiene-Verknüpfungspunkt sowie eine Park&Ride-Anlage. Gleichzeitig wird auch die Zuwegung von der Straße Güldenwerth zur Bahnsteigunterführung fertig gestellt.

<sup>85</sup> <http://www.remscheid.de/schaufensterderwirtschaft/index.htm>; 25.5.2006; <http://www.sdw-rs.de/rundgang.php>; 10.5.2007.

<sup>86</sup> Abbildung: <http://www.remscheid.de/schaufensterderwirtschaft/index.htm>; 25.5.2006.



**Remscheid-Lennep**

*Abbildung 9-11: Bahnhof Güldenwerth: Trotz Bahnsteigerhhung nicht barrierefrei*

In Remscheid-Lennep sind folgende Maßnahmen zur Inbetriebnahme im Jahr 2008<sup>87</sup> geplant:

- „Bahnsteig: wird auf 76 cm erhöht (100 m Länge), neue Beleuchtung, neue Beschilderung, Informationsvitrine, Neubau Bahnsteigdach, Sitzgelegenheit, Notruf- und Infosäule
- Zu- und Abgangswege zum Bahnsteig: Neubau Rampen und Tunnel, neue Decke, neue Beleuchtung, neue Beschilderung“



**Remscheid-Lüttringhausen**

*Abbildung 9-12: Bahnhof Lennep, Zustand im Mai 2006*

In Remscheid-Lüttringhausen wurde bereits als Serviceeinrichtung und Wartehalle ein „DB-Pluspunkt“ auf Bahnsteig 2 (Richtung Wuppertal) errichtet. Dieser enthält neben dem Fahrkartenautomat eine Informationsvitrine, Windschutz mit Sitzen, Notruf- und Infosäule. Ebenso wurde die Beschilderung auf Bahnsteig 2 erneuert. Die im Bahnhofsprogramm vorgesehenen Maßnahmen sind

- der im Jahr 2006 erfolgte Neubau von Bahnsteig 1 und die Erhöhung von Bahnsteig 2 sowie

<sup>87</sup> Stadt Remscheid, Mitteilung vom 27.7.2006.

- der behindertengerechte Neubau der Zu- und Abgangswege zum Bahnsteig mit neuer Beleuchtung; Fertigstellung im Jahr 2007.



*Abbildung 9-13: Bahnhof Lüttringhausen, Bahnsteig Richtung Wuppertal im ausgebauten (Ende 2006) und ursprünglichen Zustand mit DB-Pluspunkt Mitte*

**Verbesserung  
Bus/Schiene-Verknüpfung**

Nach Umsetzung dieser Verbesserungsmaßnahmen wurde eine zentrale Verknüpfung der den Bahnhof bedienenden Linien im Bereich der Beyenburger Straße (660, 666) realisiert. Auch der Weg in Richtung Wendeschleife der Linie 660 wurde ausgebaut und dient zugleich als barrierefreier Zugang zum Bahnsteig. Ergänzend ist eine bessere Verknüpfung mit der Linie 636 zu überprüfen.

**Remscheid-Mixsiepen,  
Remscheid-Honsberg**

Die in der Dokumentation des Bahnhofsprogramms NRW aufgeführten neuen Bahnstationen Remscheid-Mixsiepen und Remscheid-Honsberg dürften aufgrund der nicht zur Verfügung stehenden Mittel nicht im Gültigkeitszeitraum des zweiten Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Aus verkehrlichen Gründen sollten diese Planungen grundsätzlich weiter verfolgt werden. Der Sachstandsbericht 2006 zum Nahverkehrsplan VRR datiert diese Vorhaben „auf der Grundlage einer zukünftigen gesonderten Vereinbarung zwischen dem Land NRW und der Deutschen Bahn“ auf „nach 2008“.<sup>88</sup>

Priorität hat demnach jedoch die beschriebene Aufwertung der bestehenden Stationen.

**Barrierefreier Zugang zum  
SPNV**

Die geplante und zum Teil bereits umgesetzte Erhöhung der Bahnsteige auf 76 cm über Schienenoberkante sowie die behindertengerechte Gestaltung der Zuwegungen zu den Bahnsteigen sind wichtige Schritte

<sup>88</sup> Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Hg.) (2006); S.1.



zum barrierefreien SPNV. Ein weiterer in absehbarer Zeit nicht in Aussicht stehender Schritt, der diese Maßnahmen erst in Wert setzte, wäre der Einsatz entsprechender barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge. Wenn die heute im Einsatz befindlichen Dieseltriebwagen der Baureihe 628 wie angekündigt bis auf weiteres im Einsatz blieben, kann das Ziel der Barrierefreiheit nicht erreicht werden. Aus Sicht der Stadt Remscheid sollte bei den zuständigen Stellen darauf hingewirkt werden, barrierefrei zugängliches Zugmaterial einzusetzen. Nach Angaben des VRR ist der Einsatzschwerpunkt der geforderten barrierefreien Fahrzeuge vom Wettbewerbskonzept des Aufgabenträgers für den SPNV abhängig. Dieses wird zur Zeit diskutiert.

### 9.2.2 Kombiniertes Verkehr: Park&Ride, Bike&Ride

#### Park&Ride

Das Angebot von Parkmöglichkeiten am Bahnhof für kombinierte Verkehre mit dem Pkw zielt insbesondere auf solche Nutzer ab, für die die Fahrt mit dem ÖPNV zeitaufwändig oder gar nicht möglich ist. Dies sind Bewohner der Streusiedlungslagen innerhalb und außerhalb des Stadtgebiets, Pendler aus dem Umland, für die der Regionalbus keine attraktive Alternative darstellt sowie sonstige Kunden, die sehr schnell eine Zugangsstelle zum SPNV erreichen wollen. Das insgesamt moderate Angebot an Park&Ride-Plätzen birgt nicht die Gefahr einer wesentlichen Konkurrenz zum Buszubringerverkehr.

Zusammen sind an den Stationen des SPNV zur Zeit 208 Park&Ride-Plätze vorhanden, weitere 273 sind geplant. Davon entfallen weitaus die meisten auf den in der Ausbauplanung befindlichen Hauptbahnhof und die in diesem Zusammenhang geplanten Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen.

#### Übersicht Park&Ride

*Tabelle 9-8: Park&Ride-Anlagen an den Remscheider Bahnhöfen: Bestand und Planung*

Standort der Anlage	vorhandene Park&Ride-Stellplätze	geplante Park&Ride-Stellplätze
Güldenwerth	40	45
Lennep	113	0
Lüttringhausen	10	0
Remscheid Hbf	45	228
<i>Summe</i>	<i>208</i>	<i>273</i>
<i>zukünftige Kapazität</i>	<i>481</i>	

Quelle: Stadt Remscheid 2006

**Bike&Ride**

Das Bike&Ride-Angebot in Remscheid wird als abrundendes Element eines umfassenden Mobilitätsangebots verstanden. Da das Fahrradfahren in Remscheid aufgrund der topographischen Lage und nur ansatzweise vorhandener Fahrradinfrastruktur keine Tradition hat und der Radverkehrsanteil dementsprechend niedrig ist, ist die Anzahl der angebotenen Bike&Ride-Stellplätze an den Bahnhöfen mit 10 im Bestand und zusätzlichen 20 in der Planung verschwindend gering.

Es ist zur Zeit vorgesehen, an allen Stationen jeweils den Anforderungen an sicheres und bequemes Fahrradparken entsprechende 10 Stellplätze als Grundangebot anzubieten. Bei guter Inanspruchnahme sollte das Angebot ausgeweitet werden.

Im Zusammenhang mit den Verbesserungsmaßnahmen am Bahnhof Lüttringhausen sollten zusätzlich ebenfalls 10 Fahrradstellplätze angeboten werden.

**Übersicht Bike&Ride**

*Tabelle 9-9: Bike&Ride-Anlagen an den Remscheider Bahnstationen: Bestand und Planung*

Standort der Anlage	vorhandene Bike&Ride-Stellplätze	geplante Bike&Ride-Stellplätze
Güldenwerth	0	10
Lennep	10	0
Lüttringhausen	0	10
Remscheid Hbf	0	10
<i>Summe</i>	<i>10</i>	<i>30</i>
<i>zukünftige Kapazität</i>	<i>40</i>	

Quelle: Stadt Remscheid 2006

**9.3 Flankierende Maßnahmen zur Kommunikation des Angebots: Marketing und Marktforschung**

Neben den „harten Angebotbestandteilen“ wie Fahrleistung, Fahrzeuge und technische Infrastruktur sind die sogenannten „flankierenden Maßnahmen“ eine wichtige Komponente für die Ausgestaltung eines attraktiven ÖPNV. Zu diesen flankierenden Maßnahmen zählen insbesondere solche, die in den Bereich des Marketings fallen. Diese werden im Allgemeinen als Maßnahmen verstanden, die auf die Förderung des Absatzes, das heißt der Inanspruchnahme von ÖPNV-Dienstleistungen, ausgerichtet sind.



**Marketingverständnis**

In einem weiter gefassten Verständnis von Marketing werden hier auch Fahrgastinformation als Elemente des Marketings verstanden, da sie die Nutzung der ÖPNV-Dienstleistungen unterstützen und ebenfalls für eine Inanspruchnahme werben. Somit besteht das Marketing für den ÖPNV in Remscheid idealerweise aus dem Zusammenwirken der strategischen Marketingkonzepte der im Stadtgebiet tätigen ÖPNV-Unternehmen, soweit diese Konzepte vorhanden sind. Dadurch können die Bemühungen der verschiedenen Unternehmen um Fahrgastinformation, Produktabsatz und Neukundenakquisition koordiniert werden.

Da die Stadtwerke Remscheid Hauptverkehrsträger sind, konzentrieren sich die Darstellungen der Marketingmaßnahmen schwerpunktmäßig auf deren Aktivitäten sowie am Rande auf die Aktivitäten der DB AG.

Im Folgenden werden zunächst die Eckpunkte, das heißt die Ziele und das Produktspektrum des ÖPNV-Marketings in Remscheid dargestellt. Im Anschluss daran erfolgt in Kapitel 9.3.2 eine Analyse der Medien und Einrichtungen zur Fahrgastinformation sowie zu Service und Vertrieb. In Kapitel 9.3.3 werden die Aktivitäten der Stadtwerke Remscheid zur Marktforschung im Überblick dokumentiert.

**Barrierefreie Fahrgastinformationen**

Besonderer Wert wird bei der Medienanalyse auf die barrierefreie Gestaltung der Fahrgastinformationen im Sinne der Definition von § 4 Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes gelegt.

**9.3.1 Eckpunkte des ÖPNV-Marketing in Remscheid**

**Marketing-Ziele**

Die Marketingaktivitäten der Stadtwerke Remscheid richten sich an folgenden Zielsetzungen aus:

- Steigerung der Einnahmen
- Steigerung der Anzahl der Fahrten mit dem ÖPNV je Einwohner
- Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split
- Steigerung des Stammkundenanteils (Abo-Kunden)
- Allgemeine Erhöhung des Stellenwerts des Öffentlichen Verkehrs im Bewusstsein der Bevölkerung

**Einbindung in die Ziele der Nahverkehrsplanung**

Die Reihenfolge drückt bereits eine ökonomische Akzentsetzung aus: Einnahmesteigerungen sollen parallel zu Nachfragesteigerungen erzielt werden. Hiermit wird die in Phase 1 der Nahverkehrsplanung entwickelte und politisch beschlossene generelle Zielsetzung der Remscheider Nahverkehrsplanung unterstützt. Diese beinhaltet eine

größtmögliche Förderung des ÖPNV nach Maßgabe der wirtschaftlichen Möglichkeiten und – wie im Leitbild formuliert – die Mobilisierung realistischer ÖPNV-Potenziale unter größtmöglicher Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Betriebs.<sup>89</sup>

**ÖPNV-Produkte**

Die ÖPNV-Produkte betreffen zum Einen das Leistungsangebot, das heißt die originären, vom Kunden in Anspruch genommenen Fahrleistungen, zum Anderen das Tarifangebot, das den Zugang zu diesen Fahrleistungen schafft. Die Wahrnehmung des Leistungsangebots erfolgt zunächst über Fahrzeuge, Personal, Haltestellen, Service-Stellen und die korrespondierenden Marketingmaßnahmen.

**Leistungsangebot**

Das Leistungsangebot beim straßengebundenen ÖPNV ist in Remscheid wie folgt differenziert:

- Buslinien im Tagesverkehr; eine weitere Untergliederung in Schnellbus-, CityExpress-Linien, Stadt- oder Regionalbusse findet nicht statt
- Buslinien im Tagesrandverkehr: NachtExpress, der zum Teil als FlexiBus verkehrt. Die im Fahrplan als „FrühExpress“ deklarierten Fahrten werden nicht als eigenständiges Produkt mit separatem Marktauftritt angesehen
- Bürgerbus als Sonderform des Buslinienverkehrs
- Anruf-Sammel-Taxi (AST) als bedarfsgesteuertes System

**fehlende Transparenz des Liniennetzes**

Aus der Sicht von Gelegenheitsnutzern oder potenziellen Nutzern stellt sich das umfangreiche und passgenau zugeschnittene Leistungsangebot des Remscheider Busverkehrs als homogenes, für den Außenstehenden nicht immer transparentes Konglomerat von Linien mit mehr oder weniger nachvollziehbaren Strecken dar. Es gibt keine augenfällige Strukturierung des Netzes, wobei weniger eine weitere Produktdifferenzierung als eine eingängige Darstellung des vorhandenen Netzes gemeint ist. Einzig der NachtExpress erscheint im Busbereich als klar umrissenes Produkt.

Bei einer Strukturierung des Netzes ist an eine Darstellung stadtteil- oder achsenbezogener Bedienungsqualitäten und eine optisch-farbliche Zusammenfassung noch näher zu bestimmender Linienkorridore gedacht. Diese Forderung korrespondiert mit der Kritik am Fehlen

<sup>89</sup> Stadt Remscheid (Hg.) (2005b); Tab. 8-1, S.57, in diesem Bericht in Kapitel 12 dokumentiert.

eines schematischen Liniennetzplans als zentralem Informationsmedium.

Die Abgrenzung zu Bürgerbus und AST ist unproblematisch und verständlich.

#### **Tarifangebot**

Das Tarifangebot wird vom VRR bzw. für den verbundraumüberschreitenden Verkehr Richtung Süden vom VRS vorgegeben. Überlagernd besteht der landesweite NRW-Tarif. Im Zuge der Harmonisierung der Verbundtarife in NRW ist in den letzten Jahren bereits schrittweise eine Angleichung der Nutzungsbedingungen erfolgt, so zum Beispiel die Angleichung der Kinderaltersgrenze, Mitnahmeregelungen und die grobe Tarifstruktur. Dennoch bestehen zahlreiche Unterschiede im Detail weiter fort.<sup>90</sup>

Der Rahmen für das Tarifmarketing wird von den Verkehrsverbänden vorgegeben und von den Verkehrsunternehmen zum Teil ortsspezifisch umgesetzt.

Der erfolgreiche Absatz insbesondere der intensiv beworbenen Tickets, der sich in steigenden Nutzerzahlen widerspiegelt, bestätigt das eingeschlagene Vorgehen. Verbesserungen können insbesondere im Bereich der weiteren Harmonisierung der unterschiedlichen Verbundtarife angeregt werden.

### **9.3.2 Fahrgastinformation**

#### **Medienspektrum**

Fahrgastinformation im Remscheider Busverkehr erfolgt über verschiedene Medien:

- Statische und dynamische Fahrgastinformationen an der Haltestelle
- Statische und dynamische Fahrgastinformationen im Bus
- Print-Medien
- Online-Angebote
- Kunden-Center und sonstige externe Vertriebsstellen

#### **Print-Informationen an der Haltestelle**

Die Regelausstattung der gedruckten Haltestelleninformationen umfasst einen DIN A3-formatigen oder je nach Platzverfügbarkeit DIN A4-

---

<sup>90</sup> So zum Beispiel das SchülerTicket im VRS, das als Angebot neben dem SchülerjahresTicket steht und das SchokoTicket im VRR, das die Schülerjahreskarte ersetzt.

formatigen Fahrplan sowie umfassende Tarifinformationen im DIN A3-Format.



*Abbildung 9-14: Umfangreiche Fahrgastinformation am Hauptbahnhof (l.) und Standardinformation für einen Verknüpfungspunkt mit Lageplan in Lüttringhausen Bf. (r.)*

Im Übrigen befinden sich an der Haltestellenfahne (StVO-Zeichen 224-40) entsprechend der Vorgaben durch die BOKraft Liniennummer, Haltestellenbezeichnung sowie VRR-Logo und Logo der Verkehrsunternehmen.

#### **Fehlende Liniennetzpläne**

An den Bushaltestellen befinden sich bis auf wenige Ausnahmen (Hauptbahnhof / Willy-Brandt-Platz, Friedrich-Ebert-Platz) keine Liniennetzpläne, was die Orientierung nicht täglicher ÖPNV-Nutzer und Ortsfremder erschwert. Derzeit ist der zur Verfügung stehende Platz in den Info-Vitrinen in den Wartehallen nur für Fahrplan- und Tarifinformation ausreichend. Die in Kapitel 9.1.1 beschriebenen Standards zur Ausstattung der Haltestellen sind in diesem Punkt in der Regel nicht erfüllt.

#### **Verbesserungswürdige Informationen zum NachtExpress**

Dies gilt ebenfalls für eine deutliche Information zum NachtExpress, wo erläuternde Hinweise zu den veränderten Streckenführungen fehlen. Hier ist lediglich der Fahrplan vorhanden, aus dem sich die Fahrgäste die Veränderungen herleiten müssen. Auf den Aushangfahrplänen ist der NachtExpress nur als „Ringverkehr“ gekennzeichnet, was die Orientierung erschwert, da lediglich die sehr klein gedruckte Linienvverlaufsgrafik Auskunft über den Linienweg gibt. Einen übersichtlichen Aushangfahrplan und Liniennetzplan für den Nachtexpress gibt es zum Beispiel in Wuppertal.

Ebenso erscheint der NachtExpress auf der dynamischen Fahrgastinformationsanzeige mit dem Ziel Friedrich-Ebert-Platz, was zur Verwirrung beiträgt. Im August 2007 wird dieses Problem jedoch behoben.



**Fahrgastinformationen an Bahnhöfen**

*Abbildung 9-15: Liniennetzplan für den Nachtexpress, Beispiel Wuppertal*

Schematische Liniennetzpläne zum Nahverkehr in NRW sind nur an einigen Info-Vitrinen entlang der Regionalbahn RB 47 vorhanden und zum Teil in sehr schlechtem Zustand. Ergänzende Aushänge des Liniennetzplans für die Stadt Remscheid sind nicht vorhanden, jedoch wären sie zur besseren Orientierung sehr hilfreich. Detailliertere Hinweise für Umsteiger wurden lediglich im früheren Hauptbahnhof gegeben, wo alle Aushangfahrpläne der Busse im Bereich des Zugangs zur Bahnsteigbrücke im Empfangsgebäude aushingen.

An den Stationen befinden sich chronologische Abfahrtsafeln im Standard-Design der DB AG. Diese Fahrplanaushänge sind aufgrund der fehlenden Gliederung in die Verkehrstage Montag bis Freitag, Samstag und Sonn- und Feiertage sowie zahlreicher Anmerkungen zu Verkehrsbeschränkungen an einzelnen Tagen nur bei sehr genauer Lektüre korrekt zu erfassen. Die in Kapitel 9.1.1 beschriebenen Standards zur Ausstattung der Haltestellen sind in diesem Punkt in der Regel nicht erfüllt.

Problematisch ist der zum Teil äußerst schlechte Pflegezustand der Fahrgastinformation in den Bahnstationen. Zum Einen verhindern Vandalismusschäden, insbesondere Schmierereien die Lesbarkeit vie-

ler Aushänge, zum Anderen erfolgt keine zeitnahe Wartung der Anlagen. So werden zum Beispiel Aushänge aktualisiert, beschmutzte und zerstörte Vitrinen jedoch nicht in Stand gesetzt.

**Tarifaushänge und Automaten nicht barrierefrei**

Tarifinformationen an den Bahnstationen befinden sich an den Fahrkartenautomaten sowie in gesonderten Info-Vitrinen. Aufgrund der Komplexität des Tarifsystems sind die Beschriftungen auf den DB-Fahrkartenautomaten und die Aushänge an den Bushaltestellen umfangreich gestaltet und fordern insbesondere von Gelegenheitsnutzern und Neukunden ein zeitaufwändiges Studium vor der ÖPNV-Benutzung. Von barrierefreiem Zugang kann bei den teilweise äußerst kleinen und mitunter kontrastarmen Schriften nicht die Rede sein.



*Abbildung 9-16: Desolate Info-Vitrine am Bahnhof Lennep mit nicht barrierefrei zu bedienendem DB-Fahrkartenautomat*



*Abbildung 9-17: Unleserliche Aushänge in Remscheid-Lüttringhausen, der Liniennetzplan ist noch auf Dezember 2005 datiert, Mai 2007*

**Fahrplanaushänge Bus,  
Tarifaushänge**

Während die nach einheitlichem VRR-Muster übersichtlich gestalteten Fahrplanausdrucke aller in Remscheid verkehrender Buslinien den Kriterien der Barrierefreiheit weitestgehend entsprechen, ist dies bei den klein gedruckten und dicht gedrängt verfassten Tarifinformationen kaum mehr der Fall. Hier wurde das Prinzip der Vollständigkeit dem der Übersichtlichkeit vorgezogen. Trotz der durch die Komplexität des Tarifsystems bedingten Informationsfülle wäre hier eine Überarbeitung hilfreich, die durch eine inhaltliche Reduzierung zur Verbesserung der allgemeinen Übersichtlichkeit der Aushänge führt.


**Fahrplanaushänge**

Bei den individuell gestalteten AST-Fahrplänen erfolgen neben der Fahrplandarstellung Hinweise auf die Funktionsweise des AST. Die Lesbarkeit der AST-Aushänge sind mit Ausnahme der farbigen kartografischen Darstellungen im Wesentlichen barrierefrei.


**Dynamische  
Fahrgastinformation an  
den Haltestellen**

An zentralen Haltestellen sind dynamische Fahrgastinformationen installiert, die Hinweise auf die Abfahrten der nächsten Busse geben. Nähere Ausführungen hierzu wurden in Kapitel 9.1.2 gemacht.





# AnrufSammelTaxi



---

### Fahrplan

Richtung:	Bergisch-Born - Wermelskirchen
Montag bis Samstag	5,20 alle 60 Min
Samstag	19,20 alle 60 Min
Samstag	0,22
Sonntag und Feiertag	5,22 alle 60 Min
Vor Samstag, Sonntag, Feiertag	7,22 alle 60 Min
	0,22
	1,22
	2,52

### Benutzungshinweise und Tarif

**AST** verbindet bei Bedarf Lennep und Wermelskirchen miteinander sowie mit dem Bedienungsgebiet Bergisch-Born.

**AST** bringt Sie von den Haltestellen im grau dargestellten Bedienungsgebiet Bergisch-Born zu den außerhalb dieses Gebietes eingetragenen Haltestellen in Lennep und Wermelskirchen, von diesen Haltestellen zurück zu jedem Ziel Ihrer Wahl im Bedienungsgebiet, oder von Lennep nach Wermelskirchen und umgekehrt. Achtung: AST-Fahrten nur innerhalb oder nur außerhalb des Bedienungsgebietes sind nicht möglich!

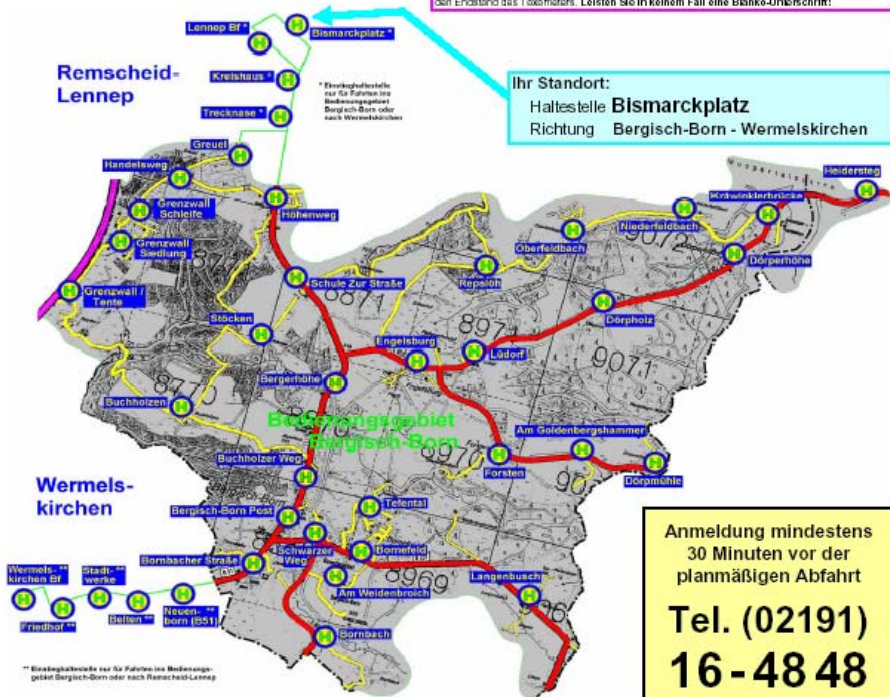
**AST** bestellen Sie telefonisch unter der Nummer (02191)16-4848 spätestens 30 Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit.

**AST**-Tickets gelten für eine Fahrt ohne Umstieg auf andere Verkehrsmittel.

Preisstufe 1 (Lennep und Bergisch-Born)	Preisstufe 2 (nach / von Wermelskirchen)
voller Preis 2,30 €	voller Preis 3,70 €
ermäßigt* 1,75 €	ermäßigt* 2,10 €

\* Der ermäßigte Fahrpreis gilt für Zeitkarteninhaber, deren Ticket im Bedienungsgebiet gültig ist, Schwerbehinderte mit Freifahrtsberechtigung, Kinder unter 15 Jahren, Hunde sowie für Gepäckstücke, mit denen ein Sitzplatz belegt wird.

**Wichtig:** Wenn Sie als erster Fahrgast einsteigen, achten Sie bitte darauf, dass das Taxameter erst bei der Abfahrt eingeschaltet wird. Steigen Sie als Letzter aus, dann quittieren Sie bitte dem AST-Fahrer den Endstand des Taxameters. **Leisten Sie in keinem Fall eine Blanke-Unterschrift!**




Anmeldung mindestens 30 Minuten vor der planmäßigen Abfahrt

Tel. (02191) 16-4848

Abbildung 9-18: Muster eines AST-Aushangfahrplans mit Systembeschreibung für die Haltestelle Lennep, Bismarckplatz;  
Originalformat: DIN A3



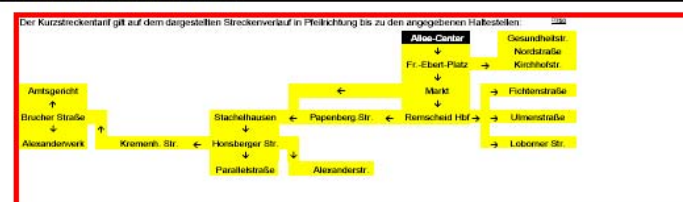


## Fahrziele und Preise


Wabe / Tarifzone 750

### Fahrziele der VRR-Kurzstrecke

Der Kurzstreckentarif gilt auf dem dargestellten Streckenverlauf in Pfeilrichtung bis zu den angegebenen Haltestellen



### Auskunft



**Stadtwerke Remscheid GmbH**  
Neuenkamper Straße 81-87  
42855 Remscheid

☎ 01803 / 504030  
9 Cent pro Minute aus dem Netz der Deutschen Telekom

**Fahrziele innerhalb von Remscheid**  
Für alle Fahrten innerhalb Remscheids gilt die VRR-Preisstufe A (ausgenommen Fahrziele der Kurzstrecke)

#### Fahrziele außerhalb von Remscheid

Ziele Preisstufe x)	Ziele Preisstufe x)	Ziele Preisstufe x)	Ziele Preisstufe x)	Ziele Preisstufe x)	Ziele Preisstufe x)	Ziele Preisstufe x)	Ziele Preisstufe x)	Ziele Preisstufe x)	Ziele Preisstufe x)	Ziele Preisstufe x)	Ziele Preisstufe x)
Bochum <b>A</b>	Düsseldorf <b>A</b>	Haan <b>B</b>	Köln <b>A</b>	Leichlingen <b>B</b>	Radevormwa <b>A</b>	RS-Berg-Born <b>B</b>	Solingen <b>B</b>	Sprochholz <b>B</b>	Wermels <b>2a</b>	Urna <b>B</b>	
Bonn Mitte <b>A</b>	Ennepetal <b>B</b>	Hagen <b>C</b>	Krefeld <b>C</b>	Mettmann <b>B</b>	Räselfeld <b>C</b>	ÜberVW <b>2a</b>	SG Mitte - Bu <b>A</b>	Velbert <b>B</b>	-Dabringhen <b>2a</b>	Witten <b>C</b>	
Dortmund <b>C</b>	Essen <b>C</b>	Hattingen <b>B</b>	Leverkusen <b>A</b>	Mönchenglad. <b>C</b>	Ratingen <b>C</b>	Schwalmtal <b>C</b>	überVW <b>2a</b>	Venlo (NL) <b>C</b>	Wipperfurth <b>3</b>	Wuppertal <b>B</b>	
Düsseldorf <b>C</b>	Gelsenkirche <b>C</b>	Hückeswagen <b>2a</b>	Langenfeld <b>B</b>	Oberhausen <b>C</b>	Recklingh. <b>C</b>	Schwelm <b>B</b>		+ ZusatzTicket	Witzhelden <b>3</b>	-Cronenberg <b>A</b>	

x) Preisstufen des VRR-Tarifs      Preisstufen des VRS-Tarifs

1) Diese Fahrziele liegen außerhalb des VRR, können aber zum VRR-Tarif erreicht werden. VRR-Tickets gelten jedoch zum und am Zielort nicht auf allen Linien.  
Die genannten Preisstufenangaben gelten für ein diese/ Haltestelle gelöste oder entwerfete Einzel-, 4er-Tickets, Tages-Tickets. Der Geltungsbereich von Monats- und Wochenkarten hängt davon ab, für welche Städte oder Stadtteile Ihre Kundenkarte ausgestellt ist und kann deshalb hiervon abweichen. Auskunft erteilen gern unsere Mitarbeiter.

Fahrpreise in €, gültig ab 01.01.2006

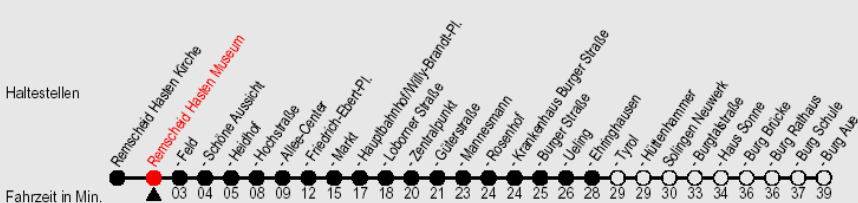
	VRR-Tarif Preisstufen				VRR: unter 15 J. = Kinderanf. Kinder unter 6 J. = kostenlos. Fahrrad = ZusatzTicket. Hunde = kostenlos.	ZusatzTicket, gültig als Anschlussfahrtausweis zu VRR-Monats- und Wochenkarten für eine Fahrt im gesamten VRR, als 1.-Klasse-Zuschlag oder zur Mitnahme eines Fahrrads.	VRS: unter 15 J. = Kinderanf. Kinder unter 6 J. = kostenlos. Fahrrad = Erw.-Ticket Pat. 2. Hunde = kostenlos.	VRS-Tarif Preisstufen					
	K	A	B	C				K	1a	2a	3	4	5 / 50 / 6
<b>Tickets für einzelne Fahrten:</b> (Rück- oder Rundfahrten nicht gestattet) Maximale Geltungsdauer je Fahrt...													
<b>EinzelTicket</b> Erwachsene	1,10	2,00	3,80	8,25			1,30	1,80	2,20	4,00	6,10	9,00	
Kinder (Altersgrenzen siehe rechts)	1,10	1,20					0,90	1,10	2,00	3,00	4,50	4,50	
<b>4erTicket</b> Erwachsene	3,90	6,90	12,90	28,00			4,80	5,80	7,40	13,60	20,70	30,50	
Kinder (Altersgrenzen siehe rechts)	3,90	4,30					3,40	4,10	7,40	11,20	16,90		
<b>Weitere VRR-Tickets:</b>													
<b>TagesTicket</b> für 1 Personen, gültig für einen Kalendertag bis Betriebschluss der folgenden Nacht	4,70	8,90	19,40				4,70	6,00	9,30	13,30	18,50		
<b>4erTagesTicket</b> für 1 Personen, gültig für einen Kalendertag bis Betriebschluss der folgenden Nacht	16,90	30,50	59,80										
<b>GruppenTicket</b> für maximal 5 Personen, gültig für einen Kalendertag bis Betriebschluss der folgenden Nacht	10,20	13,70	26,00				7,10	9,00	13,60	17,90	20,90		
<b>ZusatzTicket</b> , gültig als Anschlussfahrtausweis		1,90											

Alle Angaben ohne Gewähr

# Fahrplan

Gültig ab 07.05.2006      Alle Angaben ohne Gewähr      12074\_Hastor Museum 16653\_in06 H

## 653      Richtung: Solingen-Burg Aue



Uhr	montags - freitags	Uhr	samstags	Uhr	sonn- und feiertags
4	47 <sup>B</sup> <sub>D</sub>	4		4	
5	27 <sup>B</sup> <sub>E</sub> 44	5	37 <sup>B</sup> <sub>D</sub>	5	
6	04 <sup>C</sup> 24 <sup>C</sup> 44	6	37 <sup>B</sup> <sub>D</sub> 57 <sup>B</sup> <sub>E</sub>	6	
7	04 <sup>C</sup> 24 44	7	24 54 <sup>C</sup>	7	
8	04 <sup>C</sup> 24 44	8	24 54 <sup>C</sup>	8	
9	04 24 <sup>C</sup> 44	9	24 54 <sup>C</sup>	9	
10	04 24 <sup>C</sup> 44	10	24 54 <sup>C</sup>	10	54 <sup>C</sup>

Abbildung 9-19: Tarifaushang und Muster eines BusAushangfahrplans; Originalformate: DIN A4 (quer) bzw. DIN A3 (hoch)

## Fahrgastinformation im Bus

Die zentrale Fahrgastinformation im Bus ist die Linien- und Haltestellenverlaufsanzeige, die in den neuen Fahrzeugen der Stadtwerke Remscheid, der RVK, der OVAG, der VBL und WSW über TFT-Monitore erfolgt. Standard bei den meisten älteren Bussen der Stadtwerke Remscheid<sup>91</sup> ist zur Zeit ein elektronisch gesteuertes dynamisches Laufband oberhalb des Fensterbandes sowie eine LCD-Anzeige für die Haltestellenankündigung im vorderen Wagenteil.

Die optische Fahrgastinformation wird bei den Bussen aller Verkehrsunternehmen in der Regel durch eine automatische Haltestellenansage unterstützt, was eine barrierefreie Benutzung ermöglicht.

Sonstige Fahrgastinformationen erfolgen über Aushänge in Wechselrahmen, die auch für Werbung genutzt werden.

In den Bussen der meisten Unternehmen befinden sich Dispenser für Mini-Fahrpläne und sonstiges Print-Material.

Es gibt in den Bussen keine Informationen zum Liniennetz.

Alle Busse verfügen über eine elektronisch gesteuerte Matrix-Anzeige für Liniennummern und Fahrziel außen. Bei den neueren Fahrzeugen erfolgen diese Anzeigen über orangefarbene Leuchtpunkte (LED-Technik), was die barrierefreie Zugänglichkeit der Busse stark erleichtert.

## Print-Medien

Print-Medien dienen der Vorabinformation der Fahrgäste und werden zum Teil auch auf der Fahrt mitgenommen, wodurch sich spezifische Anforderungen an das Format ergeben.

An Printmedien liegen neben den verbundspezifischen Publikationen von VRR und VRS, auf die hier nicht gesondert eingegangen wird, folgende regelmäßig aktualisierte Fahrpläne, Karten und Broschüren vor:

- Stadtfahrplan Remscheid in attraktiver Aufmachung (Schutzgebühr: 0,50 €)
- barrierefrei lesbare Minifahrpläne für alle Stadtteile und Linien einschließlich Bürgerbus und Anruf-Sammel-Taxi
- Liniennplan Remscheid (in Verbindung mit dem Stadtfahrplan)

---

<sup>91</sup> Siehe auch Kapitel 4.1.3.

- Amtliche Stadtkarte Remscheid mit Liniennetz und Haltestellen 1:15:000 (Schutzgebühr: 3,75 €)
- Themenspezifische Flyer nach Bedarf (gratis)
- ÖPNV-relevante Beiträge in der Kundenzeitschrift „Energie und Leben“



Abbildung 9-20: Minifahrpläne im Taschenformat für alle Linien

#### Fehlender Übersichtsplan

Es gibt keinen Übersichtsplan, auf dem sich die Fahrgäste schnell informieren können. Der bestehende Liniennetzplan auf Stadtkartenbasis liefert zwar eine detaillierte Übersicht und ist für die Planung von Fahrten mit dem ÖPNV sehr wertvoll, es fehlt jedoch ein einfacher Faltplan in handlichem Format mit schematisiertem Liniennetz für den Tagesverkehr und getrennt davon für den NachtExpress. Dieser Plan könnte das gute Angebot der Minifahrpläne vervollständigen.

#### Fehlende Übersicht über den NachtExpress

Während in den ersten Jahren des NachtExpress-Verkehrs Flyer und Übersichtsdarstellungen im Fahrplan wie auch im Internet verfügbar waren, ist die jetzige Information über den NachtExpress auf die Fahrplantabellen und –aushänge sowie den Eintrag der NachtExpress-Linien in den Liniennetzplan beschränkt. Es gibt keine gesonderte Darstellung zur besseren Visualisierung des komplexen NachtExpress-Netzes.

#### Online-Angebote

Alle in Remscheid tätigen Verkehrsunternehmen mit Ausnahme des Kraftverkehrs Gebrüder Wiedenhoff präsentieren ihr Angebot im Internet. Die Stadtwerke Remscheid haben alle Fahrgastinformationen online oder als Download verfügbar. Kunden können zum Beispiel einzelne Fahrplanseiten, den Liniennetzplan, Minifahrpläne und haltestellenbezogene Abfahrpläne abrufen und ausdrucken. Ebenfalls verfügbar ist eine komfortable Fahrplanauskunft. Die Pflege der Online-Angebote ist sehr gut, so dass das Internet mittlerweile den umfassendsten Zugang zu den ÖPNV-relevanten Informationen bietet.

Neben den Angeboten der Verkehrsunternehmen bieten VRR und VRS ebenfalls umfangreiche Service-Angebote im Internet.

**Wünschenswerte Verlinkung zwischen Stadt und Verkehrsunternehmen**

Von der Website der Stadt Remscheid [www.remscheid.de](http://www.remscheid.de) gibt es keinen für ÖPNV-Nutzer direkt auffindbaren Link zur Website der Stadtwerke Remscheid oder den anderen Unternehmen, lediglich zur VRR-Fahrplanauskunft, wobei hier gleich an drei(!) Stellen dieselbe Verknüpfung stattfindet.<sup>92</sup> Die Website der Stadtwerke Remscheid ist lediglich unter dem Menüpunkt „Städtische Gesellschaften“ auffindbar. Wünschenswert wäre eine eindeutige Menüführung zu ÖPNV-Links; optimal wäre eine Linkliste zu allen in Remscheid verkehrenden Unternehmen sowie zu den beiden Verbänden VRR und VRS.

**Website der Stadtwerke Remscheid**

In diesem Zusammenhang ist auf die ausführliche Linkliste der Website der Stadtwerke Remscheid hinzuweisen. Hier finden sich nicht nur Verweise auf weitere Verkehrsunternehmen und –verbände und die Stadt Remscheid, sondern auch zu Verkehrsnutzerverbänden wie dem Verkehrsclub Deutschland e.V. und Pro Bahn e.V.

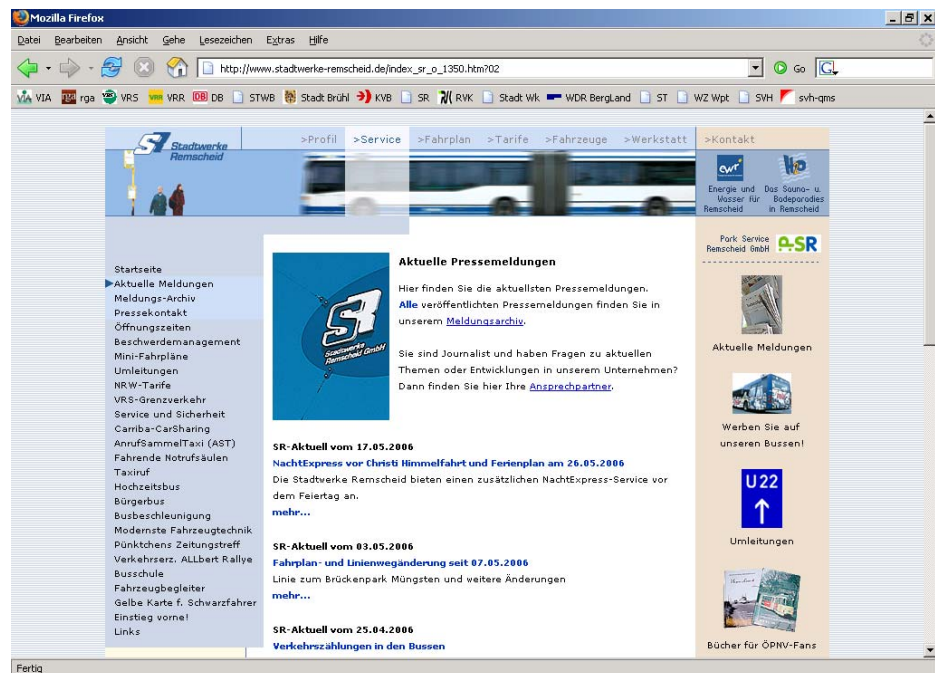


Abbildung 9-21: Internetauftritt der Stadtwerke Remscheid

<sup>92</sup> Unter dem Menüpunkt „Bürgerservice“ sowie unter „Auto und Verkehr“ wird auf [www.vrr.de](http://www.vrr.de) verwiesen. Unter „Bürgerservice“ befinden sich die Unterpunkte „Busfahrpläne im VRR“ und „Öffentlicher Personennahverkehr im VRR“.

**Link-Liste**

Die Internet-Links der in Remscheid verkehrenden Unternehmen lauten:

Busverkehr Rheinland GmbH: <http://bvr.euocit.com/>

Deutsche Bahn AG: <http://www.bahn.de>\*

Regionalverkehr Köln GmbH: <http://www.rvk.de/>

Stadtwerke Remscheid GmbH: <http://www.stadtwerke-remscheid.de/>

Oberbergische Verkehrs AG: <http://www.ovag-gummersbach.de/>\*<sup>93</sup>

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr: <http://www.vrr.de/>\*

Verkehrsverbund Rhein-Sieg: <http://www.vrsinfo.de/>

Wuppertaler Stadtwerke AG: <http://www.wsw-online.de/>

**barrierefreies Internet**

Als barrierefrei oder barrierearm gesondert gekennzeichnete Internetangebote sind mit (\*) markiert. Anzustreben wäre, dass sich alle Verkehrsunternehmen an den Anforderungen an barrierefreie Internetangebote im Sinne der Richtlinien der Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) § 11 Barrierefreie Informationstechnik<sup>94</sup> orientierten. Hierzu sind die Träger öffentlicher Gewalt im Sinne des § 7 Abs. 1 Satz 1 BGG wie Dienststellen und sonstigen Einrichtungen der Bundes- und Landesverwaltung verpflichtet.

**Barrierefreies Internet am Beispiel der DB AG**

„Die Seiten unter [www.bahn.de](http://www.bahn.de) sind in Bezug auf Text, Inhalt und Navigation klar gegliedert; die Deutsche Bahn AG verzichtet auf Frames und die Sprache ist so einfach wie möglich gehalten, Anglizismen werden weitgehend vermieden. Durch das Redaktionssystem sind klare Überschriften und Links aus dem Zusammenhang ersichtlich. Tabellen werden logisch aufgebaut. Es werden keine wesentlichen Inhalte ausschließlich als Grafiken präsentiert.

Bereits umgesetzt ist die Hinterlegung sogenannter Alt-Tags, um Bilder und Grafiken zu beschreiben. Die Seiten sind klar gegliedert, auf die Verwendung von Frames wird verzichtet. Die Farbgestaltung ist kontrastreich. Auf Hintergrundfarben oder Texte auf Bildern, die schlecht lesbar sind, wird bei der Seitengestaltung verzichtet. Es gibt (mit Ausnahme der Werbebanner) keine animierten Bilder.

Die Deutsche Bahn AG orientiert sich bei ihrem Internetauftritt an den Vorgaben des „World Wide Web Consortiums“ (W3C), wobei die „Web Content Accessibility Guide-

<sup>93</sup> In Grundzügen.

<sup>94</sup> Barrierefreie Informationstechnik Verordnung – BIVT.

lines“ (WAI) bei der Gestaltung der Seiten auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de) besondere Beachtung finden. Im Projekt „Barrierefrei Informieren und Kommunizieren“ (BIK) arbeitet die Deutsche Bahn AG mit Jan Eric Hellbusch vom Deutschen Verein für Blinde und Sehbehinderte in Studium und Beruf e.V. (DVBS) zusammen.

Eine Prüfung der Seiten auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de) mit dem BIK-Test haben einige Optimierungspotenziale ergeben, die sukzessive im Rahmen einer konzeptionellen Überarbeitung umgesetzt werden.“<sup>95</sup>

### 9.3.3 Service und Vertrieb

#### MobilCenter Friedrich-Ebert-Platz

Die Stadtwerke Remscheid betreiben nach einer Reform des Vertriebssystems ab Juli 2007 ein gut ausgestattetes Kundenzentrum am Friedrich-Ebert-Platz, genannt „MobilCenter“, in dem umfassende Beratungen zum ÖPNV angeboten werden, Info-Material verfügbar ist und alle Tarifangebote erworben werden können. Das zentrale Kundenzentrum ist Anlaufstelle für Abo-Kundenbetreuung, Beschwerden, Fundsachen und alle sonstigen Fahrgeldangelegenheiten. Das MobilCenter ist montags bis freitags von 7.00 bis 18.30 Uhr und samstags von 8:00 bis 13.00 Uhr geöffnet.



Abbildung 9-22: SR-MobilCenter am Friedrich-Ebert-Platz

#### Reisezentrum der DB AG

Weiterhin betreibt das Reisebüro rail&more im Hauptbahnhof zur Zeit im Auftrag der DB AG eine provisorische Agentur mit Öffnungszeiten montags bis freitags von 9.00 bis 13.00 Uhr und von 13.30 bis

<sup>95</sup> [http://www.bahn.de/S:PtVORd:eUoDBdNNb5OILtNNNXdM/p/view/hilfe/bahn\\_de/barrierefreies\\_internet.shtml](http://www.bahn.de/S:PtVORd:eUoDBdNNb5OILtNNNXdM/p/view/hilfe/bahn_de/barrierefreies_internet.shtml), 26.5.2006.



17.00 Uhr. Samstags besteht dort die Möglichkeit einer telefonischen Vorbestellung von Fahrkarten zwischen 9.30 und 13.00 Uhr. Mit dem Neubau des Hauptbahnhofs ist damit zu rechnen, dass ein kundenfreundlich gestaltetes Reisezentrum eingerichtet wird.



*Abbildung 9-23: Ehemaliges DB-Reisezentrum im Hauptbahnhof (Mitte 2006) und provisorische Service-Einrichtungen während des Bahnhofsumbaus (April 2007)*

**sonstige Vertriebsstellen**

Die Stadtwerke Remscheid betreiben darüber hinaus weitere 20 Vertriebsstellen in Einzelhandelsgeschäften<sup>96</sup>, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Hier können die gängigen Ticketsorten wie 4erTickets, TagesTickets oder Wertmarken erworben werden. Ebenfalls sind dort in der Regel VRR-Fahrpläne erhältlich.

**Fahrausweisautomaten**

Die DB AG vertreibt ihre Fahrausweise im Übrigen zum größten Teil über Fahrkartenautomaten. Diese befinden sich an allen Remscheider Bahnhöfen. VRR- bzw. VRS-Fahrkarten werden sowohl an den Automaten des Verbundverkehrs als auch an denen des Fernverkehrs vertrieben. Während am Fernverkehrsautomat nur bargeldlos mit allen Karten (EC-Karte, Kreditkarten, Geldkarte) gezahlt werden kann, sind am Verbundautomaten ausschließlich Barzahlungen sowie Zahlungen mit Geldkarte möglich. An den Fahrausweisautomaten sind auch die Tickets des NRW-Tarifs erhältlich.

Die Stadtwerke Remscheid betreiben keine Fahrausweisautomaten.

<sup>96</sup> Stand Juli 2007.

## Vertrieb im Bus

Aus dem VRR-Tarif sind bei den Busfahrern der Stadtwerke Remscheid Barfahrausweise mit Ausnahme der rabattierten 4erTicketes erhältlich, die aufgrund einer Richtlinie des Verkehrsverbundes nur über den Vorverkauf vertrieben werden. Darüber hinaus sind hier alle Barfahrausweise des VRS (einschließlich 4erTicket) sowie die Pauschaltickets des NRW-Tarifs und das SchönesWochenendeTicket der DB AG erhältlich.

In den Fahrzeugen der Wuppertaler Stadtwerke sind darüber hinaus auch 4erTickets des VRR-Tarifs erhältlich. In den Bussen von BVR und OVAG ist das gesamte Fahrausweissortiment von VRR und VRS einschließlich der 4erTickets und ZeitTickets (ohne Abonnements) erhältlich. Der Umfang der angebotenen Fahrausweise der VBL, die teilweise mit dem Vertriebssystem der RVK und teilweise mit dem der OVAG ausgerüstet sind, ist diesen Vertriebssystemen entsprechend. Aus technischen Gründen können die Fahrer von RVK und Wiedenhoff keine Zeitkarten und keine TagesTickets des VRR ausgeben, während die entsprechenden VRS-Angebote erhältlich sind.<sup>97</sup> Die Pauschaltickets des NRW-Tarifs und das SchönesWochenendeTicket werden von allen Fahrern verkauft.<sup>98</sup>

Streckenbezogene Tickets des NRW-Tarifs für Relationen innerhalb von NRW, die nicht von den Verbundtarifen abgedeckt werden, werden aus technischen Gründen in den Bussen noch nicht verkauft, sondern sind nur im DB-Vertriebssystem zu erwerben. Zeitfahrausweise sind bei den Vertriebsstellen, den Kundenzentren und an den Fahrausweisautomaten erhältlich.

## Harmonisierungsbedarf

Die starke Ausdifferenzierung des Ticketangebots und der Tarifsysteme spiegelt sich in einem komplexen Vertriebssystem wieder. Grundsätzlich besteht auch im Vertriebssystem Harmonisierungsbedarf, damit der Fahrgast in allen Bussen, unabhängig vom Verkehrsunternehmen, dasselbe Ticketangebot verfügbar hat.

<sup>97</sup> Angabe der RVK-Zweigniederlassung Wermelskirchen, 4.9.2007.

<sup>98</sup> Quellen: telefonische Recherchen bei den verschiedenen Verkehrsbetrieben, Stand: Juni 2006.





*Abbildung 9-24: Standardausstattung der Bahnstationen mit DB-Fahrkartenautomaten für Fern- und Verbundverkehr und Info-Vitrine*

#### **Online-Vertrieb**

Eine neue Vertriebsform ist der Verkauf von zunächst bestimmten Fahrausweisen über das Internet. Über die Website des VRR<sup>99</sup> können bestimmte Tickets<sup>100</sup> online erworben und ausgedruckt werden. Seit September 2007 bieten auch die Stadtwerke Remscheid Tickets im VRR Online-Ticket-Shop an<sup>101</sup>, wie auch zum Beispiel die Hagener Straßenbahn, die Wuppertaler Stadtwerke, die Rheinbahn, Düsseldorf oder die Essener Verkehrs-AG. Der VRS und die meisten Verkehrsunternehmen im VRS halten ein ähnliches Angebot vor.<sup>102</sup>

#### **HandyTicket**

Ein HandyTicket, bei dem die Ticket-Ausgabe direkt per Handy oder über eine SMS erfolgt, gibt es in Remscheid noch nicht. Wohl aber wird es ab Oktober 2006 erstmals im VRR in Düsseldorf, Essen und Wuppertal dieses Angebot geben.

<sup>99</sup> [http://www.vrr.de/de/tickets\\_und\\_tarife/ticketshop/index.html](http://www.vrr.de/de/tickets_und_tarife/ticketshop/index.html); 19.5.2006.

<sup>100</sup> TagesTicket 1 Person, GruppenTicket, Ticket1000, Ticket1000 9 Uhr, Ticket2000, Ticket2000 9 Uhr, Ticket1000 Abo, Ticket1000 9 Uhr Abo, Ticket2000 Abo, Ticket2000 9 Uhr Abo, BärenTicket

<sup>101</sup> [http://www.stadtwerke-remscheid.de/index\\_sr\\_o\\_1960.htm?02](http://www.stadtwerke-remscheid.de/index_sr_o_1960.htm?02); 7.4.2007.

<sup>102</sup> <http://www.vrsinfo.de/>, Menüpunkt „Tickets selbst drucken“ 19.5.2006.

### HandyTicket im VRR

Nach einmaliger Anmeldung kann sich der Kunde ein kleines JAVA-Programm – sozusagen den persönlichen Fahrkartenautomat – aufs Handy laden. Damit kann er dann seine gewünschte Fahrkarte für jedes der o. g. Tarifgebiete auswählen, bestellen und per Lastschrift oder Kreditkarte bezahlen. Das Ticket wird dann direkt auf das Handy übertragen und kann im Display angezeigt werden.

[...]

In Düsseldorf, Essen und Wuppertal kommen auch Kunden mit älteren Handys in den Genuss eines HandyTickets, denn hier wird es zusätzlich ein SMS-Ticket geben. EinzelTicket, TagesTicket oder GruppenTicket der Preisstufe A können während der zweijährigen Pilotphase per Handy bestellt werden. Hinterlegt man im Internet oder im KundenCenter ein so genanntes StammTicket, reicht sogar eine leere SMS, um innerhalb weniger Sekunden das gewünschte Ticket auf dem Handy zu haben.<sup>103</sup>

### 9.3.4 Marktforschung

Die Stadtwerke Remscheid führen seit Jahren regelmäßige Marktforschungen durch. Zielsetzung dieser Aktivitäten ist es, Erkenntnisse über die Bewertung der verschiedenen Leistungsmerkmale und deren Wichtigkeit aus Sicht von vorhandenen und potenziellen Kunden zu gewinnen. Hieraus sollen Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und zur Gewinnung von Neukunden abgeleitet werden.

#### Kundenbarometer

Im Frühjahr 2005 wurde vom Meinungsforschungsinstitut tns infratest, Bielefeld eine Kundenzufriedenheitsstudie durchgeführt, die auf 500 telefonischen Interviews basiert. Mit Hilfe dieses sogenannten „Kundenbarometers“ wird die Zufriedenheit mit dem ÖPNV allgemein sowie mit bestimmten Leistungen gemessen. Dieses „Kundenbarometer“ wird bundesweit in standardisiertem Raster im Auftrag von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden erstellt. Hierdurch wird ein Benchmarking verschiedener Unternehmen bzw. Verbände ermöglicht. Im Jahr 2005 haben sich 22 Verkehrsbetriebe und –verbände am Kundenbarometer beteiligt.<sup>104</sup> Im Jahr 2006 haben sich die Stadtwerke

<sup>103</sup>Pressemitteilung der Stadt Essen: „Ab Mitte Oktober 2006: HandyTicket bei der Essener Verkehrs AG. Vertragsunterzeichnung für ein wegweisendes Projekt“. [http://www.essen.de/module/meldungen/m\\_detail.asp?MNR=8090](http://www.essen.de/module/meldungen/m_detail.asp?MNR=8090); 1.6.2006.

<sup>104</sup>tns infratest (Hg.) (o. J.): S.1. Beteiligt haben sich: der Hamburger Verkehrsverbund, der Salzburger Verkehrsverbund GmbH, der Verkehrsverbund Oberelbe, der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH, *traffiQ* - Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahnen, Bremer Straßenbahn, Dortmunder Stadtwerke, Dresdner Verkehrsbetriebe, E.ON Westfalen Weser (PaderSprinter), Heidelberger Straßen-

Remscheid ebenfalls an der Fortschreibung des Kundenbarometers beteiligt. Die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsuntersuchung spiegeln in etwa die Analyse- und Bewertungsergebnisse wider, die im Rahmen des Nahverkehrsplans erarbeitet wurden.

**Das Kundenbarometer in Stichworten**

**Kundenbarometer 2005: Bundesweiter Trend**

In einer durch TNS Infratest durchgeführten bundesweiten Repräsentativstudie (Bruttostichprobe n=2.000, darunter n=1.178 ÖPNV-Nutzer) wurde eine eindeutige Zunahme der Zufriedenheit von ÖPNV-Nutzern festgestellt: Der Mittelwert für die Globalzufriedenheit hat sich mit 2,91 gegenüber dem Jahr 2004 (2,95) deutlich verbessert.

Die Unternehmen, die am ÖPNV-Kundenbarometer teilnehmen, zeigen dadurch ihr Engagement für mehr Qualität und Kundenzufriedenheit. Die Globalzufriedenheit der teilnehmenden Verkehrsunternehmen hat sich im Durchschnitt leicht verschlechtert (von 2,72 auf 2,75), liegt aber noch weit besser als der bundesdeutsche Durchschnitt. Bei den Verkehrsverbänden ist der Mittelwert leicht gestiegen<sup>105</sup> [...]

Der erste Teil [des Kundenbarometers] besteht aus Fragen zum Nutzungsverhalten des ÖPNV.

Im zweiten Teil wird dann die Zufriedenheit der Fahrgäste dezidiert erhoben. Dazu werden zunächst einige globale Zufriedenheitswerte (Globalzufriedenheit, Wiederwahl, usw.) erhoben. Anschließend werden 26 Leistungsmerkmale einzeln erfragt.

Die Leistungsmerkmale teilen sich auf in

1. allgemeine, den gesamten ÖPNV betreffende,
2. das jeweilige Hauptverkehrsmittel betreffende sowie
3. die Bahnhöfe und Haltestellen des erfragten Verkehrsmittels betreffende Leistungsmerkmale.

Der dritte Teil des Fragebogens besteht in der Erhebung der relevanten Soziodemografie.<sup>106</sup>

und Bergbahn, Magdeburger Verkehrsbetriebe, Mannheimer Verkehr AG/MVV OEG AG, Mobil (Stadtwerke Bielefeld Verkehr), Rhein-Neckar Verkehrs GmbH, Rügener Personennahverkehrs GmbH, Stadtwerke Krefeld, Stadtwerke Münster, Stadtwerke Remscheid, SWU Verkehr (Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm), Verkehrsbetriebe Ludwigshafen/Rhein-Hardt Bahn, Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, Wuppertaler Stadtwerke.

<sup>105</sup> Dto.

<sup>106</sup> Dto. S.5.

**Weitere Marktforschungen**

Darüber hinaus wurden in den Jahren 1998 und 2003 Kundenzufriedenheitsuntersuchungen durch die Nürnberger Marktforschungsgesellschaft TargetGroup durchgeführt. Im Vergleich zum Kundenbarometer waren diese Untersuchungen differenzierter und ließen sich dazu verwenden, ÖPNV-Potenziale zu quantifizieren.

**NVP-ZIEL 15**

Aus den Analysen der Informationen zum ÖPNV-Angebot und zum Tarifsysteem insbesondere im Hinblick auf seine einfache Zugänglichkeit und Verständlichkeit wird folgendes Ziel für die Nahverkehrsplanung formuliert:

Die Informationen zum ÖPNV-Angebot einschließlich des Tarif-Saytsems sollten möglichst einfach und verständlich aufbereitet werden und einen einprägsamen Überblick über das gesamte Leistungsspektrum geben.

## 10 Qualitätsmanagement

### Zertifizierung des QMS nach DIN EN ISO 9001

Mit dem Ziel, die Qualität des ÖPNV in Remscheid zu sichern und auszubauen, sowie regelmäßig Kundenreaktionen zwecks kontinuierlicher Leistungsüberprüfung und –verbesserung auszuwerten, haben die Stadtwerke Remscheid 1996 ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) eingeführt und nach DIN EN ISO 9001 zertifiziert. Das alle drei Jahre zu erneuernde Zertifizierungsverfahren soll sicherstellen, dass die eingeführten Maßnahmen aufrechterhalten bzw. weiterentwickelt werden.

Das Zertifikat der unabhängigen Gutachterorganisation DQS<sup>107</sup> gilt für den Verkehrsbetrieb einschließlich Verkehrsmanagement und hat den Geltungsbereich Planung, Koordinierung und Erbringung von Mobilitätsdienstleistungen (ÖPNV) und Kfz-Serviceleistungen.<sup>108</sup>

Die Zertifizierung des Qualitäts-Management-Systems stellt über die reine Qualitätssicherung hinaus umfangreiche Maßnahmen sicher, die die gesamten Prozesse im Unternehmen strukturieren und festlegen.

### Definition von Qualitätszielen

#### Definition von Qualitätszielen der Stadtwerke Remscheid GmbH:<sup>109</sup>

„Wir sehen die Zufriedenheit unserer Kunden als oberstes Qualitätsziel an, das ständig den sich ändernden Bedürfnissen angepasst werden muss.

Das bedeutet für uns:

- Die Qualität und den Umfang unserer Leistungen marktgerecht auszugestalten, indem sie am Bedarf unserer vorhandenen und potentiellen Kunden orientiert werden.
- Schnell und sachgerecht auf sich ändernde Kundenanforderungen zu reagieren.
- Unsere Serviceleistungen für die Kunden immer wieder zu verbessern.
- Durch die Verwendung schadstoffarmer Materialien die Umwelt zu schonen.
- Als Dienstleistungsunternehmen dem Kunden korrekt und freundlich zu begegnen.
- Bisher interne Serviceleistungen auch Dritten zugänglich zu machen.

<sup>107</sup> Deutsche Gesellschaft zur Zertifizierung von Managementsystemen.

<sup>108</sup> [http://www.stadtwerke-remscheid.de/index\\_sr\\_p\\_341.htm?06#definition](http://www.stadtwerke-remscheid.de/index_sr_p_341.htm?06#definition); 21.5.2006.

<sup>109</sup> [http://www.stadtwerke-remscheid.de/index\\_sr\\_p\\_341.htm?06#definition](http://www.stadtwerke-remscheid.de/index_sr_p_341.htm?06#definition); 21.5.2006.

- Umweltfreundliche und umfassende Mobilität für möglichst viele Bürgerinnen und Bürger anzubieten und die Nachfrage nach öffentlichen Nahverkehrsleistungen zu steigern.
- Die Verbesserung unseres technischen und organisatorischen Standards in den Fahrzeugen, bei den Betriebsanlagen und im Verkehrsablauf.
- Die Fahrzeuge der Nachfrage entsprechend einzusetzen und benutzerfreundlich auszustatten.“

#### Sonstige Unternehmen

Der Stand zur Zertifizierung sonstiger in Remscheid verkehrender Busverkehrsunternehmen nach DIN EN ISO 9001 lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Busverkehr Rheinland GmbH ist seit dem 24.11.2006 nach DIN EN ISO 9001, DIN EN ISO 14001 und OHSAS 18001 zertifiziert.
- Bei der Regionalverkehr Köln GmbH ist die Zertifizierung in Vorbereitung.<sup>110</sup>
- Die Wuppertaler Stadtwerke sind als Gesamtunternehmen zertifiziert.<sup>111</sup>

Bei den übrigen Unternehmen konnte keine Zertifizierung recherchiert werden.

---

<sup>110</sup> <http://www.rvk.de/index.php3?arg=YToxOntpOjA7czo0OiJQUkVUj9&tabelle=presse&id=205;> 21.5.2006.

<sup>111</sup> [http://www.wsw-online.de/wswag/qualit\\_auml\\_tsmanagement;](http://www.wsw-online.de/wswag/qualit_auml_tsmanagement) 14.6.2006.

## 11 Finanzierung und Wirtschaftlichkeit des Remscheider ÖPNV

Bei der Betrachtung der Finanzierung des Remscheider ÖPNV sind zum Einen die Linien der Remscheider Stadtwerke, zum Anderen die der übrigen Verkehrsunternehmen zu unterscheiden. Die Angebote anderer Verkehrsunternehmen werden zu einem Teil als Gemeinschaftslinien mit den Stadtwerken Remscheid gefahren, zu einem anderen Teil als eigenständige Angebote.

Die Wirtschaftlichkeit der Buslinien gilt zur Zeit als interne Größe der Verkehrsunternehmen, die ihr Angebot insgesamt gemäß § 8 Abs. 4 PbefG eigenwirtschaftlich erbringen. Maßnahmen zur Restrukturierung des städtischen Verkehrsbetriebs, wie zum Beispiel die Umsetzung des Betriebskonzepts von Szenario 5 ab dem Jahr 2005 erhöhen die Wirtschaftlichkeit insgesamt, machen das Unternehmen wettbewerbsfähig und vermindern die Unterdeckung des Verkehrsbetriebs innerhalb des Stadtwerke-Konzerns.

Im Folgenden wird die Finanzierung der ÖPNV-Angebote in Remscheid, soweit dies recherchierbar war, beschrieben (Kapitel 11.1). Im Anschluss daran (Kapitel 11.2) erfolgen Ausführungen zum Thema Wirtschaftlichkeit mit dem Schwerpunkt auf der von den Stadtwerken Remscheid durchgeführten Linienerfolgsrechnung.

### 11.1 Finanzierung der einzelnen ÖPNV-Angebote

#### steuerlicher Querverbund

Der größte Teil der Verluste des Verkehrsbetriebs der Stadtwerke Remscheid wird über den steuerlichen Querverbund abgedeckt, das heißt über die Verrechnung gewinnbringender und verlustbringender Geschäftsbereiche der Stadtwerke Remscheid. Im Jahr 2006 beträgt der Verlustausgleich für den ÖPNV der Stadtwerke Remscheid 7,4 Mio. €. Es erfolgen keine unmittelbaren Finanzströme zwischen Stadt und Verkehrsunternehmen.<sup>112</sup>

#### Zukunft des Querverbundes unsicher

Eine Unterdeckung des Geschäftsbereichs ÖPNV spiegelt sich in einer entsprechend verringerten Gewinnausweisung des Geschäftsergebnisses der Stadtwerke wider, wobei Verluste gewisse steuerliche Vorteile haben. Inwieweit dieses Finanzierungsmodell auf Dauer noch tragfähig ist, hängt zum Einen von der Marktentwicklung in den sonsti-

<sup>112</sup> Stadtwerke Remscheid, Mitteilung vom 21.5.2007.

gen Geschäftsbereichen der Stadtwerke ab. Zum Anderen sind die insbesondere im Jahr 2006 umgesetzten Mittelkürzungen bei der Kommunalfinanzierung im Zuge der Novellierung des Gemeindefinanzierungsgesetzes (GFG 2006) ÖPNV problematisch. Auch wenn die Gemeindefinanzierung im Jahr 2007 (GFG 2007) günstiger als im Vorjahr ist, haben die Kommunen durch die Übernahme weiterer Finanzlasten vom Land sowie die Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund insgesamt weniger Spielraum für die Finanzausstattung des ÖPNV.

**VRR-Finanzierung**

Ein weiterer Teil des Defizits im ÖPNV machen VRR-Umlagen zur Finanzierung des SPNV, der Buslinie 636 sowie zur Deckung des Eigenaufwandes des Zweckverbands VRR aus. Dieser Wert beträgt für 2006 ca. 340.000 €.

Im Zusammenhang mit der Einführung eines neuen Finanzierungssystems im VRR zur Anpassung an das EU-Recht erfolgte im Jahr 2006 ein – zunächst globaler – Betrauungsakt der Stadtwerke Remscheid durch die Stadt Remscheid als Aufgabenträgerin für die weitere Durchführung des ÖPNV. Die spezifische Ausgestaltung dieses Betrauungsaktes soll noch im Jahr 2007 stattfinden.

**Restrukturierung als Voraussetzung einer effizienteren Finanzierung**

Der Restrukturierungsprozess der Stadtwerke Remscheid dient in diesem Zusammenhang dazu, den Finanzierungsbeitrag der Stadt zu senken und wettbewerbskonforme Kostenstrukturen zu ermöglichen.

**zunehmend aktivere Rolle der Stadt als Aufgabenträgerin**

Im Zuge der geschilderten Entwicklungen kommt der Stadt als Aufgabenträgerin des ÖPNV eine zunehmend aktivere Rolle als Gestalterin im ÖPNV zu. War der Aufgabenträger in der Vergangenheit vorwiegend als Koordinator tätig und hat schwerpunktmäßig die Ziele vorgegeben, agiert er zwischenzeitlich als „Mobilitätsgewährleister“, der sich – nicht zuletzt mit der eigenständigen Erstellung des zweiten Nahverkehrsplans – auch um ÖPNV-Planung und Aspekte der Umsetzung kümmert.<sup>113</sup>

**Rolle der Stadtwerke Remscheid**

Die Stadtwerke Remscheid nehmen die Funktion des Mobilitätsdienstleisters ein, der im Zusammenspiel mit dem Verkehrsmanagement die Sicherstellung der Standards übernimmt und eine wirtschaftliche Bewertung der ÖPNV-Leistungen vornimmt.

<sup>113</sup>vgl. Eichmann, V. et al. (2006); S.96.



### Transparenz bei der ÖPNV-Finanzierung schaffen

Um einen besseren Überblick für den Aufgabenträger zu schaffen, wurden die Finanzierungsformen für die Verkehrsdurchführung der Linien recherchiert, die nicht oder nur teilweise durch die Stadtwerke Remscheid betrieben werden. Dies erhöht die Transparenz bei der ÖPNV-Finanzierung in Remscheid. Ergänzend erfolgen auch Aussagen zu den von den SR außerhalb Remscheids betriebenen Linienabschnitten.

**Tabelle 11-1: Finanzierung der Betriebsleistung anderer Verkehrsunternehmen sowie von SR-Linien außerhalb Remscheids**

Linie	Unternehmen	Finanzierung	Anmerkungen
240	Wiedenhoff	„Naturalausgleich“	
336	OVAG	Keine Vereinbarungen	
260 / 652	RVK / SR	„Naturalausgleich“ mit Linie 652	Abschnitt RS Mitte – Wermelskirchen Bf.
615 / NE15	SR / WSW	„Naturalausgleich“	
620 / NE16	SR / WSW	„Naturalausgleich“	
636	BVR	Umlagefinanzierung VRR	
652 / 672	SR	Verkehrsdurchführungsvertrag für Erschließungsverkehre innerhalb von Wermelskirchen bis 12/2008	
653	SR	Umlagefinanzierung VRR für Leistungen in Solingen	Abschnitt Stadtgrenze – Solingen-Burg
659	SR	Keine Vereinbarungen	Abschnitt Stadtgrenze – Radevormwald-Herkingrade
669	SR / WSW	„Naturalausgleich“	
670 / NE16	SR / WSW	„Naturalausgleich“	
671 / NE19	SR / OVAG	„Naturalausgleich“	
AST	SR	Keine Vereinbarungen	Lennep – Wermelskirchen
AST	WSW	Keine Vereinbarungen	Clarenbach – W-Ronsdorf

Quelle: Stadtwerke Remscheid

**Naturalausgleich**

Für die meisten Gemeinschaftslinien, die die Stadtgrenze überschreiten, gilt (ohne ausdrückliche Vereinbarung) ein sogenannter Naturalausgleich zwischen den bedienenden Verkehrsunternehmen. Die Leistungen in Remscheid und die in der jeweils anderen Gebietskörperschaft werden so miteinander abgestimmt, dass die Verkehrsunternehmen in etwa gleiche Leistungsanteile erbringen. Dies betrifft in erster Linie die Gemeinschaftslinien der Stadtwerke Remscheid und der WSW, die Leistungen der SR-Linie 652 und der RVK-Linie 260 auf der Relation Remscheid Mitte – Wermelskirchen Mitte, die Linien 671 und der dazugehörige NE19 sowie die Linie 240 der Firma Wiedenhoff mit der gleichnamigen Linie der Stadtwerke Remscheid.

**sonstige Linienabschnitte außerhalb Remscheids**

Für die Linien 336 der OVAG (Abschnitt Lennep – Bergisch Born) und 659 der Stadtwerke Remscheid (Abschnitt Stadtgrenze - Radevormwald-Herkingrade) bestehen zur Zeit keine Vereinbarungen.

Für die auf Solinger Gebiet erbrachten Leistungen der Linie 653 der Stadtwerke Remscheid erfolgt die Finanzierung auf der Grundlage des VRR-Finanzierungssystems.

Erschließungsverkehre auf Wermelskirchener Stadtgebiet mit den Buslinien 652 (Wermelskirchen Busbahnhof – Krankenhaus) und 672 (für den Abschnitt Talsperre – Kenkhauser Straße – Wermelskirchen Busbahnhof) werden auf der Grundlage eines Verkehrsdurchführungsvertrags vom 21.3.2004 zwischen dem Rheinisch-Bergischen Kreis als benachbarter Aufgabenträgerin, der Stadt Wermelskirchen und den Stadtwerken Remscheid erbracht. Die Vertragslaufzeit endet im Dezember 2008. Der Vertrag war auf der Grundlage einer Preisabfrage des Rheinisch-Bergischen Kreises für die entsprechenden Leistungen bei den verschiedenen Verkehrsunternehmen zustande gekommen, nachdem die Stadtwerke Remscheid ihr zuvor in Wermelskirchen gefahrenes, jedoch nicht hinreichend vergütetes Leistungsangebot aufgekündigt hatten.

Die Wermelskirchener Taxibus-Binnenlinie 662 (Ortlinghaus – Am Stadtrand) ist von den Stadtwerken Remscheid gemäß § 42 PbefG konzessioniert. Die Betriebsdurchführung obliegt der RVK, mit der der Aufgabenträger Rheinisch-Bergischer Kreis ein Vertragsverhältnis abgeschlossen hat.

**Anruf-Sammel-Taxi**

Die Unterdeckung des regulären AST-Binnenverkehrs sowie der AST-Verkehr nach Wermelskirchen wird wie der Busverkehr im Rahmen

des steuerlichen Querverbundes finanziert. Vertragliche Vereinbarungen bestehen zwischen den Stadtwerken und den Taxiunternehmen. Der AST-Verkehr Clarenbach – Wuppertal-Ronsdorf wird von den Wuppertaler Stadtwerken organisiert und finanziert.

#### **Bürgerbus**

Der Bürgerbus wird zum Einen vom ehrenamtlichen Engagement des 1. Bürgerbusverein Remscheid e.V. getragen<sup>114</sup>, zum Anderen durch die Unterstützung von Seiten der Stadtwerke Remscheid, die Konzessionärin der Linie ist. Die Bürgerbuslinie, für die keine Personalkosten, sondern ausschließlich Betriebs-, Fahrzeug- und Organisationskosten entstehen, wird durch Zuschüsse des Landes NRW an den Bürgerbusverein sowie durch Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen (ca. 3.000 € pro Jahr<sup>115</sup>) und Werbung finanziert. Für die Jahre 2006 und 2007 hat zudem ein Remscheider Reinigungs- und Dienstleistungsunternehmen mit dem Bürgerbusverein einen Sponsorenvertrag abgeschlossen.<sup>116</sup>

Im Fall einer Kostenunterdeckung, haben die Stadt und die Stadtwerke Remscheid Ausfallbürgschaften übernommen, die Voraussetzung für eine Landesförderung ist. Die Stadt hat sich verpflichtet, ein Betriebskostendefizit von bis zu 5.000 € jährlich zu übernehmen. Die Stadtwerke Remscheid tragen das darüber hinaus gehende Defizit. Im Jahr 2005 übernahm die Stadt für den Bürgerbus Kosten in Höhe von 5.000 €, die Stadtwerke trugen 2.631,23 €, im Jahr 2006 betrug das von der Stadt übernommene Defizit 3.797,25 €, die Stadtwerke mussten keinen Ausgleich übernehmen.<sup>117</sup>

---

<sup>114</sup> [http://www.stadtwerke-remscheid.de/index\\_sr\\_o\\_1252.htm?1401#](http://www.stadtwerke-remscheid.de/index_sr_o_1252.htm?1401#); 2.6.2006.

<sup>115</sup> „Der Bürgerbus rollt“, in: SR/EWR/PSR/H2O-notizen 4 (2006), S.14; [http://www.stadtwerke-remscheid.de/SR-notiz35\\_Artikel.pdf](http://www.stadtwerke-remscheid.de/SR-notiz35_Artikel.pdf); 15.6.2006.

<sup>116</sup> Dto.

<sup>117</sup> Stadt Remscheid, Mitteilung vom 15.5.2007.



Abbildung 11-1: Im Jahr 2004 wurde der 1. Bürgerbusverein Remscheid e.V. gegründet

## 11.2 Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots

### Linienleistungs- und Linienerfolgsrechnung der SR

Eine erste Maßnahme zur Vorbereitung auf den Wettbewerb im ÖPNV war die Erstellung einer Linienleistungs- und Linienerfolgsrechnung (LLE) bei den Stadtwerken Remscheid als Erstanwendung mit Daten des Jahres 1998.<sup>118</sup> Diese sollte die wirtschaftliche Situation der einzelnen Linien analysieren und Optimierungspotenziale aufzeigen. Das LLE-Programm hat zum Ziel, „die Verrechnung der Kosten- und Erlösträger Linien, Verkehrsgebiete und Verkehrszeiten“ darzustellen. Unter Verkehrsgebieten sind zum Beispiel nach Aufgabenträgern abgegrenzte Bedienungsräume zu verstehen, anhand derer auch die Wirtschaftlichkeit von Leistungen außerhalb Remscheids bewertet werden konnte. Die LLE wurde in den Jahren 1999/2000 aktualisiert.

### Kostengruppen

Es wurden folgende Kostenkategorien betrachtet:

- Zeitabhängige Kosten (Leistungsmaßstab Fahrplanstunden)

<sup>118</sup>Zur Darstellung von Zielen und Methodik der LLE bei den Stadtwerken Remscheid siehe Hoyer, G. et al. (2000); S. 24ff. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf diese Quelle.

- Fahrleistungsabhängige Kosten (Leistungsmaßstab Nutzkilometer)
- Fahrzeugkosten (Leistungsmaßstab Fahrzeugbedarf in der Verkehrsspitze)
- direkt zuzuordnende Einzelkosten der Linien
- Umlagekosten des Verkehrsbetriebs und Kostenbelastungen des Verkehrsbetriebs aus dem Gesamtunternehmen Stadtwerke.<sup>119</sup>

#### Erlöse

An Erlösen wurden unter anderem in Modellrechnungen folgende Parameter berücksichtigt:

- Verkehrserlöse auf der Grundlage von Nachfragedaten und der Rahmenbedingungen des Tarifsystems
- Nutzungsprofile (Fahrausweisarten, Umsteigehäufigkeit)
- Ausgleichsbeträge (Schülerverkehr, Schwerbehinderte, Fremdnutzer).

Es wurde ein differenzierter, unter anderem auf einer Fahrgastbefragung basierender Berechnungsansatz gewählt, mit dessen Hilfe linien-spezifische Ertragswerte ermittelt werden konnten. Bei der Anwendung wurden die Werte des Geschäftsjahres 1998 verwendet.<sup>120</sup>

#### Ergebnis

Die Deckungsbeiträge der Linien wurden in unterschiedlichen Differenzierungsgraden dargestellt, und zwar nach:

- Leistungskosten
- Vorhaltekosten
- Verkehrsbetriebskosten
- Gesamtkosten.<sup>121</sup>

Mit der LLE haben die SR ein Controllinginstrument entwickelt, mit dessen Hilfe Grundlagen zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit und damit der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsunternehmens geschaffen wurden. Die Ergebnisse sind bei der Entwicklung von Netzvarian-

---

<sup>119</sup>Vgl. dto. S.26.

<sup>120</sup>Vgl. dto. S.27.

<sup>121</sup>Vgl. dto. S.28, Abb. 3.

ten im Rahmen des Prozesses „ÖPNV der Zukunft“ in die Begründung für die gewählten Planungsmaßnahmen eingeflossen.<sup>122</sup>

Ziel der in diesem Prozess angestrebten Restrukturierung des Verkehrsbetriebs sind die „Senkung der spezifischen Kosten des Verkehrsbetriebs (Kosten pro Nutz-km) für die Erbringung der Verkehrsleistungen auf ein wettbewerbsfähiges Niveau spätestens bis zum Jahr 2010 [...]“ und damit die „Ausrichtung des Verkehrsbetriebs auf die Anforderungen eines liberalisierten Verkehrsmarktes“.<sup>123</sup>

#### „Szenario 5“

Im Zusammenhang mit dem Prozess „ÖPNV der Zukunft“ wurde als Leitgedanke für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Remscheid auf Grundlage der Betrachtung verschiedener Szenarien ein „Kostenoptimierter Status quo plus Ergänzungen“ politisch beschlossen. Dieser als „Szenario 5“ bezeichneter Kompromiss führte zu Reduzierungen des Angebots ab dem Fahrplanjahr 2004, die teilweise noch nicht abschließend umgesetzt wurden.<sup>124</sup> Die BbA - Dr. Bruns & Fetzer Unternehmensberatung GmbH hat darüber hinaus zusätzliche Einsparpotenziale in einer Höhe von etwa 0,3 Mio. € pro Jahr ermittelt, die durch weitere Rücknahmen des Angebots erzielt werden könnten.<sup>125</sup>

#### weitere Maßnahmen zur Kostenoptimierung

Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zählen:

- Wegfall der Linie 656, Erschließung Großhülsbergs durch eine andere Linie (Maßnahme aus Szenario 5, umgesetzt im Januar 2007)
- Wegfall der Linie 659 in Radevormwald-Herkingrade (nach Ablauf der bestehenden Konzession im Jahr 2009)
- Wegfall der Linie 665 (Ersatz durch Linie 664; wird nach Fertigstellung des Buswegs Ueberfeld im Juni 2007 umgesetzt)
- Wegfall einzelner Fahrten der Linie 672 (nur bei Entfall der vom Rheinisch-Bergischen Kreis bestellten Leistungen von und nach Wermelskirchen sinnvoll möglich)
- Wegfall der Linie 673 zwischen Mannesmann und Talsperre

---

<sup>122</sup>Vgl. Bruns, Th.,Roth, W. (2004); S.49ff.

<sup>123</sup>Dto., S.49.

<sup>124</sup>Vgl. BbA - Dr. Bruns & Fetzer Unternehmensberatung GmbH (2006); S.3ff.

<sup>125</sup>Dto., S.17.

- Reduzierung des Angebots beim NachtExpress am Freitag / Samstag nach 1 Uhr

**Bewertung der Maßnahmen mit NVP-Maßstäben**

Zum Teil gehen die Vorschläge über die Maßnahmen von Szenario 5 hinaus und führen zur Unterschreitung der geforderten Standards des Nahverkehrsplans. Dies betrifft vor allem die zur Untersuchung angelegte Kürzung des Nachtverkehrs nach 1 Uhr.

Mit dem Entfall der Linie 656 wird Lüttringhausen Altstadt nicht mehr bedient, was nicht den formalen Standards entspricht. Aufgrund der sehr schwachen Inanspruchnahme der Linie, der Lage der Haltestelle Lüttringhausen Rathaus im 600 m-Einzugsbereich der Altstadt, der Einbahnstraßenführung in der Altstadt sowie der Schwierigkeit, das Gebiet mit einer „attraktiven“, das heißt von Remscheid oder Lennep durchgebundenen Linie sinnvoll zu bedienen, erscheint der Entfall jedoch vertretbar zu sein.

**Verbindung nach Dahlerau / Herkingrade als Daseinsvorsorge aufrechterhalten**

Die Relation Lennep – Dahlerau / Herkingrade, auf der die Linie 659 verkehrt, verläuft nicht im Zuge einer Verbindungsachse, basiert aber auf historischen Verflechtungen beider Orte. Das Angebot, das zur Zeit eine freiwillige Leistung der Stadtwerke Remscheid im Rahmen der Daseinsvorsorge ist, sollte aufrecht erhalten werden. Langfristig sollte die Finanzierung durch den Oberbergischen Kreis erfolgen.

Alle übrigen Maßnahmen sind mit den Standards des Nahverkehrsplans vereinbar und zum Teil von äußeren Rahmenbedingungen abhängig. Auch diese werden, wie bei der Evaluation der Maßnahmen aus Szenario 5 festgestellt (keine maßgebliche Zunahme von Beschwerden und keine Fahrgastverluste), die Akzeptanz des Remscheider ÖPNV nicht beeinträchtigen.<sup>126</sup> Weitergehende Einsparungen beim Leistungsangebot würden Einschnitte bei der Angebotsqualität bedeuten und die Standards des Nahverkehrsplans unterschreiten.

**Fortschreibung LLE nach Umsetzung von Szenario 5 wünschenswert**

Mit der Neustrukturierung des Leistungsangebots und nach der Umsetzung der Maßnahmen aus Szenario 5 wäre eine erneute Aktualisierung der Linienleistungs- und Linienerfolgsrechnung sinnvoll, um wieder über ein belastbares ökonomisches Bewertungsinstrument für das ÖPNV-Angebot der Stadtwerke Remscheid zu verfügen.

**übrige Unternehmen**

Zu den übrigen in Remscheid verkehrenden Unternehmen liegen keine Informationen zum Thema Wirtschaftlichkeit vor. Aufgrund der im vo-

<sup>126</sup> Dto., S. 5 und 20.

rangegangenen Kapitel dargestellten teilweise engen Verzahnungen mit dem SR-Angebot bei Gemeinschaftslinien oder dem Fehlen jeglicher spezieller Regelungen dürfte dies zur Zeit kein vorrangiges Problem sein. Grundsätzlich bleibt festzustellen, dass die Beleuchtung der Wirtschaftlichkeit dieser Angebote spätestens dann erfolgen sollte, wenn vertragliche Regelungen anstehen, die finanzielle Auswirkungen für die Stadt Remscheid bedeuten.



## 12 Zusammengefasstes Zielsystem der Nahverkehrsplanung

**generelles Ziel, Leitbild, Teilziele**

In Tabelle 12-1 erfolgt die Formulierung des generellen Ziels der Nahverkehrsplanung und des hierauf ausgerichteten Leitbildes. Die aus dem Planungsprozesses hergeleiteten und in den voran gegangenen Kapiteln gesondert markierten Teilziele der Nahverkehrsplanung werden in Tabelle 12-2 zusammengefasst.

*Tabelle 12-1: Übersicht: Generelles Ziel und Entwicklungsleitbild der Remscheider Nahverkehrsplanung*

Generelles Ziel	
Größtmögliche Förderung des ÖPNV nach Maßgabe der wirtschaftlichen Möglichkeiten.	
Leitbild	
<b>Gezielte Aktivierung von ÖPNV-Potenzialen</b>	<p>Für alle Bevölkerungsgruppen wird eine Mindestmobilität sicher gestellt. Wenn es die wirtschaftlichen Möglichkeiten erlauben, erfolgt eine angebotsorientierte Entwicklung der ÖPNV-Leistungen.</p> <p>Angestrebt wird die Mobilisierung realistischer ÖPNV-Potenziale unter größtmöglicher Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Betriebs. Es wird alles daran gesetzt, die positive Entwicklung der vergangenen Jahre soweit wie möglich fortzusetzen.</p>

*Tabelle 12-2: Übersicht: Teilziele der Remscheider Nahverkehrsplanung*

Teilziele		
1	Wettbewerb im ÖPNV	Die Stadt Remscheid strebt an, das ÖPNV-Angebot der Stadtwerke Remscheid langfristig durch das stadt eigene Verkehrsunternehmen erbringen zu lassen, soweit es im Sinne der EU-Vorgaben ist. Der heutige Netzzusammenhang soll erhalten bleiben.
2	Grundversorgung der Bevölkerung mit ÖPNV	Die flächendeckende Erschließung des Stadtgebiets nach vorgegebenen Bedienungsstandards soll langfristig sicher gestellt bleiben. Die in der Tabelle 7-2 und Tabelle 7-3 beschriebenen Bedienungsstandards sind Ziele der Remscheider Nahverkehrsplanung.
3	Differenzierte Bedienung	Die Liniennetzplanung erfolgt nach dem Prinzip der differenzierten Bedienung. Neben dem Grundangebot mit Bus und SPNV werden in Gebieten schwacher Verkehrsnachfrage verstärkt alternative und flexible Bedienungsformen eingesetzt.
4	Busliniennetz: stadtteilverbindende Linien	Die Attraktivität der stadtteilverbindenden Linien soll beibehalten und nach Möglichkeit stärker herausgearbeitet und vermittelt werden. Die Profilierung der Hauptlinien erfolgt durch einen einprägsamen Grundtakt (montags bis freitags alle 20 Minuten), eine direkte Linienführung ohne Schleifen- und Stichfahrten durch abseits gelegene Wohngebiete sowie durch geeignete Kommunikations- und Fahrgastinformationsmaßnahmen.

5	Busliniennetz: Regionalverkehr	Im Regionalverkehr ist es das Ziel, die Angebote den Verflechtungsstärken entsprechend zu dimensionieren und auf die jeweiligen benachbarten Stadt(teil)zentren auszurichten. Die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre ist in Kooperation mit den benachbarten Aufgabenträgern sicher zu stellen.
6	Busliniennetz: Einbindung Hbf	Die Zielvorstellung des ersten Nahverkehrsplans, dass weitestgehend alle Buslinien die gesamte Innenstadtachse zwischen Alleecenter und Hbf bedienen, hat weiterhin Gültigkeit.
7	Busliniennetz: Friedrich-Ebert- Platz	Einvernehmen über die künftige Flächennutzung auf dem Gelände des ZOB Friedrich-Ebert-Platzes im Hinblick auf die absehbare Linienentwicklung: Insbesondere sollte dargestellt werden, welche finanziellen Konsequenzen beim Betriebsaufwand eine Umwandlung des Friedrich-Ebert-Platzes in eine Durchgangshaltestelle hat.
8	Busliniennetz: Bus/Schiene- Arbeitsteilung	Beibehaltung der arbeitsteiligen Erschließung des Stadtgebiets von SPNV (für den Regionalverkehr) und Bus (für Erschließung, zentrumsbezogenen Direktverkehr und Zubringerverkehr zum SPNV) im Zuge effizienter Linienverläufe.
9	Busliniennetz: Bus/Schiene- Anschlüsse	Systematische Anbindung aller Remscheider Bahnhöfe an das Busnetz in einem Taktsystem, das mit dem SPNV kompatibel ist. Alle Buslinien im Bereich einer Bahnstation sollen diesen anfahren. Die Anschlüsse zwischen Bus und Schiene werden optimiert.
10	SPNV: Bahnhöfe	Im Rahmen der Stationsentwicklung bis zum Jahr 2011 soll die Aufwertung aller bestehenden Bahnstandsstandorte im Rahmen der Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW erfolgen. Ergänzend wird der bedarfsgerechte Ausbau von Park+Ride- (P+R) sowie Bike+Ride-Anlagen (B+R) angestrebt.
11	SPNV: Angebot	Im Zuge der Beteiligung an der Nahverkehrsplanung des Zweckverbandes VRR sollte die Stadt Remscheid die beschriebene Anschlussoptimierung der Züge in Solingen Hbf in und aus Richtung Köln einfordern. Die langfristige Durchbindung der Züge nach Düsseldorf sollte bei Erfüllung dieser Voraussetzung und unter der Maßgabe der finanziellen Machbarkeit unterstützt werden.
12	SPNV: Fahrzeuge	Möglichst mit der Umsetzung der Bahnverbesserungen sollten barrierefrei zugängliche Fahrzeuge im SPNV eingesetzt werden. Hierzu sind gemeinsam mit dem Aufgabenträger des SPNV und der DB AG entsprechende Möglichkeiten zu überprüfen.
13	SPNV: Trassensicherung	Die Nahverkehrsplanung der Stadt Remscheid zielt darauf ab, die Sicherung der Trasse der in Frage kommenden Strecke Remscheid-Lennep – Bergisch Born für verkehrliche Zwecke gemäß Beschluss des Hauptausschusses vom 8.2.2007 weiter in Richtung Wermelskirchen / Hückeswagen (ehemalige Kursbuchstrecken 411/412) nach wie vor offen zu halten.
14	Barrierefreiheit	Die bauliche, technische und kommunikative Infrastruktur des ÖPNV ist weitestgehend barrierefrei weiter zu entwickeln, um allen Bevölkerungsgruppen gleiche Mobilitätschancen einzuräumen.
15	Transparenz des Angebots	Die Informationen zum ÖPNV-Angebot einschließlich des Tarif-Systems sollten möglichst einfach und verständlich aufbereitet werden und einen einprägsamen Überblick über das gesamte Leistungsspektrum geben.

### 13 Stärken / Schwächen-Profil

Das Stärken / Schwächen-Profil ist Ergebnis der Bewertung des ÖPNV-Angebots, der Infrastruktur sowie der flankierenden Maßnahmen. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Bewertungen zusammenfassend dargestellt.

#### Qualität als Maßstab

Generell ist anzumerken, dass der größte Teil des Verkehrsangebots in Remscheid von Unternehmen erbracht wird, die über ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) verfügen und mindestens nach DIN EN ISO 9001 zertifiziert sind (SR, WSW, BVR) bzw. sich im Zertifizierungsprozess befinden (RVK). Eine kontinuierliche Qualitätsüberprüfung und -sicherung stellt ein hohes Leistungsniveau sicher, was wiederum dazu führt, dass die im Nahverkehrsplan festgelegten Standards nutzergerecht ausformuliert und realistisch eingehalten werden können.

#### generelle Anmerkung

Vorab sei zudem angemerkt, dass die Beseitigung nahezu sämtlicher, unten als Schwächen aufgelisteter Punkte mit zusätzlichem personellen bzw. finanziellem Aufwand verbunden ist. Dennoch, da sich alle aufgeführten Probleme in einem überschaubaren Rahmen halten und keine tiefgreifenden Mängel insbesondere im Angebot festgestellt werden konnten, dürfte die schrittweise Bearbeitung der Schwächen in einem vergleichsweise moderaten Rahmen liegen. Die Effekte bei der Kundenansprache dürften jedoch im Verhältnis den Aufwand überwiegen.

Eine Aussage zu den Prioritäten der aus dem Schwächenprofil hergeleiteten Handlungsansätze und eine Abschätzung der zu den für eine Umsetzung erforderlichen Mittel erfolgt in Kapitel 14.

#### Schwerpunkte der Schwachstellen

Die Schwerpunkte der analysierten Schwachstellen liegen einerseits im Bereich der weichen Maßnahmen rund um das Thema Fahrgastinformation und Vermittlung des in der Regel guten Angebots, andererseits beim Querschnittsthema Barrierefreiheit<sup>127</sup>. Letzteres betrifft insbesondere die Haltestellen sowie die Aufbereitung des Informationsangebots.

<sup>127</sup> Entsprechend der Definition im Behindertengleichstellungsgesetz werden unter „barrierefrei“ Anlagen, Verkehrsmittel und Informationsmedien verstanden, die für behinderte Menschen in allgemein üblicher Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe nutzbar sind. Es wird hier davon ausgegangen, dass auf Grund der individuellen Bedürfnisse der Betroffenen Barrierefreiheit nicht vollständig erreicht werden kann, sie aber grundsätzlich anzustreben ist.

### 13.1 Bewertung des Fahrplanangebots

Grundlage für die Bewertung des Fahrplanangebots in den einzelnen Stadtteilen, sind die in Kapitel 7 der Nahverkehrsplanung aufgestellten und vom Bauausschuss beschlossenen Bedienungsstandards für die Erschließungs- und Verbindungsqualität. Die Übersicht über die Erschließungsqualitätsstandards sind in Tabelle 7-2 wiedergegeben.

**Fahrplanänderungen im Jahr 2006 / 2007 sind weitgehend bewertungsneutral**

Der Analyse und Bewertung liegt das Angebot mit dem Fahrplanstand Januar 2006 zugrunde. Die zwischenzeitlich erfolgten punktuellen Anpassungen verändern die Bewertung in der Regel nicht. Folgende Neuerungen ab dem 7.1.2007 (wenn nicht anders gekennzeichnet) sind zu verzeichnen<sup>128</sup>:

- Wegfall der Bedienung in der Lüttringhauser Altstadt (Linie 656) und Bedienung von Großhülsberg durch die Linie 666 bei nahezu gleicher Bedienungshäufigkeit, zeitweise Bedienung des Bereichs Grünenplatz / Lüttringhausen Industriebauhof im Einrichtungsringverkehr
- Erweiterung der Linie 658 von Morsbach bis Müngsten unter Einbeziehung des Bahnhofs Güldenwerth (bereits seit Frühjahr 2006)
- Veränderungen einzelner Fahrten im Frühverkehr an Schultagen
  - auf der Linie 654 zwischen Remscheid Mitte und Klausen Verlängerung einer Fahrt von Lüttringhausen nach Klausen und Kürzung einer Fahrt um den Abschnitt Kreishaus – Mollplatz
  - auf der Linie 660 Kürzung einer Fahrt um den Abschnitt Hbf – Clarenbach
- Umstellung des Abschnitts Güldenwerth – Morsbach – Müngsten der Linie NE18 auf Bedarfsbedienung
- Wegfall des AST-Verkehrs Rosenhügel / Papenberg
- Bedienung des Gewerbegebiets Ueberfeld durch die im 20- bzw. im 30-Min-Takt verkehrende Linie 664 anstelle der nur zeitweise bedienten Linie 665 (halbjähriger Probetrieb ab Juni 2007)
- Weitere Veränderungen beim Nachtexpress sind geplant: Es soll eine einheitlich letzte Abfahrt in der Innenstadt zwischen 2 und

<sup>128</sup> Einzelne Minutenverschiebungen von Fahrplanlagen werden nicht aufgeführt.

3 Uhr am Wochenende und zwischen 0 und 1 Uhr an den übrigen Tagen auf allen Linien eingeführt werden. Zum Erreichen der Standards wäre jeweils eine weitere Abfahrt zwischen 3 und 4 Uhr am Wochenende notwendig.

Auswirkungen auf die Bewertung ergeben sich bei der entfallenden Bedienung der Lüttringhauser Altstadt und bei der verbesserten Bedienung des Gewerbegebiets Ueberfeld. Hierauf wird an den entsprechenden Textpassagen hingewiesen.

### 13.1.1 Bewertung der Erschließungsqualität

Auf der Basis des für die Nahverkehrsplanung aufgebauten geografischen Informationssystems wurde der Erfüllungsgrad der Bedienungsstandards für die einzelnen Tageszeiten systematisch geprüft. Entsprechend der Aufteilung in die verschiedenen Verkehrszeiten in Tagesverkehr montags bis freitags, Frühverkehr montags bis samstags, Wochenend-, Abend- und Nachtverkehr wurde das Leistungsangebot quantifiziert und bewertet, wobei diese Verkehrszeiten in weitere Zeitfenster aufgliedert sind.

#### Dokumentation der Bewertungen

Die zusammenfassenden kartografischen Ergebnisse sind in den Karte 13-1 bis Karte 13-5 dokumentiert. Die Detailbewertungen für die einzelnen Stadtteile wurden in ein Datenbank-gestütztes Kataster im Datenformat MS-Access aufgenommen. Hier wurde für jeden Stadtteil ein Katasterblatt erstellt, auf dem alle Details dargestellt sind. Abbildung 13-1 zeigt einen Musterauszug aus dem Kataster. Die vollständigen Katasterbögen befinden sich im Anhang sowie auf elektronischem Datenträger.

#### Bewertungskategorien

##### Erschließung Wohnsiedlungsfläche

Es wurde berechnet, auf wie viel Prozent der Wohnsiedlungsfläche in den einzelnen Stadtteilen und in welchem Grad die gesetzten Standards erfüllt werden. Berücksichtigt wurden auch geplante, im Flächennutzungsplan dargestellte Siedlungsflächen. Topografische Barrieren (Höhenrücken, Siefen, Verkehrstrassen ohne Querungsmöglichkeit) wurden bei der Auswertung beachtet. Der Erfüllungsgrad wird wie folgt beschrieben:

- voll erfüllt – Bedienung über dem Mindeststandard
- erfüllt – Bedienungsstandards werden genau erreicht
- nicht erfüllt – Bedienung unter dem Mindeststandard
- keine Bedienung.

<b>weitere Bewertungsmerkmale</b>	<p>Die Erfüllung des Standards liegt bei einem Erschließungsgrad von mindestens 85 % vor.</p>
<b>Bewertung der Verbindungsfunktion</b>	<p>Berücksichtigt werden die je nach Struktur der Stadtteile sowie nach Tages- oder Abend- bzw. Nachtverkehrszeit variierenden maximalen Einzugsbereiche der Haltestellen. Tagsüber wurden bei den Stadtteilen der Kategorie 1 300 Meter, bei denen der Kategorien 2 und 3 400 Meter und in den Kategorien 5 und 6 600 Meter angesetzt. Abends bzw. nachts sind es generell 800 m.</p> <p>Ebenso bewertet wird das angebotene Verkehrsmittel (Linienbus, bedarfsgesteuerte Verkehre).</p>
<b>Bewertung Gewerbegebiete</b>	<p>Ergänzend erfolgt für jeden Stadtteil eine Aussage zum Vorhandensein einer umsteigefreien Verbindung nach Remscheid Mitte und nach Lennep (für die Stadtteile in den Stadtbezirken Süd, Lennep und Lüttringhausen) sowie zum nächst gelegenen SPNV-Haltepunkt. Hierbei werden jedoch nicht die einzelnen Zeitfenster betrachtet. Die Methodik zur Bewertung der Verbindungsqualität für alle Achsen innerhalb Remscheids wird in Kapitel 13.1.2 beschrieben.</p>
<b>Beschreibung des Handlungsbedarfs</b>	<p>Die Bewertung des Angebots in den Gewerbegebieten erfolgt aufgrund der abweichenden Nachfragevoraussetzungen gesondert. Hier wird als Richtwert zur Erschließung tagsüber mindestens eine Bedienung mit zwei bis drei Fahrten mit dem Linienbus pro Stunde zur Hauptverkehrszeit und mit ein bis zwei Fahrten zur Normalverkehrszeit mit Linienbussen oder anderen Angebotsformen angesetzt.</p> <p>Aus den Einzelergebnissen wird auf Stadtteilebene die eventuellen Handlungsansätze, differenziert nach Erschließungsqualität in den Wohnsiedlungsbereichen sowie bei der Bedienung der Gewerbegebiete abgeleitet. Die Darstellung der Handlungsansätze erfolgt in Kapitel 14.1.</p>

## Die Ergebnisse im Überblick

Montag bis Freitag  
6-20 Uhr

→ Karte 7-1

Im größten Teil des Stadtgebiets (89 % Siedlungsflächenanteil) werden die Standards erfüllt oder voll erfüllt. Weite Bereiche (62 % Siedlungsflächenanteil) haben eine über den Mindeststandard hinaus gehende Bedienung, da hier mehrere Linien gebündelt verkehren (zum Beispiel im gesamten Innenstadtbereich sowie im Bereich Zentralpunkt) oder es sich um Endäste häufig befahrener Linien handelt (zum Beispiel Etringhausen).

**keine Erschließung**

Es gibt nur sehr wenige Gebiete ohne ÖPNV-Erschließung innerhalb der definierten Erschließungsradien um die Haltestellen. Auffällig ist, dass die Streusiedlungen zwischen Lennep und Lüttringhausen (Garschagen, Lennep West sowie in den angrenzenden Bereichen von Stursberg und Schmitzenbusch sowie Großhülsberg) keinen ÖPNV-Anschluss haben, während vergleichbar strukturierte Gebiete in den Stadtteilen Engelsburg, Bergisch Born oder Lüttringhausen West mindestens regelmäßige AST-Verbindungen haben. Mit der Einstellung der Busbedienung der Lüttringhauser Altstadt im Januar zählt dieses Gebiet ebenfalls zu den nicht erschlossenen Bereichen. Für Lüttringhausen Altstadt ließ sich aufgrund der dortigen straßenräumlichen Verhältnisse keine attraktive und zugleich wirtschaftliche ÖPNV-Anbindung finden.

Die übrigen als nicht bedient klassifizierten Gebiete sind wenige Randbereiche in einzelnen Stadtteilen, die gerade nicht mehr in den definierten Einzugsradien liegen.

Von den geplanten Siedlungsgebieten ist die im Stadtgebiet größte Erweiterungsfläche in Lennep Nord nicht durch das heutige ÖPNV-Angebot erschlossen.

**Bedienungsstandards nicht erfüllt**

Den Stadtkategorien nicht entsprechend sind die Angebote in Teilbereichen folgender Stadtteile, wobei einzelne Randgebiete nicht aufgeführt werden:

- Bereich südwestlich der Christhauser Straße und nördlich Rader Straße im statistischen Bezirk Henkelshof
- Rath im Stadtteil Haddenbach
- Baisiepen im Stadtteil Mixsiepen
- nördlicher Bereich des Stadtteils Klausen: Hans-Böckler-Straße/Hülsberger Straße
- Lüttringhausen Altstadt

<b>Bedienungsstandards nicht durchgehend erfüllt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Holz und Hütz im Stadtteil Hölterfeld</li> </ul> <p>Im Bereich des statistischen Bezirkes Blumental ist der geforderte Bedienungsstandard ebenfalls formal nicht erfüllt. Da hier aber lediglich eine einzelne Fahrt zur Erreichung des gesetzten Ziels fehlt, handelt es sich um eine weitgehende, aber nicht durchgängige Erfüllung der Bedienungsstandards. Entsprechend sind hier keine grundlegenden, sondern lediglich punktuelle Maßnahmen zur Erreichung der Anforderungen notwendig.</p>
<b>Einschränkungen der Bewertung</b>	<p>Aufgrund des mitunter großzügigen Flächenzuschnitts der verwendeten statistischen Stadtteileinheiten sind bestimmte Gebiete heterogen strukturiert. So fällt Lüttringhausen West zum Beispiel aufgrund der relativ hohen Siedlungskonzentration im Bereich Clarenbach insgesamt in die Stadtteilkategorie 4. Dies führt dazu, dass der Streusiedlungsbereich im Nordwesten ebenso gewertet wird und die dortige Bedienung (AST-Angebot, Bürgerbus) formal dem geforderten Standard nicht entspricht. Dies betrifft die folgenden Bereiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• östlicher Siedlungsrand / alter Dorfkern von Hackenberg</li> <li>• Teile des Morsbachtals im Stadtteil Haddenbach</li> <li>• westliche Bereiche Haster Aue im Stadtteil Hölterfeld</li> <li>• Bereiche Büchel, Platz und Morsbachtal im statistischen Bezirk Kratzberg</li> <li>• Bereiche Grund, Westen und Oelingrath im Stadtteil Lüttringhausen West</li> </ul> <p>An dieser Stelle muss nachjustiert werden, da das betreffende Gebiet faktisch in eine niedrigere Kategorie fiel und der für diese geltende Standard erfüllt wäre. Die detaillierte Bewertung dieser Einzelfälle ist im Kataster enthalten.<sup>129</sup></p>
<b>näher zu betrachtende Bereiche</b>	<p>Aufgrund der Auswertungen näher zu betrachten sind die Gebiete Baisiepen und Rath. Hier bestehen zum Teil nur stündliche Angebote, während in den Standards höhere Busfrequenzen gefordert sind.</p> <p>Im Bereich südwestlich der Christhauser Straße und nördlich der Rader Straße im Stadtteil Henkelshof wird ebenfalls ein Siedlungsteil nicht</p>

---

<sup>129</sup>Eine Lösung dieses Problems wäre die weitere Aufspaltung der Stadtteile in Verkehrszellen, wovon jedoch aufgrund des unverhältnismäßig großen Datenaufbereitungsaufwands abgesehen wurde.



oder nicht standardgemäß mit der zum Teil nur stündlich verkehrenden Linie 671 auf der Rader Straße bedient.

Der nördliche Teil von Klausen (Hans-Böckler-Straße/Hülsberger Straße) wird gemäß der Einzugsradien nur von der Haltestelle Hülsberg der Linie 666 im Gewerbegebiet Großhülsberg erschlossen, die nur zeitweise verkehrt und für die Erschließung des genannten Bereichs faktisch nicht wahrgenommen wird. Bis zur Einstellung der Bedienung im Gebiet Lüttringhausen Altstadt im Januar 2007 wurde dieser Bereich auch nicht dem Standard entsprechend bedient.

Auch die Bereiche Holz und Hütz im Stadtteil Hölterfeld entsprechen mit ihrem AST-Angebot nicht den Standardanforderungen, die eine Bedienung mit Linienbussen und zwei stündlichen Abfahrten vorsehen.

Von den größeren Gewerbegebieten werden (in Ueberfeld bis zur Einführung des halbjährigen Probebetriebs ab Juni 2007) und Großhülsberg nur mit Lücken im Tagesverlauf bedient. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten bestehen keine Angebote.

**Montag bis Freitag**  
**5-6 Uhr**  
**→ Karte 7-2;**  
**Samstag 5-7 Uhr**

Aufgrund der deutlich niedrigeren Maßstäbe sind die Standards im Frühverkehr in nahezu allen Gebiete erfüllt oder voll erfüllt, auch wenn bei den als „FrühExpress“ durchgeführten Fahrten aufgrund der zusätzlichen Stich- und Schleifenfahrten die Reisezeit mitunter länger als tagsüber ist.

Die Aussagen zu den nicht erschlossenen Gebieten in den Streusiedlungslagen treffen wie beim Tagesverkehr zu. Der östliche Bereich von Hackenberg (alter Dorfkern) ist im Frühverkehr formal nicht entsprechend der zugeordneten Stadtteilkategorie erschlossen, gehört aber zu den Gebieten, die faktisch in eine niedrigere Kategorie fallen. Die dafür geltenden Standards sind erfüllt.

Dagegen ist der gesamte nördliche Bereich von Klausen nur über die nicht im geforderten Standard verkehrende Linie 666 im Gewerbegebiet Großhülsberg peripher und unzureichend bedient.

Die Gewerbegebiete selbst werden zu dieser für den Berufsverkehr bedeutsamen Zeit angemessen bedient.

**Samstag 7-20 Uhr**  
**Sonn- und Feiertag**  
**12-20 Uhr**  
**→ Karte 7-3**

Die Aussagen zu den nicht erschlossenen Gebieten in den Streusiedlungslagen treffen wie beim Tagesverkehr montags bis freitags zu. Zusätzlich wird der Bereich Klausen Nord nicht bedient. Auch im Bereich Lüttringhausen Altstadt findet bereits im Fahrplanjahr 2006 samstags nachmittags keine Bedienung statt. In den Kernzeiten am Wochenende ist die räumliche Erschließung durch das Liniennetz genauso gut wie während der Woche.

Bei den Gebieten, die den geforderten Standard nicht erfüllen, ergibt sich ein zum Teil anderes Bild als während der Woche. Abweichend von montags bis freitags wird in Blumental und Lüttringhausen West der Standard erfüllt.

**Bedienungsstandards nicht erfüllt**

Nicht erfüllt wird er in folgenden Stadtteilen:

- Bereich Rath im Stadtteil Haddenbach
- Bereich Baisiepen im Stadtteil Mixsiepen
- Stadtteil Hölterfeld

**Bedienungsstandards nicht durchgehend erfüllt**

Taktlücken bzw. später als vorgesehen einsetzende 30-Minuten-Takte führen zu nicht durchgehend erfüllten Bedienungsstandards in den Bereichen:

- Falkenberg (gesamter Stadtteil)
- Fichtenhöhe (gesamter Stadtteil)
- Hasenberg (91% des Stadtteils)
- Bereich südwestlich der Christhauser Straße und nördlich der Rader Straße im Stadtteil Henkelshof

Auch samstags ergeben sich in den stark heterogen strukturierten statistischen Einheiten formale Defizite. Dies betrifft die folgenden Bereiche, die aber faktisch als einzelner Teilraum betrachtet in eine niedrigere Gebietskategorie einzuordnen wären und die dafür geltenden Kriterien erfüllen:

- Hackenberg (östlicher Siedlungsrand / alter Dorfkern)
- Teile des Morsbachtals im Stadtteil Haddenbach
- Bereiche Büchel, Platz und Morsbachtal im statistischen Bezirk Kratzberg

**Bedienungsstandards nicht durchgehend erfüllt**

Im Stadtteil Falkenberg wird der Standard aufgrund einer Taktlücke beim 60-Minuten-Takt zwischen 19 Uhr und 20:30 Uhr an Samstagen, Sonn- und Feiertagen nicht erfüllt. Eben solche Taktlücken bestehen in Fichtenhöhe und Hasenberg (Bedienung durch Linie 664) jeweils an Sonntagen, wo der geforderte 30-Minuten-Takt erst um 13 Uhr statt wie in den Standards vorgesehen um 12 Uhr einsetzt.

**näher zu betrachtende Bereiche**

Näher zu betrachten sind die Bereiche Rath und Baisiepen (jeweils Linie 675), für die zwei stündliche Fahrten vorgesehen sind. Samstags nachmittags und an Sonn- und Feiertagen wird die Linie 675 lediglich im 60-Minuten-Takt bedient.

Ebenfalls im Zusammenhang mit der Linie 675 steht die nicht dem Standard entsprechende Bedienung des Stadtteils Hölterfeld. Samstag

nachmittags und sonntags wird Hölterfeld durch die Linien 657 und 675 stadteinwärts nur mit einer Fahrt je Stunde bedient, da die Linie 675 die Königstraße nur in eine Richtung bedient. Damit ist die Anbindung Hölterfelds in dieser Fahrtrichtung nicht ausreichend, während stadtauswärts der Standard erfüllt wird.

Ebenso wie montags bis freitags ist auch tagsüber an Samstagen sowie nachmittags an Sonn- und Feiertagen der Standard in den Bereichen Holz und Hütz im statistischen Bezirk Hölterfeld durch die reine AST-Bedienung im Stundentakt nicht erfüllt.

In den Gewerbegebieten Großhülsberg und Ueberfeld (bis zur Einführung des halbjährigen Probebetriebs ab Juni 2007) besteht für die berufsverkehrs-relevanten Zeiten insbesondere mittags nur ein Minimalangebot mit einzelnen Fahrten.

**Sonn- und Feiertag  
7-12 Uhr**

Im Wesentlichen entspricht die Bedienung während der Verkehrszeit sonn- und feiertags vormittags (ca. 7-9 Uhr) der Bedienung im Abendverkehr vor Einsetzen des NachtExpresses (täglich 20-21 Uhr). Im Gegensatz zum Abendverkehr ist im Bereich Rath (Stadtteil Haddenbach), der von der Linie 675 bedient wird, der Standard nicht erfüllt.

**Bedienungsstandards  
nicht durchgehend erfüllt**

Aufgrund eines zu langen Abstandes zwischen zwei Fahrten morgens auf der Linie 657 entspricht die Bedienung im Bereich Blumental nicht durchgängig den Standards. Dies gilt auch für den Bereich Hasenberg aufgrund einem längeren Fahrtenabstand morgens auf der Linie 664.

Darüber hinaus wird der kleine Bereich zwischen den Haltestellen Oelmühle und Nüdelshalbach, der zum Stadtteil Altstadt gehört, formal unzureichend bedient. Praktisch trifft allerdings die für die Altstadt geltende Stadtteilkategorie in diesem dünn besiedelten Bereich nicht zu.

Ebenso gibt es Stadtteile, in denen der Standard im Abendverkehr nicht erfüllt, jedoch Sonntag vormittags erfüllt wird. Nähere Angaben sind im Kataster zu finden.

**Abendverkehr  
täglich 20-24 Uhr**

→ Karte 7-4

Aufgrund der abends und nachts generell auf 800 m erweiterten Haltestelleneinzugsbereiche ergeben sich bei der Überprüfung der Standards so gut wie keine Unterschreitungen. Selbst ein Großteil der Streusiedlungsbereiche, in denen keine Bedienung besteht, gelten als erschlossen, auch wenn aus Gründen der Fahrgastsicherheit hier eine zusätzliche AST-Erschließung wünschenswert wäre. Im Abend- wie im Nachtverkehr besteht die Möglichkeit, in allen Stadtteilkategorien Linienbusse und/oder bedarfsgesteuerte Verkehre anzubieten. In den Gebieten der Kategorie 1 werden zwei stündliche Fahrten gefordert, in

den Gebieten der Kategorien 2 bis 4 eine und in Stadtteilen der Kategorie 5 0,5 bis eine Fahrt pro Stunde. Dieser Standard wird in der Regel erfüllt, in den meisten Fällen wird er aufgrund von Linienüberlagerungen, Überlagerungen der größeren Haltestelleneinzugsbereiche und teilweisen 30-Minuten-Takten voll erfüllt.

Der einzige Bereich, der nicht standardgemäß erschlossen ist, ist der nördliche Teil von Großhülsberg, der von der Linie 636 bedient wird. Diese Linie verkehrt lediglich bis ca. 22:30 Uhr.

**Nachtverkehr:  
Nächte vor Samstagen /  
Sonn- und Feiertagen 0-4  
Uhr**

→ Karte 7-5

In der Regel werden die geforderten Standards erfüllt bzw. voll erfüllt. In den folgenden Ausnahmefällen, in denen der Nachtverkehr nicht bis 4 Uhr durchgeführt wird bzw. nicht vorhanden ist, entspricht das Angebot nicht den Standards:

- südliche, von der Linie NE12 nur bis ca. 1:30 Uhr bediente Gebiete der Stadtteile Baisiepen, Bliedinghausen und Struck
- südliche, von der Linie NE20 nur bis ca. 2:45 Uhr bediente Gebiete der Stadtteile Honsberg und Kremenholz
- nördlicher Teil von Großhülsberg: keine Bedienung.

Auch hier ist anzumerken, dass die Nachtexpress-Linien bei einem 800-m-Erschließungsradius um die Haltestellen weit reichende Einzugsbereiche haben, so dass kaum Defizite bestehen.

**Nachtverkehr: Nächte vor  
Montag bis Freitag 0-1  
Uhr**

Diese Verkehrszeitkategorie wurde gebildet, da das NachtExpress-Angebot in den Nächten vor Montag bis Freitag bis ca. 24 Uhr relativ einheitlich ist, danach jedoch nicht mehr. Auf einigen Nachtexpress-Linien finden die letzten Abfahrten am Hauptbahnhof bereits vor 0.00 Uhr statt.

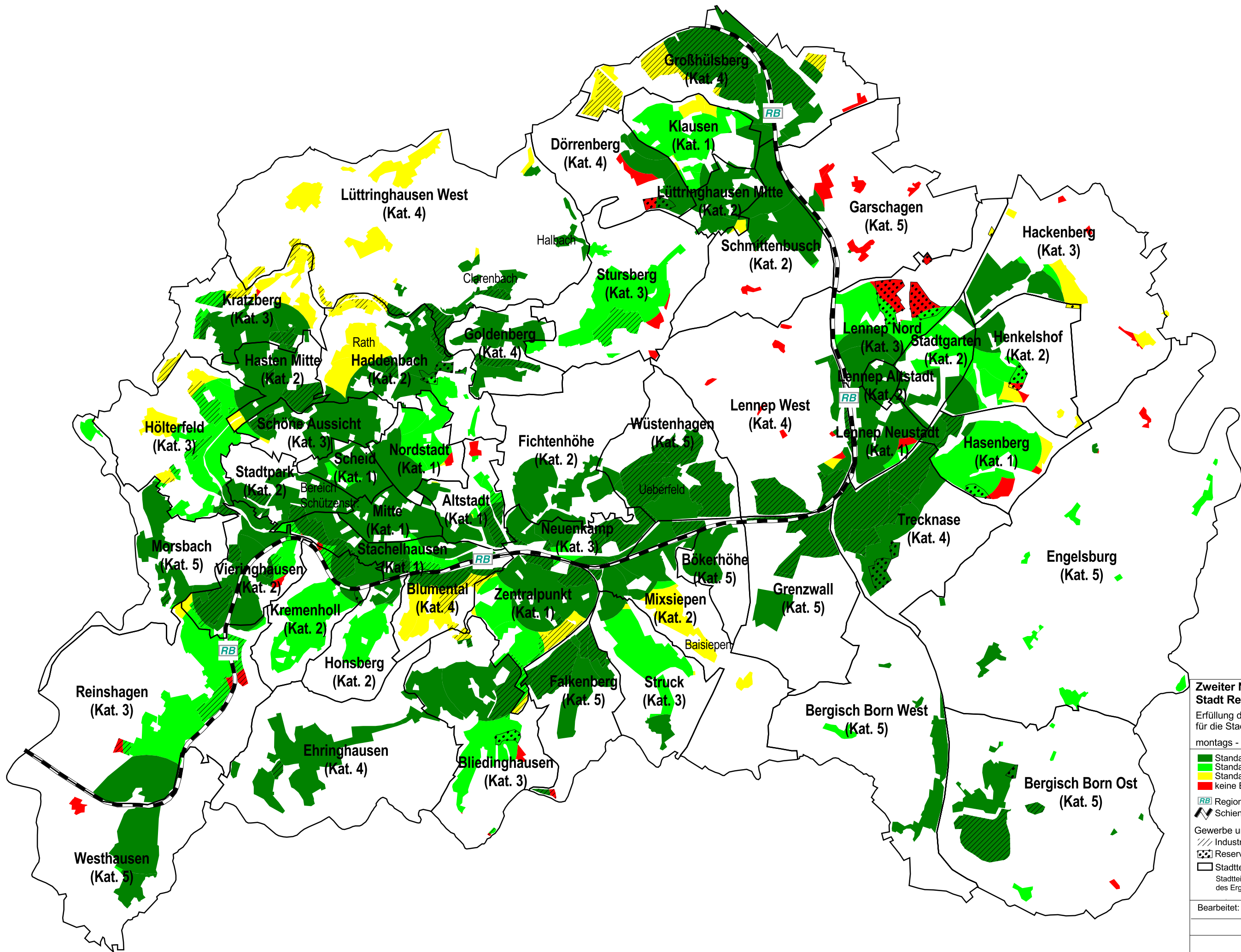
**Bedienungsstandards  
nicht durchgehend erfüllt**

In folgenden Bereichen wird – abweichend vom Nachtverkehr vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen – der Bedienungsstandard formal nicht vollständig erfüllt:

- Kratzberg (Hst. Büchel, Clemenshammer, Gerstau)
- Lüttringhausen West

Ursache für die formale Abweichung vom Standard ist im Wesentlichen die um 23.50 Uhr bzw. 23.55 Uhr stattfindende letzte Abfahrt des AST im Bedienungsbereich Lüttringhausen West.

Positiv zu verzeichnen ist, dass in Honsberg und Kremenholz der Standard in den Nächten vor Wochentagen erfüllt wird, wenngleich dies am Wochenende wie oben beschrieben nicht der Fall ist.



**Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid**

Erfüllung der Bedienstungsqualitätsstandards für die Stadtteile

montags - freitags 6 - 20 Uhr

- Standard voll erfüllt
- Standard erfüllt
- Standard nicht erfüllt
- keine Erschließung

- Regionalbahnhof
- Schienenpersonenverkehr

Gewerbe und Siedlungen (nach FNP)

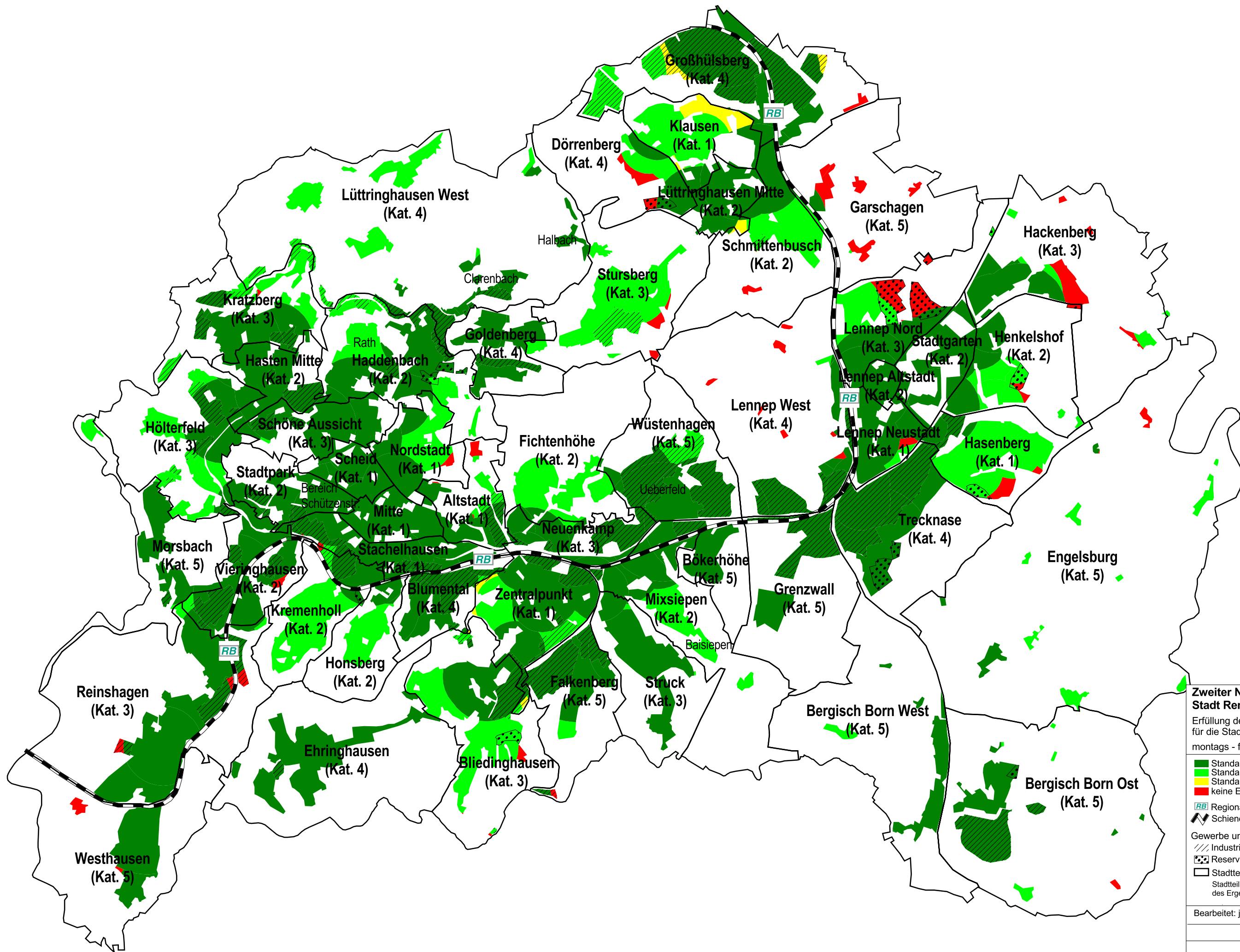
- Industrie- und Gewerbefläche
- Reservierfläche Wohnen

Stadtteilgrenze und -kategorie  
 Stadtteilkategorie gemäß Tabelle A-1  
 des Ergebnisberichts NVP-Phase 1

Bearbeitet: jkl | 03/06 | Karte 13-1

Maßstab 1:35000





**Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid**  
 Erfüllung der Bedienungsqualitätsstandards für die Stadtteile  
 montags - freitags 5 - 6 Uhr

- Standard voll erfüllt
- Standard erfüllt
- Standard nicht erfüllt
- keine Erschließung

RB Regionalbahnhof  
 Schienenpersonenverkehr

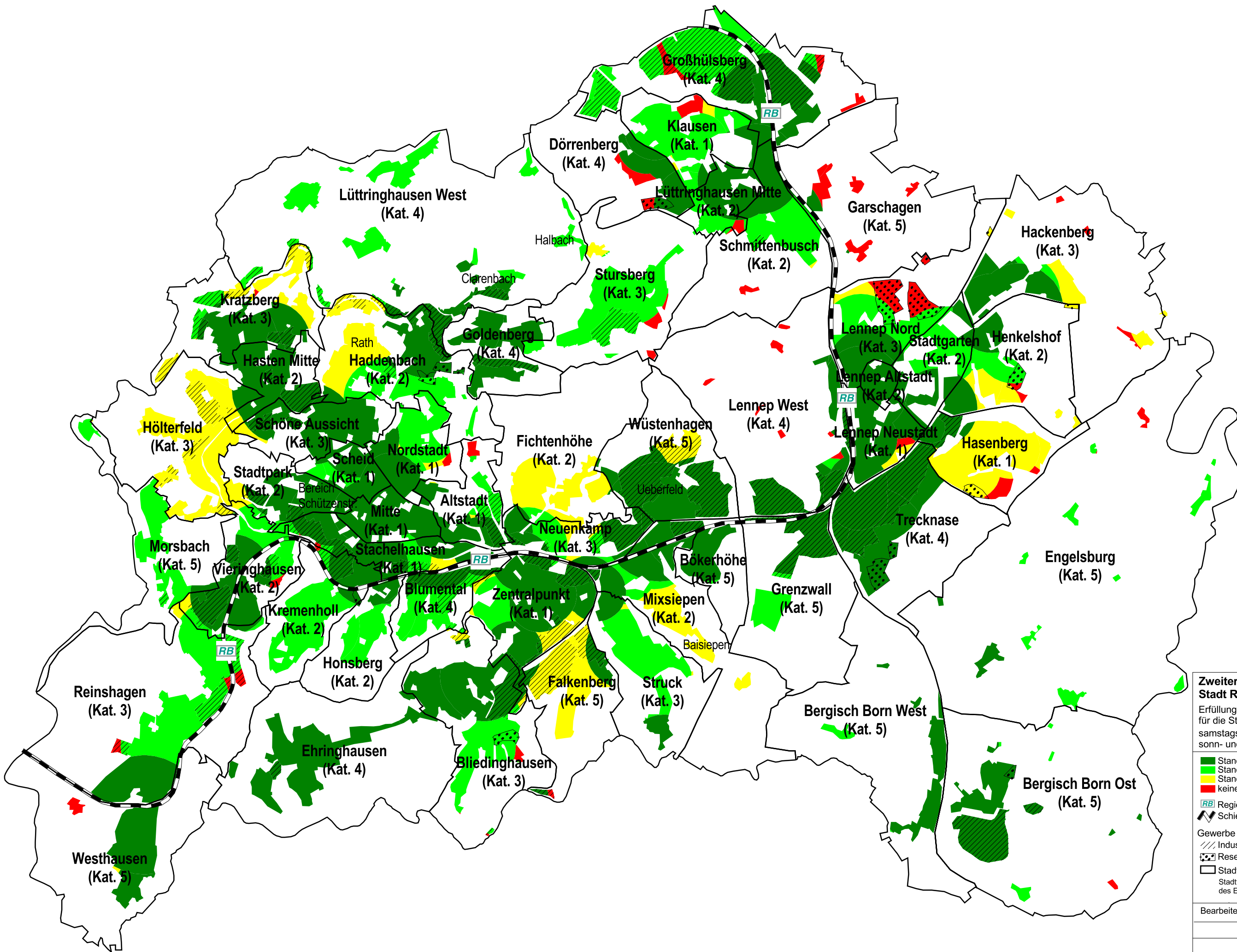
Gewerbe und Siedlungen (nach FNP)

- Industrie- und Gewerbefläche
- Reserverfläche Wohnen
- Stadtteilgrenze und -kategorie

Stadtteilkategorie gemäß Tabelle A-1 des Ergebnisberichts NVP-Phase 1

Bearbeitet: jkl | 03/06 | **Karte 13-2** | N  
 Maßstab 1:35000





**Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid**  
 Erfüllung der Bedienstungsqualitätsstandards für die Stadtteile  
 samstags 7 - 20 Uhr  
 sonn- und feiertags 12- 20 Uhr

- Standard voll erfüllt
- Standard erfüllt
- Standard nicht erfüllt
- keine Erschließung
- Regionalbahnhof
- Schienenpersonenverkehr

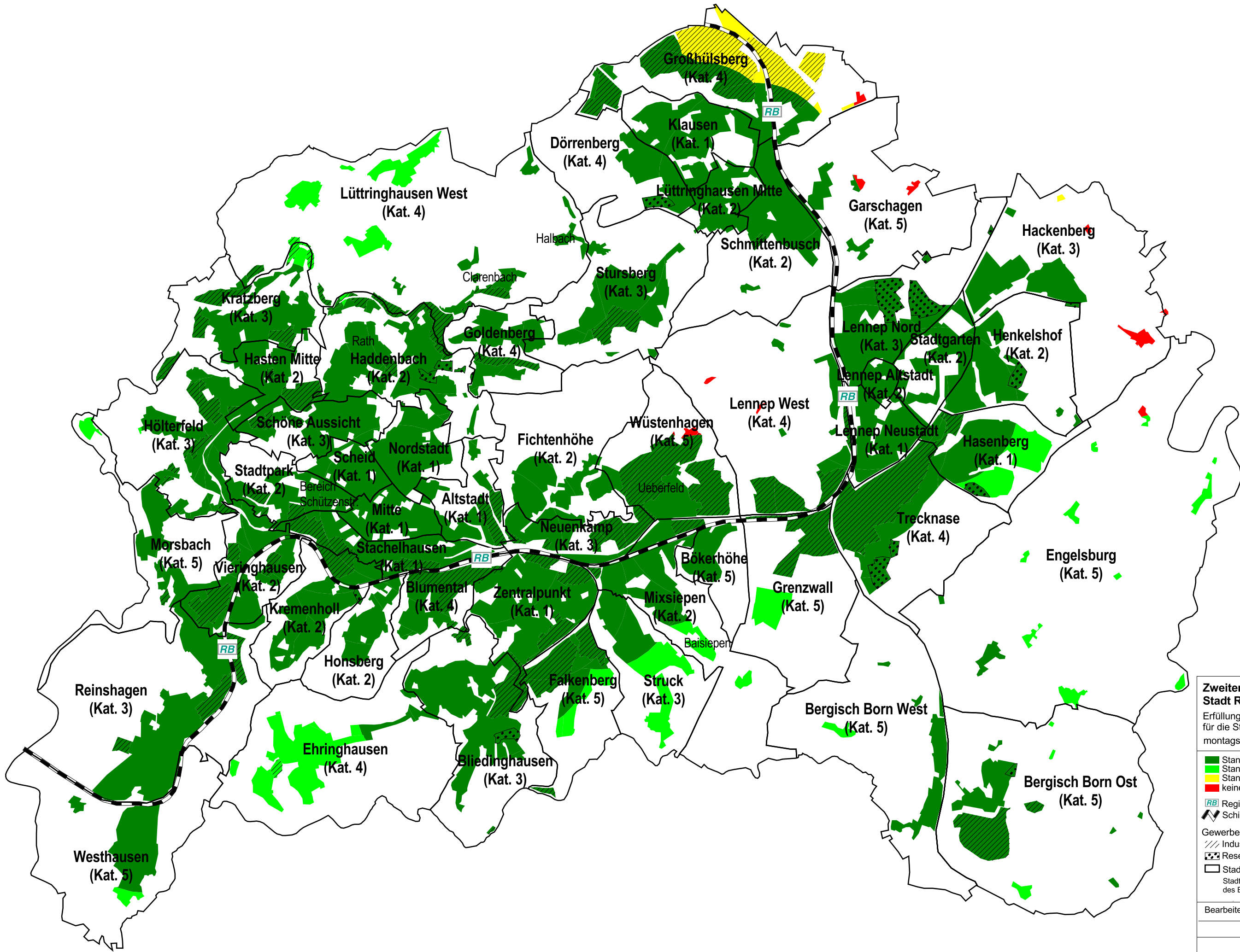
Gewerbe und Siedlungen (nach FNP)

- Industrie- und Gewerbefläche
- Reservfläche Wohnen
- Stadtteilgrenze und -kategorie

Stadtteilkategorie gemäß Tabelle A-1 des Ergebnisberichts NVP-Phase 1

Bearbeitet: jkl	03/06	Karte 13-3	
Maßstab 1:35000			

Planungsbüro VIA eG  
 Marsportengasse 6, 50667 Köln



**Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid**  
 Erfüllung der Bedienungsqualitätsstandards für die Stadtteile montags - sonntags 20 - 24 Uhr

- Standard voll erfüllt
- Standard erfüllt
- Standard nicht erfüllt
- keine Erschließung

- RB Regionalbahnhof
- Schienenpersonenverkehr

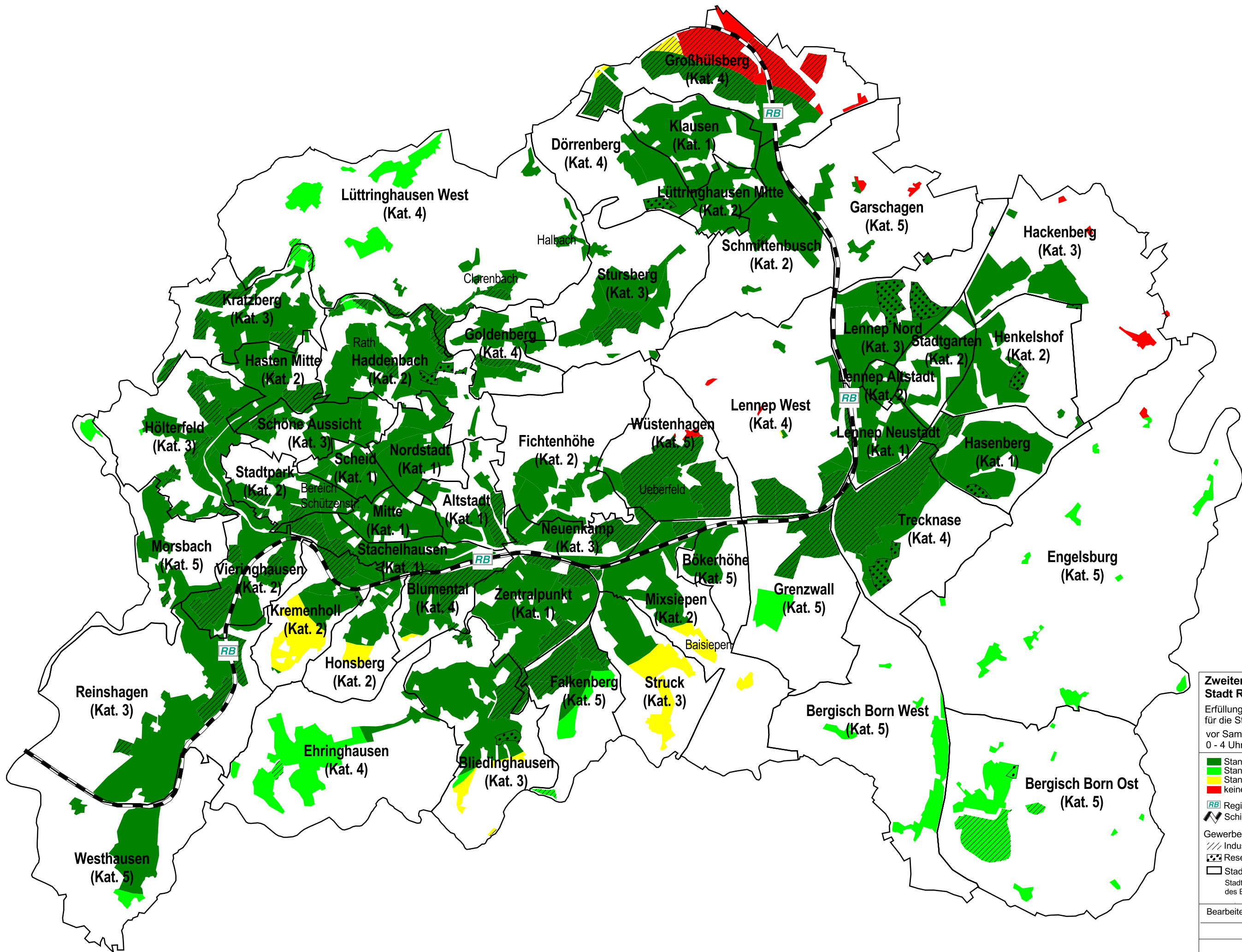
Gewerbe und Siedlungen (nach FNP)

- Industrie- und Gewerbefläche
- Reserverfläche Wohnen

Stadtteilgrenze und -kategorie  
 Stadtteilkategorie gemäß Tabelle A-1 des Ergebnisberichts NVP-Phase 1

Bearbeitet: jkl	03/06	Karte 13-4	N 
Maßstab 1:35000			





**Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid**

Erfüllung der Bedienstungsqualitätsstandards für die Stadtteile vor Samstagen / Sonntagen / Feiertagen 0 - 4 Uhr

- Standard voll erfüllt
- Standard erfüllt
- Standard nicht erfüllt
- keine Erschließung

- RB Regionalbahnhof
- Schienenpersonenverkehr

Gewerbe und Siedlungen (nach FNP)

- Industrie- und Gewerbefläche
- Reserverfläche Wohnen

Stadtteilgrenze und -kategorie  
 Stadtteilkategorie gemäß Tabelle A-1 des Ergebnisberichts NVP-Phase 1

Bearbeitet: jkl	03/06	Karte 13-5	N ↑
Maßstab 1:35000			

# Erschließungsqualität: Standards und Bewertung des Ist-Zustandes

(Fahrplan 11.12.2005)

Stadtteil:

Nummer:

Stadtteil-Kategorie:

Bedienung  
durch Linien:

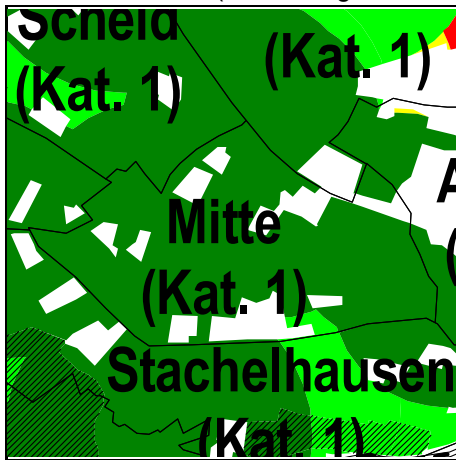
Linie
260
615
652
653
654
655
657
658
660
664
665
670
672
673
675
AST
NE12
NE13
NE14
NE15
NE16
NE17
NE18
NE19
NE20

Mitte

101

1

Kartenausschnitt (Bedienung Mo-Fr tagsüber)



Legende

- Standard voll erfüllt
- Standard erfüllt
- Standard nicht erfüllt
- keine Erschließung
- Regionalbahnhof
- Schienenpersonenverkehr
- Gewerbe und Siedlungen (nach FNP)
- Industrie- und Gewerbefläche
- Reservierfläche Wohnen
- Stadtteilgrenze und -kategorie
- Stadtteilkategorie gemäß Tabelle A-1 des Ergebnisberichts NVP-Phase 1

## Bewertung der Erschließungsqualität

### Tagesverkehr montags bis freitags

Verkehrszeit	Standard:	Wohnsiedlungs-Flächenanteil: Standard ...				Verkehrsmittel Soll:	Verkehrsmittel Ist:
		voll erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	keine Bed.		
montags-freitags 6-20 Uhr (ohne Verdichter)	3-6 Fahrten/Std.	98%	2%			Linienbus	Linienbus, AST
Bewertungsmaßstab:	max. Einzugsbereich der Haltestellen: 300 Meter					Abweichung Soll / Ist:	
	Standard ist erfüllt bei einem Erschließungsgrad von 85%					keine	
Bewertung:	Standard ist erfüllt						

### Frühverkehr montags bis samstags

Verkehrszeit	Standard:	Wohnsiedlungs-Flächenanteil: Standard ...				Verkehrsmittel Soll:	Verkehrsmittel Ist:
		voll erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	keine Bed.		
Montag-Freitag 5-6 Uhr	2 Fahrten/Std.	100%				Linienbus/AST	Linienbus, AST
samstags 5-7 Uhr	wie oben	erfüllt				wie oben	Linienbus, AST
Bewertungsmaßstab:	max. Einzugsbereich der Haltestellen: 300 Meter					Abweichung Soll / Ist:	
	Standard ist erfüllt bei einem Erschließungsgrad von 85%					keine	
Bewertung:	Standard ist erfüllt						

### Wochenendverkehr

Verkehrszeit	Standard:	Wohnsiedlungs-Flächenanteil: Standard ...				Verkehrsmittel Soll:	Verkehrsmittel Ist:
		voll erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt	keine Bed.		
samstags 7-20 Uhr / sonn-/feiert. 12-20 Uhr	2-4 Fahrten/Std.	98%	2%			Linienbus	Linienbus, AST
sonn-/feiertags 7-12 Uhr	wie Abendverkehr	erfüllt				wie Abendverkehr	Linienbus, AST
Bewertungsmaßstab:	max. Einzugsbereich der Haltestellen: 300 Meter <sup>1</sup>					Abweichung Soll / Ist:	
	Standard ist erfüllt bei einem Erschließungsgrad von 85%					keine	
Bewertung:	Standard ist erfüllt						

<sup>1</sup> sonn- und feiertags vormittags: 800 Meter

### 13.1.2 Bewertung der Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität auf den überörtlichen und innerstädtischen Verbindungsachsen für die einzelnen Tageszeiten wurde auf der Grundlage eines Abgleichs des Fahrplanangebots im Jahr 2006 und der Bedienungsstandards für die in der NVP-Bearbeitungsphase 1 festgelegten Verbindungsachsen überprüft und bewertet. Bei der Bewertung des Angebots auf Basis der Verbindungsqualitätsstandards (Tabelle 7-3) ergeben sich auch im Hinblick auf die nach dem Analysezeitpunkt erfolgten Fahrplanmodifikationen keine Veränderungen.

#### Methodik der Bewertung

Die in Kapitel 7 festgelegten Achsen wurden für diese Bewertung teilweise in weitere einzelne Achsenabschnitte unterteilt, die die jeweiligen Teilfunktionen der Gesamtachse widerspiegeln. Die Betrachtung der Abschnitte erlaubt eine differenzierte Bewertung der teilweise unterschiedlichen Verbindungsqualitäten.

Die Ergebnisse werden in den Karte 13-6 bis Karte 13-9 (für alle Tageszeiten montags bis freitags) sowie im Anhang in der zusammenfassenden Tabelle 17-3 (für alle Tagesarten und -zeiten) dokumentiert. In den Karten wird die gemäß der Standards geforderte Bedienungshäufigkeit (Soll) der tatsächlichen Bedienung (Ist) gegenübergestellt und die Differenz ausgewiesen. Bei Unterschreiten der 85%-Grenze des Erfüllungsgrades der Standards für die Verbindungsqualität wird ein Handlungsansatz vermerkt.

Dieser Handlungsbedarf wurde mit den Ergebnissen der Auswertung der stadtteilbezogenen Erschließungsqualität abgeglichen.

#### weiteres Bewertungsmerkmal

Ebenso berücksichtigt wurde auch das angebotene Verkehrsmittel (SPNV oder Linienbus bzw. bedarfsgesteuerte Verkehre).

### Die Ergebnisse im Überblick

#### Montag bis Freitag 6-20 Uhr

→ Karte 13-6

Im Tagesverkehr montags bis freitags werden die Standards auf den meisten Achsenabschnitten erfüllt. Bei den die Stadtgrenzen überschreitenden Verbindungen ist der Anteil der nicht dem Standard entsprechenden Bedienungshäufigkeiten höher als innerhalb Remscheids.

#### Bedienungsstandards nicht erfüllt

Innerhalb der Stadt Remscheid werden die Verbindungsqualitäten auf folgenden drei Achsen(abschnitten) nicht erfüllt.

**- innerstädtische  
Verbindungsachsen**

- Abschnitt Hasten – Clarenbach der Achse Hasten – Lüttringhausen
- Achse Hasten – Hölterfeld (Holz).
- Abschnitt Lüttringhausen – Großhülsberg der Achse Lüttringhausen – Wuppertal-Oberbarmen

**- grenzüberschreitende  
Verbindungsachsen**

Bei den Verbindungen in die Nachbarstädte liegt die Bedienungshäufigkeit auf den drei folgenden Strecken unter den geforderten Standards:

- Achse Lennep – Radevormwald
- Abschnitt Bergisch Born – Hückeswagen der Achse Lennep – Hückeswagen
- Achse Solingen-Burg – Reinshagen – Remscheid Mitte

**Differenzierung der  
Standards**

Aufgrund der Bewertung der Verbindungsqualitäten auf den einzelnen Achsenabschnitten und der festgestellten Defizite erscheint eine Differenzierung der geforderten Standards sinnvoll. Davon sind die Achsenabschnitte betroffen, die als Hauptachse 1. Ordnung klassifiziert wurden und in die kleineren Nachbarstädte Radevormwald und Hückeswagen führen. Auf diesen Strecken ist von einem anderen Nachfragemuster auszugehen als auf den innerstädtischen Hauptachsen. Dieses abweichende Nachfragemuster ist auch im bestehenden Angebot erkennbar und zeichnet sich durch deutlicher ausgeprägte Verkehrsspitzen und schwächere Zwischenzeiten aus.

Wie bei den Hauptachsen 2. Ordnung soll auch hier entsprechend zwischen innerstädtischen und die Stadtgrenzen überschreitenden Abschnitten unterschieden werden, wobei die geforderten Standards außerhalb Remscheids nur während der Verkehrsspitze gelten sollten.

**modifizierte Standards auf  
einzelnen grenzüberschreitenden  
Abschnitten zur HVZ nicht eingehalten**

Die Fahrplanauswertung zeigt, dass auch während dieser Spitzenzeiten die Bedienungshäufigkeit auf den genannten grenzüberschreitenden Achsen(abschnitten) nach deren Modifizierung wie oben beschrieben unter dem geforderten Maß liegen.

**keine Probleme außerhalb  
der HVZ**

In den schwächer nachgefragten Zeiträumen, insbesondere am Vormittag, ist die Bedienung mit mindestens einer Fahrt je Stunde und Richtung als ausreichend anzusehen.

**näher zu betrachtende  
Verbindungen**

Neben den nach außen gerichteten Achsen nach Hückeswagen und Radevormwald sowie der Strecke Remscheid Mitte – Reinshagen –

Solingen-Burg sind die Binnenverbindungen zwischen Hasten und Hölterfeld (Holz) sowie Hasten und Clarenbach näher zu betrachten.

In den ersten beiden Fällen werden die Standards bisher erheblich unterschritten, da sie lediglich durch die Linie 680 mit einzelnen Fahrten im Schülerverkehr bedient werden. Weder für die Hauptachse 2. Ordnung (Hasten – Clarenbach) noch für die Erschließungsachse 1. Ordnung (Hasten – Hölterfeld) ist in den Standards eine flexible Bedienung im Tagesverkehr montags bis freitags vorgesehen wie sie auf beiden Strecken besteht.

Die Hauptachse 2. Ordnung von Remscheid Mitte über Vieringhausen – Güldenwerth – Reinshagen – Westhausen nach Solingen-Burg wird nicht durchgehend bedient. Fahrgäste nach Westhausen und SG-Burg bzw. umgekehrt von diesen Orten in Richtung Remscheid-Zentrum müssen in Reinshagen immer umsteigen. Dazu kommt, dass der Abschnitt zwischen der Haltestelle Reinshagen und Solingen-Burg nur in Fahrtrichtung Remscheid von der Linie 653 durchgängig befahren wird. In die Gegenrichtung ist ein nochmaliger Umstieg an der Burgtalstr. erforderlich, wobei dafür allerdings nur zeitweise Anschlussmöglichkeiten bestehen.

Die Untererfüllung der Standards auf der Achse Lüttringhausen – Großhülsberg (zwei Fahrten statt geforderter drei Fahrten) ist angesichts der begrenzten Nachfrage und des vorhandenen Angebots der Linie 636 als nicht erheblich zu werten.

Die Ausweitung des Angebots zur Beseitigung der festgestellten Defizite ist mit der zu erwartenden mäßigen Nachfrage abzuwägen. Somit sollte der festgestellte Handlungsbedarf als Zielvorstellung verstanden und nach wirtschaftlich vertretbaren Maßstäben eingelöst werden.

Die Bedienung der meisten Achsen entspricht im Frühverkehr montags bis freitags den geforderten Standards. Lediglich auf zwei Achsenabschnitten werden die Standards nicht erfüllt. Der Abschnitt SG-Burg – Reinshagen wird in diesem Zeitabschnitt insgesamt nicht bedient. Auf dem Abschnitt Bergisch Born – Hückeswagen liegt die Bedienung mit einer Fahrt unter den geforderten zwei stündlichen Fahrten.

In beiden Richtungen erfolgt allerdings die nächste Abfahrt kurz nach Überschreiten der Stundengrenze (ab Hückeswagen 6:00 Uhr; ab Bergisch Born 6:03 Uhr), so dass die Unterschreitung der Standards als weniger erheblich bewertet werden kann.

**Zielvorstellungen, Handlungsbedarf, Wirtschaftlichkeit**

**Montag bis Freitag  
5-6 Uhr**

→ Karte 7-7

**Samstag 5-7 Uhr**

An Samstagen sind die Defizite dagegen deutlicher. Die Verbindungsqualität entspricht auf den folgenden Verbindungen nicht den geforderten Standards:

- Achse Lennep – Radevormwald
- Abschnitt Lüttringhausen – Clarenbach der Achse Lüttringhausen – Clarenbach – Remscheid Mitte
- Abschnitt Bergisch Born – Hückeswagen der Achse Lennep – Hückeswagen
- Achse Solingen-Burg – Reinshagen – Remscheid Mitte
- Abschnitt Großhülsberg – Wuppertal-Oberbarmen der Achse Lüttringhausen – Wuppertal-Oberbarmen
- Abschnitt Baisiepen – Zentralpunkt der Achse Baisiepen – Remscheid Mitte
- Abschnitt Falkenberg – Zentralpunkt der Achse Falkenberg – Remscheid Mitte.

**näher zu betrachtende Verbindungen**

Die Standards werden in der Regel entweder durch zu spät einsetzende Takte bzw. erste Fahrten nicht erfüllt. Aufgrund der Führung als FrühExpress bedienen darüber hinaus einige Kurse die Achsenabschnitte nicht durchgängig (Bedienung von Falkenberg nur bis Hoffeldstraße). Außerdem wird der Achsenabschnitt Bergisch Born – Hückeswagen mit zu wenigen Fahrten bedient.

Auf den Verbindungen Großhülsberg – Wuppertal-Oberbarmen und Lennep – Radevormwald wird der Betrieb erst nach 6 Uhr aufgenommen. Der Abschnitt Solingen-Burg – Reinshagen der Achse SG-Burg – Vieringhausen – Remscheid-Mitte wird im samstäglichen Frühverkehr insgesamt nicht bedient.

Auf den Achsenabschnitten Zentralpunkt – Baisiepen und Zentralpunkt – Falkenberg findet jeweils nur eine Fahrt je Stunde und Richtung an Stelle der geforderten zwei Fahrten statt, obwohl die FrühExpress-Fahrten, die die Strecken nicht durchgängig befahren, als Bedienung der Achse gewertet wurden.

**Samstag 7-20 Uhr**  
**Sonn- und Feiertag**  
**12-20 Uhr**

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird im Tagesverkehr die Mehrzahl der Achsenabschnitte mindestens den Standards entsprechend bedient. Dies gilt nicht für die folgenden Achsenabschnitte:

**näher zu betrachtende  
Verbindungen**

- Abschnitt Solingen-Burg – Reinshagen der Achse SG-Burg – Vieringhausen – Remscheid Mitte
- Achse Hasten – Hölterfeld (Holz)

Auf der Verbindung zwischen Reinshagen und Solingen-Burg ist der zu geringe Angebotsumfang ebenso wie montags bis freitags durch die Bedienung in nur eine Richtung begründet.

Die Achse Hasten – Hölterfeld (Haltestelle Holz) wird samstags von Bussen nicht bedient. Hier verkehrt nur das AnrufSammelTaxi, das aber in diesem Zeitraum nicht den Anforderungen der Erschließungsachse 1. Ordnung entspricht.

**Sonn- und Feiertag  
7-12 Uhr**

Sonntags vormittags entspricht die Bedienung der meisten Achsenabschnitte dem geforderten Standard. Allerdings wird die vorgesehene Verbindungshäufigkeit auf einigen Verbindungen – zumeist leicht – unterschritten:

- Achse Radevormwald – Lennep
- Abschnitt Hückeswagen – Bergisch Born der Achse Hückeswagen – Lennep
- Abschnitt Solingen-Burg – Ehringhausen der Achse SG-Burg – Ehringhausen – Remscheid Mitte
- Abschnitt Solingen-Burg – Reinshagen der Achse SG-Burg – Vieringhausen – Remscheid Mitte
- beide Abschnitte der Achse Lüttringhausen – Großhülsberg – Wuppertal-Oberbarmen

**näher zu betrachtende  
Verbindungen**

In der Regel führt eine spätere als in den Standards geforderte Betriebsaufnahme auf den genannten Achsenabschnitten zu der Unterschreitung des Bedienungsstandards. Auch in diesem Bedienungszeitraum fällt allerdings die Verbindung zwischen Reinshagen und Solingen-Burg auf, auf der der Standard unterschritten wird. Wie zu den übrigen Verkehrszeiten liegt die Ursache dafür in der nur in einer Richtung angebotenen Direktverbindung.

**Abendverkehr  
Täglich 20-24 Uhr**

→ Karte 7-8 (Mo-Fr)

Auch im Abendverkehr werden die Standards auf bestimmten Stadtgrenzen überschreitenden Achsen nicht erfüllt. Darüber hinaus liegen die Bedienungshäufigkeiten aber auch auf einzelnen innerstädtischen Achsen teilweise erheblich unter dem geforderten Standard.

Grundsätzlich wurden für die Fahrten aus den Stadtteilen in die Innenstadt die indirekt auf teilweise großen Schleifen fahrenden NachtExpress-Kurse nicht gewertet, sondern lediglich direkt und auf der Achse verlaufende Verbindungen. Teilweise wurden dazu alternative Bezugshaltestellen in den Stadtteilen berücksichtigt. So werden beispielsweise die Kurse der Linie *NE19* nur als Verbindung zwischen Remscheid Mitte und Fichtenhöhe berücksichtigt, nicht aber in die Gegenrichtung (Fahrzeit Fichtenhöhe – Friedrich-Ebert-Platz über Lennep – Radevormwald – Lennep: 88 Minuten). Dagegen gehen die direkt verlaufenden Fahrten der Linie *NE13* ab der Haltestelle Eschenstraße in die Bewertung mit ein, da die Haltestelle Fichtenhöhe/Wörthstraße von dieser Linie nicht angefahren wird.

**Bedienungsstandards  
nicht erfüllt**

Nicht erfüllt werden die Standards auf folgenden Abschnitten:

- Abschnitt Bergisch Born – Hückeswagen der Achse Lennep – Hückeswagen
- Abschnitt Clarenbach – Remscheid Mitte der Achse Wuppertal-Ronsdorf – Clarenbach – Remscheid Mitte
- Abschnitt Solingen-Burg – Ehringhausen der Achse SG-Burg – Ehringhausen – Remscheid Mitte
- Abschnitt Solingen-Burg – Reinshagen der Achse SG-Burg – Vieringhausen – Remscheid Mitte
- Abschnitt Wuppertal-Beyenburg – Hackenberg der Achse Wuppertal-Beyenburg – Lennep
- beide Abschnitte der Achse Wuppertal-Oberbarmen – Lüttringhausen
- Abschnitt Falkenberg – Zentralpunkt der Achse Falkenberg – Remscheid Mitte.

**näher zu betrachtende  
Verbindungen**

Auf den über die Stadtgrenzen hinaus verlaufenden Verbindungen nach Hückeswagen, Solingen-Burg (über Ehringhausen), Wuppertal-Beyenburg und Wuppertal-Oberbarmen (über Großhülsberg) endet der Bedienungszeitraum zu früh. Die Bedienung auf der Verbindung Solingen-Burg – Reinshagen bleibt darüber hinaus erneut aufgrund der nur in eine Richtung durchlaufenden Fahrten hinter den Bedienungsstandards zurück.

Der Achsenabschnitt Clarenbach – Remscheid Mitte wird aufgrund vom Tagesverkehr abweichender Linienwege der NachtExpress-Linien



abends nur bis ca. 21 Uhr durchgehend bedient. Die NachtExpress-Linien *NE17* und *NE20* bedienen diesen Achsenabschnitt erst ab bzw. nur bis Erdelenstraße, nicht aber bis bzw. ab Haddenbach und Clarenbach. Da dort allerdings zusätzliche Fahrtmöglichkeiten mit den Linien *NE14* und *NE16* über Nüdelshalbach und Hauptbahnhof bestehen, muss das Defizit relativiert werden.

Im Bereich Falkenberg führt die aufgrund des Ringverkehrs fehlende direkte *NE*-Verbindung in die Stadtmitte zu dem zu geringen Fahrtenangebot.

**Nachtverkehr:**  
Nächte vor Samstagen /  
Sonn- und Feiertagen 0-4  
Uhr

→ Karte 13-9(Mo-Fr)

Auf mehreren Relationen können die Standards im Nachtverkehr zur Zeit nicht erfüllt werden. Die Gründe dafür sind je nach Abschnitt ein zu früher Betriebsschluss, eine direkte Bedienung nur in einer Richtung und/oder sehr lange Fahrzeiten, die durch die vom Tagesverkehr abweichenden langen Schleifenfahrten der NachtExpress-Linien begründet sind.

Als besonders relevant für die Bewertung des bestehenden Angebots wird verstanden, ob in der Lastrichtung (stadtauswärts) eine direkte Bedienung mit spätem Betriebsschluss besteht. Dies bedeutet, dass das teilweise fehlende oder im Umfang nicht ausreichende Angebot an stadteinwärts fahrenden Kursen als ein vertretbares Defizit gewertet wird, das die Bedienungsqualität auf den betreffenden Achsenabschnitten nicht grundsätzlich in Frage stellt.

**Bedienungsstandards  
nicht erfüllt**

In Tabelle 13-1 werden die Achsenabschnitte aufgeführt, auf denen das Angebot unter den Bedienungsstandards liegt, sowie die Ursachen für die Unterschreitungen der Standards angegeben.

Tabelle 13-1: Unterschreitung der Standards bei der Verbindungsqualität im Nachtverkehr von 0 bis 4 Uhr (Fahrplanstand Januar 2007)

Achse(nabschnitt)	Standard nicht erfüllt montags bis freitags	Standard nicht erfüllt samstags	Ursache				Linie
			Betriebschluss zu früh	direkte Bedienung nur in eine Richtung	zu geringe Fahrtenzahl	späte Bedienung nur mit langem Fahrweg	
W. Mitte – Hasten – RS. Mitte	●		●				NE15
Solingen Mitte – Remscheid Mitte		●			●		RB47
W. Mitte – W.-Ronsdorf – RS-Lüttringhausen	●	●			●		RB47
Radevormwald – Lennep	●	●	●				NE19
Lüttringhausen - Clarenbach	●	●	●				NE14, 16
Wermelskirchen – Zentralpunkt	●	●	●				NE12
Hückeswag. – Berg. Born – Lennep	●	●	●		●		336, AST
Lennep - Fichtenhöhe	●	●	●				NE19
Fichtenhöhe – Remscheid Mitte		●	●			●	NE13, 19
Baisiepen – Zentralpunkt	●	●	●				NE 12
Honsberg – Remscheid Mitte		●	○	●			NE 20
Kremenholl – Remscheid Mitte		●	○	●			NE 20
Hasten - Stadtpark		●	○	●			NE 17, 20
Hasenberg - Lennep		●	○	●			NE 14, 19
Falkenberg - Zentralpunkt	●	●	●	●			NE 12
Blumental – Remscheid Mitte		●	○	●			NE 20

●: Standard nicht erfüllt

○: Standard nicht durchgehend erfüllt (Einzelfahrten fehlen)

W. Wuppertal

**näher zu betrachtende Verbindungen**

Auf den über die Stadtgrenzen hinaus verlaufenden Verbindungen nach Hückeswagen, Solingen-Burg (über Ehringhausen), Wuppertal-Beyenburg und Wuppertal-Oberbarmen (über Großhülsberg) endet der Bedienungszeitraum zu früh.

Dagegen fehlt auf den durch die Linien *NE14* und *NE20* bedienten Achsenabschnitten lediglich eine zusätzliche Fahrt, um den Standard – von der Bedienung in beide Richtungen abgesehen – zu erfüllen.

**geplante Verbesserungen**

Mit den geplanten Fahrplanänderungen im Nachtverkehr werden durch zusätzliche Fahrten Verbesserungen umgesetzt, jedoch fehlt am Wochenende noch je eine Fahrt auf allen Linien, um den Standard zu erfüllen.

**Fazit**

Grundsätzlich entspricht das bestehende Angebot weitgehend den geforderten Bedienungsstandards. Die genannten Standardunterschreitungen liegen ganz überwiegend in Details, in Tagesrandlagen und/oder nicht in der Lastrichtung. Deshalb ist bei einer Reihe von Defiziten ihre Behebung als Zielvorstellung zu verstehen, deren Umsetzung im Rahmen einer sorgfältigen Abwägung zwischen den wirtschaftlichen und verkehrlichen Belangen zu prüfen ist.

**Standardunterschreitung:  
Achsen nach Radevormwald und Hückeswagen**

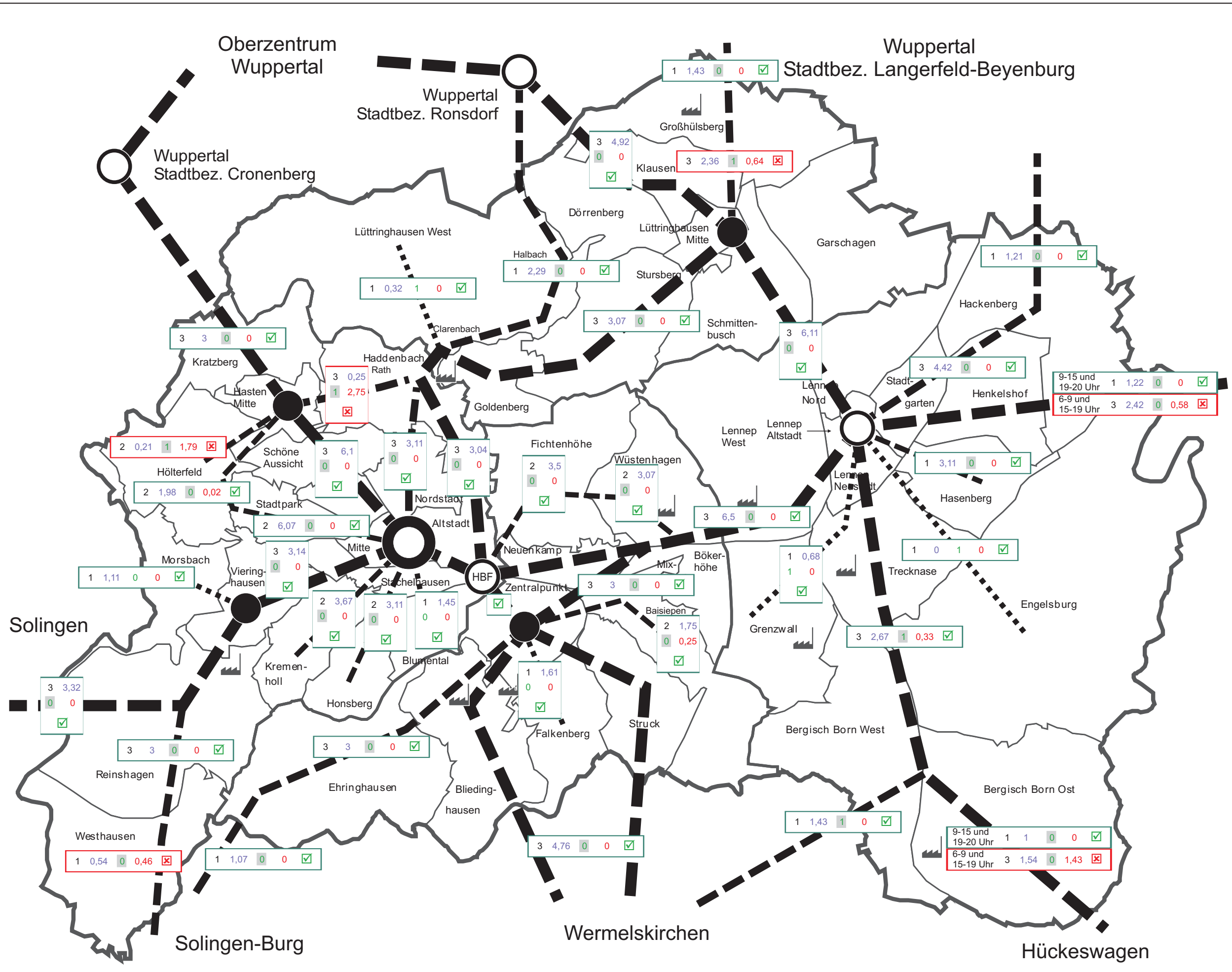
Wesentlich sind die festgestellten Standardunterschreitungen besonders in den Bereichen der die Stadtgrenze überschreitenden Hauptachsen 1. Ordnung nach Radevormwald und Hückeswagen, auf denen in den Spitzenstunden das Angebot bisher nicht ausreichend ist.

**Achsen Hasten – Holz und Clarenbach  
Betriebszeit  
NachtExpress**

Näher zu prüfen ist ferner die Anhebung der Verbindungsqualitäten auf den Achsen Hasten - Hölterfeld (Holz) und Hasten – Clarenbach sowie die Ausdehnung der Betriebszeiten im Nachtverkehr. Auch für diese Fälle gilt die Notwendigkeit einer Abwägung der Belange von Standarderfüllung und Wirtschaftlichkeit.

### Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Bedienungsqualität auf den Verbindungsachsen  
Tagesverkehr montags bis freitags 6-20 Uhr



**Bedienungshäufigkeit Soll**

Bedienungshäufigkeit Ist SPNV/Bus

Bedienungshäufigkeit Ist AST

Defizit

1	1,11	0	0	✓	Standard erfüllt
1	0,21	1	0,79	✗	Standard nicht erfüllt

AST für Standard nicht relevant

**Zentren**

- Zentraler Bereich für die Gesamtstadt
- Mittelzentrale Versorgungsfunktion
- Grundzentrum / Nahversorgungszentrum
- ⚙️ bedeutendes Gewerbe-/Industriegebiet

**Achsen**

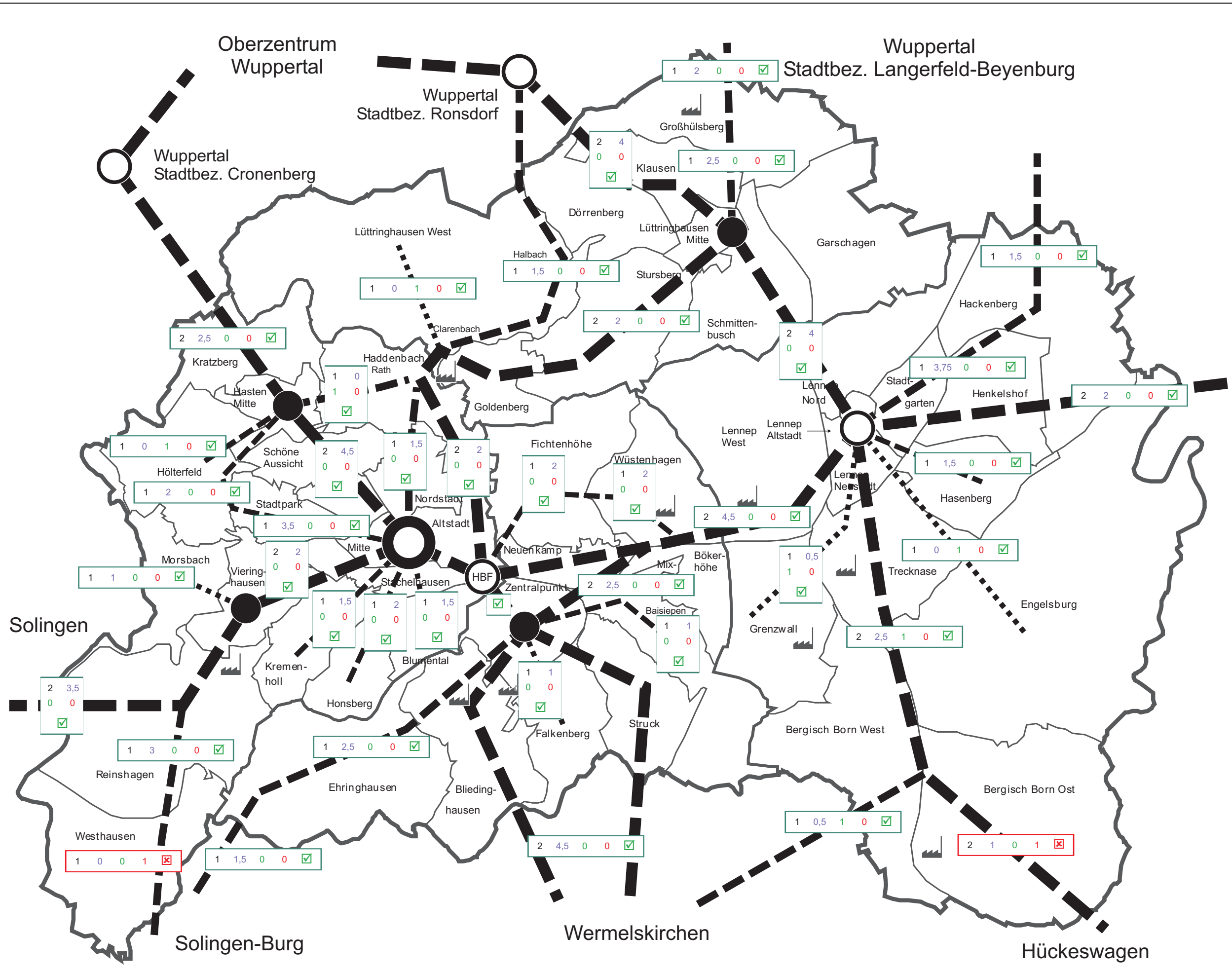
- ▬ Hauptachse 1. Ordnung
- ▬ Hauptachse 2. Ordnung
- - - Erschließungsachse 1. Ordnung
- ⋯ Erschließungsachse 2. Ordnung

**Grenzen**

- ▭ Stadt
- ▭ Stadtbezirk
- ▭ Stadtteil

**Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid**

Bedienungsqualität auf den Verbindungsachsen  
Frühverkehr montags bis freitags 5-6 Uhr

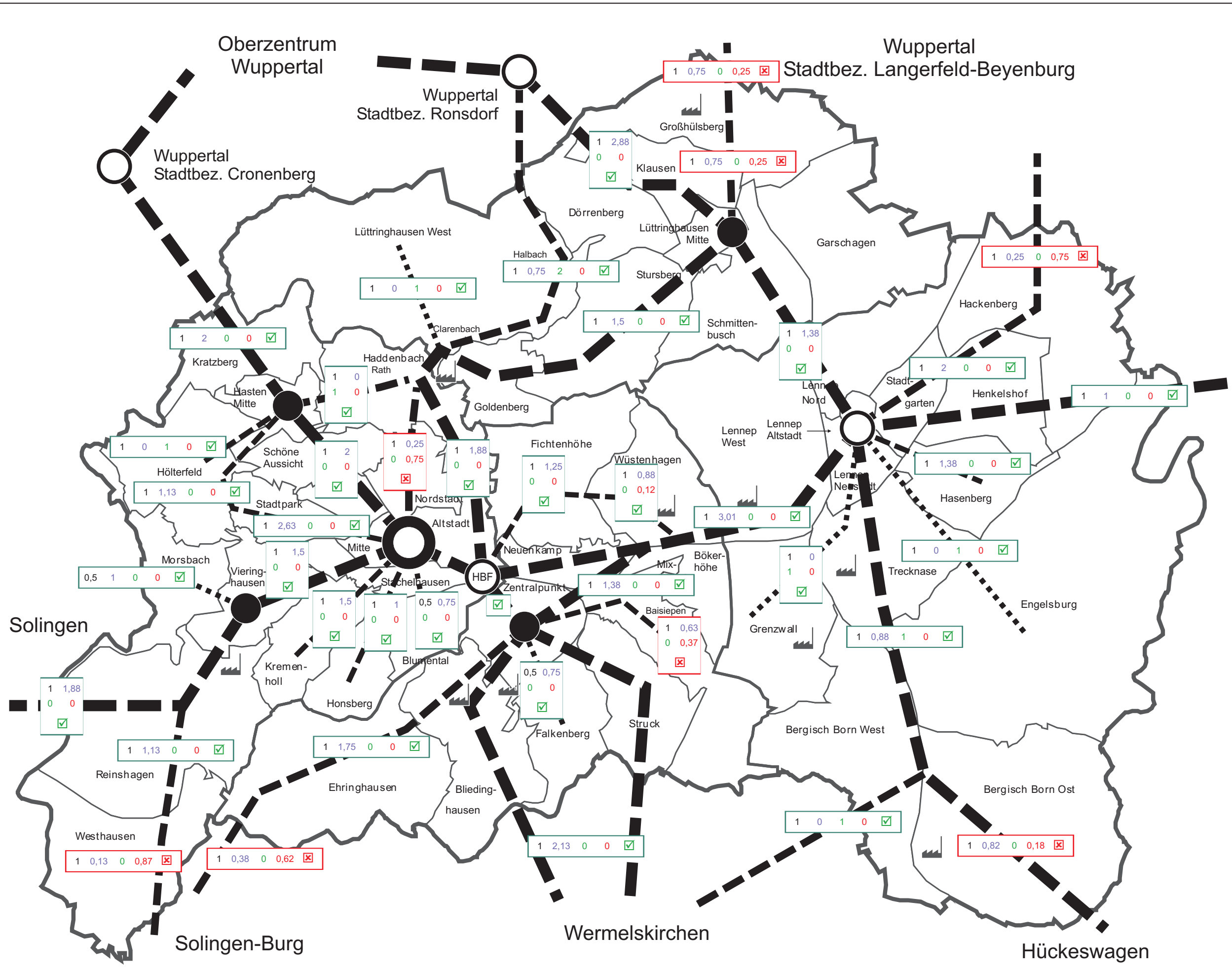


Bedienungshäufigkeit Soll					
Bedienungshäufigkeit Ist SPNV/Bus					
Bedienungshäufigkeit Ist AST					
Defizit					
1	1,11	0	0	✓	Standard erfüllt
1	0,21	1	0,79	✗	Standard nicht erfüllt

- Zentren**
- Zentraler Bereich für die Gesamtstadt
  - Mittelzentrale Versorgungsfunktion
  - Grundzentrum / Nahversorgungszentrum
  - ⚙️ bedeutendes Gewerbe-/Industriegebiet
- Achsen**
- ▬ Hauptachse 1. Ordnung
  - ▬ Hauptachse 2. Ordnung
  - - - Erschließungsachse 1. Ordnung
  - ⋯ Erschließungsachse 2. Ordnung
- Grenzen**
- ▭ Stadt
  - ▭ Stadtbezirk
  - ▭ Stadtteil

**Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid**

Bedienungsqualität auf den Verbindungsachsen  
 Abendverkehr montags bis freitags 20-24 Uhr



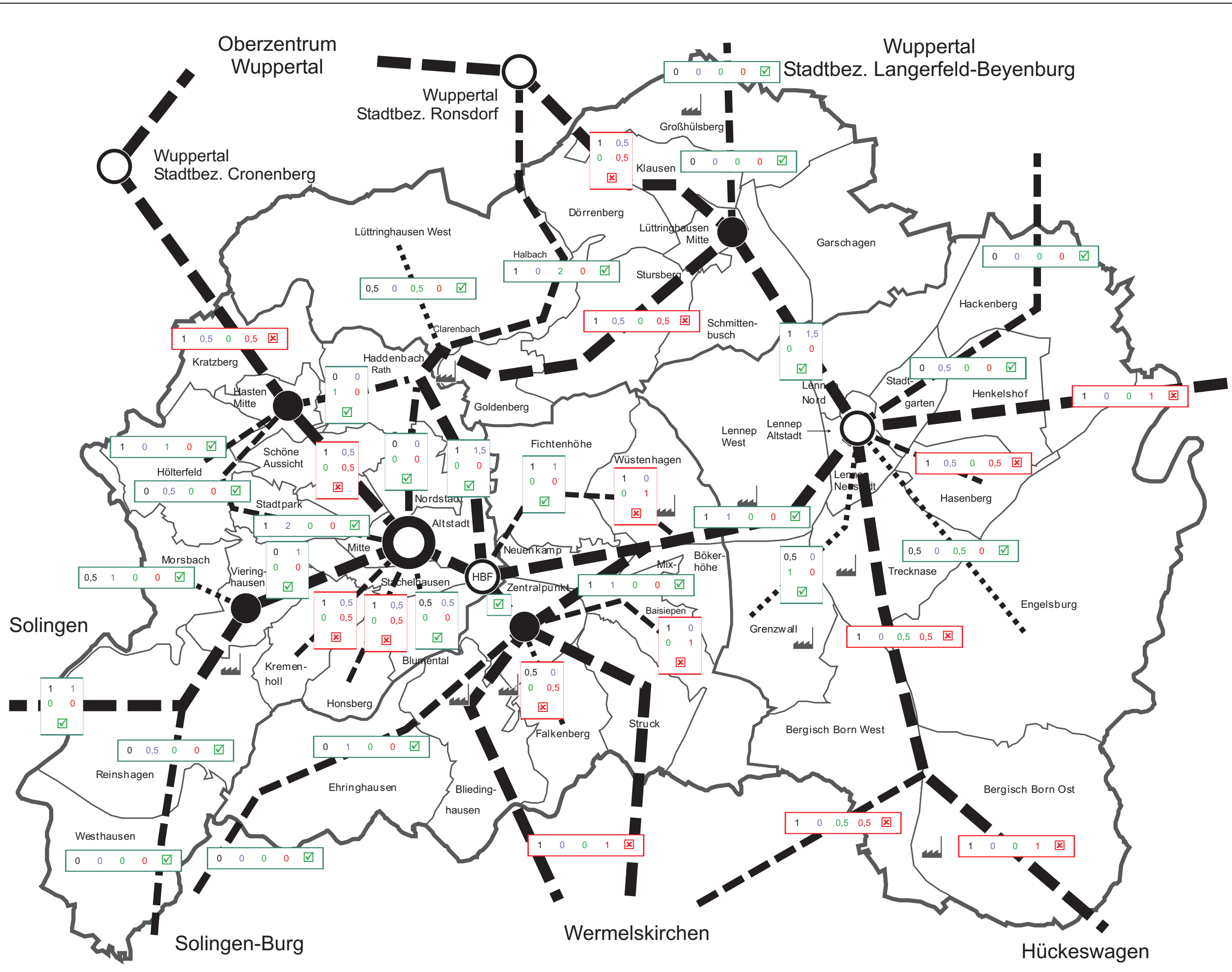
Bedienungshäufigkeit Soll					
Bedienungshäufigkeit Ist SPNV/Bus					
Bedienungshäufigkeit Ist AST					
Defizit					
1	1,11	0	0	✓	Standard erfüllt
1	0,21	1	0,79	✗	Standard nicht erfüllt

- Zentren**
- Zentraler Bereich für die Gesamtstadt
  - Mittelzentrale Versorgungsfunktion
  - Grundzentrum / Nahversorgungszentrum
  - ⚙️ bedeutendes Gewerbe-/Industriegebiet
- Achsen**
- ▬ Hauptachse 1. Ordnung
  - ▬ Hauptachse 2. Ordnung
  - - - Erschließungsachse 1. Ordnung
  - ⋯ Erschließungsachse 2. Ordnung
- Grenzen**
- ▭ Stadt
  - ▭ Stadtbezirk
  - ▭ Stadtteil



**Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid**

Bedienungsqualität auf den Verbindungsachsen  
Nachtverkehr montags bis freitags 0-1 Uhr



Bedienungshäufigkeit Soll

Bedienungshäufigkeit Ist SPNV/Bus	Bedienungshäufigkeit Ist AST	Defizit	Status	
1	1,11	0	0	Standard erfüllt
1	0,21	1	0,79	Standard nicht erfüllt

- Zentren**
- Zentraler Bereich für die Gesamtstadt
  - Mittelzentrale Versorgungsfunktion
  - Grundzentrum / Nahversorgungszentrum
  - ⚙️ bedeutendes Gewerbe-/Industriegebiet
- Achsen**
- ▬ Hauptachse 1. Ordnung
  - ▬ Hauptachse 2. Ordnung
  - - - Erschließungsachse 1. Ordnung
  - ⋯ Erschließungsachse 2. Ordnung
- Grenzen**
- ▭ Stadt
  - ▭ Stadtbezirk
  - ▭ Stadtteil

## 13.2 Bewertung des Angebotskonzepts

Der Remscheider ÖPNV wird – in Übereinstimmung mit den Zielen der Nahverkehrsplanung – im Rahmen eines differenzierten Bedienungskonzepts ausgestaltet und weiter entwickelt. Im Folgenden werden in Ergänzung zur Bewertung der Erschließungs- und Verbindungsqualität die Bestandteile dieses Konzepts, das in den Analysen eingehend dargestellt wurde, zusammenfassend bewertet. Hierbei wird auch der SPNV betrachtet.

### → Stärken

- Das derzeitige Angebot stellt ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebots- und Nachfrageorientierung dar.
- In den Tagesrandzeiten wird das Angebot entsprechend der rückläufigen Nachfrage stark reduziert und nachfragegerecht ausdifferenziert: Mit dem NachtExpress wird ab 21 Uhr bis Betriebsschluss ein flächendeckendes Grundangebot mit Linienbussen bereit gestellt. In den Jahren 2002 und 2005 haben jeweils etwa 1.000 Fahrgäste das Angebot im Zeitfenster von 21 Uhr bis Betriebsschluss pro Nacht genutzt.<sup>130</sup>

Im Frühverkehr ermöglicht der FrühExpress eine flächendeckende wirtschaftliche Bedienung mit nur geringfügigen Komforteinbußen. Hier nutzen vor 6 Uhr zwischen 800 und 900 Fahrgäste pro Werktag<sup>131</sup> die Busse der Stadtwerke Remscheid.

- Flexible Bedienungsformen wie das AST und der FlexiBus (im Rahmen des NachtExpresses) ermöglichen eine akzeptable Bedienung in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage.
- Die Nachbarstädte Radevormwald, Wermelskirchen und Wuppertal sind gut in das NachtExpress-Netz eingebunden.
- Der Bürgerbus stellt ein innovatives Verkehrsangebot dort her, wo der reguläre Linienverkehr wirtschaftlich nicht vertretbar ist und die Attraktivität des AST nicht ausreichend erscheint.
- Aufgrund der Siedlungsstruktur, der Topografie und der damit verbundenen Lage des Straßennetzes werden die meisten Freizeitzie-

<sup>130</sup>Vgl. BbA - Dr. Bruns & Fetzer Unternehmensberatung GmbH (2006); S. 16.

<sup>131</sup>Dito.



le im Stadtgebiet vom vorhandenen Liniennetz in guter Qualität bedient. Der Zusatzaufwand für peripher gelegene Freizeitziele ist daher begrenzt (Anschluss des Brückenparks Müngsten).

- Es werden alle nachfragerrelevanten Betriebszeiten an allen Wochentagen bedient. Am Wochenende und in der Verkehrszeit des NachtExpresses wird das Angebot auf die Bedürfnisse der Kunden im Freizeitverkehr ausgerichtet.
- Betriebszeiten und Taktangebot beim SPNV sind attraktiv und weitgehend angebotsorientiert.
- Die Erreichbarkeit der regionalen Oberzentren Düsseldorf und Wuppertal ist zufriedenstellend.

#### → Schwächen

Beim Angebotskonzept sind folgende Schwachpunkte festzustellen:

- Aufgrund der starken Differenzierung im Frühverkehr sowie im Abend- und Nachtverkehr wird das Angebot insgesamt weniger transparent und für potenzielle Nutzer und Gelegenheitskunden schwierig zu erfassen.
- Aufgrund der Nachfrageorientierung ist das Angebot im Abend- und Nachtverkehr nur wenig auf Umsteigerrelationen vom NachtExpress auf stadtauswärtige Zugverbindungen ausgerichtet.
- Es bestehen systematische Angebotslücken in den Streusiedlungslagen zwischen Lennep und Lüttringhausen (siehe auch Kapitel 13.1.1).
- Herausragend schlecht ist die Erreichbarkeit des regionalen Oberzentrums Köln mit dem SPNV im Hinblick auf die Reisezeit sowie Anzahl, Systematik und Qualität der planmäßigen Anschlüsse am Verknüpfungsbahnhof Solingen Hbf.

### 13.3 Bewertung der ÖPNV-Infrastruktur

Bei der Bewertung der ÖPNV-Infrastruktur wird sowohl der Bus- als auch der Schienenverkehr berücksichtigt.

### 13.3.1 Bewertung der Haltestellen

Die Haltestelleninfrastruktur in Remscheid wird wie folgt bewertet:

#### → Stärken

- Das Netz der Bushaltestellen in Remscheid ist hinreichend dicht.
- Der Ausstattungsgrad mit Wartehallen ist zufriedenstellend.
- Die wichtigen Verknüpfungshaltestellen mit dem SPNV und zum Teil innerhalb des Busnetzes sind bzw. werden barrierefrei ausgebaut und haben dynamische Fahrgastinformationsanzeigen. Gute Beispiele hierfür sind Lüttringhausen, Rathaus und Lennep Bf.

#### → Schwächen

Schwachstellen bestehen in folgenden Bereichen:

- Ein generell barrierefreier Ausbau der Haltestellen kann aus Gründen der Finanzierbarkeit nicht flächendeckend erfolgen. Das Haltestellenausbauprogramm enthält bisher auch keine spezifizierten Zielgrößen.
- Die Haltestellen können nicht mit umfangreicheren Fahrgastinformationen (zum Liniennetz und zum NachtExpress) bestückt werden, da viele Info-Vitrinen hierfür nicht ausreichend bemessen sind.
- Die dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen an den Bus/Schiene-Verknüpfungspunkten berücksichtigen zur Zeit nicht die SPNV-Abfahrzeiten. In Guldenwerth Bf und Lüttringhausen Bf sind noch keine derartigen Anzeigen vorhanden.
- Die barrierefreie Zugänglichkeit der Bahnsteige des SPNV ist für beide Fahrrichtungen zur Zeit an keiner Stelle möglich.
- Beim Neubau des Verknüpfungspunkts Hauptbahnhof ist kein Bahnsteig vorgesehen, sondern lediglich kleinteilige Fahrgastunterstände.

#### Sonstiges

Die vorhandenen und geplanten Park&Ride-Stellplätze werden als hinreichend angesehen, zumal sich die Konkurrenzsituation mit dem Zubringerbusverkehr in Grenzen hält. Die äußerst niedrigen Kapazitäten für Bike&Ride lassen sich durch die schwache Fahrradnutzung in Remscheid begründen.

Eine Realisierung der zusätzlichen Haltepunkte für den SPNV in Honsberg und Mixsiepen kann aufgrund der nicht sicher zu stellenden Finanzierung bis auf Weiteres nicht erfolgen.

### 13.3.2 Bewertung der Fahrzeuge

Die in Remscheid eingesetzten Busse und Fahrzeuge des SPNV werden nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans wie folgt bewertet:

#### → Stärken

- Die Qualität der Busse ist insgesamt gut. Das Durchschnittsalter der Busse der Stadtwerke Remscheid beträgt im Mai 2007 8,2 Jahre.<sup>132</sup> Neue Fahrzeuge werden von den Stadtwerken Remscheid gemäß der in Tabelle 9-3 formulierten Standards beschafft. Insbesondere das Kriterium der Barrierefreiheit wird bei allen neueren Fahrzeugen konsequent erfüllt.
- Die vorhandenen Busse der konzessionierten Verkehrsunternehmen entsprechen in der Regel den Anforderungen.
- Im Rahmen der Kooperation „Bergischer Bus“ wird die Möglichkeit einer kundenorientierten und wirtschaftlichen Fahrzeugbeschaffung genutzt.
- Die Beschränkung des Anteils der für Vollflächenwerbung nutzbaren Fensterflächen je Fahrzeug auf ein Drittel der Gesamtfläche wird als besonders kundenorientierte Vorgabe bewertet.
- Die Verwendung umweltfreundlicher Treibstoffe bei den Stadtwerken Remscheid ist ein aktiver Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.

#### → Schwächen

Schwachstellen bestehen in folgenden Bereichen:

- Bei der Abstimmung der Fahrzeugstandards zwischen den benachbarten Aufgabenträgern im Zuge der Fortschreibung der jeweiligen Nahverkehrspläne sollte darauf geachtet werden, dass Mindeststandards für grenzüberschreitende Verkehre auch für Subunternehmer und Ersatzfahrzeuge festgelegt werden.
- Die im SPNV bis auf Weiteres eingesetzten Dieseltreibwagen der Baureihe 628 sind – auch nach dem Ausbau der Bahnsteige – nicht barrierefrei.

<sup>132</sup>Mitteilung der Stadtwerke Remscheid, 23.5.2007.

### 13.3.3 Bewertung von Busbeschleunigung und Betriebsablauf

Die Maßnahmen zur Förderung eines beschleunigten Betriebsablaufs werden grundsätzlich positiv bewertet:

#### → Stärken

- Auf den beiden am stärksten belasteten Linien 653 und 654 wird ein Programm zur LSA-Beeinflussung systematisch umgesetzt.
- Das System ist in ein Rechnergestütztes Busbeschleunigungs- und Leitsystem (RBBL) eingebunden.
- Spezielle Bussonderwege und -straßen verbessern die Durchgängigkeit und Wirtschaftlichkeit des Netzes, erlauben mehr Direktverbindungen und verkürzen die Fahrzeit zahlreicher Fahrgäste.

#### → Schwächen

Als Schwächen sind zu nennen:

- Die übrigen Verkehrsunternehmen, deren Linien die beschleunigten Strecken ebenfalls befahren, nutzen das Beschleunigungssystem bisher nicht, obwohl die technischen Voraussetzungen dafür erfüllt sind.
- Der kontrollierte Einstieg vorne führt auf stark belasteten Linien, insbesondere wenn sie mit Gelenkbussen betrieben werden, zu Verzögerungen im Betriebsablauf, wodurch den Maßnahmen zur Busbeschleunigung zum Teil entgegen gewirkt wird.

#### → Sonstiges

Die zur Zeit in Arbeit befindliche Umplanung des Friedrich-Ebert-Platzes wird den Betriebsablauf auf den Buslinien in der Innenstadt beeinflussen. Eine Bewertung der Auswirkungen sollte im Zuge des Planungsprozesses erfolgen.

## 13.4 Bewertung der flankierenden Maßnahmen

Die Bewertung der flankierenden Maßnahmen erfolgt sowohl für den Bus- als auch den Schienenverkehr.

### 13.4.1 Bewertung von Marketing und Darbietung des Leistungsangebots

Die Marketingmaßnahmen sowie die Präsentation des Leistungsangebots sind wie folgt zu bewerten:

#### → Stärken

- Die Marketingaktivitäten der Stadtwerke Remscheid haben eine klare Zielsetzung: Einnahmesteigerungen sollen parallel zu Nachfragesteigerungen erzielt werden.
- Das ÖPNV-Angebot ist zum Teil produktorientiert.
- Im Tarifbereich sind die Bemühungen zur Vereinheitlichung der Angebote der in Remscheid geltenden Verbundtarife von VRR und VRS erkennbar. Die sehr komplizierten Übergangstarife wurden abgeschafft.
- Die Marktforschungsaktivitäten der Stadtwerke Remscheid bieten eine gute Grundlage zur Weiterentwicklung des Marketingansatzes.

#### → Schwächen

Folgende Schwachpunkte konnten analysiert werden:

- Die Strukturierung der ÖPNV-Produkte ist komplex und für Nicht-Nutzer oder Gelegenheitskunden nicht auf Anhieb verständlich. Insbesondere zu Zeiten und in Räumen schwacher Nachfrage gibt es zahlreiche Differenzierungen: NachtExpress (zum Teil als Flexi-Bus), der nicht als klares Produkt ausgestaltete FrühExpress, AST und Bürgerbus.
- Eine augenfällige Strukturierung des Netzes fehlt, wobei keine weitere Produktdifferenzierung sondern eine eingängige Darstellung des Angebots gemeint ist. Dadurch nehmen Außenstehende das ÖPNV-Angebot als nicht immer transparentes Konglomerat von Linien mit mehr oder weniger nachvollziehbaren Strecken wahr.
- Es fehlt, abgesehen von der Einbindung in den VRR, ein integriertes Gesamtmarketingkonzept für das vollständige ÖPNV-Angebot in Remscheid. Insbesondere gibt es für die Angebote des Regionalverkehrs keine klar identifizierbaren Marketingstrategien.

- Die verschiedenen Verbundtarife von VRS und VRR bedürfen, um der Randlage Remscheids gerecht zu werden, einer weiteren Harmonisierung.
- Das Tarifmarketing der in Remscheid geltenden drei Tarif-Systeme (VRR, VRS, NRW-Tarif) gestaltet sich schwierig, die entsprechenden Werbebotschaften sind für potenzielle Kunden nicht immer eindeutig zuzuordnen.

### 13.4.2 Bewertung der Fahrgastinformation

Bei der Fahrgastinformation ergibt sich ein differenziertes Bild der Bewertungen. Hier wird, ebenso wie bei Fahrzeugen und Haltestellen der Aspekt der Barrierefreiheit besonders beachtet.

#### → Stärken

- Die in Remscheid verfügbaren Fahrgastinformationen decken die verschiedenen analogen und digitalen Medien ab und können somit eine Vielzahl von Kunden erreichen.
- Die Haltestellenabfahrpläne der Buslinien (mit Ausnahme des NachtExpress) und des AST sind von zufriedenstellender Qualität und in einem einheitlichen Muster für alle Verkehrsunternehmen.
- An Verknüpfungshaltestellen befinden sich differenzierte Lagepläne zur besseren Orientierung.
- Die optischen und akustischen Fahrgastinformationen in den neueren Bussen erfüllen das Kriterium der Barrierefreiheit.
- Die meisten Busse aller Verkehrsunternehmen führen Dispenser für Fahrplaninfos mit.
- Die als Printmedium verfügbaren Fahrplan- und Liniennetzinformationen (Stadtfahrplan, Minifahrpläne) sind attraktiv gestaltet und im Wesentlichen barrierefrei.
- Alle Remscheid bedienenden Verkehrsunternehmen sowie die Verkehrsverbünde haben Online-Angebote, über die neben der Fahrplanauskunft alle verfügbaren Informationen abrufbar sind.

#### → Schwächen

Als Schwächen fielen nachstehende Aspekte auf, wobei einzelne Punkte parallel zu Erstellung des Nahverkehrsplans behoben wurden:

- An den meisten Haltestellen sowie auch in den Bussen fehlen übersichtliche Informationen zum Liniennetz.

- Ein übersichtlicher, schematischer Liniennetzplan ist nicht im Angebot der Print-Medien.
- Ebenso fehlen gesonderte Informationen zum NachtExpress, die das ab 21 Uhr veränderte Liniennetz übersichtlich darstellen. Weder an den Haltestellen, noch in Form eines Flyers oder im Stadtfahrplan liegt derzeit eine gesonderte einfache Übersicht für den NachtExpress vor.
- Die dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen weisen beim NachtExpress immer das Ziel Friedrich-Ebert-Platz statt der angefahrenen Stadtteile aus (ab Juli 2007 behoben).
- Die Haltestelleninformationen zum NachtExpress sind nicht klar: Der Aushangfahrplan weist als Ziel „Ringverkehr“ aus, lediglich die sehr klein gedruckte Linienverlaufsleiste zeigt den Linienweg (ab August 2007 behoben).
- Die kartografischen Darstellungen der AST-Informationen an den Haltestellen wirken aufgrund der geringen Farbkontraste unübersichtlich.
- Tarifinformationen an den Bushaltestellen sind sehr klein gedruckt. Die durch die Komplexität des Tarifsystems bedingte Informationsfülle beeinträchtigt darüber hinaus die allgemeine Übersichtlichkeit der Aushänge.
- Die Beschriftung der DB AG-Fahrausweisautomaten im Nahverkehr ist zu klein und die Vielschichtigkeit der Angaben verwirrend.
- Die chronologisch geordneten Haltestellenabfahrpläne beim SPNV sind nicht übersichtlich und nicht nach Verkehrstagen getrennt.
- Informationsvitrinen an den Bahnhöfen werden nicht ausreichend gepflegt und machen einen verkommenen Eindruck. Viele Aushänge sind zerstört oder nicht mehr leserlich. Ergänzende Aushänge des bestehenden Liniennetzplans für die Stadt Remscheid sind nicht vorhanden.
- Der Internetauftritt der Stadtwerke Remscheid sowie einiger anderer Unternehmen (OVAG, RVK, WSW) ist nicht barrierearm bzw. barrierefrei.
- Von der Website der Stadt Remscheid [www.remscheid.de/](http://www.remscheid.de/) gibt es keinen für ÖPNV-Nutzer einfach auffindbaren Link zur Website der Stadtwerke Remscheid oder zu den anderen ÖPNV-Unternehmen.

### 13.4.3 Bewertung von Vertriebssystem und Service

Die Bereiche Service und Vertrieb sind wie folgt zu bewerten:

#### → Stärken

- In Remscheid befindet sich jeweils ein Kundenservicezentrum der Stadtwerke Remscheid und die zur Zeit provisorische Agentur der DB AG im Baustellenbereich Hauptbahnhof.<sup>133</sup>
- Zudem gibt es 20 Vertriebsstellen in Einzelhandelsgeschäften.<sup>134</sup>
- An allen DB-Bahnhöfen befinden sich Fahrausweisautomaten.
- Die Stadtwerke Remscheid bieten seit Herbst 2006 einen Online-Ticket-Verkauf an.

#### → Schwächen

Folgende Schwächen sind beim Vertriebssystem festzustellen:

- Der Fahrausweisvertrieb in den Fahrzeugen ist nicht harmonisiert. Verschiedene Unternehmen bieten ein unterschiedliches Fahrausweissortiment an. Auffällig ist besonders der uneinheitliche und für den Fahrgast nicht nachvollziehbare Umgang mit dem Verkauf von 4er-Tickets in den Fahrzeugen.
- Verbund-Fahrausweisautomaten der DB akzeptieren weder EC- noch Kreditkarten, während die verbundverkehrstauglichen Automaten des DB-Fernverkehrs kein Bargeld akzeptieren.

---

<sup>133</sup> Stand Juli 2007.

<sup>134</sup> Stand Juli 2007.



## 14 Handlungsansätze und Prioritäten

### methodische Anmerkung

Die im Folgenden dargestellten Handlungsansätze sind das Resumee aus den Analysen und des im vorangegangenen Bewertungskapitel dargestellten Stärken/Schwächen-Profiles des Remscheider ÖPNV. Die einzelnen Punkte werden zusammenfassend tabellarisch formuliert und jeweils einzeln aus Sicht des Aufgabenträgers in Abstimmung mit den Stadtwerken Remscheid im Hinblick auf eine Umsetzungsperspektive kommentiert. Sie beziehen sich wie die gesamte Analysebasis des Nahverkehrsplans auf die statistische Ebene der Stadtteile.

### Abwägung von Aufwand und Nutzen für die Maßnahmen beim Fahrplanangebot

Nach einer Kurzbeschreibung der durchnummerierten Handlungsansätze beim Fahrplanangebot (Kapitel 14.1) erfolgt eine qualitative Abwägung von Aufwand und Nutzen. Beim Aufwand werden betrieblicher und sonstiger Aufwand betrachtet. Unter dem sonstigen Aufwand werden in erster Linie verkehrstechnische Veränderungen verstanden. Der betriebliche Aufwand wird höher bewertet.

Bei der Betrachtung des Nutzens wird bei den Handlungsansätzen zur Veränderung der Erschließungsqualität die Anzahl der zusätzlich erreichten Einwohner berücksichtigt. Bei den Handlungsansätzen zur Verbesserung der Verbindungsqualität erfolgt die Bewertung des Nutzens anhand der Bedeutung der jeweiligen Verbindungsachsen.

### Bewertung von Aufwand und Nutzen

Die Bewertung erfolgt mit Hilfe einer fünfteiligen Skala (sehr hoher > hoher > mittlerer > geringer > kein Aufwand bzw. Nutzen). Dieser Skala werden Zahlenwerte zugeordnet, um zu einer Gesamtbewertung zu gelangen. Dabei werden die Werte des betrieblichen Aufwands dreifach gewichtet. Aufwand- und Nutzen werden in einem Mittelwert zusammengefasst.

### Prioritäten

Die zusammengefassten Aufwand- und Nutzenwerte (Grundlagen siehe Tabelle 17-4) fließen in die Gesamtbewertung ein. Diese erfolgt in drei Prioritätenstufen.

### Kosten

Die Kosten sind durch die Stadtwerke Remscheid für die Maßnahmen der 1. Priorität ermittelt worden (siehe Kapitel 15).

### sonstige Handlungsansätze

Für die übrigen Handlungsansätze erfolgt keine gesonderte Ermittlung von Prioritäten. Hier orientiert sich die Umsetzung nach der Verfügbarkeit der erforderlichen finanziellen Mittel. Die entsprechenden Kostenansätze werden in Tabelle 15-1 dargestellt.

## 14.1 Handlungsansätze beim Fahrplanangebot

Aus der Bewertung der Erschließungs- und Verbindungsqualität (Kapitel 13.1.1 und 13.1.2) werden die in Tabelle 14-1 dargestellten Vorschläge zur Modifikation des Fahrplanangebots abgeleitet.

Anzumerken ist, dass die Tabellen, insbesondere diejenigen Gebiete und Relationen enthalten, deren Angebot nennenswert von den Standards abweichen. Marginale Abweichungen, auf die in Kapitel 13.1 hingewiesen wurde, werden nicht dargestellt. Dies betrifft insbesondere die Aufstellung zum Handlungsfeld Verbindungsqualität. **Nicht in den Maßnahmen erwähnte Bedienungen bzw. Verbindungen bleiben unverändert.**

Tabelle 14-1: Handlungsansätze zur Optimierung des Fahrplanangebots

Erschließungsqualität					
Nr.	Stadtteile	Abweichung vom vorgesehenen Standard (gem. Tab. 5-2, Ergebnisbericht NVP-Phase 1)	mögliche Problemlösung	Kommentierung	Priorität
1-1	Streusiedlungen in Garschagen, Lennep West, Stursberg, Schmittbusch, Großhülsberg	Fehlende ÖPNV-Erschließung tagsüber und teilweise auch abends/nachts; Haltestellen mehr als 600 m entfernt	Anbindung an den ÖPNV durch flexible Bedienungsform	Kleine Gebiete werden in der Regel nur dann bedient, wenn sie kostengünstig in bestehende Verkehre integriert werden können; es besteht ein unverhältnismäßig hoher Aufwand, die definierten Standards einzuhalten	3.
1-2	Lennep Nord	Künftiges Siedlungsgebiet im Bestand ohne ÖPNV-Erschließung	Planerische Vorüberlegungen zur Anbindung des künftigen Siedlungsgebiets an den ÖPNV	ÖPNV-Bedienung im Zuge der Erschließungsplanung durchführen	3.
1-3	Henkelshof, Bereich zw. Christhauser Str. und Rader Str. (Haltestelle Tocksiepen)	Mo-Fr tagsüber nur 1-2 statt 3 Fahrten/Std., Sa vorm. und nachm. nur 1 statt 2 Fahrten/Std., So u. Feiert. nachm. nur 1 statt 2 Fahrten/Std.	Taktverdichtung auf der Rader Str. (Haltestelle Tocksiepen) gemäß den Standards	Nur in Zusammenhang mit Taktverdichtung auf der Achse Lennep – Radevormwald (Ifd. Nr. 1-16) sinnvoll; Abstimmung mit dem Oberbergischen Kreis	2.

Nr.	Stadtteile	Abweichung vom vorgesehenen Standard (gem. Tab. 5-2, Ergebnisbericht NVP-Phase 1)	mögliche Problemlösung	Kommentierung	Priorität
1-4	Rath im Stadtteil Had-denbach	Mo-Fr tagsüber nur 2 statt 3 Fahrten/Std., Sa nachm. nur 1 statt 2 Fahrten/Std., So u. Feiert. nachm. nur 1 statt 2 Fahrten/Std.	Erhöhung der Taktfrequenz montags bis freitags vormittags, samstags nachmittags sowie sonn- und feiertags ganztägig		2.
			Alternative: Gegenläufige Bedienung Friedrich-Ebert-Platz – Rath – Hasten – Friedrich-Ebert-Platz,	Vorraussetzung: Neuordnung des Parkraums Rather Ring – Ibacher Str.	
1-5	Baisiepen im Stadtteil Mixsiepen	Mo-Fr tagsüber nur 2 statt 3 Fahrten/Std., Sa nachm. nur 1 statt 2 Fahrten/Std., So u. Feiert. nachm. nur 1 statt 2 Fahrten/Std.	Erhöhung der Taktfrequenz montags bis freitags vormittags, samstags nachmittags sowie sonn- und feiertags ganztägig		2.
1-6	Klausen Nord: Hans-Böckler-Str. / Hülberger Str.	Tagsüber fehlende ÖPNV-Erschließung	Erschließung des Gebiets mit einem Linienbusangebot entsprechend der geforderten Standards (Kat. 1)	Verlegung des Linienwegs der SR-Linie von der Lockfinker Str. auf den Straßenzug Hülberger Str. – Hans-Böckler-Str. (straßenräumlich noch zu prüfen)	2.
1-7	Lüttringhausen Altstadt	Ab Januar 2007 fehlende ÖPNV-Erschließung	Herstellung eines ÖPNV-Angebots möglichst mit einer nach Remscheid Mitte oder Lennep verkehrenden Linie	Verkehrlich sinnvolle und nachfragegerechte Linienführung aufgrund der straßenräumlichen Verhältnisse nicht umsetzbar	3.
1-8	Holz und Hütz im Stadtteil Hölterfeld	Fehlende Linienbus-Erschließung außerhalb des Schüler- und Bürgerbusverkehrs (4 Fahrtenpaare)	Bedienung mit Linienbussen entsprechend der geforderten Standards	Verlegung einer im Bereich Hasten endenden Linie über Hütz;	2.
				Holz kann nicht sinnvoll in ein vertaktetes Busangebot integriert werden	3.
1-9	Hölterfeld	Sa nachm. nur 1 statt 2 Fahrten/Std., So u. Feiert. nachm. nur 1 statt 2 Fahrten/Std.	Erhöhung der Taktfrequenz samstags und sonntags nachmittags in Richtung Stadtmitte	Durch Aufhebung des Einrichtungsbetriebs auf der Königstr. und fahrplanmäßige Abstimmung mit der Linie im Zuge Stockder Str. und kann der Standard ggf. erreicht werden	1.

Nr.	Stadtteile	Abweichung vom vorgesehenen Standard (gem. Tab. 5-2, Ergebnisbericht NVP-Phase 1)	mögliche Problemlösung	Kommentierung	Priorität
1-10	Gewerbegebiete Großhülsberg und Ueberfeld	Bedienungshäufigkeit zu gering	kontinuierliches ÖPNV-Angebot gemäß der Standards	Großhülsberg: Durchbindung einer vorhandenen Linie prüfen (620, 636), Abstimmung mit Stadt Wuppertal und WSW	2.
				Ueberfeld: Bedienung ab Juni 2007 gemäß der Standards in einem halbjährigen Probebetrieb (Durchbindung Linie 664)	Probebetrieb läuft
1-11	Bereich Grünenplatz Großhülsberg	Angebot endet gegen 22:30 Uhr statt 24:00 Uhr, kein Nachtverkehr	ÖPNV-Angebot gemäß der Standards täglich nach 22:30 (1 zusätzliche Fahrt) Uhr sowie sonn- und feiertags morgens (2 zusätzliche Fahrten) im Wohnsiedlungsbereich in Großhülsberg, ggf. flexible Bedienungsform	Umstellung ab 20 Uhr auf flexible Bedienungsform, z.B. TaxiBus prüfen, Abstimmung mit Stadt Wuppertal und BVR	2.
1-12	südliche Gebiete der Stadtteile Baisiepen, Bliedinghausen und Struck	Angebot endet im Nachtverkehr am Wochenende zwischen 1 und 2 Uhr (letzte Abfahrt ca. 1 Uhr)	Verlängerung des Angebots der Linie NE12 bis ca. 4 Uhr (letzte Abfahrt dann ca. 3 Uhr; 1 zusätzliche Fahrt)	Teilweise Umsetzung an Wochenenden geplant	1.
1-13	Stadtgebiet	Angebot endet im Nachtverkehr am Wochenende zwischen 2 und 3 Uhr (letzte Abfahrten ca. 2:10 Uhr und 2:40 Uhr)	Verlängerung des Angebots der NE-Linien um 1 zusätzliche Fahrt (letzte Abfahrten ab Innenstadt dann ca. 3:10 Uhr und 3:40 Uhr)	Linienabschnitte außerhalb des Stadtgebiets bleiben unverändert	1.

Verbindungsqualität					
Nr.	Achse / Achsenabschnitt	Abweichung vom vorgesehenen Standard (gem. Tab. 5-2, Ergebnisbericht NVP-Phase 1)	mögliche Problemlösung	Kommentierung	Priorität
1-14	Hasten – Clarenbach (Achse Hasten – Ronsdorf / Lüttringhausen)	Mo-Fr tagsüber außerhalb des Schülerverkehrs nur Bedienung durch AST anstatt Linienbus	Mo-Fr tagsüber Angebot mit Linienbus gemäß der Standards (3 Fahrten/Std.)	Historisch bestand zwischen Hasten und Clarenbach ein regelmäßiges Busangebot, das aufgrund rückläufiger Nachfrage zugunsten anderer Anbindungen (Rath) in eine Bedarfsbedienung überführt wurde.	2.
1-15	Hasten – Hölterfeld (Holz)	Mo-Fr tagsüber außerhalb des Schülerverkehrs nur Bedienung durch AST anstatt Linienbus und Bürgerbusverkehr (4 Fahrtenpaare)	Mo-Fr tagsüber Angebot mit Linienbus gemäß der Standards (2-3 Fahrten/Std.)	Schwachstelle ist nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand zu beheben.	2.
1-16	Lennep – Radevormwald	Mo-Fr tagsüber nur 1-2 statt 3 Fahrten/Std.	Aufstockung des Angebots auf 3 Fahrten pro Stunde zur Hauptverkehrszeit	Abstimmung mit dem Oberbergischen Kreis, Angebotserweiterung würde auch das unter 1-3 genannte Erschließungsdefizit mildern	1.
1-17	Bergisch Born – Hückeswagen der Achse Lennep – Hückeswagen	Mo-Fr tagsüber nur 1-2 statt 3 Fahrten/Std.	Aufstockung des Angebots auf 3 Fahrten pro Stunde zur Hauptverkehrszeit	Abstimmung mit dem Oberbergischen Kreis; Koordination der Linien 240 und 336	1.
1-18	Solingen-Burg – Westhausen – Reinshagen der Achse Solingen-Burg – Remscheid Mitte	Bedienung der Achse Reinshagen – Westhausen – SG-Burg ab Burgtalstr. nur in eine Richtung	Durchgehende Verbindung Innenstadt – Reinshagen – Solingen-Burg, Burgtalstraße (1 Fahrt/Std.); Stichfahrt der Linie 653 nach Reinshagen sollte entfallen	Prüfung der betrieblichen und verkehrlichen Machbarkeit in Abstimmung mit der Stadt Solingen, Berücksichtigung der geplanten Verlängerung der O-Bus-Linie in SG-Burg, ggf. Verknüpfungspunkt Burgtalstr.	1.

## 14.2 Handlungsansätze beim Angebotskonzept

Optimierungsmöglichkeiten beim Angebotskonzept beziehen sich sowohl auf den ÖPNV, der sich in der Zuständigkeit des Aufgabenträgers Stadt Remscheid befindet als auch auf den SPNV. Die skizzierten Ansätze zum SPNV sind als Anregungen zu verstehen, die die Stadt Remscheid bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den SPNV bei der VRR AöR einbringen sollte. Diese Handlungsansätze sind in der Übersichtstabelle *kursiv* gesetzt.

Tabelle 14-2: Handlungsansätze zur Optimierung des Angebotskonzepts

Nr.	Raumbezug	Schwachpunkte des Angebotskonzepts	mögliche Problemlösung	Kommentierung	Umsetzungsperspektive, ggf. Kostenabschätzung
2-1	Gesamtes Stadtgebiet	Tendenziell schwer zu erfassendes differenziertes Angebot insbesondere für Gelegenheitskunden und potenzielle Nutzer	Transparentere Kommunikation der starken Differenzierung im Frühverkehr sowie im Abend- und Nachtverkehr durch geeignete Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit (siehe Tabelle 14-4, Punkte 4-1, 4-7, 4-8)	Berücksichtigung im Marketingkonzept	Ergänzung des Marketingkonzepts Veranlassung durch die Stadt; Kostenabschätzung siehe unter Tabelle 14-4, Punkte 4-1, 4-7, 4-8
2-2	Verknüpfung Bus / SPNV	Umsteigebeziehungen NachtExpress / SPNV kaum auf stadtauswärtige Verbindungen ausgerichtet	Überprüfung der Fahrgastbeschwerden über ungünstige Umsteigerelationen vom NachtExpress auf stadtauswärtige Zugverbindungen im Abend- und Nachtverkehr; Bewertung des Ergebnisses und eventuelle Konsequenzen bei der Fahrplangestaltung	Es liegen zwar kaum Beschwerden vor, potenzielle Fahrgäste werden jedoch auch nicht angesprochen. Angebot müsste verdoppelt werden, um gewünschten Effekt zu erzielen	Aufgrund der Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit des Betriebs keine Umsetzungsperspektive
		Mit der in der Diskussion befindlichen Umstellung des SPNV-Fahrplans könnten bisherige Anschlüsse an den NachtExpress nicht sicher gestellt werden	Veränderung der Fahrplanlagen in Abstimmung mit VRR, DB AG und WSW	SR haben alternative Fahrplandesigns vorgelegt	Umsetzungsperspektive je nach Ergebnis der Verhandlung zwischen VRR und DB AG über ein verändertes und optimiertes SPNV-Bedienungskonzept ist zur Zeit (September 2007) nicht absehbar

Nr.	Raumbezug	Schwachpunkte des Angebotskonzepts	mögliche Problemlösung	Kommentierung	Umsetzungsperspektive, ggf. Kostenabschätzung
2-3	Gesamtes Stadtgebiet	Nicht konsistentes Angebotskonzept bei kleinen Siedlungen	Systematische Überprüfung der Anbindung der zur Zeit nicht erschlossenen Streusiedlungslagen an den ÖPNV mit einem geeigneten Verkehrsmittel (s. Tabelle 14-1, Nr. 1-1)	Kleine Gebiete werden in der Regel nur dann bedient, wenn sie kostengünstig in bestehende Verkehre integriert werden können	Zur Zeit keine, da Integration in bestehende Verkehre (z.B. AST) zur Zeit nicht realisierbar
2-4	<i>Erreichbarkeit des regionalen Oberzentrums Köln</i>	<i>Trotz der Vielzahl von Zugfahrten auf beiden Anschlussstrecken besteht je Stunde nur ein sicherer Anschluss; Reisezeit am Wochenende und abends nicht akzeptabel</i>	<i>Verbesserung von Reisezeit, Anzahl, Systematik und Qualität der planmäßigen Anschlüsse am Verknüpfungsbahnhof Solingen Hbf von und zur Strecke Köln- Wuppertal</i>	<i>Aus Remscheider Sicht dringend erforderlich</i>	<i>Sind in Verhandlungen mit dem Aufgabenträger für den SPNV aufzuzeigen  Umsetzungsperspektive je nach Ergebnis der Verhandlung zwischen VRR und DB AG über ein verändertes und optimiertes SPNV-Bedienungskonzept ist zur Zeit (September 2007) nicht absehbar</i>

### 14.3 Handlungsansätze bei der ÖPNV-Infrastruktur

Entsprechend der in Kapitel 13.3.1 bis 13.3.3 festgestellten Defizite werden die in Tabelle 14-3 zusammengefassten Veränderungen vorgeschlagen. Diese beziehen die SPNV-Infrastruktur mit ein.

Tabelle 14-3: Handlungsansätze zur Optimierung der ÖPNV-Infrastruktur

Haltestellen					
Nr.	Raumbezug	Schwachpunkte	mögliche Problemlösung	Kommentierung	Umsetzungsperspektive, ggf. Kostenabschätzung
3-1	Stadtgebiet	Kein flächendeckend barrierefreier Ausbau der Haltestellen  kein Haltestellenausbauprogramm	Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen sollte sich an Prioritäten orientieren; Aufstellung eines Haltestellenprogramms	Erstellung einer Prioritätenliste im Rahmen eines Haltestellenprogramms durch den Aufgabenträger	Im Rahmen der laufenden Verwaltungstätigkeit und nach verfügbaren Haushaltsmitteln  Kostenabschätzung im Rahmen des Haltestellenprogramms
3-2	Stadtgebiet	Keine Fahrgastinformation an den Haltestellen zum Liniennetz im Tages- und Nachtverkehr	Ausstattung der Haltestellen mit hinreichend großen Info-Kästen (Vgl. Tabelle 14-4, Nr. 4-6, 4-7)	Überprüfung des Bedarfs	Kostenträgerschaft klären  Kostenansatz: ca. 50 € pro Info-Kasten
3-3	Lüttringhausen Bf	Unübersichtliche Umsteigewege bei der Bus/Schiene-Verknüpfung	Verbesserung der Bus-Schiene-Verknüpfung, direkter Zugang beider Bahnsteige zur Beyenburger Straße, Ausbau der Bushaltestelle (vgl. Nr. 3-1)	Verbesserung ist im Zuge des Umbaus der Bahnsteige und der Zugänge erfolgt	Umsetzung vollzogen  Ausbau der Bushaltestelle im Rahmen des zu erstellenden Haltestellenprogramms
				Zusätzlich: Einbeziehung der Linie 636 in den Verknüpfungspunkt prüfen (Einrichtungsverkehr über Kurze Straße in Ri. Wuppertal)	Abhängig von der Möglichkeit einer kleinräumigen Linienwegveränderung  Zusätzliche Nutzkilometer: ca. 1.200  Finanzielle Mehrbelastung ist im Rahmen der VRR-Umlagefinanzierung zu ermitteln.



Nr.	Raumbezug	Schwachpunkte	mögliche Problemlösung	Kommentierung	Umsetzungsperspektive, ggf. Kostenabschätzung
3-4	Bus / Schiene-Verknüpfungspunkte	Keine übersichtliche Information über die SPNV-Abfahrzeiten an den Bus/Schiene-Verknüpfungspunkten	Programmierung der dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen so, dass auch die SPNV-Abfahrzeiten an den Bus/Schiene-Verknüpfungspunkten erscheinen (Soll-Zeiten)	Programmierung der Soll-Abfahrzeiten ist technisch möglich	Umsetzung im Juli 2007
3-5	Güldenwerth Bf , Lüttringhausen Bf	Nicht alle Bus/Schiene-Verknüpfungspunkte sind mit dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen ausgestattet	Errichtung von je einem dynamischen Fahrgastinformations-Anzeiger in Güldenwerth Bf und Lüttringhausen Bf	Maßnahme würde den fahrgastfreundlichen Umbau der Bahnhofe komplettieren	Kostenansatz je Anlage (doppelseitiger Anzeiger): ca. 39.000 € incl.Montage ohne Software-Kosten für die Systemanbindung
3-6	Hauptbahnhof, Lennep Lüttringhausen Güldenwerth	SPNV-Personenverkehrsanlagen sind nicht barrierefrei zugänglich	Auf barrierefreien Ausbau hinwirken	Barrierefreier Zugang der Fahrzeuge ist zur Zeit nicht absehbar (siehe 3-10)	Umsetzung in Lüttringhausen bereits erfolgt Hauptbahnhof und Lennep: Umsetzung in Planung Güldenwerth: zur Zeit nicht absehbar
3-7	Hauptbahnhof	Kein neues Bahnsteigdach bei Neubau vorgesehen	Bahnsteigdach einplanen	Komfortverschlechterung gegenüber dem früheren Bestand	Nach Klärung der Finanzierungsmöglichkeiten auf Basis einer Detailplanung
3-8	Honsberg, Mixsiepen	Nicht erschlossene SPNV-Potenziale	Bei veränderten finanziellen Rahmenbedingungen neue Haltepunkte einrichten	Vorplanung vorhanden	Nach Maßgabe der Finanzierungsmöglichkeiten auf Basis einer Detailplanung
3-9	Flächendeckend	Negative Abweichungen der Fahrzeugstandards bei Subunternehmern der konzessionierten Verkehrsunternehmen	Fahrzeugstandards für Subunternehmer vertraglich festschreiben und Kontrolle der Qualität	Von SR zugesagt	Umsetzung vorbereiten

Fahrzeuge					
Nr.	Raumbezug	Schwachpunkte	mögliche Problemlösung	Komentierung	Umsetzungsperspektive, ggf. Kostenabschätzung
3-10	Verflechtungsachsen	In einzelnen Fällen unterschiedliche Fahrzeugstandards auf ein- und ausbrechenden Verkehren bei Subunternehmen und Ersatzfahrzeugen	darauf achten, dass Mindeststandards für grenzüberschreitende Verkehre auch für Subunternehmer und Ersatzfahrzeuge im Zuge der Fortschreibungen der NVP benachbarter Aufgabenträger festgelegt werden	im Rahmen des Abstimmungsverfahrens gem. § 9 Abs. 1.3 ÖPNVG NRW	Vollzug im Rahmen der laufenden Verwaltungstätigkeit
3-11	SPNV-Strecke	<i>Fahrzeuge des SPNV sind nicht barrierefrei zu erreichen</i>	<i>Einsatz barrierefrei zu erreichender Fahrzeuge im SPNV</i>	<i>Derzeitige SPNV-Verträge sehen den Einsatz barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge vor</i>	<i>Nach Angaben des VRR ist der Einsatzschwerpunkt der geforderten barrierefreien Fahrzeuge vom z.Z. diskutierten Wettbewerbskonzept des Aufgabenträgers für den SPNV abhängig.</i>
3-12	Lennep (Linie 654)	Verspätungsanfälligkeit wegen fehlender LZA-Beeinflussung	Linie 654: voraussichtlich 10 LZA in Lennep zwischen Trecknase und künftiger BAB-Auffahrt Blume sowie in Lüttringhausen zwischen Lindenallee / Richthofenstraße und Lockfinker Straße / Dachsweg	Eventuell Erneuerung weiterer Anlagen auf der Solinger Straße in Vieringhausen	Insgesamt 4,9 Mio €, Betrag für noch offene Maßnahmen: 1,9 Mio €
	Linien / Kurse der VU OVAG, RVK, Wiedenhoff, WSW	Busbeschleunigungssystem ist bei Nicht-SR-Fahrzeugen unwirksam	Einbindung der Fahrzeuge aller Unternehmen in das System der Busbeschleunigung	Kontaktaufnahme des Aufgabenträgers bzw. der SR mit den sonstigen Unternehmen bzw. den benachbarten Aufgabenträgern unter Berücksichtigung von Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten	Kostenabschätzung nach Klärung des Aufwands mit den betreffenden Unternehmen möglich; „Anbindung der Remscheider LSA-Beschleunigung bei RVK-Bussen erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich
3-13	Flächendeckend	Verzögerungen des Betriebsablaufs durch kontrollierten Einstieg vorne insbesondere tagsüber auf stark frequentierten Strecken	Analyse der Auswirkungen des kontrollierten Einstiegs vorne auf die Pünktlichkeit und eine darauf aufbauende Neubewertung dieses Prinzips	Abwägung zwischen Einnahmesicherung und Pünktlichkeit des Betriebs insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten	Überprüfung der Betriebsabwicklung nach der Einführung der Einstiegskontrolle mit NFC-Handys im Zuge der laufenden Qualitätssicherung

## 14.4 Handlungsansätze bei den flankierenden Maßnahmen

Für den Bereich der flankierenden Maßnahmen werden in Bezug auf die Kapitel 13.4.1 bis 13.4.3 die folgenden Handlungsansätze vorgeschlagen.

*Tabelle 14-4: Handlungsansätze zur Optimierung der flankierenden Maßnahmen*

Marketing und Darbietung des Leistungsangebots				
Nr.	Schwachpunkte	mögliche Problemlösung	Kommentierung	Umsetzungsperspektive, ggf. Kostenabschätzung
4-1	Teilweises mangelnde Transparenz des insgesamt differenzierten Angebots	Marketing für den ÖPNV zu Zeiten und in Räumen schwacher Nachfrage, insbesondere für den NachtExpress	Maßnahmen zur Ansprache potenzieller Kunden, ergänzt durch Nr. 4-6 und 4-7	Konzepterstellung im Rahmen einer Marketingexpertise, Kostenrahmen: bis 6.000 €; Kostenträgerschaft klären
4-2	Kein explizites Regionalverkehrsmarketing, um neue ÖPNV-Kunden zu gewinnen	Entwicklung eines Marketingkonzepts für den Regionalverkehr (Bus und SPNV), insbesondere im Zusammenhang mit dem Ausbau der SPNV-Linie	Marketingstrategie mit Ausrichtung auf den Nachbarortsverkehr, Zielgruppen: Pendler, Einkäufer	In Verbindung mit den übrigen Marketing-relevanten Maßnahmen
4-3	Uneinheitliche Tarifstrukturen bei VRR und VRS	Weitere Harmonisierung der tariflichen Grundstrukturen von VRR und VRS	Auf übergeordneter Ebene der Verbünde zu klären	Mittel- bis langfristige Umsetzungsperspektive auf Verbund- bzw. Landesebene
4-4	Mangelnde Transparenz der verschiedenen Tarifsysteme (VRR, VRS, NRW-Tarif, DB-Tarif)	Konzeption eines auf Remscheid zugeschnittenen Tarifmarketings als Kooperation der zuständigen Stellen, das die Anwendungsbereiche der verschiedenen Tarifsysteme eingängig und verständlich kommuniziert Print-Medium, Erweiterung der Web-Informationen	Notwendigkeit aufgrund der Grenzlage Remscheids an der Grenze zwischen den Verkehrsverbänden	Konzepterstellung im Rahmen einer Marketingexpertise, Kostenrahmen: bis 6.000 €; Kostenträgerschaft klären  In Verbindung mit den übrigen Marketing-relevanten Maßnahmen

Handlungsfeld Fahrgastinformation				
Nr.	Schwachpunkte	mögliche Problemlösung	Komentierung	Umsetzungsperspektive, ggf. Kostenabschätzung
4-6	Liniennetz und Leistungsangebot sind für ungeübte Nutzer schwer zu erfassen	Erstellung eines schematischen Liniennetzplans mit farblicher Hervorhebung der Bedienungsqualität auf den Achsen innerhalb des Stadtgebiets  Aushang von schematischen Liniennetzplänen in den Fahrzeugen und an Haltestellen	Ziel: Weite Streuung der Medien als Haltestellenaushänge, Web- und Printmedien (Vgl. Tabelle 14-3, auch Nr. 3-2)	Konzept und Druckvorlage: Kostenrahmen bis ca. 9.000 €
4-7	Nur sehr rudimentäre Fahrgastinformation zum NachtExpress	Einführung eines Netzplans speziell für das Angebot des NachtExpresses, der das ab 21 Uhr veränderte Liniennetz übersichtlich darstellt. Dieser sollte auch an den von NE-Linien angefahrenen Haltestellen aushängen.	Zum Beispiel in Anlehnung an die NE-Information der WSW  Umsetzung bei SR in Arbeit.	Kostenträgerschaft klären
		Angabe der Ziele der NE-Linien (Stadtteile) auf den Aushangfahrplänen und den dynamischen Anzeigen	Von SR zugesagt	Umsetzung im Juli 2007
4-8	Mangelnde Barrierefreiheit bei den AST-Aushängen	Überarbeitung der kartographischen Darstellungen auf den AST-Aushangfahrplänen (Verringerung der Komplexität und kontrastreichere Grafik)	Insbesondere im Hinblick auf Senioren als Nutzer des Angebots	Umsetzung im Rahmen der laufenden Aktualisierung der Print-Medien
4-9	Verkehrsträger übergreifende Informationen SPNV/ÖPNV	Aushang von ÖPNV-Informationen zum Busverkehr im Hauptbahnhof im Zusammenhang mit dem Bahnhofsneubau	Entsprechende Flächen beim zuständigen Bahnhofsmanagement sichern	Zuständigkeit klären und Umsetzung im Rahmen der laufenden Fahrgastinformation vorbereiten
4-10	Mangelnde Barrierefreiheit und Schwierigkeiten bei der Erfassung der Komplexität der Tarifinformationen	Vereinfachung der Beschreibungen auf den Tarifaushängen an den Haltestellen	Abwägung zwischen Übersichtlichkeit und Vollständigkeit	Konzepterstellung, Kostenabschätzung und Kostenträgerschaft klären
4-11	<i>Mangelnde Barrierefreiheit und Schwierigkeiten bei der Erfassung der Komplexität der Tarifinformationen</i>	<i>Überarbeitung der Beschriftungen der DB-Fahrausweisautomaten zur verständlicheren und barrierefreien Darstellung des Angebots</i>	<i>Veranlassung bei DB AG und VRR</i>	<i>Klärung nach Abstimmung mit DB AG und VRR</i>

Nr.	Schwachpunkte	mögliche Problemlösung	Kommentierung	Umsetzungsperspektive, ggf. Kostenabschätzung
4-13	<i>Unübersichtliche Gestaltung der Fahrplanaushänge der DB AG (Chronologische Darstellung mit zahlreichen Anmerkungen und Ausnahmen)</i>	<i>Vereinfachung der Darstellung der Aushangfahrpläne der DB AG (etwa durch Sortierung nach Wochentagen und Reduzierung der Anmerkungen)</i>	<i>Veranlassung bei DB AG, Bahnhofsmanagement Düsseldorf</i>	<i>Klärung nach Abstimmung mit DB AG</i>
4-14	<i>Veraltete und zerstörte Fahrgastinformationen an den Bahnhöfen (Linienetzpläne, sonstige Aushänge)</i> <i>Keine Informationen über kommunale Angebote</i>	<i>Regelmäßige Wartung und Aktualisierung der Informationsvitrinen an den SPNV-Zugangsstellen</i> <i>Erweiterung der Information durch den Aushang Remscheider Linienetzpläne (vorhandenes Muster) an allen Bahnhöfen</i>	<i>Veranlassung bei DB AG</i> <i>Abstimmung Aufgabenträger – DB AG</i>	<i>Klärung nach Abstimmung mit DB AG</i>
4-15	Keine Barrierefreiheit beim Web-Auftritt	Überarbeitung des Internetauftritts der Stadtwerke Remscheid und Anpassung an die Anforderungen der Barrierefreiheit (gilt sinngemäß auch für RVK, OVAG, WSW)	Beachtung beim nächsten Relaunch der Website	Umsetzung vorbereiten
4-16	Keine eindeutige Verlinkung von der städtischen Website zu den SR und anderen Verkehrsunternehmen	Direkter Link von der Internetseite der Stadt Remscheid zum Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Remscheid sowie Einrichtung einer Linkliste zu den für ÖPNV-Benutzer relevanten Internetseiten	Veranlassung durch FB 66	Umsetzung vorbereiten

**Handlungsfeld Vertriebssystem und Service**

Nr.	Schwachpunkte	mögliche Problemlösung	Kommentierung	Umsetzungsperspektive, ggf. Kostenabschätzung
4-17	Keine Unternehmensübergreifende Regelung des Fahrausweisverkaufs in den Bussen der verschiedenen Unternehmen (insbesondere kein 4erTicket-Verkauf bei SR, wohl bei den anderen Unternehmen)	Harmonisierung des in den Fahrzeugen angebotenen Fahrausweissortiments bei den verschiedenen Unternehmen (insbesondere bei 4er- und TagesTickets)	Abstimmung der Verkehrsunternehmen	Entsprechend dem Ergebnis der Abstimmung
4-18	<i>Keine kundengerechte Service-Einrichtung für den SPNV</i>	<i>Erweiterung des Serviceangebotes des DB-Reisezentrums im Hauptbahnhof sowie bauliche Aufwertung im Zusammenhang mit dem geplanten Bahnhofsneubau</i>	<i>Klärung mit Bahnhofsmanagement der DB AG</i>	<i>Ist mit Neubau des Hauptbahnhof zu erwarten</i>

Nahverkehrsplan Remscheid – Langfassung

4-19	Private SR-Agenturen sollten Basisberatungsfunktionen übernehmen können	Qualifizierung der privaten Agenturen zur Dezentralisierung des Beratungsangebotes im Rahmen eines Workshops	Nach Neuordnung des Verkaufsstellensystems	Erstellung eines Qualifikationskonzepts für Verkaufs- und Beratungsstellen, Workshop  Kostenrahmen bis 3.000 €
4-20	<i>DB-Verbundautomaten akzeptieren keine EC- und Kreditkarten, Automaten des Fernverkehrs kein Bargeld</i>	<i>Harmonisierung der akzeptierten Zahlungsmittel bei Verbund- und Fernverkehrsfahrausweisautomaten der DB</i>	<i>Veranlassung bei DB AG und VRR</i>	<i>Klärung nach Abstimmung mit DB AG und VRR, vsl. keine Umsetzungsperspektive</i>

## 15 Kostenabschätzung

Für die in den Tabelle 14-1 und Tabelle 14-2 beschriebenen Handlungsansätze zum Fahrplanangebot erfolgen für die Maßnahmen der 1. Priorität Aufwandsabschätzungen. Ebenso werden, soweit es sinnvoll ist, überschlägige Kostenabschätzungen für die weiteren, die übrigen Handlungsansätze betreffenden Maßnahmen vorgenommen.

Tabelle 15-1: Aufwandsabschätzung für die Handlungsansätze zum Fahrplanangebot

Erschließungsqualität				
Nr.	Stadtteile	Beschreibung	Betriebskosten pro Jahr im Stadtgebiet	Betriebsaufwand außerhalb Remscheids
1-9	Hölterfeld	Erhöhung der Taktfrequenz samstags und sonntags nachmittags in Richtung Stadtmitte	ca. 8.400 Nkm / 19.000 €	--
1-13	Stadtgebiet	Verlängerung des Angebots der NE-Linien um 1 zusätzliche Fahrt (letzte Abfahrten ab Innenstadt dann ca. 3:10 Uhr und 3:40 Uhr)	ca. 27.500 €	keiner; Ausnahme: Zusatzaufwand für Linie NE16 im Bereich W-Ronsdorf müsste mit Stadt Wuppertal und WSW abgestimmt werden
Verbindungsqualität				
Nr.	Achse	Beschreibung	Nutzkilometer pro Jahr im Stadtgebiet	Nutzkilometer pro Jahr außerhalb Remscheids
1-16	Lennepe – Radevormwald	Aufstockung des Angebots auf 3 Fahrten pro Stunde zur Hauptverkehrszeit (entspr. 4 Fahrtenpaare)	ca. 9.600 Nkm  Kostenermittlung durch SR und OVAG	ca. 8.800 Nkm (Oberbergischer Kreis)
1-17	Bergisch Born – Hückeswagen der Achse Lennepe – Hückeswagen	Aufstockung des Angebots auf 3 Fahrten pro Stunde zur Hauptverkehrszeit (entspr. 7,5 Fahrtenpaare)	ca. 28.600 Nkm  Kostenermittlung durch OVAG	ca. 16.800 Nkm (Oberbergischer Kreis)
1-18	Solingen-Burg – Westhausen – Reinshagen der Achse Solingen-Burg – Remscheid Mitte	Durchgehende Verbindung Innenstadt – Reinshagen – Solingen-Burg (1 Fahrt / Std.)	Kein zusätzlicher Nutzkilometer-Aufwand bei gleich bleibendem Fahrplanangebot; Fahrten zwischen Reinshagen und Burgtalstraße werden jedoch mit Gelenkbussen der Linie 654 durchgeführt	

*Tabelle 15-2: Aufwandsabschätzung für die Handlungsansätze zur ÖPNV-Infrastruktur*

<b>Haltestellen</b>				
<b>Nr.</b>	<b>Raumbezug</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Kostenansatz pro Stück</b>	<b>Kosten netto gesamt</b>
3-2	Stadtgebiet	Ausstattung der Haltestellen mit hinreichend großen Info-Kästen für Liniennetzpläne Tages- und Nachtverkehr	Kostenansatz: ca. 50 € pro Info-Kasten Anzahl Haltestellen: 228 Ansatz: 380 Kästen	ca. 19.000 €
3-5	Güldenwerth Bf, und Lüttringhausen Bf	Errichtung von je einem dynamischen Fahrgastinformati-ons-Anzeiger	Kostenansatz je Anlage (doppelseitiger Anzeiger): ca. 39.000 € incl.Montage ohne Software-Kosten für die Systemanbindung	ca. 78.000 €

*Tabelle 15-3: Aufwandsabschätzung für die Handlungsansätze bei den flankierenden Maßnahmen*

<b>Marketing und Darbietung des Leistungsangebots</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Kosten netto gesamt</b>
4-1	Marketing für den ÖPNV zu Zeiten und in Räumen schwacher Nachfrage, insbesondere für den NachtExpress	bis 6.000 €
4-2	Entwicklung eines Marketingkonzepts für den Regionalverkehr (Bus und SPNV), insbesondere im Zusammenhang mit dem Ausbau der SPNV-Linie	
4-4	Konzeption eines auf Remscheid zugeschnittenen Tarifmarketings	
<b>Handlungsfeld Fahrgastinformation</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Kosten netto gesamt</b>
4-6	Erstellung eines schematischen Liniennetzplans	bis ca. 9.000 €
4-7	Einführung eines Netzplans speziell für das Angebot des Nacht-Expresses	
<b>Handlungsfeld Vertriebssystem und Service</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Kosten netto gesamt</b>
4-19	Qualifizierung der privaten Agenturen zur Dezentralisierung des Beratungsangebotes z.B. im Rahmen eines Workshops	bis 3.000 €



## 16 Stellungnahmen im Rahmen des Abstimmungsverfahrens gem. § 9 Abs. 1-3 ÖPNVG NRW

Folgende Stellen wurden im Zuge der Erarbeitung des zweiten Nahverkehrsplans im Rahmen des Abstimmungsverfahrens gem. § 9 Abs. 1-3 ÖPNVG NRW beteiligt, um etwaige Anregungen und Bedenken vorzutragen:

### Benachbarte Aufgabenträger

- Oberbergischer Kreis, Planungsamt
- Rheinisch-Bergischer Kreis, Abteilung Planung, ÖPNV
- Stadt Solingen

### Nachbarkommunen

- Stadt Hückeswagen, Fachbereich III – Bauen
- Stadt Radevormwald, Abteilung Stadtplanung u. Umwelt
- Stadt Wuppertal, Ressort Straßen und Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung, Nahverkehrsplanung
- Stadt Wermelskirchen, Planungsamt

### Verkehrsverbände

- Zweckverband Verkehrsverbund Rhein Ruhr
- Zweckverband Verkehrsverbund Rhein Sieg

### Verkehrsunternehmen

- Busverkehr Rheinland GmbH
- DB Regio NRW GmbH
- Kraftverkehr Gebr. Wiedenhoff GmbH
- Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG
- Regionalverkehr Köln GmbH
- Stadtwerke Remscheid GmbH
- Stadtwerke Solingen GmbH
- Wuppertaler Stadtwerke AG

### Abstimmung der NVP-Phase 1

Zur Stellungnahme bestand für die Abstimmung von Phase 1 des Nahverkehrsplans im Sommer 2005 einen Monat Zeit. Sofern keine Rückäußerung erfolgten, wurde davon ausgegangen, dass der vorgelegte Text die Belange in ausreichender Weise berücksichtigt hat. Rückmeldungen aus Ratsfraktionen wurden im laufenden Planungsprozess ebenso berücksichtigt.

### weitere Bearbeitung und Abstimmung der Phasen 2 und 3

In den sich anschließenden zusammengeführten Phasen 2 und 3 wurden die Handlungsempfehlungen gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen konkretisiert und eine Kostenabschätzung

**Zusammenführung der  
NVP-Phasen 1 bis 3**

erstellt. Die Abstimmung gemäß § 9 Abs. 1-3 ÖPNVG NRW erfolgte im Sommer 2007. Es bestand wiederum einen Monat Zeit.

Nach Bearbeitung der Anregungen zu den Phasen 2 und 3 wurden abschließend die Teilberichte zusammengeführt und diese im Gesamtkontext nochmals zur Abstimmung in den Bezirksvertretungen sowie in den Ratsgremien gebracht.

In Tabelle 16-1 und Tabelle 16-2 werden die Anmerkungen nach Datum Ihres Eingangs einzeln aufgeführt und kommentiert. Je nach Bewertung erfolgte die Einarbeitung an den betreffenden Textstellen.

Tabelle 16-1: Anregungen und Bedenken im Rahmen des Abstimmungsverfahrens gem. § 9, Abs. 1-3 ÖPNVG NRW zum Zweiten Nahverkehrsplan Remscheid, **Phase 1**

Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
				-	-	
02.08.2005	Rheinisch-Bergischer Kreis, Frau Alphons	Stellungnahme erfolgt nach Information des Ausschusses für Verkehr am 07.09.2005	Kenntnisnahme	-	-	
09.08.2005	Oberbergischer Kreis, Herr Mürmann	1. Verweis auf den am 12.12.2002 beschlossenen 2. NVP des Oberbergischen Kreises und den Kreistagsbeschluss, dass bestehende kreisgrenzenüberschreitende ÖPNV-Angebot nicht auszuweiten  Leistungsausweitungen entsprechend des NVP nur bei dauerhafter Defizitübernahme durch Dritte	Kenntnisname und textliche Berücksichtigung	88	-	
09.08.2005	Oberbergischer Kreis, Herr Mürmann	2. Stellungnahme der Kreisverwaltung zur Phase 1 erfolgt wie die Stellungnahmen der noch ausstehenden Phasen vorbehaltlich einer auf den Remscheider NVP als Ganzes bezogenen Beschlussfassung in den zuständigen Gremien des Oberbergischen Kreises	Kenntnisnahme	-	-	
09.08.2005	Oberbergischer Kreis, Herr Mürmann	3. S: 35, 3. Absatz, Satz 3: Verbindung Lennep – Hückeswagen ist kein reiner 30/60-Minuten-Takt, sondern zeitweise ein 20/40-Min-Takt, Verbindung Lennep – Wipperfürth ist überwiegend ein 60-Minuten-Takt	textliche Anpassung	44	-	

<b>Datum</b>	<b>Stelle</b>	<b>Anregungen</b> (z.T. zusammengefasst wiedergegeben)	<b>Berücksichtigung im NVP</b>	<b>Langfass.</b>	<b>Kurzfass.</b>	<b>Sonstiges</b>
09.08.2005	Oberbergischer Kreis, Herr Mürmann	4. S. 36/37, letzter bzw. erster Absatz: Das Ziel, die Verkehrsangebote im Regionalverkehr (d.h. grenzüberschreitend) entsprechend den Verflechtungsstärken und damit nachfrageorientiert zu dimensionieren, ist aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht gerechtfertigt. In erster Linie sollte es Sache der konzessionierten Verkehrsunternehmen sein, die Wirtschaftlichkeit Ihrer Verkehrsangebote sicher zustellen.	Kenntnisnahme	46	-	die Verkehrsangebote werden von den Aufgabenträgern definiert und nach den jeweiligen Erfordernissen unter Berücksichtigung der geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen und in Abstimmung mit den konzessionierten Verkehrsunternehmen finanziert
09.08.2005	Oberbergischer Kreis, Herr Mürmann	5. Verbindungsqualitätsstandards für grenzüberschreitende Verflechtungsachsen sind linienbezogen zwischen den Aufgabenträgern abzustimmen; keine schematische Übertragung der in Tabelle 5-3 formulierten Mindestbedienungs-häufigkeit auf sämtliche grenzüberschreitende Linien	textliche Berücksichtigung und Berücksichtigung in den Phasen 2 und 3 des NVP	88	14	Standards und Leistungsangebot auf stadtgrenzenüberschreitenden Linein werden individuell zwischen den Aufgabenträgern in den Bearbeitungsphasen 2 bzw. 3 abgestimmt
09.08.2005	Oberbergischer Kreis, Herr Mürmann	6. Zu S. 55, 2. Absatz: Soweit Konzessionen der OVAG betroffen sind, ist seitens des Oberbergischen Kreises eine EU-Recht-konforme Fortschreibung des zwischen Kreis und OVAG bestehenden Verkehrsvertrages in Vorbereitung. Mit dieser Zielrichtung hat der aktuelle Nahverkehrsplan des Oberbergischen Kreises auch auf die Ausweisung eines ausschreibungsfähigen ÖPNV-Netzes bzw. von Teilnetze bildenden Linienbündeln bewusst verzichtet	Kenntnisnahme	-	-	

Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
12.08.2005	Stadt Wuppertal, Herr Tannenfels	Positive Hervorhebung des Aufbaus des NVP in drei Phasen und der Möglichkeit während der Erstellung des NVP nachzusteuern  Verweis auf die mit der Stadt Wuppertal abgestimmte Stellungnahme der WSW AG	Kenntnisnahme	-	-	
12.08.2005	Stadt Wuppertal, Herr Tannenfels	1. S. 10, 1.Zeile: Textkorrektur, da Wuppertal keine Ruhrgebietsstadt ist	textliche Anpassung	12	-	
12.08.2005	Stadt Wuppertal, Herr Tannenfels	2. S. 10, Mobilitätskennziffern: Kennziffern/Zusammensetzung für die anderen Gruppen fehlen, siehe Kap. 2.1.4 Gesamtbilanz: ÖPNV-Prognose, Tab. 2-7; Aussage erscheint zu plakatativ auf die Gruppe der Schüler und Senioren ausgerichtet.	textliche Verdeutlichung des gewählten Vorgehens (siehe unter Sonstiges)	10	-	„Untersuchungsschwerpunkt wurde vor dem Hintergrund der großen Auswirkungen von Veränderungen gerade bei diesen Bevölkerungsgruppen auf den ÖPNV bewusst gewählt“

Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
12.08.2005	Stadt Wuppertal, Herr Tannenfels	3. S.15, Kap. 2.1.1, ÖV-Fahrten heute: „Diese kann jedoch durch zielgruppenspezifische Angebote gebremst und kompensiert werden“. Diese Aussage sollte im Sinne der Prognose und Strukturanalyse präzisiert werden, da ab S. 25ff, Kap. 2.1.4 zur Gesamtbilanz ÖPNV-Prognose die Aussagen leider nicht eindeutig sind	textliche Ergänzung (siehe unter Sonstiges)	18	-	„Es sollte versucht werden, diese Entwicklung durch zielgruppenspezifische Angebote zu bremsen und wenn möglich zu kompensieren. Hierzu zählt ebenfalls die intensive Erschließung weiterer wachsender Teilmärkte, wie zum Beispiel den Freizeitverkehr, der für alle Bevölkerungsgruppen von hoher Bedeutung ist.“
12.08.2005	Stadt Wuppertal, Herr Tannenfels	4. S.16: Fußnote 10 fehlt im Text	Fußnote entfällt	19	-	
12.08.2005	Stadt Wuppertal, Herr Tannenfels	5. Kap. 4: Wunsch nach Beifügen eines Remscheider Liniennetzplans	Liniennetzplan zur Verfügung gestellt	-	-	
18.08.2005	Wuppertaler Stadtwerke AG Herr Froning	1. S.35, 3. Absatz: acht statt vier Linien: 659, 670, NE15, NE16 nachtragen; zusätzlich verkehrt zwischen W-Ronsdorf und RS-Clarenbach das AST	textliche Anpassung	44	48	

Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
18.08.2005	Wuppertaler Stadtwerke AG Herr Froning	2. S.45, Tabelle 5-3: dargestellte Mindestbedien- ungshäufigkeiten sind mit den WSW bei Planun- gen zu den Linien 615 und 620 abzustimmen	Kenntnisnahme	87	-	Standards und Leistungsange- bot auf stadtgrenzenüberschrei- tenden Linien werden individuell zwischen den Aufgabenträgern abgestimmt
18.08.2005	Wuppertaler Stadtwerke AG Herr Froning	3. S.49 und 58 (Teilziele 5 und 6) - Themen Hbf; Umwandlung Friedrich-Ebert-Platz in eine Durch- gangshaltestelle: Die Infrastruktur der Haltestel- lenbereiche Hbf und Friedrich-Ebert-Platz ist auf geänderte Netzvarianten grundsätzlich zu überprü- fen	textliche Berücksichtigung	91	-	keine Veränderung der Zielfor- mulierung
18.08.2005	Wuppertaler Stadtwerke AG Herr Froning	4. S.50, letzter Absatz: „Der Haltepunkt RS- Güldenwerth ist von zentraler Bedeutung für die Busanbindung des Brückenparks“	textliche Berücksichtigung	60, 93	-	keine Veränderung der Zielfor- mulierung
18.08.2005	Wuppertaler Stadtwerke AG Herr Froning	5. S.58, Teilziel 8: Bewertung der Anbindung der Linie 620 an den Haltepunkts RS-Lüttringhausen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten	Vorschlag zur Über- prüfung zu einem späteren Zeitpunkt	-	-	keine Veränderung der Zielfor- mulierung
24.08.2005	Stadt Wermelskirchen Frau Lange	Keine Bedenken oder Anregungen zu den Zielen, Rahmenbedingungen und Standards	Kenntnisnahme	-	-	
24.08.2005	Stadt Wermelskirchen Frau Lange	S. 34: Konkretisierung der Aussagen zu den Angeb- ostoptimierungen 2004	textliche Berücksich- tigung	43	-	

Tabelle 16-2: Anregungen und Bedenken im Rahmen des Abstimmungsverfahrens gem. § 9, Abs. 1-3 ÖPNVG NRW zum Zweiten Nahverkehrsplan Remscheid, **Phasen 2 und 3**

Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben; zitierte Textstellen beziehen sich auf die Kurzfassung, wenn nicht anders angegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
07.08.07	Busverkehr Rheinland GmbH, Herr Perschke	1. Seiten 14, 38, 41, 58 (jew. Langfassung): Linie 636 ist keine Gemeinschaftslinie von WSW und BVR, BVR ist alleiniger Konzessionär und Betriebsführer.	textliche Berücksichtigung	44, 76	-	
07.08.07	Busverkehr Rheinland GmbH, Herr Perschke	2. S. 58 (Langfassung): Auf Linie 636 verkehren grundsätzlich Niederflurbusse, allenfalls bei kurzfristigen unvorhergesehenen Fahrzeugausfällen kann es vorkommen, das vereinzelt ein Hochflurbus eingesetzt wird.	textliche Berücksichtigung	113	-	
07.08.07	Busverkehr Rheinland GmbH, Herr Perschke	3. S. 73 (Langfassung): Der BVR erklärt sich bereit, mit der Stadt Remscheid eine verbesserte Verknüpfung am Bahnhof Lüttringhausen zu prüfen	Kenntnisnahme	-	-	
07.08.07	Busverkehr Rheinland GmbH, Herr Perschke	4. S. 96 (Langfassung): Der BVR ist seit dem 24.11.2006 nach DIN EN ISO 9001, DIN EN ISO 14001 und OHSAS 18001 zertifiziert.	textliche Berücksichtigung	152	-	
11.07.2007	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Herr Stramka	1. Seiten 12,13, Punkte 2-2, 2-4: Z.Z. verhandelt der VRR mit der DB AG über ein geändertes und optimiertes S-Bahn-Bedienungskonzept. Hiervon hängt die Sicherung der Anschlüsse im Einzelnen ab. Da hierzu noch keine abschließende Klärung erfolgt ist, können noch keine Angaben zu den NVP-Maßnahmenvorschlägen gemacht werden.	Kenntnisnahme und Anmerkung im Text	208 209	21 22	
11.07.2007	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Herr Stramka	2. S. 22: Der Einsatzschwerpunkt der geforderten barrierefreien Fahrzeuge ist abhängig vom Wettbewerbskonzept. Dieses wird z.Z. diskutiert.	Kenntnisnahme und Anmerkung im Text	212	31	
16.07.2007	Rheinisch-Bergischer Kreis, Frau Alphons	Eine abschließende Stellungnahme erfolgt nach der Sitzung des Ausschusses für Verkehr am 15.08.2007.	Kenntnisnahme	-	-	



Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben; zitierte Textstellen beziehen sich auf die Kurzfassung, wenn nicht anders angegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
16.07.2007	Rheinisch-Bergischer Kreis, Frau Alphons	1. S.10, Kap. 3.3; S. 35, Kap. 6, Maßnahme 1-13: Verlängerung des Nachtbusangebots auf der Linie NE12 um eine Fahrt sollte nicht zu finanziellen Lasten des Rheinisch-Bergischen Kreises führen; Nutzkilometer für den Rheinisch-Bergischen Kreis sollten angepasst werden	nicht berücksichtigt, da gegenstandslos; dennoch erfolgt ein Hinweis im Text, dass der Vorschlag zur Erweiterung des Nachtverkehrs der Linie NE12 nur das Stadtgebiet betrifft	218	45	Die wünschenswerte Ausweitung des Angebots auf der Linie NE12 bezieht sich nur auf das Stadtgebiet Remscheid, auf dem Gebiet der Stadt Wermelskirchen wären keine Veränderungen geplant.
16.07.2007	Rheinisch-Bergischer Kreis, Frau Alphons	2. S.35, Kap. 6, Maßnahme 1-17: Für den Fall, dass es zu einer Erhöhung des Fahrtenangebots auf der Linie 336 kommen sollte, ist eine verbesserte Koordination bzw. Verknüpfung der Linien 240 und 336 anzustreben. Da das ÖPNV-Konzept Wermelskirchen bis Ende 2008 überarbeitet werden soll, können z.Z. noch keine Aussagen zur Linie 240 getroffen werden.	Kenntnisnahme	-	-	
06.08.2007	Stadt Solingen, Frau Zauke	1. S.11, Maßnahme 1-18: Es wird ausdrücklich betont, dass eine durchgehende Verbindung Remscheid – Reinshagen – Burgtalstraße mit dortiger Endstelle und Verknüpfung mit der Linie 653 sowie den Linien der Stadtwerke Solingen einer ausführlichen Abstimmung bedarf. Insbesondere wäre zu klären, wo der Endpunkt der Linie 653 liegen soll.	Kenntnisnahme und textliche Modifikation	207	45	Eine solche Abstimmung wird selbstverständlich vorausgesetzt. Die Stadt Remscheid bittet die Stadt Solingen in diesem Zusammenhang, die Option offen zu halten, die neue Wendeschleife von beiden Seiten anzufahren.

Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben; zitierte Textstellen beziehen sich auf die Kurzfassung, wenn nicht anders angegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
06.08.2007	Stadt Solingen, Frau Zauke	2. S.12, 13 Maßnahmen 2-2 und 2-4 Veränderung der Fahrplanlagen im SPNV: „Bei der Optimierung des SPNV geht die Stadt Solingen davon aus, dass gegenüber Dritten (z.B. VRR, DB AG) die derzeit bestehende gute Zusammenarbeit bzw. das gemeinschaftliche Engagement der drei bergischen Städte auch in Zukunft weitergeführt wird, um als bergische Kooperation ein kompetenter und starker Verhandlungspartner sein zu können [...]“.	Kenntnisnahme	-	-	Aus Sicht der Stadt Remscheid wird diese Aussage unterstrichen.
03.08.2007	Regionalverkehr Köln GmbH, Herr Mauel (telefonisch)	S.26, Maßnahme 3-12: Es wird angeregt, in Bezug auf das Thema Busbeschleunigung die technischen Möglichkeiten und Restriktionen bilateral zwischen RVK und Stadtwerke Remscheid auszuloten.  Im Übrigen bestehen keine weiteren Anmerkungen, da das Leistungsangebot und die Linienführung der RVK-Linie 260 nicht verändert werden soll.	Kenntnisname und textliche Berücksichtigung	212	35	Nach Angaben der Stadtwerke Remscheid (16.08.2007, Herr Schmidt-Schulz) ist eine Anbindung an die Remscheider LSA-Beschleunigung erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Zunächst werden nur die Busse, die im Oberbergischen Kreis verkehren umgerüstet.
01.08.2007	Baudezernat 61/1, Herr Ammelt	Karten 2-1 bis 7-5: Hinsichtlich der Karten wird auf den überarbeiteten Vorentwurf des FNP verwiesen (einzelne Bauflächenstandorte entfallen)	Kenntnisnahme	-	-	Die aufgeführten Veränderungen haben keine Auswirkungen auf die Ergebnisse der Analyse.
30.07.2007	Stadt Wuppertal, Ressort Straßen und Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung Nahverkehrsplanung (104.53), Herr Tannenfels	1. S. 9, 1.6: Abstimmung bei einer Umsetzung der Erschließung Klausen-Nord durch Verlegung des Linienwegs von der Lockfinker Str. auf die Hans-Böckler-Str. – Hülsberger Str. wird angemahnt, da WSW-Linie 620 betroffen sein könnte	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung	205	18	Die Maßnahme umfasst nur die Verlegung der SR-Linie; WSW-Linie 620 ist hiervon nicht betroffen.

Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben; zitierte Textstellen beziehen sich auf die Kurzfassung, wenn nicht anders angegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
30.07.2007	Stadt Wuppertal, Ressort Straßen und Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung Nahverkehrsplanung (104.53), Herr Tannenfels	S. 10, 1.10: Notwendigkeit einer Abstimmung zur Erschließung des Gewerbegebiets Großhülsberg wird betont, da WSW-Linie 620 betroffen sein könnte.	bereits berücksichtigt	206	-	Eine solche Abstimmung wird selbstverständlich vorausgesetzt.
30.07.2007	Stadt Wuppertal, Ressort Straßen und Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung Nahverkehrsplanung (104.53), Herr Tannenfels	2. S. 12, 2-2 und 13, 2-4: Verweis auf bereits stattgefundene Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zu diesem Thema am 30.5.2007	Kenntnisnahme	-	-	
30.07.2007	Stadt Wuppertal, Ressort Straßen und Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung Nahverkehrsplanung (104.53), Herr Tannenfels	3. S. 26, 3-12: Einbindung der WSW-Fahrzeuge in das System der Busbeschleunigung: Abstimmung mit WSW und Stadt Wuppertal ist unbedingt erforderlich	Kenntnisnahme	-	-	
30.07.2007	Stadt Wuppertal, Ressort Straßen und Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung Nahverkehrsplanung (104.53), Herr Tannenfels	4. S. 26, 3-13: Überprüfung des kontrollierten Einstiegs wird begrüßt; ergänzt durch den Hinweis, dass der kontrollierte Einstieg auf Wuppertaler Stadtgebiet nicht anzuwenden ist	Kenntnisnahme	-	-	
30.07.2007	Stadt Wuppertal, Ressort Straßen und Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung Nahverkehrsplanung (104.53), Herr Tannenfels	5. S. 35, 1-13: Bei Verlängerung des NE-Angebots entstehender Zusatzaufwand auf Wuppertaler Stadtgebiet müsste ggf. mit der Stadt und den WSW abgestimmt werden	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung	206	-	Die Ausdehnung der Betriebszeit bezieht sich nur auf das Remscheider Stadtgebiet; ggf. wäre der Bereich Ronsdorf (heutige NE 16) betroffen

Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben; zitierte Textstellen beziehen sich auf die Kurzfassung, wenn nicht anders angegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
30.07.2007	Stadt Wuppertal, Ressort Straßen und Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung, Nahverkehrsplanung (104.53), Herr Tannenfels	6. S. 162: (Langfassung) Korrektur der Bezeichnung des bearbeitenden Ressorts	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung	220	49	
01.08.2007	Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW), Herr Froning	1. S. 9, 1-6: Verlegung des Linienwegs der OL 620 von der Lockfinker Str. auf die Hans-Böckler-Str. – Hülsberger Str. bei einer Umsetzung der Erschließung Klausen-Nord wird nicht für sinnvoll gehalten	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung	205	18	Maßnahme umfasst nur die Verlegung der SR-Linie; WSW-Linie 620 ist hiervon nicht betroffen
01.08.2007	Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW), Herr Froning	2. S. 10, 1-10: Verlegung des Linienwegs der OL 620 zur besseren Erschließung des Gewerbegebietes Großhülsberg wird abgelehnt	Kenntnisnahme	-	-	Festlegung bezüglich einer bestimmten Linie hat noch nicht stattgefunden
01.08.2007	Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW), Herr Froning	3. S. 10, 1-13: Verlängerung der Betriebszeit der NE-Linien wird begrüßt, Vorschlag zur Verknüpfung der Linie NE15	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung	206	19	Die Ausdehnung der Betriebszeit bezieht sich nur auf das Remscheider Stadtgebiet; ggf. wäre der Bereich Ronsdorf (heutige NE 16) betroffen. Die OL NE15 wäre von der Maßnahme nicht betroffen
01.08.2007	Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW), Herr Froning	4. S. 12, 2-2 und 2-4: Verweis auf bereits stattgefundenene Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zu diesem Thema am 30.5.2007	Kenntnisnahme	-	-	
01.08.2007	Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW), Herr Froning	5. S. 16, 4.1.2: Hinweis, dass die WSW das Ziel verfolgen, dass die Ist-Daten der WSW-Fahrzeuge an den dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern mit angezeigt werden	Kenntnisnahme	-	-	

Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben; zitierte Textstellen beziehen sich auf die Kurzfassung, wenn nicht anders angegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
01.08.2007	Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW), Herr Froning	6. S. 19, 4-15: Bei Neugestaltung Friedrich-Ebert-Platz / ZOB soll die heutige Möglichkeit, von Westen kommend auf kürzestem Weg wieder Richtung Westen fahren zu können, erhalten bleiben	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung	118	43	Infrastruktur wird auch zukünftig sicher gestellt
01.08.2007	Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW), Herr Froning	7. S. 26, 3-12: Einbindung der WSW-Fahrzeuge in das System der Busbeschleunigung: Hinweis auf notwendige Abstimmung mit WSW und Stadt Wuppertal unter Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten	bereits berücksichtigt	-	-	
01.08.2007	Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW), Herr Froning	8. S. 26, 3-13: Kontrollierter Einstieg vorne soll auf Wuppertaler Stadtgebiet nicht angewendet werden	Kenntnisnahme	-	-	
01.08.2007	Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW), Herr Froning	9. S. 35, 1-13: Hinweis auf Betriebsaufwand außerhalb des Remscheider Stadtgebietes auf den Linien NE 15 und NE 16	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung	206	19	Die Ausdehnung der Betriebszeit bezieht sich nur auf das Remscheider Stadtgebiet; ggf. wäre der Bereich Ronsdorf (heutige NE 16) betroffen. Die OL NE15 wäre von der Maßnahme nicht betroffen
31.07.2007	Oberbergischer Kreis, Amt für Kreis- und Regionalentwicklung (61.1), Herr Mürmann	1. S. 57, 58, 140, 155 (jew. Langfassung): Standardlinienbusse der Verkehrsunternehmen aus dem Oberbergischen Kreis entsprechen dem jeweils zum Anschaffungszeitpunkt gültigen Kriterienkatalog für die Beschaffung von Linienomnibussen im Rahmen der Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW. Auf den grenzüberschreitend eingesetzten Linien verkehren ausschließlich Niederflurbusse	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung	112	25	

Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben; zitierte Textstellen beziehen sich auf die Kurzfassung, wenn nicht anders angegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
31.07.2007	Oberbergischer Kreis, Amt für Kreis- und Regionalentwicklung (61.1), Herr Mürmann	2. S. 125-132, 150 (jew. Langfassung): Der NVP des Oberbergische Kreises sieht hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit auf den OL 336 und 671 keinen Handlungsbedarf für eine Taktverdichtung. Eine Angebotsausweitung kommt nur in Frage, wenn Sie den Oberbergischen Kreis nicht belastet, wäre also von der Stadt RS ggf. alleine zu tragen	Kenntnisnahme	-	-	
31.07.2007	Oberbergischer Kreis, Amt für Kreis- und Regionalentwicklung (61.1), Herr Mürmann	3. S. 104 der Langfassung: Das derzeitige Angebot auf der OL 659 im Bereich Radevormwald sollte auch nach 2009 (Ablauf der Konzession) aufrecht erhalten werden	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung wie nebenstehend kommentiert	161	-	Die Relation Lennep – Dahlerau/Herkingrade verläuft nicht im Zuge einer Verbindungsachse, basiert aber auf historischen Verflechtungen beider Orte. Das Angebot ist zur Zeit eine freiwillige Leistung der SR im Rahmen der Daseinsvorsorge. Langfristig sollte die Finanzierung durch den Oberbergischen Kreis erfolgen.
31.07.2007	Oberbergischer Kreis, Amt für Kreis- und Regionalentwicklung (61.1), Herr Mürmann	4. S.26, 3-12 (bzw. S. 155 der Langfassung): Einbindung der aus dem Oberbergischen Kreis einfahrenden Busse in das System der Busbeschleunigung wird für verkehrlich sinnvoll erachtet, müsste aber von der Stadt RS finanziert werden. Bei der aus wirtschaftlichen Gründen gebotenen Ausrüstung nur eines Teils der Fahrzeugflotte würde ggf. die Flexibilität der Unternehmen bei Fahrzeugeinsatz eingeschränkt.	Kenntnisnahme	-	-	

Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben; zitierte Textstellen beziehen sich auf die Kurzfassung, wenn nicht anders angegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
31.07.2007	Oberbergischer Kreis, Amt für Kreis- und Re- gionalentwicklung (61.1), Herr Mürmann	5. S. 11, 1-17 (bzw. S. 160 der Langfassung): Bei einer möglichen Angebotsausweitung des Angebotes auf der Achse Lennep – Bergisch Born – Hückeswagen ist keine gemeinsame Kostenschätzung von SR und OVAG gefragt, da die OVAG alleiniger Konzessionsinhaber ist	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung	233	35	
02.08.2007	Oberbergische Verkehrs- gesellschaft AG (OVAG), Herr Stock	1. S. 57, 58 der Langfassung: Standardlinienbusse der Verkehrsunternehmen aus dem Oberbergischen Kreis entsprechen dem jeweils zum Anschaffungszeitpunkt gültigen Kriterienkatalog für die Beschaffung von Linienomnibussen im Rahmen der Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW. Auf den grenzüberschreitend eingesetzten Linien verkehren ausschließlich Niederflrbusse	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung	112 233	25	
02.08.2007	Oberbergische Verkehrs- gesellschaft AG (OVAG), Herr Stock	2. S. 91, 2. Absatz der Langfassung: Der Umfang der angebotenen Fahrausweise in den Fahrzeugen der VBL, die teilweise mit dem Vertriebssystem RVK und teilweise mit dem Vertriebssystem OVAG fahren, ist gleich	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung	233	-	
02.08.2007	Oberbergische Verkehrs- gesellschaft AG (OVAG), Herr Stock	3. S. 124-132, 150 (jew. Langfassung): Die Bedienung auf den (derzeitigen) OL 336 und 671 entspricht dem NVP des Oberbergische Kreises. Eine Angebotsausweitung ist ggf. unter Beteiligung der betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger auch im Rahmen der Finanzierung zu untersuchen	bereits berücksichtigt	233	-	
02.08.2007	Oberbergische Verkehrs- gesellschaft AG (OVAG), Herr Stock	4. S. 26, 3-12 (bzw. S. 155 der Langfassung): Die technischen Voraussetzungen einer Einbindung in das Beschleunigungsprogramm sind der OVAG nicht bekannt.	Kenntnisnahme	-	-	Es wird eine Abstimmung zwischen SR und OVAG angeregt.
02.08.2007	Oberbergische Verkehrs- gesellschaft AG (OVAG), Herr Stock	5. S. 35, 1-17: (bzw. S. 160 der Langfassung): Bei einer möglichen Angebotsausweitung des Angebotes auf der Achse Lennep – Bergisch Born – Hückeswagen ist keine gemeinsame Kostenschätzung von SR und OVAG gefragt, da die OVAG alleiniger Konzessionsinhaber ist	Kenntnisnahme und textliche Berücksichtigung	207	45	

Datum	Stelle	Anregungen (z.T. zusammengefasst wiedergegeben; zitierte Textstellen beziehen sich auf die Kurzfassung, wenn nicht anders angegeben)	Berücksichtigung im NVP	Langfass.	Kurzfass.	Sonstiges
13.08.2007	Stadt Wermelskirchen, Planungsamt, Herr Schindler	1. Vorhandene Verbindungsqualität soll weiterhin sichergestellt werden	ist berücksichtigt; Kenntnisnahme	-	-	
13.08.2007	Stadt Wermelskirchen, Planungsamt, Herr Schindler	2. Durchbindung/Verschmelzung der OL 240 und 266 zu einer Linie RS-Lennep – Wermelskirchen – SG-Burg	Kenntnisnahme und Anregung, den Vorschlag von Seiten der betroffenen Aufgabenträger (Stadt Remscheid, Rheinisch-Bergischer Kreis, Stadt Solingen) und Verkehrsunternehmen (SR, Wiedenhoff, RVK) zu prüfen	-	-	Maßnahme kann aus Remscheider Sicht positiv bewertet werden, da die OL 240 gestärkt würde



## 17 Anhang

Tabelle 17-1: Kategorisierung der Stadtteile nach Einwohnerzahl und –dichte, Pkw-Besatz und Zentralität

Stadt-bezirk	Stadtteil	Stadtteilname	EW insgesamt	Stufe EW-Zahl	EW-Dichte [Ew/km <sup>2</sup> ]	Stufe EW-Dichte	privater Pkw-Bestand	Pkw-Besatz [Ew/Pkw]	EW x EW-Dichte <sup>1/2</sup> x Pkw-Besatz <sup>1/2</sup> [10 <sup>3</sup> x EW <sup>2</sup> x Pkw <sup>0,5</sup> x km <sup>-1</sup> ]	Stufe EW x EW-Dichte <sup>1/2</sup> x Pkw-Besatz <sup>1/2</sup>	Zentralitätsstufe	Kategorie insgesamt
4	604	Garschagen	260	I	2.218	I	276	0,94	11,9	I		5
3	511	Engelsburg	503	I	2.895	I	302	1,67	34,9	I		5
3	510	Grenzwall	485	I	4.281	II	302	1,61	40,2	I		5
2	305	Bökerhöhe	734	I	3.317	II	425	1,73	55,6	I		5
2	308	Falkenberg	746	I	3.534	II	443	1,68	57,6	I		5
1	405	Westhausen	920	I	2.557	I	531	1,73	61,2	I		5
3	513	Bergisch Born West	847	I	3.727	II	436	1,94	72,1	I		5
3	512	Bergisch Born Ost	919	I	4.656	II	483	1,90	86,5	I		5
1	401	Morsbach	1.171	II	4.048	II	695	1,68	96,7	I		5
2	304	Wüstenhagen	995	I	4.924	II	486	2,05	99,9	I		5
2	310	Ehringhausen	1.524	II	2.998	I	901	1,69	108,5	II		4
4	608	Goldenberg	1.221	II	4.652	II	710	1,72	109,2	II		4
4	609	Lüttringh. West	1.554	II	3.454	II	761	2,04	130,5	II		4
4	603	Großhülsberg	1.478	II	5.722	II	807	1,83	151,3	II		4
3	509	Trecknase	1.394	II	5.977	II	686	2,03	153,6	II		4
3	505	Lenne West	1.287	II	8.617	III	664	1,94	166,3	II		4
4	607	Dörrenberg	1.708	II	6.640	III	869	1,97	195,1	II		4
1	105	Blumental	1.461	II	8.664	III	684	2,14	198,7	II		4
1	202	Kratzberg	2.223	III	5.189	II	1275	1,74	211,4	III		3
2	307	Struck	2.336	III	5.255	II	1230	1,90	233,4	III		3
4	606	Stursberg	2.557	III	5.263	II	1260	2,03	264,3	III		3
1	204	Schöne Aussicht	2.438	III	6.109	III	1224	1,99	268,9	III		3
1	205	Hölterfeld	2.745	III	5.167	II	1464	1,88	270,2	III		3
2	309	Bliedinghausen	3.088	IV	4.817	II	1457	2,12	312,0	III		3
3	502	Lenne Nord	2.976	III	6.111	III	1479	2,01	330,0	III		3
2	302	Neuenkamp	2.272	III	10.107	IV	1053	2,16	335,5	III		3
3	506	Hackenberg	2.850	III	6.959	III	1405	2,03	338,6	III		3
1	404	Reinshagen	3.867	IV	4.709	II	1986	1,95	370,3	III		3
3	501	Lenne Altstadt	1.198	II	10.536	IV	541	2,21	183,0	II	II	2
4	601	Lüttringh. Mitte	1.915	II	6.525	III	923	2,07	222,8	III	I	2
1	201	Hasten Mitte	2.004	III	6.673	III	827	2,42	254,8	III	I	2
4	605	Schmittbusch	2.899	III	6.110	III	1395	2,08	326,7	III	I	2
1	402	Vieringhausen	2.953	III	6.677	III	1354	2,18	356,4	III	I	2
1	203	Haddenbach	3.850	IV	5.696	II	2026	1,90	400,6	IV		2
2	303	Fichtenhöhe	2.945	III	8.030	III	1242	2,37	406,4	IV		2
3	503	Stadtgarten	2.707	III	9.177	IV	1040	2,60	418,4	IV		2
2	306	Mixsiepen	3.492	IV	7.615	III	1531	2,28	460,2	IV		2
3	507	Henkelshof	3.508	IV	9.328	IV	1766	1,99	477,5	IV		2
1	107	Stadtspark	3.249	IV	11.400	IV	1455	2,23	518,4	IV		2
1	403	Kremenhol	4.074	V	8.908	III	1789	2,28	580,3	IV		2
1	106	Honsberg	2.958	III	13.531	V	990	2,99	594,8	IV		2
1	101	Mitte	2.375	III	7.368	III	978	2,43	317,7	III	III	1
1	103	Altstadt	2.124	III	11.474	IV	824	2,58	365,3	III	III	1
3	504	Lenne Neustadt	3.506	IV	8.987	III	1626	2,16	488,1	IV	II	1
3	508	Hasenberg	4.566	V	7.759	III	1999	2,28	607,9	V		1
4	602	Klausen	4.479	V	8.698	III	1704	2,63	677,2	V		1
1	104	Stachelhausen	4.084	V	11.332	IV	1532	2,67	709,8	V	III	1
1	102	Nordstadt	4.770	V	10.750	IV	2014	2,37	761,1	V		1
1	108	Scheid	4.352	V	17.173	V	1656	2,63	924,5	V		1
2	301	Zentralpunkt	6.333	V	9.767	IV	2499	2,53	996,3	V	I	1
SUMME / MITTELWERT			120.900		6.816		56.005	2,16				

Stufe:	Einwohnerzahl	Stufe:	Einwohnerdichte	Stufe:	EW x EW-Dichte <sup>1/2</sup> x Pkw-Besatz <sup>1/2</sup>	Zentralitätsstufe
I	unter 1.000	I	bis 3.000 EW/qkm	I	0 bis 100	I Grund- / Nahversorgungszentrum
II	1.000 bis 1.999	II	3.000-6.000 EW/qkm	II	100 bis 200	II Mittelzentrale Versorgungsfunktion
III	2.000 bis 2.999	III	6.000-9.000 EW/qkm	III	200 bis 400	III Gesamtstädtisches Zentrum
IV	3.000 bis 3.999	IV	9000-12.000 EW/qkm	IV	400 bis 600	
V	mindestens 4.000	V	mind. 12.000 EW/qkm	V	mindestens 600	

**Kriterienkatalog  
für die Beschaffenheit von Linienomnibussen im Rahmen der Förderung  
nach § 13 ÖPNVG NRW**

1. Zielsetzung

In Übereinstimmung mit den Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft werden in Abschnitt 2 dieses Kriterienkatalogs wesentliche und grundsätzliche Anforderungskriterien aufgeführt, die als Voraussetzung für eine Förderung erfüllt werden müssen.

Das Verkehrsunternehmen hat schriftlich gegenüber dem Zuwendungsempfänger zu versichern, dass das geförderte Fahrzeug ebenfalls diese Kriterien erfüllt. Die Versicherung ist subventionserheblich im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch.

2. Anforderungskriterien an Linienbusse

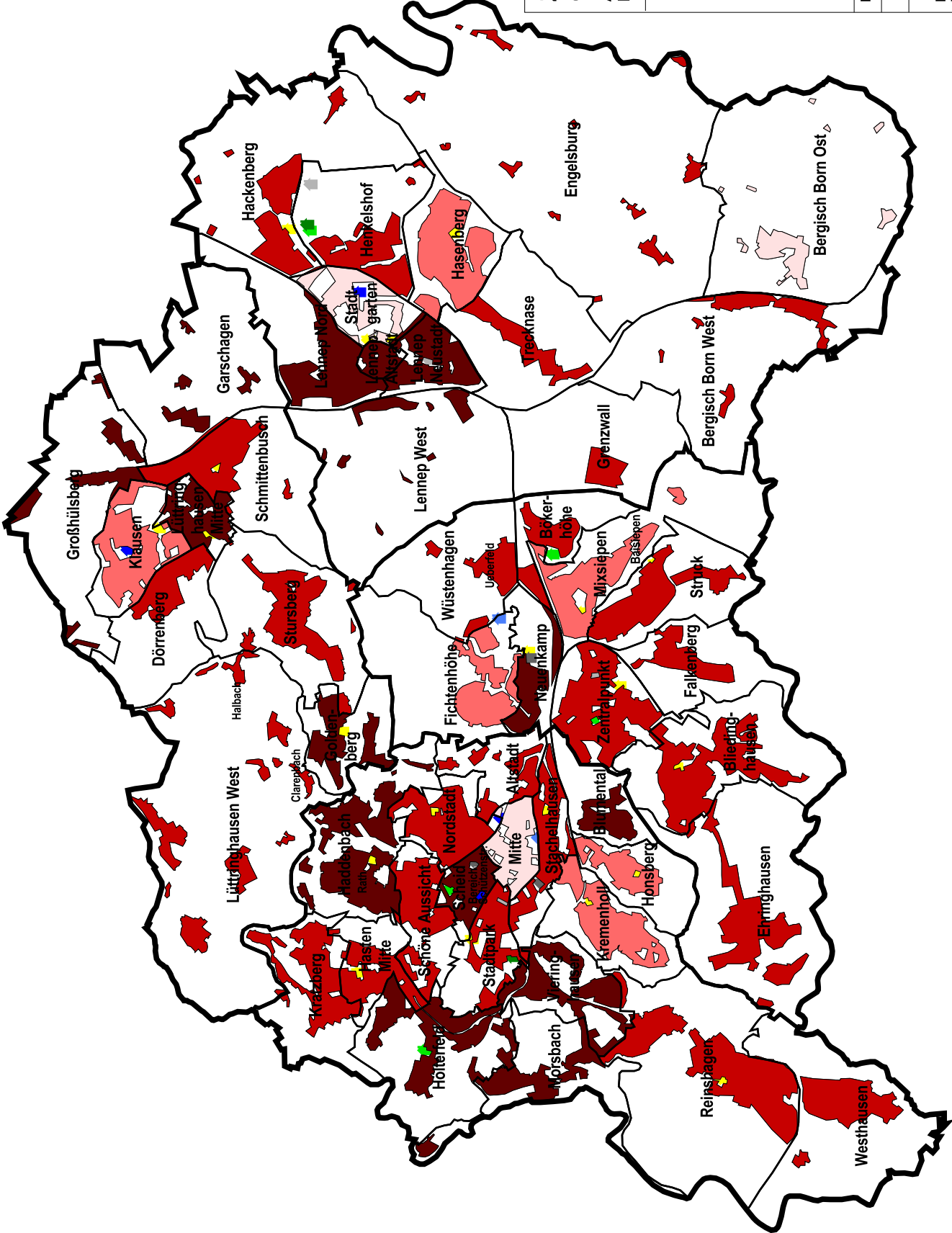
Förderfähig sind Linienbusse folgender Kategorien:

- 2-Achser (10- bis 13,5-m-Kategorie)
- 3- oder 4-Achser bis 15 m Länge
- Gelenkbusse
- Midibusse (7- bis 10-m-Kategorie)
- Doppeldecker, auch bis 15 m Länge

2.1 Grundanforderungen

Nachstehende Kriterien sind grundsätzlich zu erfüllen:

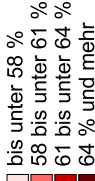
- Partikelmasse im Abgas von weniger als 0,02 g/kWh bei gleichzeitiger deutlicher
- Reduzierung der Kleinstpartikel (Z.B. durch CRT- oder vergleichbares System).
- Außenfahrgeräusch von maximal 80 dB(A), bei Schaltgetriebe von maximal
- 83 dB(A), nach DIN ISO 362 und DIN ISO 5130 (z.B. durch Motorraumkapselung)
- Mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite - 1250 mm minus 50 mm Toleranz) bei Fahrzeugen über 10 m Länge
- Anfahrspiegel (§ 56 Abs. 3 Nr. 2 StVZO)
- Linienbeschilderung außen:
  - Linien-Nummer: Bug, rechts, Heck und links
  - Fahrtziel: Bug
  - Streckenverlauf: rechts
- Lautsprecher in Einstiegsnähe zur Linien- und Zielansage
- Geeignete optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; es wird empfohlen, digitale Ansagegeräte mit geräuschabhängiger Lautstärkenregulierung und optische Haltestellenanzeigen einzubauen.
- Optische Anzeigen „Wagen hält“
- Geeignete optische Anzeige des Linienvlaufes im Fahrzeug
- Liniengerechte Bestuhlung mit ausreichenden Festhaltungsmöglichkeiten (Regelsitzabstand = 720 mm; soweit wegen technisch-konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden)
- Festhaltungsmöglichkeiten:



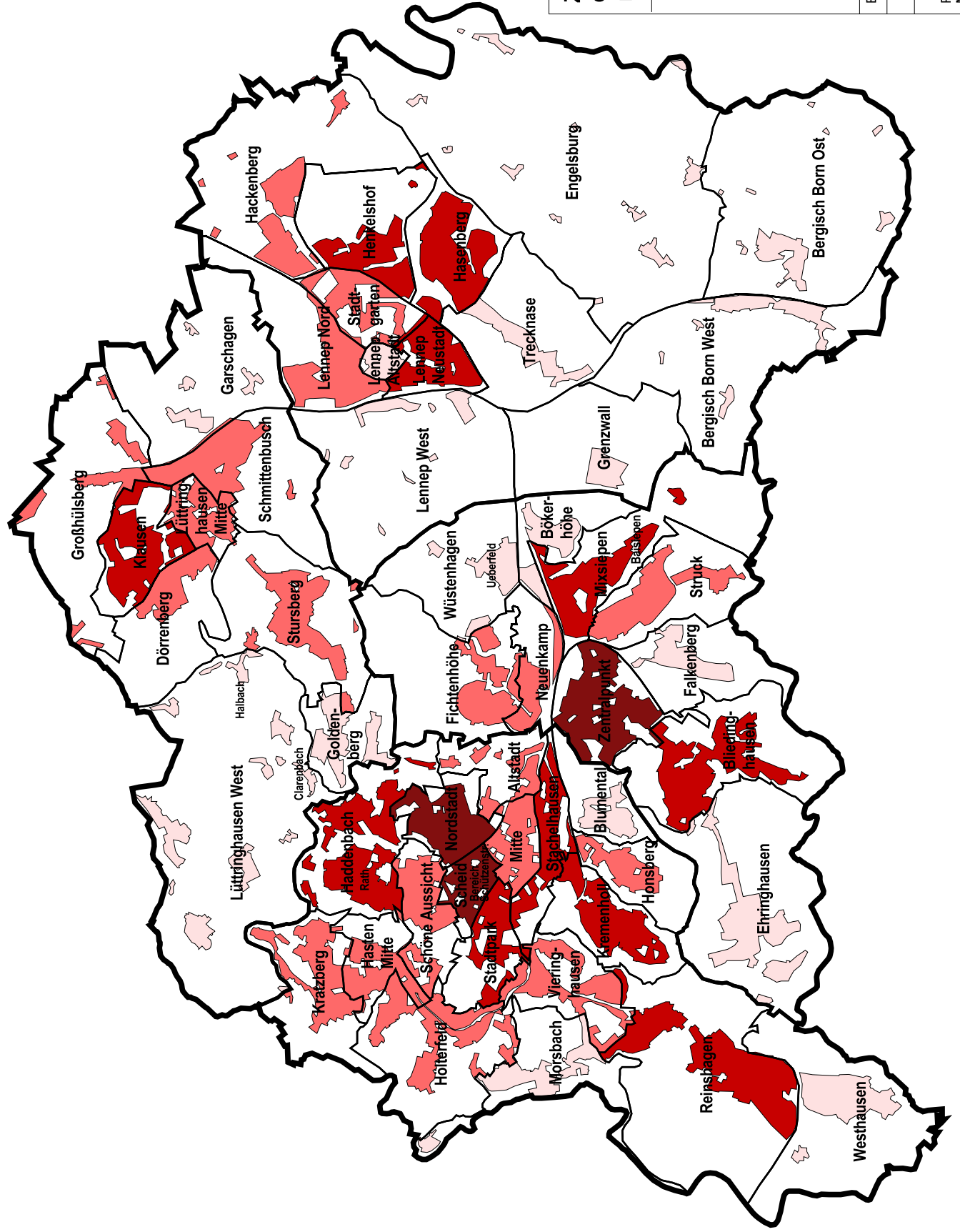
## Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Anteil der 18- bis 65-Jährigen an Gesamtbevölkerung nach Stadtteilen 2003

Anteil der 18- bis 65-Jährigen an Gesamtbevölkerung in %



Bearbeitet: GR	04/05	Karte 17-1	N
Maßstab 1:55000			



## Zweiter Naherkehrsplan der Stadt Remscheid

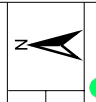
Erwerbstätige 2003 nach Stadtteilen

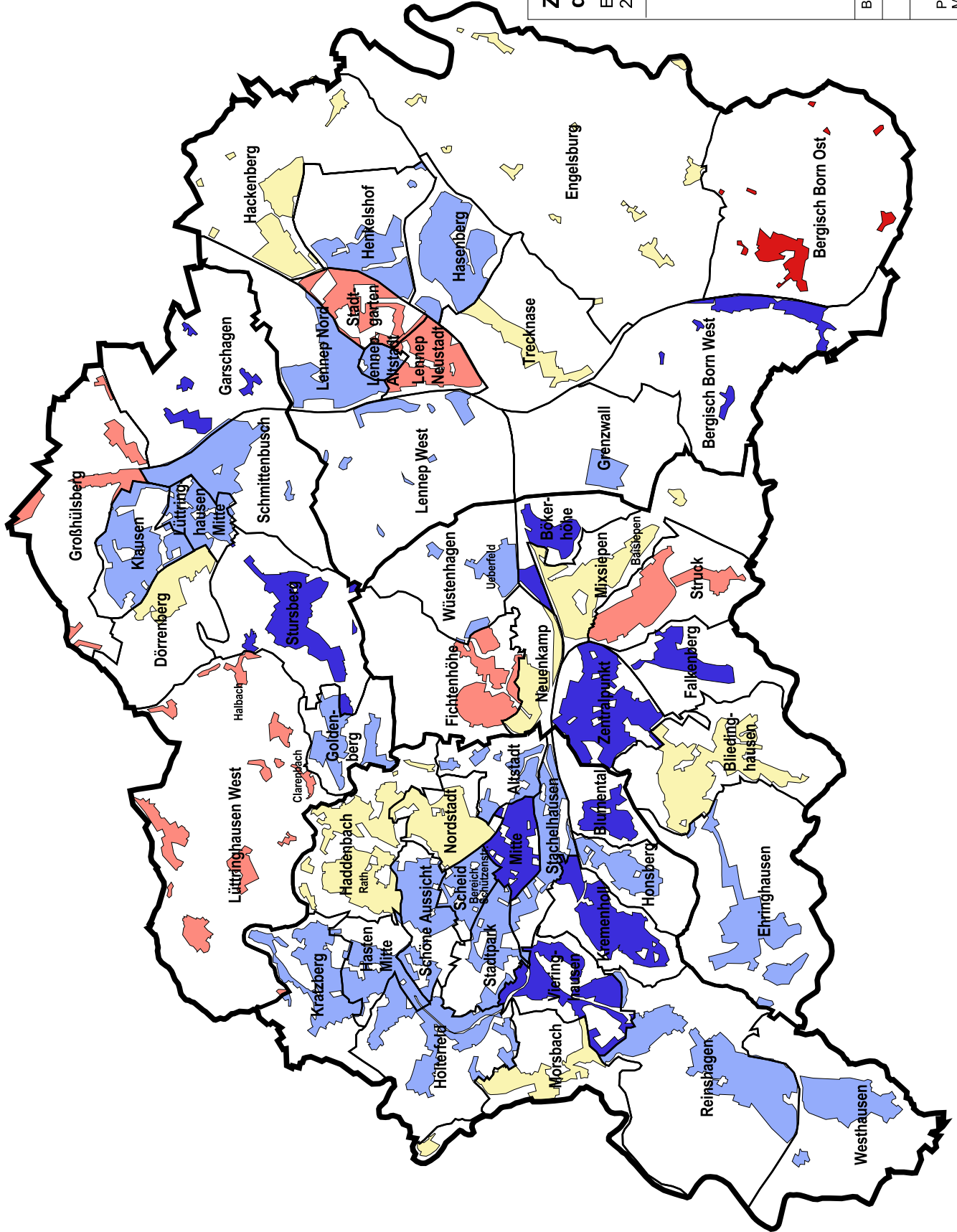
Anzahl Erwerbstätige je Stadtteil

- bis unter 500
- 500 bis unter 1000
- 1000 bis unter 1500
- 1500 und mehr

Stadtgrenze  
 Bezirksgrenzen  
 Stadtteilgrenzen

Bearbeitet: GR    04/05    Karte 17-2  
 Maßstab 1:55000





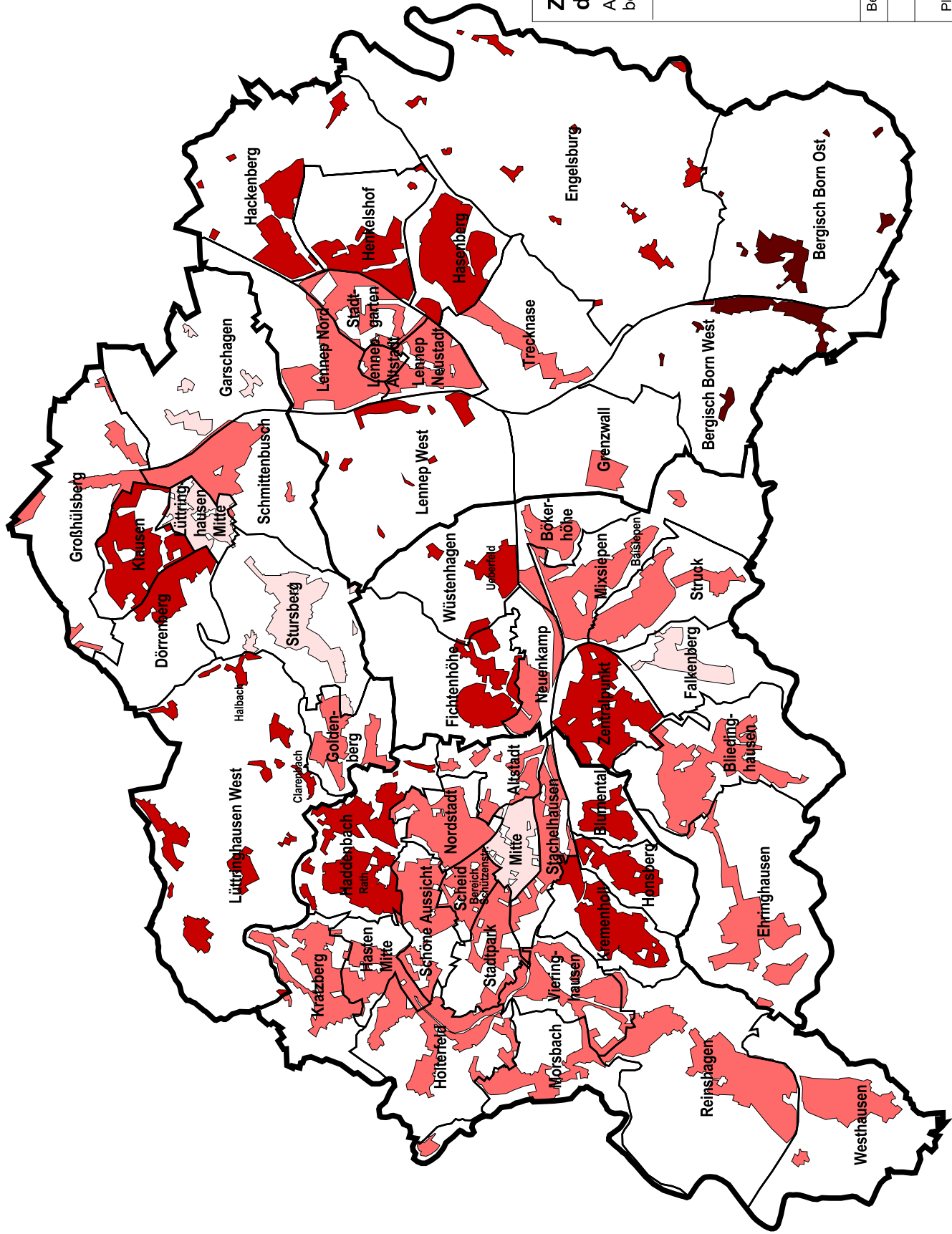
## Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Entwicklung der Erwerbstätigen  
2000 - 2003 nach Stadtteilen

Entwicklung Erwerbstätige 2000 - 2003

- bis unter -8 %
- 8 % bis unter -2 %
- 2 % bis unter 2 %
- 2 % bis unter 8 %
- 8 % und mehr
- Stadtgrenze
- Bezirksgrenzen
- Stadtteilgrenzen

Bearbeitet: GR 04/05 Karte 17-3  
Maßstab 1:55000



## Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Anteil der bis 18-Jährigen an Gesamtbevölkerung nach Stadtteilen 2003

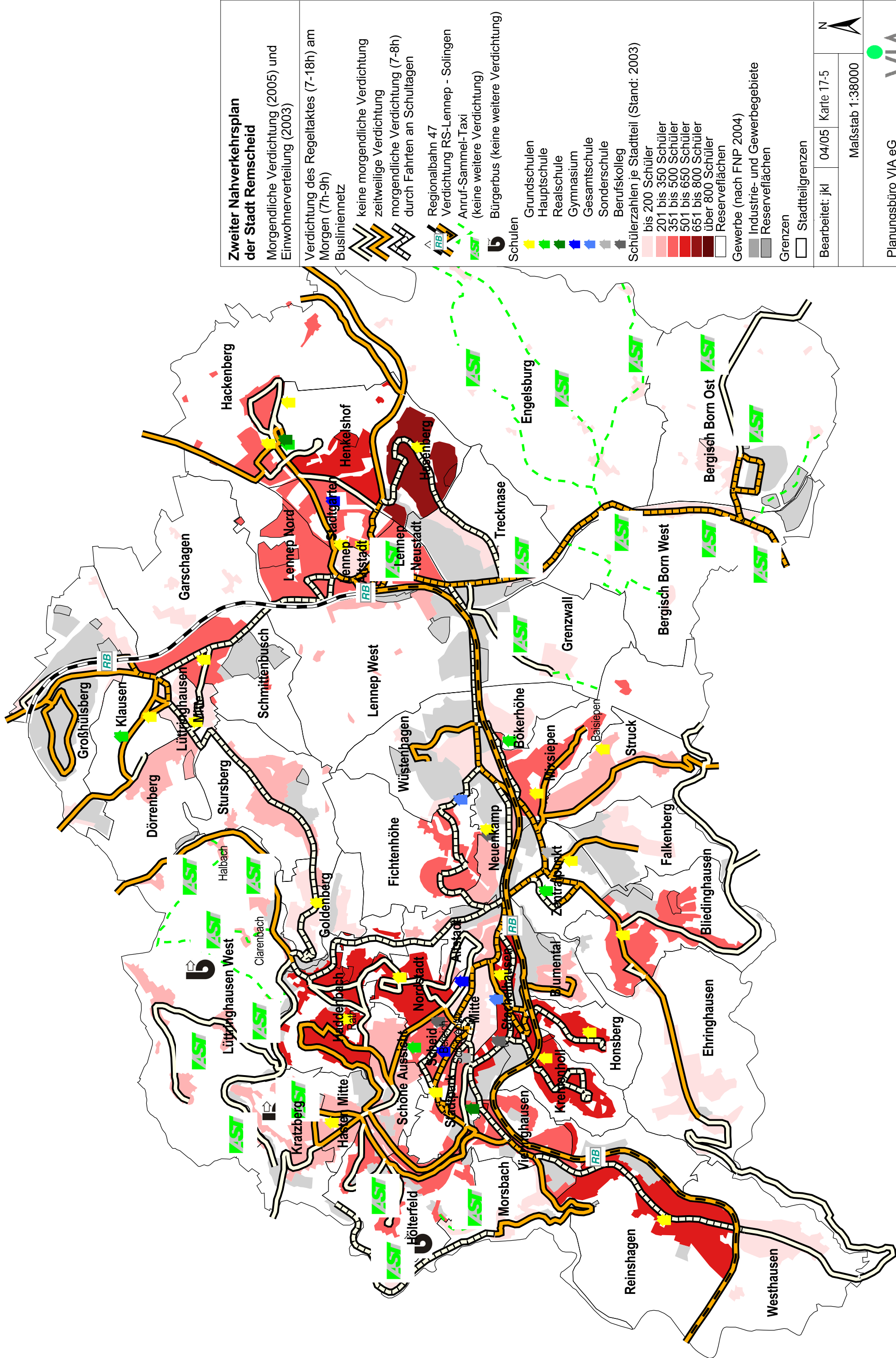
Anteil der bis 18-Jährigen an Gesamtbevölkerung in %

- bis unter 15 %
- 15 bis unter 20 %
- 20 bis unter 25 %
- 25 bis unter 30 %

Stadtgrenze  
 Bezirksgrenzen  
 Stadtteilgrenzen

Bearbeitet: GR    04/05    Karte 17-4    Maßstab 1:55000





**Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid**

Morgendliche Verdichtung (2005) und Einwohnerverteilung (2003)

Verdichtung des Regeltaktes (7-18h) am Morgen (7h-9h)  
Busliniennetz

keine morgendliche Verdichtung  
zeitweilige Verdichtung  
morgendliche Verdichtung (7-8h) durch Fahrten an Schultagen

Regionalbahn 47  
Verdichtung RS-Lennep - Solingen  
Anruf-Sammel-Taxi (keine weitere Verdichtung)  
Bürgerbus (keine weitere Verdichtung)

Schulen

Grundschulen  
Hauptschule  
Realschule  
Gymnasium  
Gesamtschule  
Sonderschule  
Berufskolleg

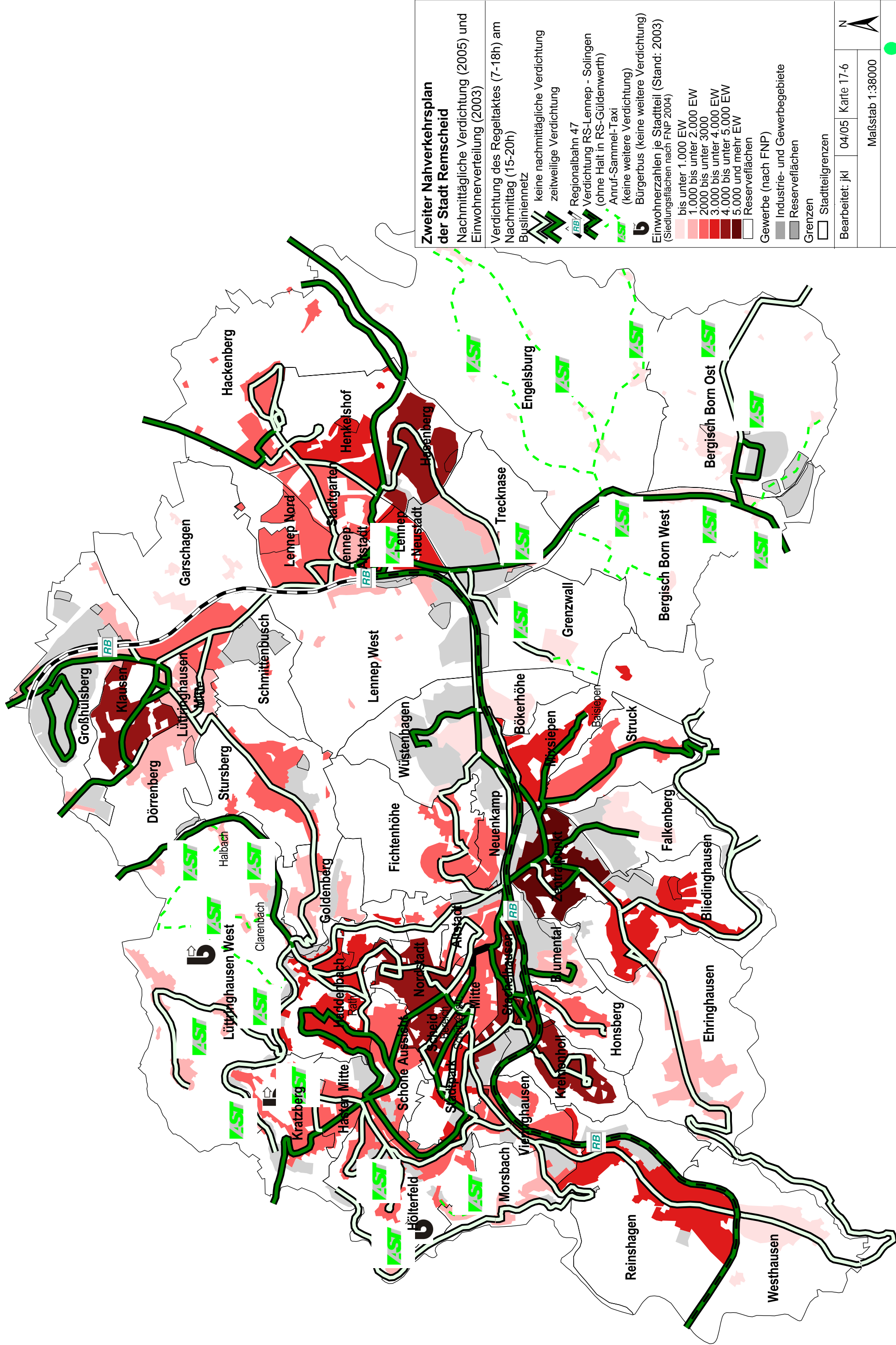
Schülerzahlen je Stadtteil (Stand: 2003)

- bis 200 Schüler
- 201 bis 350 Schüler
- 351 bis 500 Schüler
- 501 bis 650 Schüler
- 651 bis 800 Schüler
- über 800 Schüler
- Reserveflächen

Gewerbe (nach FNP 2004)  
Industrie- und Gewerbegebiete  
Reserveflächen

Grenzen  
Stadtteilgrenzen

Bearbeitet: jkl 04/05 Karte 17-5  
Maßstab 1:38000



### Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Nachmittägliche Verdichtung (2005) und Einwohnerverteilung (2003)

Verdichtung des Regeltaktes (7-18h) am Nachmittag (15-20h)

Busliniennetz

- keine nachmittägliche Verdichtung
- zeitweilige Verdichtung
- Regionalbahn 47
- Verdichtung RS-Lennep - Solingen (ohne Halt in RS-Güldenwerth)
- Anruf-Sammel-Taxi
- Bürgerbus (keine weitere Verdichtung)
- Bürgerbus (keine weitere Verdichtung)

Einwohnerzahlen je Stadtteil (Stand: 2003) (Stiedlungsflächen nach FNP 2004)

- bis unter 1.000 EW
- 1.000 bis unter 2.000 EW
- 2.000 bis unter 3.000
- 3.000 bis unter 4.000 EW
- 4.000 bis unter 5.000 EW
- 5.000 und mehr EW
- Reserveflächen

Gewerbe (nach FNP)

- Industrie- und Gewerbegebiete
- Reserveflächen
- Grenzen
- Stadtteilgrenzen

Bearbeitet: jkl 04/05 Karte 17-6

Maßstab 1:38000

Planungsbüro VIA eG  
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

VIA



Der an dieser Stelle vorgesehene Liniennetzplan für den ÖPNV in Remscheid kann aus rechtlichen Gründen nicht veröffentlicht werden.

Tabelle 17-3: Zusammenfassende Übersicht der Standardüberprüfung auf den Verflechtungsachsen

Achsenabschnitt	von	nach	Achsenkategorie	mo.-fr. tagsüber		mo.-fr. Frühverk.		samstags Frühverk.		samstags tagsüber		sonntags tagsüber		Abendverkehr		sonntags vormittags		Nacht mo-fr		Nacht sa/so			
				Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung
				3	0	3	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	0,5	0,5	1	0
OZ Wuppertal		W-Cronenberg	1	3	0	3	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	0,5	0,5	1	0
W-Cronenberg		Hasten	1	3	0	2,5	0	2	0	2,03	0	2,07	0	2	0	2	0	2	0	0,5	0,5	1	0
Hasten		RS Mitte	1	6,1	0	4,5	0	4,5	0	3,99	0	3,94	0	2	0	2	0	2	0	0,5	0,5	1	0
Solingen		RS Mitte	1	3,32	0	3,5	0	1,75	0,25	2	0	2	0	1,88	0	2	0	2	0	1	0	0,75	0,25
OZ Wuppertal		W-Ronsdorf	1	2,96	0,04	2	0	1,5	0,5	2	0	2	0	1,88	0	2	0	2	0	0,5	0,5	0,25	0,75
W-Ronsdorf		Lüttringhausen	1	4,92	0	4	0	2,5	0	3	0	3	0	2,88	0	3	0	3	0	0,5	0,5	0,5	0,5
Lüttringhausen		Lennepe	1	6,11	0	4	0	2,5	0	3,96	0	4	0	1,38	0	3,6	0	3,6	0	1,5	0	1,13	0
Lennepe		RS Mitte	1	6,5	0	4,5	0	2,25	0	3,96	0	4	0	3,01	0	3,6	0	3,6	0	1	0	1,13	0
Radevormwald		Lennepe	1 (HVZ)	2,42	0,58	2	0	1	1	1,31	0	1	0	1	0	0,6	0,4	0	1	0,25	0,75	0	0
Radevormwald		Lennepe	1 (SVZ)	1,22	0	2	0	1,5	0,5	2	0	2	0	1,5	0	1,5	0	1,5	0	0,5	0,5	0,63	0,37
Lüttringhausen		Clarenbach	1	3,07	0	2	0	1,75	0,25	2	0	2	0	1,88	0	1,5	0	1,5	0	1,5	0	1	0
Clarenbach		RS Mitte	1	3,04	0	2	0	1,75	0,25	2	0	2	0	1,38	0	1,4	0	1,4	0	1	0	3	0
Lennepe		Zentralpunkt	1	3	0	2,5	0	2,5	0	2	0	2	0	1,38	0	1,4	0	1,4	0	1	0	3	0
Zentralpunkt		RS Mitte	1	14,8	0	12	0	5,75	0	11,04	0	10,13	0	4,75	0	6,65	0	6,65	0	1	0	1,25	0
Wermelskirchen		Zentralpunkt	1	4,76	0	4,5	0	2,25	0	4	0	3,57	0	2,13	0	2,2	0	2,2	0	0	1	0,5	0,5
Hückeswagen		Bergisch Born	1 (HVZ)	1,54	1,43	1	0	0,75	1,25	0,96	0,04	0,88	0,12	0,82	0,18	0,7	0,3	0	1	0	1	0	
Hückeswagen		Bergisch Born	1 (SVZ)	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Bergisch Born		Lennepe	1	2,67	0,33	3,5	0	2,25	0	1,42	0	1,92	0	1,88	0	1,65	0	1,65	0	0,5	0,5	0,88	0,12
W-Ronsdorf		Clarenbach	2w	2,29	0	1,5	0	1	0	1,82	0	2	0	2,75	0	2,7	0	2,7	0	2	0	2,25	0
Clarenbach		RS Mitte	2i	3,11	0	1,5	0	1	0	1,96	0	2	0	0,25	0,75	1,6	0	1,6	0	0	0	0	0
SG-Burg		Ehringhausen	2u	1,07	0	1,5	0	1,5	0	1	0	0,94	0,06	0,38	0,63	0,6	0,4	0	0	0	0	0	0
Ehringhausen		Zentralpunkt	2i	3	0	2,5	0	1,5	0	2	0	2	0	1,75	0	1,4	0	1,4	0	1	0	1,75	0
SG-Burg		Westhausen	2u	0,54	0,46	0	1	0	1	0,5	0,5	0,44	0,56	0,13	0,87	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0
Westhausen		Vieringhausen	2i	3	0	3	0	1,5	0	2	0	2	0	1,13	0	1,7	0	1,7	0	0,5	0	0,38	0
Vieringhausen		RS Mitte	2i	3,14	0	2	0	1,5	0	2	0	2	0	1,5	0	1,5	0	1,5	0	1	0	1,5	0
Wermelskirchen		Bergisch Born	2w	1,43	0	1,5	0	1,25	0	1,58	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0,5	0	0,88	0,12
Hackenbergl		Hackenbergl	2u	1,21	0	1,5	0	0,5	0,5	1	0	1	0	0,25	0,75	1	0	1	0	0	0	0	0
Hackenbergl		Lennepe	2i	4,42	0	3,75	0	2	0	3,92	0	4,5	0	2	0	2,4	0	2,4	0	0,5	0	0,63	0
W-Oberbarmen		Großhülsberg	2u	1,43	0	2	0	0,5	0,5	1	0	1	0	0,75	0,25	0,75	0,25	0	0	0	0	0	0
Großhülsberg		Lüttringhausen	2i	2,36	0,64	2,5	0	1,5	0	1,15	0	1	0	0,75	0,25	0,75	0,25	0	0	0	0	0	0

Achsenschnitt	von	nach	Achsenkategorie	mo.-fr. tagsüber		mo.-fr. Frühverk.		samstags tagsüber		sonntags tagsüber		sonntags vormittags		Nacht mo-fr		Nacht sa/so	
				Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung	Ist	Standard- unterschreitung
Hasten		Clarenbach	2i	0,25	2,75	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0
Lennepe		Fichtenhöhe	3	3,07	0	2	0	1,25	0	1,92	0	1,88	0	0,88	0,12	1	0
Fichtenhöhe		RS Mitte	3	3,5	0	2	0	1,25	0	2	0	1,88	0	1,25	0	1	0
Baisiepen		Zentralpunkt	3	1,75	0,25	2	0	1	0	1,42	0	1	0	0,9	0,1	0	1
Honsberg		RS Mitte	3	3,11	0	2	0	1,75	0	2	0	2	0	1	0	1,6	0
Kremenholz		RS Mitte	3	3,07	0	1,5	0	1,75	0	2,04	0	2	0	1,5	0	1,5	0
Hasten		Stadtpark	3	1,98	0,02	2	0	1	0	2,04	0	1,5	0	1,13	0	1,3	0
Stadtpark		RS Mitte	3	6,07	0	3,5	0	2	0	3,69	0	3,5	0	2,63	0	2,6	0
Holz		Hasten	3	0,21	1,79	1	0	1	0	0	1	1	0	1	0	1	0
Hasenberg		Lennepe	3	3,11	0	1,5	0	1	0	1,96	0	1,88	0	1,38	0	0,9	0,1
Westen		Clarenbach	4	1,32	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0
Engelsburg		Lennepe	4	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0
Grenzwall		Lennepe	4	1,68	0	1,5	0	1,25	0	1,23	0	1	0	1	0	1	0
Falkenberg		Zentralpunkt	4	1,61	0	2	0	1	0	0,96	0,04	1	0	0,75	0	0,7	0
Blumental		RS Mitte	4	1,45	0	1,5	0	1	0	1,38	0	1	0	0,75	0	0,83	0
Morsbach		Vieringhausen	4	1,11	0	1	0	1,25	0	1	0	1	0	1	0	0,5	0

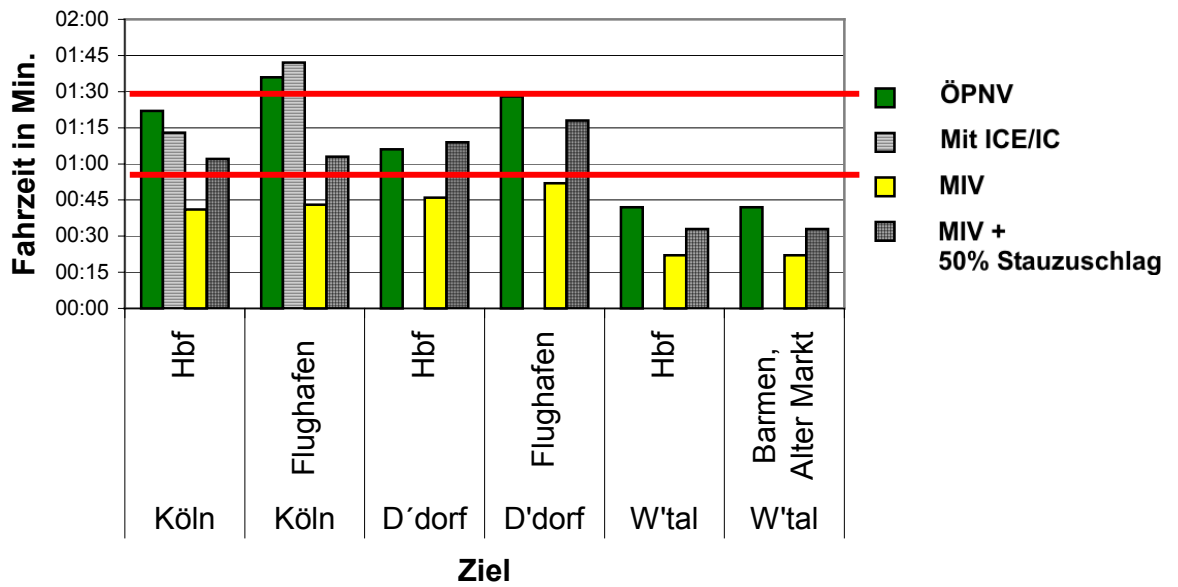
Achsenkategorien:

- 1 Hauptachse 1. Ordnung
- 1 (HVZ) Hauptachse 1. Ordnung nach Hückeswagen oder Radevormwald während der Hauptverkehrszeit (6-9 und 15-19 Uhr)
- 1 (SVZ) Hauptachse 1. Ordnung nach Hückeswagen oder Radevormwald während der Schwachverkehrszeit (9-15 und 19-20 Uhr)
- 2i Hauptachse 2. Ordnung innerhalb Remscheids
- 2u Hauptachse 2. Ordnung ins Umland (SG-Burg bzw. W-Beyenburg oder Oberbarren)
- 2w Hauptachse 2. Ordnung Nach Wuppertal (Barmen oder Eiberfeld) bzw. Wermelskirchen
- 3 Erschließungsachse 1. Ordnung
- 4 Erschließungsachse 2. Ordnung

Anmerkung:

Standardunterschreitungen von 0 bedeuten eine Erfüllung g oder Übererfüllung der Standards

Abbildung 17-1: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich;  
Beispiel: Stadtbezirk Lüttringhausen, Haltestelle Klausen



**Täglich von 20 bis 0 Uhr**

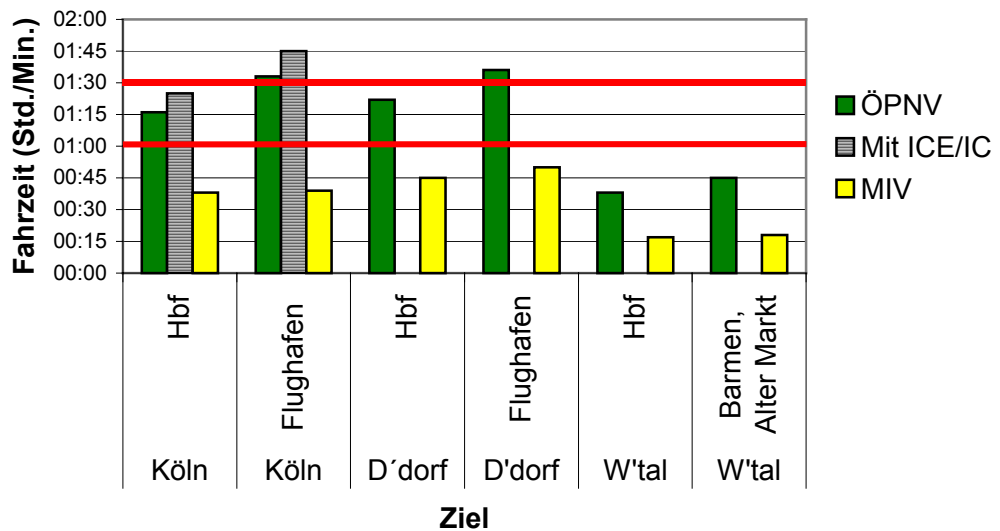


Abbildung 17-2: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich;  
 Beispiel: Stadtbezirk Lüttringhausen, Stadtteil Stursberg, Haltestelle Kranerhof

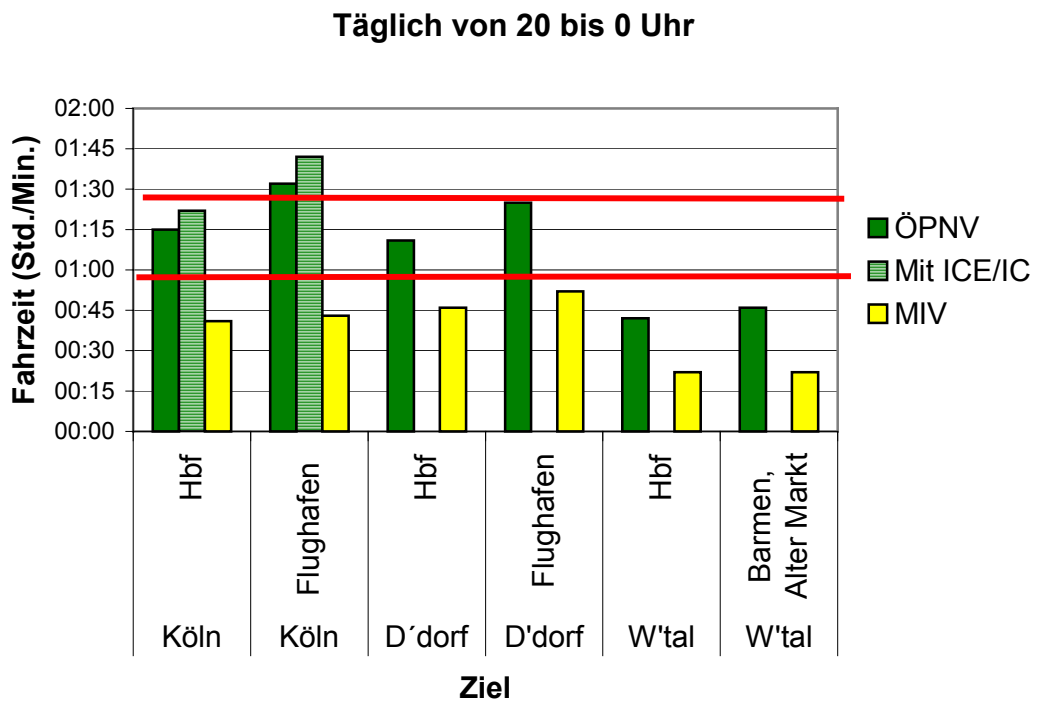
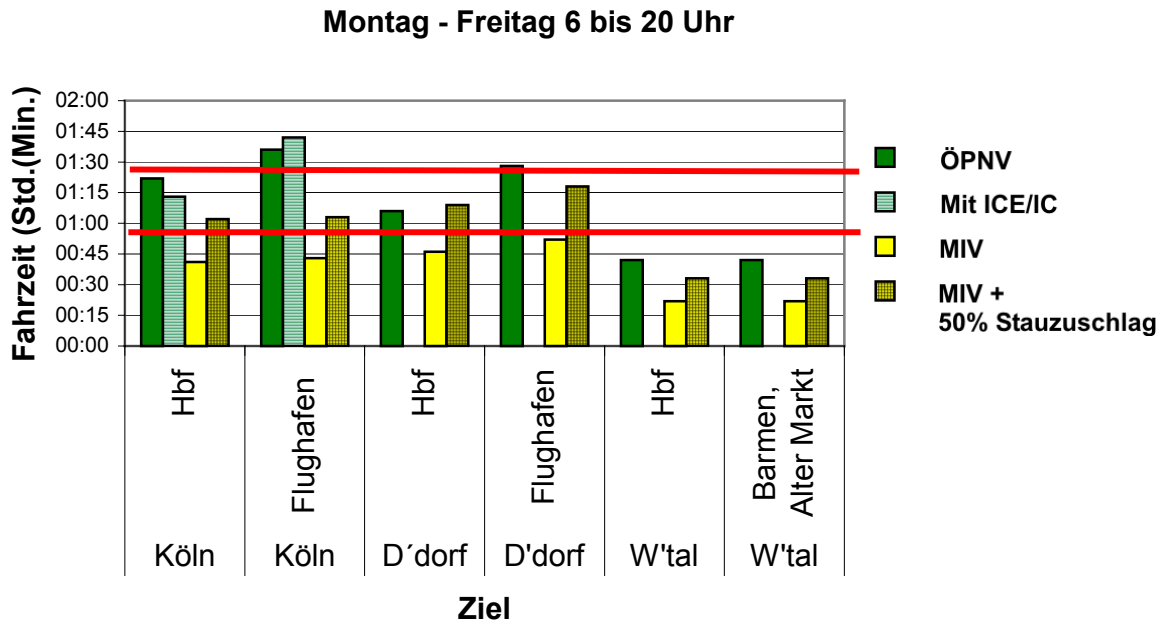


Abbildung 17-3: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich;  
 Beispiel: Stadtbezirk Lennep, Stadtteil Hasenberg, Haltestelle Carl-Klein-Straße

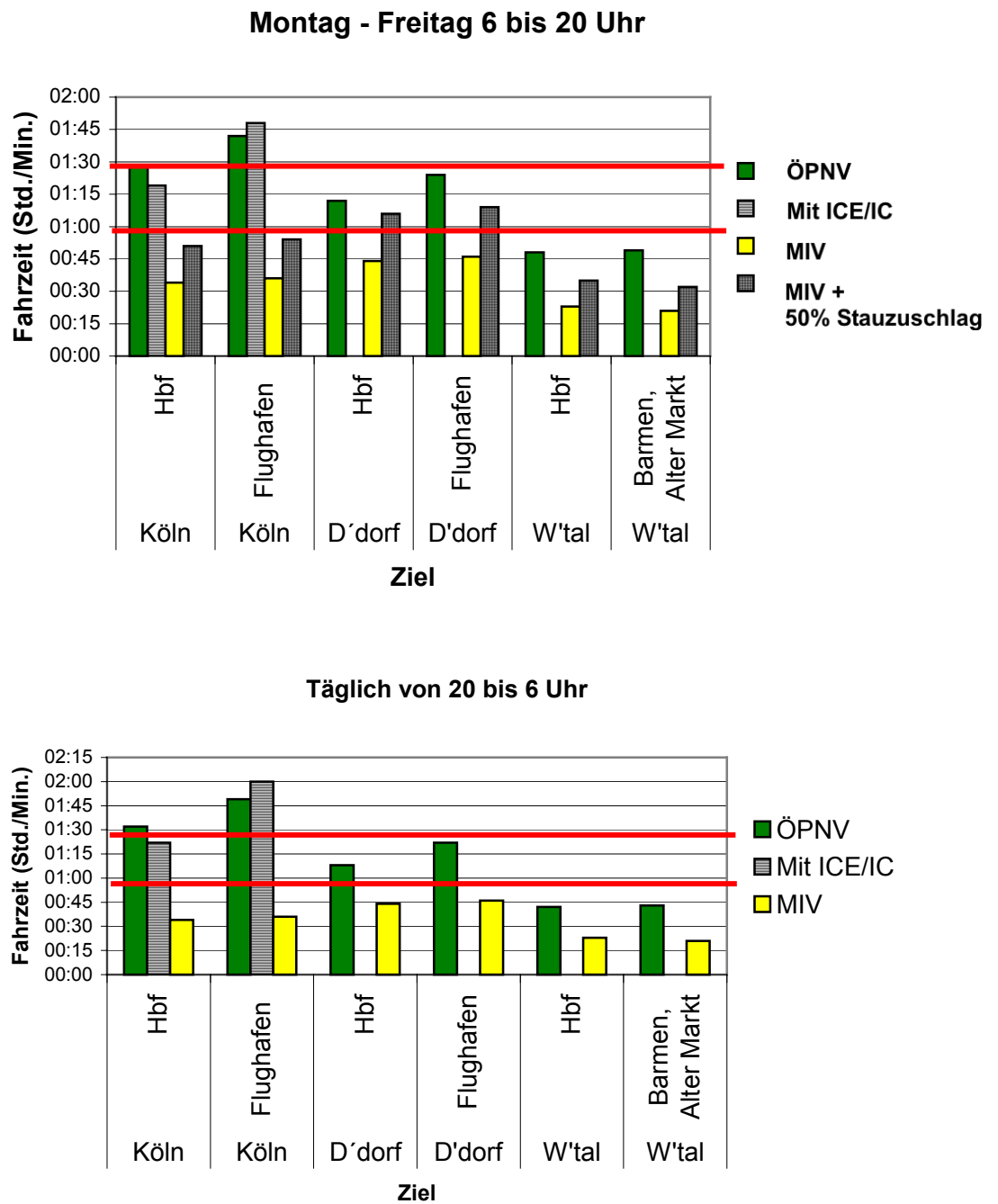


Abbildung 17-4: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich;  
 Beispiel: Stadtbezirk Lennep, Stadtteil Lennep Nord, Haltestelle Mollplatz

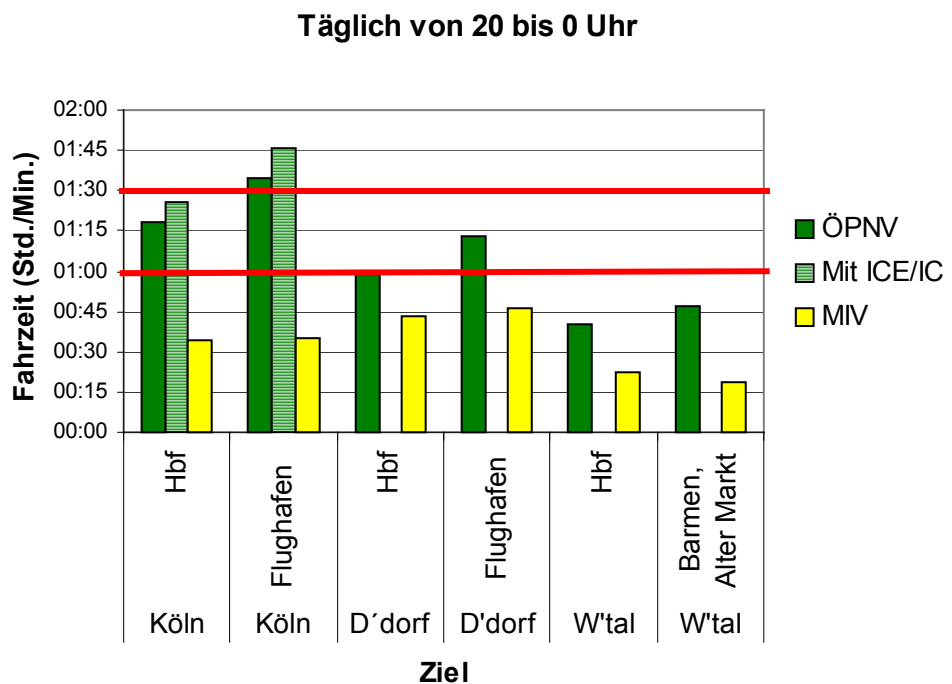
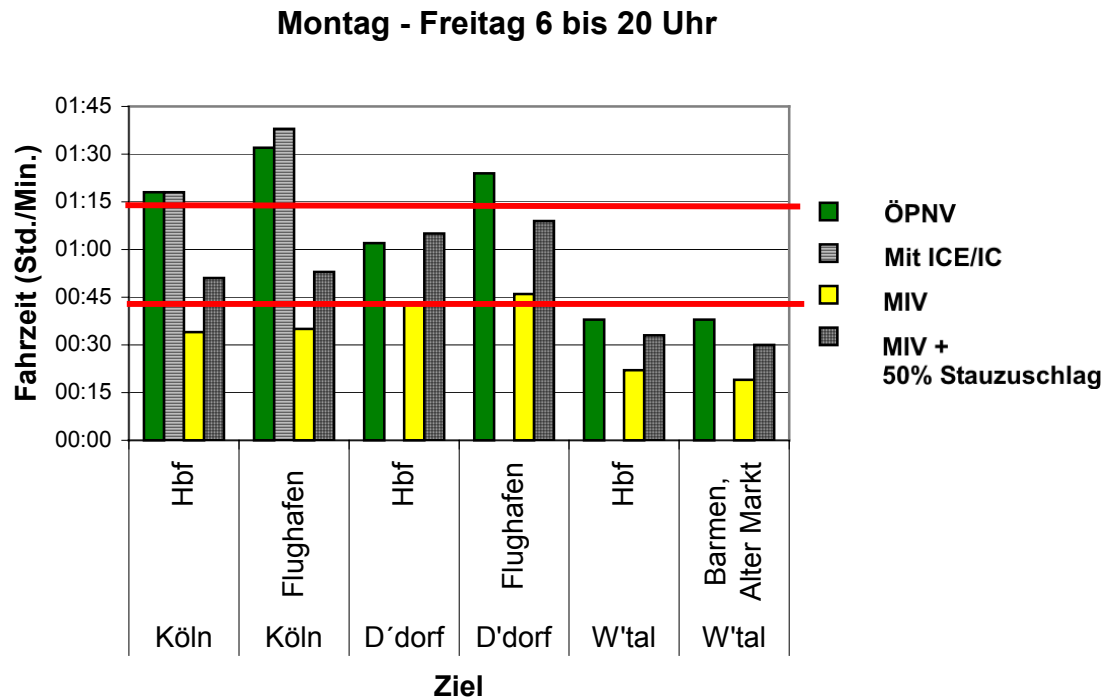


Abbildung 17-5: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich;  
Beispiel: Stadtbezirk Süd, Haltestelle Struck

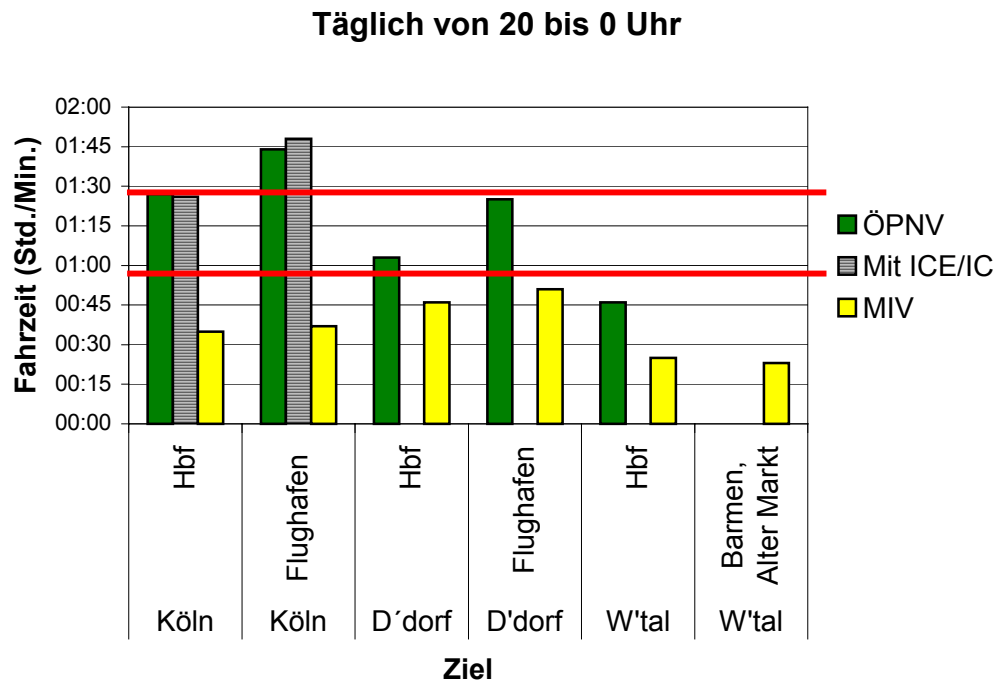
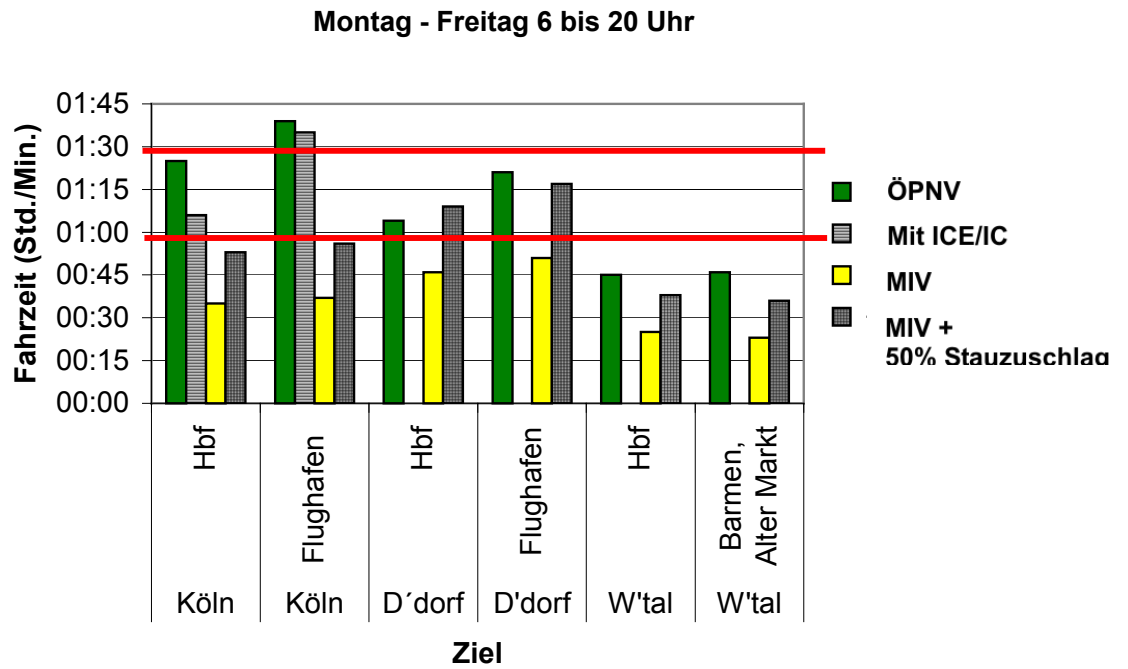




Abbildung 17-6: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich;  
Beispiel: Stadtbezirk Mitte, Haltestelle Kremenholl/Paulistraße

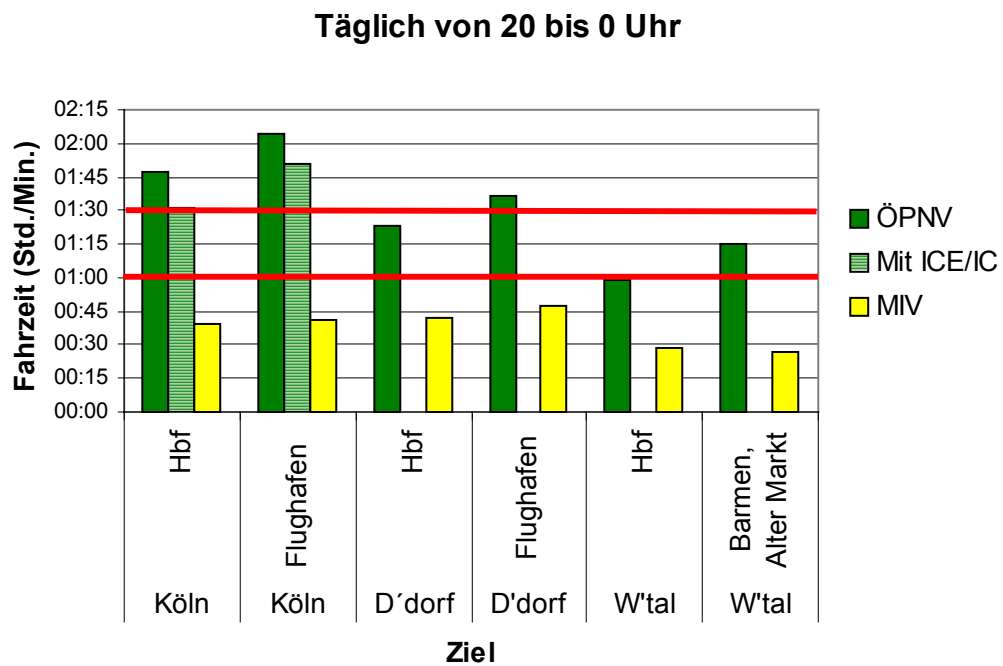
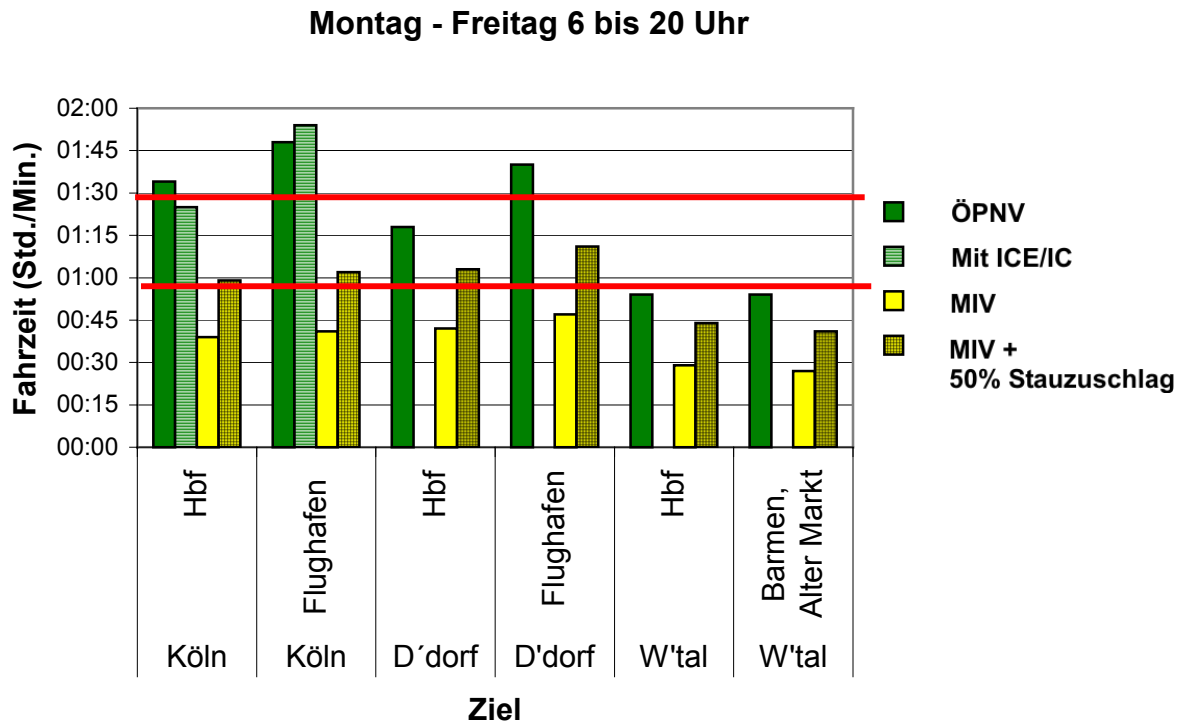


Tabelle 17-4: Aufwand/Nutzen-Bewertung

Nr.	Stadtteile	Teilbereich	mögliche Problemlösung	3fach Bewertung Aufwand				Nutzen				Gesamt K/N	Priorität		
				betriebl. Aufwand	sonstiger Aufwand	Bewertung Aufwand	EW-Zahl	ggf. Achsen-kategorie	Bewertung Nutzen						
1.1	Streusiedlungen in Garschagen, Lennep West, Stursberg, Schmittenbusch, Großhülsberg		Anbindung an den ÖPNV durch flexible Bedienungsform	hoch	1	niedrig	3	mittel	2	210	entf.	gering	1	1	3.
1.2	Lennep Nord		Planerische Vorüberlegungen zur Anbindung des künftigen Siedlungsgebiets an den ÖPNV	sehr hoch	0	mittel	2	hoch	1	450	entf.	mittel	2	1	3.
1.3	Henkelshof, Bereich zw. Christhauser Str. und Rader Str. (Haltestelle Tocksiepen)		Taktverdichtung auf der Rader Str. (Haltestelle Tocksiepen) gemäß den Standards	hoch	1	keiner	4	mittel	2	420	entf.	mittel	2	2	2.
1.4	Rath im Stadtteil Haddenbach		Erhöhung der Taktfrequenz montags bis freitags vormittags, samstags nachmittags sowie sonn- und feiertags ganztägig	sehr hoch	0	keiner	4	hoch	1	1500	entf.	hoch	3	2	2.
			Alternative: Gegenläufige Bedienung Friedrich-Ebert-Platz - Rath - Hasten - Friedrich-Ebert-Platz.	sehr hoch	0	hoch	1	sehr hoch	0	1500	entf.	hoch	3	2	2.
1.5	Baisiepen im Stadtteil Mixsiepen		Erhöhung der Taktfrequenz montags bis freitags vormittags, samstags nachmittags sowie sonn- und feiertags ganztägig	hoch	1	keiner	4	mittel	2	1570	entf.	hoch	3	2	2.
1.6	Klausen Nord: Hans-Böckler-Str. / Hülsberger Str.		Erschließung des Gebiets mit einem Linienbusangebot entsprechend der geforderten Standards (Kat. 1)	gering	3	mittel	2	gering	3	450	entf.	mittel	2	2	2.
1.7	Lüttringhausen Altstadt		Herstellung eines ÖPNV-Angebots möglichst mit einer nach Remscheid Mitte oder Lennep verkehrenden Linie	hoch	1	keiner	4	mittel	2	80	entf.	gering	1	1	3.
1.8	Holz und Hütz im Stadtteil Hölterfeld	Hütz	Bedienung mit Linienbussen entsprechend der geforderten Standards	gering	3	keiner	4	gering	3	250	entf.	gering	1	2	2.
		Holz		hoch	1	keiner	4	mittel	2	250	entf.	gering	1	1	3.
1.9	Hölterfeld		Erhöhung der Taktfrequenz samstags und sonntags nachmittags in Richtung Stadtmitte	hoch	1	keiner	4	mittel	2	2500	entf.	sehr hoch	4	3	1.
			Alternative: Aufhebung des Einrichtungsbetriebs auf der Königstr. und fahrplanmäßige Abstimmung mit der Linie im Zuge Stockder Str.	sehr hoch	0	keiner	4	hoch	1	2500	entf.	sehr hoch	4	3	1.
1.10	Gewerbegebiete Großhülsberg und Ueberfeld	Großhülsberg	kontinuierliches ÖPNV-Angebot gemäß der Standards	hoch	1	keiner	4	mittel	2	0	entf.	mittel	2	2	2.
		Ueberfeld		keiner	4	hoch	1	gering	3	0	entf.	mittel	2	3	1.
1.11	Bereich Grünenplatz Großhülsberg		ÖPNV-Angebot gemäß der Standards täglich nach 22:30 (1 zusätzliche Fahrt) Uhr sowie sonn- und feiertags morgens (2 zusätzliche Fahrten) im Wohnsiedlungsbereich in Großhülsberg, ggf. flexible Bedienungsform	mittel	2	keiner	4	gering	3	250	entf.	gering	1	2	2.
1.12	südliche Gebiete der Stadtteile Baisiepen, Bliedinghausen und Struck		Verlängerung des Angebots der Linie NE12 (letzte Abfahrt dann ca. 3 Uhr; 1 zusätzliche Fahrt)	mittel	2	keiner	4	gering	3	2040	entf.	hoch	3	3	1.
1.13	Stadtgebiet		Verlängerung des Angebots der NE-Linien um 1 zusätzliche Fahrt (letzte Abfahrten ab Innenstadt dann ca. 3:10 Uhr und 3:40 Uhr)	hoch	1	keiner	4	mittel	2	118.000	entf.	sehr hoch	4	3	1.
1.14	Hasten - Clarenbach (Achse Hasten - Ronsdorf / Lüttringhausen)		Mo-Fr tagsüber Angebot mit Linienbus gemäß der Standards (3 Fahrten/Std.)	hoch	1	keiner	4	mittel	2	entf.	H 2	mittel	2	2	2.
1.15	Hasten - Hölterfeld (Holz)		Mo-Fr tagsüber Angebot mit Linienbus gemäß der Standards (2-3 Fahrten/Std.)	hoch	1	keiner	4	mittel	2	entf.	E 1	mittel	2	2	2.
1.16	Lennep - Radevormwald		Aufstockung des Angebots auf 3 Fahrten pro Stunde zur Hauptverkehrszeit	hoch	1	keiner	4	mittel	2	entf.	H 1	sehr hoch	4	3	1.
1.17	Bergisch Born - Hückeswagen der Achse Lennep - Hückeswagen		Aufstockung des Angebots auf 3 Fahrten pro Stunde zur Hauptverkehrszeit	hoch	1	keiner	4	mittel	2	entf.	H 1	sehr hoch	4	3	1.
1.18	Solingen-Burg - Westhausen - Reinshagen der Achse Solingen-Burg - Remscheid Mitte		Durchgehende Verbindung Innenstadt - Reinshagen - Solingen-Burg (1 Fahrt/Std.)	mittel	2	mittel	2	mittel	2	entf.	H 2	hoch	3	3	1.

Zur Erläuterung:

Bewertungsstufen:

Aufwand	Nutzen
0 sehr hoch	4
1 hoch	3
2 mittel	2
3 gering	1
4 kein	0

Priorität	Zuordnung der Achsenkategorien:
1.	H 1 = Hauptachse 1. Ordnung
1.	H 2 = Hauptachse 2. Ordnung
2.	E 1 = Erschließungsachse 1. Ordnung
3.	E 2 = Erschließungsachse 2. Ordnung
3.	

## 18 Verzeichnis der Karten, Tabellen und Abbildungen

### Karten

Karte 2-1:	Bevölkerung 2003 nach Stadtteilen.....	17
Karte 2-2:	Bevölkerungsentwicklung 1995 – 2003 nach Stadtteilen.....	18
Karte 2-3:	Schülerzahlen nach Stadtteilen und Lage der Schulen .....	21
Karte 2-4:	Anteil der ab 65-jährigen an Gesamtbevölkerung.....	25
Karte 2-5:	Pkw-Bestand nach Stadtteilen 2003 .....	33
Karte 5-1:	ÖPNV-Netz 2005: Bedienungshäufigkeit und Einwohnerverteilung (2005) .....	42
Karte 5-2:	Verkehrserzeuger, Siedlungsstruktur, ÖPNV-Netz (2005)...	43
Karte 5-3:	Freizeitrelevante Ziele im ÖPNV-Netz .....	67
Karte 7-1:	Kategorisierung der Stadtteile, zentralörtliche Gliederung und Verflechtungsachsen.....	90
Karte 13-1:	Erfüllung der Bedienungsqualitätsstandards für die Stadtteile – Montag bis Freitag 6-20 Uhr.....	177
Karte 13-2:	Erfüllung der Bedienungsqualitätsstandards für die Stadtteile – Montag bis Freitag 5-6 Uhr.....	178
Karte 13-3:	Erfüllung der Bedienungsqualitätsstandards für die Stadtteile Samstag 7 bis 20 Uhr und Sonn- und Feiertage 12-20 Uhr.....	179
Karte 13-4:	Erfüllung der Bedienungsqualitätsstandards für die Stadtteile täglich 20 bis 24 Uhr.....	180
Karte 13-5:	Erfüllung der Bedienungsqualitätsstandards für die Stadtteile vor Samstag, Sonntag und Feiertagen 0 bis 4 Uhr .....	181
Karte 13-6:	Bedienungsqualität auf den Verbindungsachsen Tagesverkehr Montag bis Freitag 6-20 Uhr .....	192
Karte 13-7:	Bedienungsqualität auf den Verbindungsachsen Frühverkehrsverkehr Montag bis Freitag 5-6 Uhr .....	193
Karte 13-8:	Bedienungsqualität auf den Verbindungsachsen Abendverkehr Montag bis Freitag 20-24 Uhr .....	194
Karte 13-9:	Bedienungsqualität auf den Verbindungsachsen Nachtverkehr Montag bis Freitag 0-1 Uhr .....	195
Karte 17-1:	Anteil der 18- bis 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung nach Stadtteilen (2003) .....	239
Karte 17-2:	Anzahl der Erwerbstätigen 2003 nach Stadtteilen .....	240

Karte 17-3: Entwicklung der Erwerbstätigen 2000 – 2003 nach Stadtteilen .....	241
Karte 17-4: Anteile und räumliche Verteilung der bis 18-Jährigen in den Stadtteilen .....	242
Karte 17-5: ÖPNV-Netz 2005: Morgendliche Verdichtungen und Einwohnerverteilung (2003) .....	243
Karte 17-6: ÖPNV-Netz 2005: Nachmittägliche Verdichtung und Einwohnerverteilung (2003) .....	244
Karte 17-7: ÖPNV-Netz 1997: Bedienungshäufigkeit und Einwohnerverteilung (1995) .....	245
Karte 17-8: Liniennetzplan Remscheid 2007 (in der gedruckten Fassung als Beilage).....	246

## Tabellen

Tabelle 2-1: Wege von Personen ab 10 Jahren nach Hauptverkehrsmitteln (in Nordrhein-Westfalen – 2000) .....	13
Tabelle 2-2: Verteilung der Fahrschüler aus den Umlandkommunen (Prognose 2010, Anteil Verteilung wie 2003).....	23
Tabelle 2-3: Saldo der Fahrschüler in Remscheid 2010 .....	23
Tabelle 2-4: Altersgruppe 60+ in Remscheid bis 2010 .....	26
Tabelle 2-5: Verkehrsmittelwahl der Altersgruppe 60+ im Vergleich zur Gesamtbevölkerung (Nordrhein-Westfalen 2002).....	27
Tabelle 2-6: Prognostizierte Fahrtzahl der Altersgruppe 60+ in Remscheid für das Jahr 2010 .....	28
Tabelle 2-7: Prognostizierte Fahrtzahl im Remscheider ÖPNV 2010 aufgrund der demografischen Entwicklung und Auswirkungen auf die ÖPNV-Linien.....	29
Tabelle 5-1: Schwachlastzeiten und freizeitrelevante Zeiten .....	48
Tabelle 5-2: NachtExpress-Linien in Remscheid, Fahrplanstand: Januar 2007	50
Tabelle 5-3: Frühverkehre in Remscheid, Fahrplanstand 2005/2006 mit Ergänzungen zum Fahrplan Januar 2007 .....	53
Tabelle 5-4: AST-Verkehre in Remscheid, Fahrplanstand 2006 mit Ergänzungen zum Fahrplan Januar 2007 .....	57

Tabelle 5-5: Nutzung des AST-Verkehrs der Stadtwerke Remscheid, Dezember 2005 .....	59
Tabelle 5-6: ÖPNV-Erreichbarkeit bedeutender Freizeitziele in Remscheid außerhalb der Innenstadt .....	65
Tabelle 5-7: Starthaltestellen zur Analyse der Erreichbarkeit der regionalen Oberzentren.....	68
Tabelle 6-1: Übersicht der Linienkonzessionen gemäß § 42 PbefG auf Remscheider Stadtgebiet .....	79
Tabelle 7-1: Einwohnerzahl und Einwohnerdichte in den Stadtteilen .....	82
Tabelle 7-2 Erschließungsqualitätsstandards für die Stadtteile .....	86
Tabelle 7-3: Verbindungsqualitätsstandards für die Verflechtungsachsen .....	88
Tabelle 7-4: Wichtigste Ein- und Auspendlerrelationen (mindestens 1.000 Pendler) .....	89
Tabelle 9-1: Angestrebte Regelausstattung von Bushaltestellen bei Neueinrichtungen bzw. Umbauten oder der Neugestaltung von Straßenräumen.....	102
Tabelle 9-2: Dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen in Remscheid, Stand: 2006 .....	104
Tabelle 9-3: Standards für Fahrzeugausstattung und -technik, Stand: 2006	106
Tabelle 9-4: Busbestand der Stadtwerke Remscheid einschließlich angemieteter Fahrzeuge der Firma ELBA (Mai 2007) .....	112
Tabelle 9-5: Vorhandene und geplante größere Haltestellenanlagen in Remscheid.....	117
Tabelle 9-6: Ein- und Aussteiger auf der Innenstadtachse bei den Buslinien der Stadtwerke Remscheid (2002).....	119
Tabelle 9-7: Vorhandene und geplante besondere Fahrwege für Linienbusse in Remscheid .....	123
Tabelle 9-8: Park&Ride-Anlagen an den Remscheider Bahnstationen: Bestand und Planung .....	131
Tabelle 9-9: Bike&Ride-Anlagen an den Remscheider Bahnstationen: Bestand und Planung .....	132

Tabelle 11-1: Finanzierung der Betriebsleistung anderer Verkehrsunternehmen sowie von SR-Linien außerhalb Remscheids	157
Tabelle 12-1: Übersicht: Generelles Ziel und Entwicklungsleitbild der Remscheider Nahverkehrsplanung	165
Tabelle 12-2: Übersicht: Teilziele der Remscheider Nahverkehrsplanung	165
Tabelle 13-1: Unterschreitung der Standards bei der Verbindungsqualität im Nachtverkehr von 0 bis 4 Uhr (Fahrplanstand Januar 2007)	190
Tabelle 14-1: Handlungsansätze zur Optimierung des Fahrplanangebots	206
Tabelle 14-2: Handlungsansätze zur Optimierung des Angebotskonzepts	210
Tabelle 14-3: Handlungsansätze zur Optimierung der ÖPNV-Infrastruktur	212
Tabelle 14-4: Handlungsansätze zur Optimierung der flankierenden Maßnahmen	215
Tabelle 15-1: Aufwandsabschätzung für die Handlungsansätze zum Fahrplanangebot	219
Tabelle 15-2: Aufwandsabschätzung für die Handlungsansätze zur ÖPNV-Infrastruktur	220
Tabelle 15-3: Aufwandsabschätzung für die Handlungsansätze bei den flankierenden Maßnahmen	220
Tabelle 16-1: Anregungen und Bedenken im Rahmen des Abstimmungsverfahrens gem. § 9, Abs. 1-3 ÖPNVG NRW zum Zweiten Nahverkehrsplan Remscheid, <b>Phase 1</b>	223
Tabelle 16-2: Anregungen und Bedenken im Rahmen des Abstimmungsverfahrens gem. § 9, Abs. 1-3 ÖPNVG NRW zum Zweiten Nahverkehrsplan Remscheid, <b>Phasen 2 und 3</b>	228
Tabelle 17-1: Kategorisierung der Stadtteile nach Einwohnerzahl und – dichte, Pkw-Besatz und Zentralität	237
Tabelle 17-2: Kriterienkatalog für die Beschaffenheit von Linienomnibussen im Rahmen der Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW	238

Tabelle 17-3: Zusammenfassende Übersicht der Standardüberprüfung auf den Verflechtungsachsen..... 247

Tabelle 17-4: Aufwand- / Nutzen-Bewertung ..... 255

**Abbildungen**

Abbildung 5-1: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich – Beispiel: Stadtbezirk Mitte, Haltestelle Hasten, Feld ..... 70

Abbildung 5-2: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich – Beispiel: Stadtbezirk Süd, Haltestelle Fichtenhöhe / Wörthstraße ..... 71

Abbildung 5-3: Geplantes S-Bahn-Netz im Bereich Düsseldorf ..... 75

Abbildung 9-1: Barrierefrei gestaltete Haltestelle am Verknüpfungspunkt Lüttringhausen, Rathaus ..... 100

Abbildung 9-2: Großformatige Anzeige am Friedrich-Ebert-Platz, großflächige Anzeige am Verknüpfungspunkt Lüttringhausen, Rathaus Standardanzeige in Remscheid Hbf / Willy-Brandt-Platz ..... 103

Abbildung 9-3: Bus des Subunternehmens ELBA-Reisen vor der Wagenhalle Neuenkamp ..... 111

Abbildung 9-4: Der „Bergische Bus“ trägt entscheidend zum Imagegewinn des ÖPNV bei. Öffentlichkeitswirksamer Beitrag in Mobilzeit, Ausgabe VRR, Herbst 2002 ..... 113

Abbildung 9-5: Busse der Firma Wiedenhoff auf der Linie 240 und des Auftragnehmers Lieth der RVK auf der Linie 260 ..... 114

Abbildung 9-6: Ausfahrt aus Bustunnel Allee-Center ..... 121

Abbildung 9-7: Busstraße Hauptbahnhof / Freiheitstrasse, Bussonderspur Haltestelle Zentralpunkt in Richtung Burger Straße ..... 121

Abbildung 9-8: Erste Vorbereitungen zum Neubau des Remscheider Hauptbahnhofs im Jahr 2006. .... 126

Abbildung 9-9: Freilegung des Baufeldes im März 2007 ..... 126

Abbildung 9-10: Entwicklungsgebiet um den Remscheider Hauptbahnhof. 127

Abbildung 9-11: Bahnhof Güldenwerth: Trotz Bahnsteigerhöhung nicht barrierefrei ..... 129

Abbildung 9-12: Bahnhof Lennep, Zustand im Mai 2006..... 129

Abbildung 9-13: Bahnhof Lüttringhausen, Bahnsteig Richtung Wuppertal im ausgebauten (Ende 2006) und ursprünglichen Zustand mit DB-Pluspunkt Mitte ..... 130

Abbildung 9-14: Umfangreiche Fahrgastinformation am Hauptbahnhof und Standardinformation für einen Verknüpfungspunkt mit Lageplan in Lüttringhausen Bf.....	136
Abbildung 9-15: Liniennetzplan für den Nachtexpress, Beispiel Wuppertal .....	137
Abbildung 9-16: Desolate Info-Vitrine am Bahnhof Lennep mit nicht barrierefrei zu bedienendem DB-Fahrkarten-automat .....	138
Abbildung 9-17: Unleserliche Aushänge in Remscheid-Lüttringhausen, der Liniennetzplan ist noch auf Dezember 2005 datiert, Mai 2007...	138
Abbildung 9-18: Muster eines AST-Aushangfahrplans mit Systembeschreibung für die Haltestelle Lennep, Bismarckplatz; Originalformat: DIN A3 .....	140
Abbildung 9-19: Tarifaushang und Muster eines BusAushangfahrplans; Originalformate: DIN A4 (quer) bzw. DIN A3 (hoch) .....	141
Abbildung 9-20: Minifahrpläne im Taschenformat für alle Linien.....	143
Abbildung 9-21: Internetauftritt der Stadtwerke Remscheid .....	144
Abbildung 9-22: SR-MobilCenter am Friedrich-Ebert-Platz .....	146
Abbildung 9-23: Ehemaliges DB-Reisezentrum im Hauptbahnhof (Mitte 2006) und provisorische Service-Einrichtungen während des Bahnhofsumbaus (April 2007) .....	147
Abbildung 9-24: Standardausstattung der Bahnstationen mit DB-Fahrkartenautomaten für Fern- und Verbundverkehr und Info-Vitrine .....	149
Abbildung 11-1: Im Jahr 2004 wurde der 1. Bürgerbusverein Remscheid e.V. gegründet.....	160
Abbildung 13-1: Muster-Katasterbogen zur Bewertung der Erschließungsqualität im Ist-Zustand .....	182
Abbildung 17-1: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich; Beispiel: Stadtbezirk Lüttringhausen, Haltestelle Klausen.....	249
Abbildung 17-2: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich; Beispiel: Stadtbezirk Lüttringhausen, Stadtteil Stursberg, Haltestelle Kranerhof .....	250
Abbildung 17-3: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich; Beispiel: Stadtbezirk Lennep, Stadtteil Hasenberg, Haltestelle Carl-Klein-Straße .....	251
Abbildung 17-4: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich; Beispiel: Stadtbezirk Lennep, Stadtteil Lennep Nord, Haltestelle Mollplatz .....	252



Abbildung 17-5: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich; Beispiel: Stadtbezirk Süd, Haltestelle Struck..... 253

Abbildung 17-6: Erreichbarkeitsanalyse der regionalen Oberzentren tagsüber und abends im Vergleich; Beispiel: Stadtbezirk Mitte, Haltestelle Kremenholz/Paulistraße ..... 254

## 19 Literatur

- BbA - Dr. Bruns & Fetzer Unternehmensberatung (Hg.) (2006): Überprüfung des Verkehrsangebots in Remscheid im Auftrag der Stadtwerke Remscheid; Hamburg
- Bezirksregierung Köln (2006): Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln. Teilabschnitt Region Köln. 14. Planänderung. Streichung von Schienenstrecken. Entwurf, November 2006.
- Bruns, Th., Roth, W. (2004): Remscheid: SR senken die Kosten. Umfassende Restrukturierung eines Verkehrsbetriebs unter Ausgestaltung des Spartentarifvertrags Nahverkehr; in: Der Nahverkehr 11 (2004), S. 49ff
- Bundesministerium für Verkehr (Hg.) (1997): Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs; direkt Heft 51; Bonn
- Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) (Hg.) (2004): Auswirkungen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze auf die Bereiche Bau und Verkehr; Köln
- Eduard Pestel Institut für Systemforschung (2003): Der Wohnungsmarkt in NRW bis 2015. Münster.
- Eichmann, V.; Berschin, F.; Bracher, T.; Winter, M. (2006): Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV – ein Handbuch; Berlin; Deutsches Institut für Urbanistik
- Hoyer, G.; Meisel, D.; Krug, S.; Knippschild, K.; Schmidt-Schulz, H. (2000): Kosten und Erlöse liniengenau errechnen. Linienleistungs- und Linienerfolgsrechnung bei den Stadtwerken Remscheid“, in: Der Nahverkehr 1-2 (2000), S. 24ff
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2004): Trends 2/04. Entwicklungen in NRW.
- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (2000). Pendlerrechnung 2000 (CD-ROM).
- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (2004): Vorausberechnung der Bevölkerung 2002 bis 2020/2040. Düsseldorf.
- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW (2005): Individuelle Abfrage der Wanderungsstatistik durch den Gutachter.
- Landesregierung NRW (2003): Antwort der Landesregierung Nordrhein-Westfalens auf die Große Anfrage Nr. 21 der Fraktion der CDU – Wohnen im Alter in Nordrhein-Westfalen. Landtags-Drucksache 13/4367 (24.09.2003).

- Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2001): Moderne Bahnhöfe. Düsseldorf, Reihe mobil:nrw
- MVEL: Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen (2004): Mobilität in NRW - Daten und Fakten 2004. Straßenverkehr - ÖPNV und Eisenbahn -
- Regionale 2006 Agentur GmbH (o. J.): Erlebnis Industriekultur. Auf den Spuren der Geschichte; Wuppertal
- Solinger Tageblatt: „Einmal Umsteigen mit Gepäck ist Pflicht“, 4.4.2007
- Stadt Remscheid (Hg.) (1997): Nahverkehrsplan. Beiträge zum Städtebau und zur Stadtentwicklung. Band 2. Remscheid.
- Stadt Remscheid (Hg.) (2000): Information Einwohneramt – Statistikstelle. Entwicklung der Bevölkerung 2000 – 2020. Remscheid.
- Stadt Remscheid (Hg.) (2004): Information Fachbereich Schule und Sport. Schulstatistik 15. Oktober 2003. Remscheid.
- Stadt Remscheid (Hg.) (2004): Information Einwohneramt – Statistikstelle. Remscheider Einwohnerinnen und Einwohner. 31. Dezember 2003. Remscheid.
- Stadt Remscheid (Hg.) (2004): ÖV-Freizeitverkehrskonzept für den Brückenpark Müngsten. Wuppertal.
- Stadt Remscheid (Hg.) (2005a): Kooperativer Entwurfsprozess Innenstadtentwicklung Remscheid. Dokumentation; Remscheid
- Stadt Remscheid (Hg.) (2005b): Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid. Phase 1. Ziele und Rahmenbedingungen; Köln
- Stadtwerke Remscheid (Hg.) (1993): Die bauliche Neuordnung des Omnibus-Betriebshofes. Remscheid
- Stadtwerke Remscheid GmbH, EWR GmbH (2004): Zeichen setzen. Qualität für Remscheid. Geschäftsbericht 2003.
- Stadtwerke Remscheid; Planungsgruppe Nord (Hg.) (2005): Strategien und Visionen zur ÖPNV-Systemgestaltung im Innenstadtbereich von Remscheid und Untersuchung Stadtbahn Remscheid – Lennep - Lüttringhausen; Kassel
- Stadtwerke Remscheid; VIA/ISAPLAN (Hg.) (2001): Untersuchung ZOB Remscheid, Friedrich-Ebert-Platz; Köln
- Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. (Hg.) (2004): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland; Köln
- tns infratest (Hg.) (o. J.): Das ÖPNV-Kundenbarometer 2005. Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen im Vergleich. Die Spitzenreiter. Kurzfassung; Bielefeld

- VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hg.) (2001): Rahmenempfehlungen für Standard-Niederflur-Linienbusse (SL III); VDV-Schrift 230; Köln
- VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen; VDV-Förderkreis (Hg.) (2003): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland; Düsseldorf
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (1997): Stadtfahrplan 1997/98.
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2003a): Das Ticket für Aktive ab 60: VRR führt das BärenTicket ein. [Pressemitteilung 1.7.2003]
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2003b): VRR zieht erste Vorverkaufsbilanz zum BärenTicket. 20.000 BärenTickets verkauft. [Pressemitteilung 29.9.2003]
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2004): Stadtfahrplan 2005.
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Hg.) (2005a): Sachstandsbericht 2004 zum Nahverkehrsplan. Essen
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2005b): Stadtfahrplan Remscheid 2005/2006
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2006a): Stadtfahrplan Remscheid 2006/2007
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Hg.) (2006b): Sachstandsbericht 2005 zum Nahverkehrsplan. Essen

**Rechtstexte:**

- Barrierefreie Informationstechnik-Verordnung – BIVT: Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz vom 17. Juli 2002; BGBl. I S. 2654
- Behindertengleichstellungsgesetz – BGG: Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze. 27. April 2002; mit Artikel 1 „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen; BGBl I S. 1467
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen - ÖPNVG NRW vom 7. März 1995 (GV. NRW. S. 196); zuletzt geändert durch Artikel 2 Nr. 10 des Gesetzes vom 23. Mai 2006 (GV. NRW. S. 197)
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 7 des Gesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1954)
- Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG [1/15]