Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Remscheid 2025

Stand: November 2025

STADT REMSCHEID
DER OBERBÜRGERMEISTER

Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Remscheid 2025

Stand: November 2025

Auftraggeber:
Stadt Remscheid - FD 4.12.5
Verkehrsplanung, ÖPNV und Koordinierung TBR
Ludwigstraße 14
42853 Remscheid

Mitarbeit und Mitwirkung:
Nikita Brilovics
Burkhard Fey

Auftragnehmer:
büro stadtVerkehr
BüroStadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Mittelstraße 55
40721 Hilden
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:
Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
B. Sc. Karsten Strack
M. Sc. Thomas Schimanski
M. Sc. Rebecca Nguyen

Anmerkung

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. Im Folgenden werden in der Wortwahl deshalb möglichst geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung ... 1

1.1 Veranlassung und Zielstellung ... 1
1.2 Vorgehen ... 2
1.3 Beteiligung ... 3

2 Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung ... 5

2.1 Landespolitische Ziele ... 5
2.2 Rahmenvorgaben ... 5
2.2.1 Raumordnung ... 5
2.2.2 Landesentwicklung ... 6
2.2.3 Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung ... 6
2.3 Belange der Barrierefreiheit ... 7

3 Raum- und Siedlungsstruktur ... 9

3.1 Siedlungsstruktur und Flächennutzung ... 9
3.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung ... 9
3.3 Beschäftigtenentwicklung ... 12
3.4 Schulstandorte ... 13
3.5 Publikumswirksame Ziele ... 15
3.6 Stadt- und Siedlungsflächenerweiterung ... 17
3.7 ÖPNV-Nachfragestruktur ... 18
3.8 Verkehrsprognose ... 21

4 Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes ... 22

4.1 Organisation ... 22
4.2 Bedienungsangebot im ÖPNV ... 22
4.3 Schienenpersonennahverkehr ... 22
4.4 Busverkehr ... 24
4.5 AnrufSammelTaxi ... 29
4.6 ÖPNV-Nachfrage ... 30
4.7 Weitere Angebote im ÖPNV ... 32
4.8 ÖPNV-Infrastruktur ... 34
4.8.1 Haltestellenkataster ... 34
4.8.2 Barrierefreiheit der Haltestellen ... 35
4.9 Sonstige Angebotsbereiche ... 35
4.9.1 Tarifstruktur ... 35
4.9.2 Stadtwerke Remscheid App ... 36
4.10 Umsetzungsstand Nahverkehrsplan 2007 ... 36
4.11 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung ... 37

5 Anforderungsprofil für den städtischen ÖPNV ... 39

5.1 Zielkonzept für den Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid ... 39
5.2 Qualitätsstandards und Zielsetzung der ÖPNV-Qualität ... 40
5.3 Erschließung ... 41
5.4 Qualitätsstandards zur Angebotsqualität ... 42
5.4.1 Verkehrs- und Betriebszeiten ... 42
5.4.2 Fahrtenangebot und Reisezeiten ... 43
5.4.3 Verknüpfungspunkte und Anschlussbindungen ... 43
5.5 Qualitätsstandards zum Betrieb ... 44
5.5.1 Produkte im ÖPNV ... 44
5.5.2 Fahrzeuge und Antriebsform ... 45

5.5.3 Fahrbetrieb 47
5.5.4 Kundenservice 49
5.5.5 Beschwerdemanagement 50
5.5.6 Betriebs- und Servicepersonal 50
5.5.7 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit 51
5.6 Qualitätsstandards zur Infrastruktur 52
5.6.1 Betriebshöfe 52
5.6.2 Leitstelle 52
5.6.3 Fahrweg 53
5.6.4 Haltestellen 54
5.7 Qualitätsmanagementsystem Stadt Remscheid 57

6 Zielorientierte Mängelanalyse 58

6.1 Erschließungsqualität/ ÖV-Güteklassen 58
6.2 Gewerbegebiete 61
6.3 Reisezeiten 62
6.4 Verbindungsqualitäten 62
6.5 Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus 63
6.6 Abend- und Spätverkehre 65
6.7 AnrufSammelTaxi 65

7 Maßnahmenkonzept ÖPNV 66

7.1 Aufbau des Maßnahmenkonzeptes 66
7.2 Kurzfristige Maßnahmen 67
7.2.1 M1 - Erfassung von fahrtenscharfen Fahrgastzahlen 67
7.2.2 M2 - Kurzfristige Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen 67
7.2.3 M3 - Umstellung des AST-Angebotes auf einen TaxiBus 68
7.2.4 M4 - Verlängerung des Tagnetzes bis 22:00 Uhr (So-Do) 70
7.2.5 M5 - Verbesserung im Nachtnetzes 70
7.3 Mittelfristige Maßnahmen 71
7.3.1 M6 - Vorstudie höherwertiger ÖPNV 71
7.3.2 M7 - Machbarkeitsstudie Busbeschleunigungsmaßnahmen 71
7.3.3 M8 - Errichtung von Mobilstationen 73
7.3.4 M9 - Anpassung der Linien CE63 und 660 74
7.3.5 M10 - Optimierung auf den Linien 652 und 672 74
7.4 Langfristige Maßnahmen 75
7.4.1 M11 - Errichtung eines Netzes von Mobilstationen 75
7.4.2 M12 - Prüfung eines On-Demand-Verkehrs 76
7.4.3 M13 - Taktverdichtung auf dem Hauptnetz 77
7.4.4 M14 - Verlängerung des Tagnetzes bis 00:00 Uhr 78
7.4.5 Sonstige Maßnahmen 78
7.5 Maßnahmenwirkung 80
7.5.1 Kurzfristige Maßnahmen 81
7.5.2 Mittelfristige Maßnahmen 81
7.5.3 Langfristige Maßnahmen 82
7.6 Bewertung der Maßnahmenwirkung 82

8 Organisation des ÖPNV 84

8.1 Finanzierung des ÖPNV 84
8.2 Qualitätssteuerung 85
8.3 Organisation des ÖPNV 86

Anlage

I. Liniensteckbriefe 89

II. Stellungnahmen..... 122

1. Oberbergischer Kreis.....123
2. Rheinisch-Bergischer Kreis 124
3. Stadt Solingen 127
4. Stadt Wuppertal.....128
5. Stadt Hückeswagen.....130
6. Stadt Wermelskirchen.....131
7. go.Rheinland GmbH 132
8. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR 133
9. Busverkehr Rheinland GmbH (BVR) 137
10. DB InfraGO AG - Netz Düsseldorf.....138
11. Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH.....139
12. Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH 140
13. Regionalverkehr Köln GmbH.....141
14. Stadtwerke Remscheid GmbH 142
15. Stadtwerke Solingen GmbH - Verkehrsbetrieb.....146
16. WSW mobil GmbH 147
17. Bergische Industrie- und Handelskammer.....148
18. Pro Bahn Bergisches Land 153
19. Remscheider Blinden- und Sehbehindertenverein e.V. 157
20. VCD Bergisches Land e.V. 158

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.3-1 Beteiligungsformate ... 3
Abb. 3.2-1 Anzahl Einwohner und Einwohnerdichte je Stadtbezirk ... 9
Abb. 3.2-2 Einwohnerdichte nach Stadtteilen ... 10
Abb. 3.2-3 Bevölkerungsentwicklung Remscheid ... 11
Abb. 3.2-4 Bevölkerungsprognose 2023 - 2043 ... 11
Abb. 3.2-5 Altersstruktur der Einwohner nach Stadtbezirken ... 12
Abb. 3.2-6 Altersstruktur der Einwohner nach Altersgruppen ... 12
Abb. 3.3-1 Beschäftigtenentwicklung mit Arbeitsort Remscheid ... 13
Abb. 3.3-2 Ein- und Auspendler ... 13
Abb. 3.4-1 Schulen in Remscheid ... 14
Abb. 3.4-2 Schulformen und Schülerzahlen ... 14
Abb. 3.4-3 Schulstandorte in Remscheid ... 15
Abb. 3.5-1 Publikumswirksame Ziele ... 16
Abb. 3.7-1 Verkehrsmittelwahl auf Stadtbezirksebene (Hauptgruppen) ... 19
Abb. 3.7-2 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb Remscheids ... 20
Abb. 3.7-3 Verkehrsmittelwahl nach Stundengruppen ... 21
Abb. 4.3-1 Linienangebot des SPNV in Remscheid ... 23
Abb. 4.3-2 Betriebszeiten des SPNV in Remscheid ... 23
Abb. 4.3-3 Liniennetz SPNV in Remscheid ... 24
Abb. 4.4-1 Busliniennetz in Remscheid ... 25
Abb. 4.4-2 Buslinienangebot des VRR in Remscheid ... 26
Abb. 4.4-3 Betriebszeiten der VRR-Linien ... 26
Abb. 4.4-4 Buslinienangebot des VRS in Remscheid ... 27
Abb. 4.4-5 Betriebszeiten der VRS-Linien ... 27
Abb. 4.3-6 Nachtbuslinien in Remscheid ... 28
Abb. 4.3-7 Betriebszeiten der NachtExpress-Linien ... 28
Abb. 4.5-1 Angefahrene Haltestellen der AST-Linien ... 29
Abb. 4.5-2 Linienangebot des AST ... 29
Abb. 4.5-3 Betriebszeiten des AST-Angebotes ... 30
Abb. 4.5-4 Tarifstruktur für das AST in Remscheid (Stand 2025) ... 30
Abb. 4.6-1 Ein- und Aussteiger an den Remscheider Haltestellen ... 31
Abb. 4.6-2 Bevölkerungsdichte und Streckenbelastung (Fg. pro Tag) ... 32
Abb. 4.7-1 Ticketpreise für den BürgerBus in Remscheid ... 33
Abb. 4.7-2 Standorte von P+R und B+R ... 34
Abb. 5.4.1-1 Verkehrszeiten ... 42
Abb. 5.5-1 ÖPNV- und SPNV-Betriebsformen ... 44
Abb. 5.5.2-1 Gesetzliche Mindestziele nach CVD ... 46
Abb. 5.6.4-1 Barrierefreie Haltestelle Busbucht ... 56
Abb. 5.6.4-2 Barrierefreie Haltestelle am Fahrbahnrand und Buskap ... 56
Abb. 6.1-1 Haltestellenkategorie nach Güteklassenmodell ... 58
Abb. 6.1-2 Güteklassen der Erschließung ... 59
Abb. 6.1-3 Güteklassen der Remscheider Bushaltestellen ... 59
Abb. 6.1-4 Erschließungslücken in Remscheid ... 60
Abb. 6.1-5 Umgang mit den nicht erschlossenen Bereichen im NVP ... 61
Abb. 6.3-1 Reisezeitenverhältnis zwischen den Stadtbezirken ... 62
Abb. 6.4-1 Umsteigefreie Verbindungen zwichen den Stadtbezirken ... 63
Abb. 7.1-1 Maßnahmenübersicht mit Zeiträumen ... 67
Abb. 7.2.3-1 Flexible Bedienungsformen in Remscheid und Wuppertal ... 69
Abb. 7.2.5-1 Konzeptentwurf zum Nachtnetz in Remscheid ... 71
Abb. 7.3.2-1 Zu prüfende Busbeschleunigungsmaßnahmen ... 72
Abb. 7.3.2-2 Verortung der Busbeschleunigungsmaßnahmen ... 72

Abb. 7.3.3-1 Standorte der Mobilstationen gemäß VRR-Konzept 2020 73
Abb. 7.3.4-1 Linien CE63 und 660 74
Abb. 7.3.5-1 Linien 652 und 672 75
Abb. 7.4.3-1 Linien mit Potential für Taktanpassungen 77
Abb. 7.5-1 Maßnahmenübersicht mit Zeiträumen 80
Abb. 7.5-2 Kostenschätzung Maßnahmenkonzept 80
Abb. 8.2-1 Qualitätskriterien zu den Hauptbereichen der DIN EN 13816 85

Erklärung der Abkürzungen

A	Autobahn
a	Jahr
Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
AST	AnrufSammelTaxi
AT	Aufgabenträger
B+R	Bike&Ride
BAB	Bundesautobahn
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
Bf.	Bahnhof
BImschG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BFSG	Barrierefreiheitsstärkungsgesetz
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BMVI	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BRT	Bus Rapid Transit
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH
CE	Cityexpress
CSS	Customer Satisfaction Surveys (Befragung der Kunden zur Kundenzufriedenheit)
CVD	Clean Vehicle Directive
DB	Deutsche Bahn
DELFI	Verein zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation e.V.
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DHID	Deutschlandweite Haltestellen-Identifikation
DPM	Direct Performance Measures (direkte Leistungsmessung)
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EW	Einwohner
Fg.	Fahrgast
GGS	Gemeinschaftsgrundschule
GHS	Ganztagshauptschule
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ha	Hektar
Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
ISEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
ITCS	Intermodal Transport Control System (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
km	Kilometer
KGS	Katholische Grundschule
LEP NRW	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen
m	Meter
MID	Mobilität in Deutschland (bundesweite Befragung von Haushalten zum Mobilitätsverhalten)
MIV	Motorisierter Individualverkehr

MSS	Mystery Shopping Surveys (Messung der Leistung durch Testkunden)
NE	Nachtexpress
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Zweckverband Nahverkehr Rheinland
NVZ	Nebenverkehrszeit
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park&Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
QMS	Qualitätsmanagementsystem
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestützes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
ROG	Raumordnungsgesetz
RPD	Regionalplan Düsseldorf
RS	Remscheid
RVK	Regionalverkehr Köln GmbH
S-Bahn	Stadtbahn, Schnellbahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SR	Stadtwerke Remscheid GmbH
SVZ	Schwachverkehrszeit
Tsd.	Tausend
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WLAN	Wireless Local Area Network
WSW	Wuppertaler Stadtwerke GmbH

1 Einführung

1.1 Veranlassung und Zielstellung

Der letzte Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid wurde im Jahr 2007 aufgestellt. Die Rahmenbedingungen und Anforderungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) haben sich in den vergangenen Jahren stark verändert. Da im Nahverkehrsplan über den Aufgabenträger das ÖPNV-Angebot im Zuständigkeitsbereich definiert und festgesetzt wird, sollte der Nahverkehrsplan regelmäßig fortgeschrieben oder neu aufgestellt werden. Diese Fortschreibung des Nahverkehrsplans unterscheidet sich vom Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2007 im Aufbau deutlich, um den veränderten Anforderungen an einen modernen Nahverkehrsplan gerecht zu werden. Dabei wird auch das Thema Barrierefreiheit vertieft betrachtet. Ebenso wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst. Das zukünftige ÖPNV-Angebot berücksichtigt auch die städtebaulichen Veränderungen und vor allem das veränderte Mobilitäts- und Verkehrsverhalten.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat zum 01.01.1996 durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) die Verantwortung für den gesamten ÖPNV und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) festgelegt. Der gesamte ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Nach dem in Deutschland geltenden Prinzip der kommunalen Selbstverwaltung sind die kreisfreien Städte und Kreise gemäß § 3 Abs. 1 des ÖPNVG NRW Aufgabenträger für den ÖPNV. Für den SPNV sind die Zweckverbände (s. u.) Aufgabenträger.

Die kreisfreie Stadt Remscheid ist als Aufgabenträger für den ÖPNV nach § 8 und § 9 des ÖPNVG NRW verpflichtet, einen Nahverkehrsplan zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der Nahverkehrsplan dient dazu als eine tragfähige und gem. § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW finanziell realistische Grundlage, um die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen zu sichern, das den gegenwärtigen und zukünftigen verkehrlichen Verflechtungen gerecht wird. Durch das ÖPNVG NRW erhält die Stadt Remscheid den für die Gewährleistung einer ausreichenden Nahverkehrsbedienung notwendigen Gestaltungsspielraum über den Nahverkehrsplan. Nach der Novellierung des ÖPNVG NRW, welche am 01.01.2008 in Kraft getreten ist, übernehmen die drei großen Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), go.Rheinland (ehemals NVR (Zweckverband Nahverkehr Rheinland)) und Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) die Aufgabenträgerschaft für den SPNV in NRW. Die Stadt Remscheid ist dem Zweckverband VRR angeschlossen.

Durch die Novellierung des ÖPNVG NRW wurden die Anforderungen und Inhalte eines Nahverkehrsplans gem. § 8 ÖPNVG NRW erweitert. Folgende Themen müssen auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung berücksichtigt werden:

- Belange des Klima- und Umweltschutzes
- Belange des Rad- und Fußverkehrs
- Belange mobilitätseingeschränkter Menschen und der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Abs. 8 des ÖPNVG NRW
- Belange des Städtebaus und der Quartiersentwicklung
- Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans

Damit enthält ein aktueller Nahverkehrsplan deutlich mehr Elemente eines Planungsinstrumentes und geht deutlich über die Funktion als Vergabeinstrument und

Steuerungsinstrument hinaus. Der Nahverkehrsplan ist von der zuständigen Genehmigungsbehörde bei der Erteilung von Linienkonzessionen als Rahmenplan zu berücksichtigen. Die zuständige Genehmigungsbehörde für die Stadt Remscheid ist die Bezirksregierung Düsseldorf. Zudem dient der Nahverkehrsplan der Willensbildung der Stadt Remscheid und bietet zudem auch eine verkehrsgewerbliche Absicherung des im Stadtgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmens, die Stadtwerke Remscheid GmbH. Im Zuge der weiter fortschreitenden Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes enthält die Fortschreibung des Nahverkehrsplans zusätzlich folgende inhaltliche Schwerpunkte:

- Festlegung von umfassenden Qualitätszielen
- Schaffung von Grundlagen für ein bestellfähiges ÖPNV-Angebot.

Der Nahverkehrsplan soll gem. § 8 Abs. 1 des ÖPNVG NRW die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Gem. § 9 Abs. 3 des ÖPNVG NRW haben sich benachbarte Kreise und kreisfreie Städte bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Die im Stadtgebiet ansässigen Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung mit. Gemäß § 9 Abs. 2 sind außerdem, falls vorhanden, die Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte, Verbände von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität oder sensorischen Einschränkungen sowie Fahrgastverbände anzuhören, wobei ihre Interessen angemessen und diskriminierungsfrei berücksichtigt werden müssen. Der Nahverkehrsplan beschreibt den Ist-Zustand des ÖPNV-Systems im Stadtgebiet und skizziert die gewünschte Entwicklungsrichtung für die kommenden Jahre. Er dient zudem dazu, das bestehende Niveau des ÖPNV in Remscheid zu bewahren und auf dieser Grundlage weiter auszubauen. Ebenfalls werden durch den Nahverkehrsplan Qualitätsziele in unterschiedlichen Kategorien festgelegt. Wegen der Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes sind verbindliche Qualitätsziele eine Voraussetzung für einen gut ausgebauten und für die Nutzer attraktiven ÖPNV. Diese Qualitätsziele definieren die Bedingungen für alle Teilnehmer bei einem möglichen Wettbewerb. In Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern und deren Nahverkehrsplänen soll ein möglichst lückenloses ÖPNV-Angebot für die Bevölkerung bereitgestellt werden. Das ÖPNV-Angebot soll eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten und der Remscheider Bevölkerung ein Mobilitätsangebot unterbreiten. Durch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden die Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Remscheid erhalten und verbessert. Zusätzlich werden darüber hinaus auch regionale Verflechtungen im ÖPNV berücksichtigt. Zudem wird überprüft, ob alle Siedlungsgebiete in Remscheid an den ÖPNV angebunden sind und eine angemessene Bedienungsqualität aufweisen.

1.2 Vorgehen

Die Erstellung des Nahverkehrsplans erfolgt in mehreren systematischen Schritten, die eine fundierte Planung und eine optimale Ausrichtung des ÖPNV auf die Strukturen und Gegebenheiten der Stadt Remscheid sicherstellen. Auf die Bestandserfassung der Raum- und Siedlungsstruktur und des ÖPNV-Angebotes folgt die Erstellung des Zielkonzeptes und eines Angebotsprofils, die Netzanalyse, sowie die Entwicklung von Maßnahmen, die dann in einem Gesamtkonzept aufgehen.

Der Nahverkehrsplan für die Stadt Remscheid besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Einführung und Veranlassung, sowie Informationen zum Vorgehen und zur Beteiligung
- Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung, sowie den gesetzlichen Grundlagen

- Darstellung der Raum- und Siedlungsstruktur
- Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes und der Nachfragestruktur
- Anforderungsprofil für den städtischen ÖPNV
- Zielorientierte Mängelanalyse
- Maßnahmenkonzept ÖPNV
- Organisation des ÖPNV

1.3 Beteiligung

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans sind verschiedene Beteiligungsformate eingesetzt worden. Dadurch konnte schon im Erstellungsprozess eine bedarfsgerechte Planung durchgeführt werden, die auch die Interessen und das Wissen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Remscheid berücksichtigt.

Ebenso konnten bei der Erstellung des Nahverkehrsplans relevante Interessengruppen, -verbände und Stakeholder bereits im Planungsprozess eingebunden werden. Dadurch soll ein breiter Konsens für den Nahverkehrsplan erreicht werden. Ebenso werden Interessenvertretungen bezüglich mobilitätsrelevanter Themen und Anliegen frühzeitig beteiligt. Dadurch kann die Akzeptanz des Nahverkehrsplans und der vorgesehenen Maßnahmen deutlich erhöht werden. Es ermöglicht transparent nachzuvollziehen, aus welchen Gründen bestimmte Entscheidungen getroffen werden. Gleichzeitig können innovative Ideen und kreative Lösungen gerade auch bei kleineren Maßnahmen vor Ort eingebracht werden. Der Beteiligungsprozess gliedert sich dabei in verschiedene Formate, die in der folgenden Abbildung dargestellt werden:

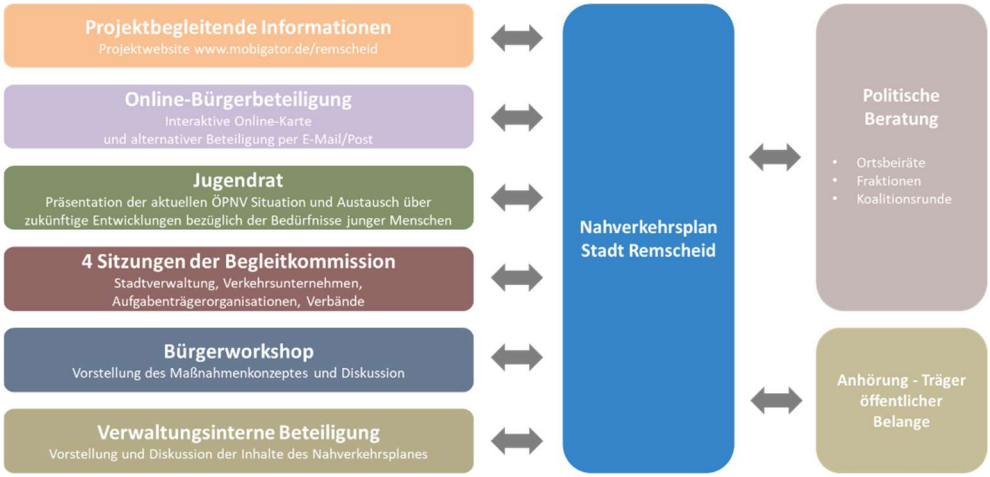


Abb. 1.3-1 Beteiligungsformate

Online-Bürgerbeteiligung

Die Online-Bürgerbeteiligung fand im Zeitraum vom 10.08.2023 bis zum 10.10.2023 statt. Während dieser Zeit hatten alle Bürgerinnen und Bürger von Remscheid, aber auch Einpendler die Gelegenheit, ihre Anmerkungen, Hinweise, Lob und Kritik zum ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet über eine Onlinekarte zu übermitteln und zu verorten. Insgesamt wurden 121 Beiträge zu den Themen Linienführung, Verbindungen, Taktzeiten und Bedienzeiten, Haltestellen, der Vernetzung der Verkehrsmittel sowie weiteren Aspekten eingereicht. Zusätzlich konnten weitere Vorschläge und Anregungen für den Nahverkehrsplan auch per E-Mail übermittelt werden. Alle Eingaben werden in einer Synopse als Anlage dieses Nahverkehrsplans aufgeführt.

Jugendrat
Im Frühling 2024 wurde im Jugendrat der Stadt Remscheid der Prozess zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans sowie die Möglichkeiten zur Mitwirkung und Beteiligung vorgestellt. Neben der Präsentation gab es auch Gelegenheit für Rückfragen zu den Inhalten und dem Ablauf des Prozesses. Der Jugendrat soll die Perspektiven und Bedürfnisse junger Menschen in den Nahverkehrsplan einfließen lassen, da deren Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr sich zum Teil von den Anforderungen anderer Nutzergruppen unterscheiden. Relevant sind beispielsweise eine gute Anbindung des ÖPNV zu Schulen und Freizeitzielen.

Begleitkommission
Zur inhaltlichen Begleitung während der Erstellung des Nahverkehrsplans tagt eine Begleitkommission in vier Sitzungen. In der Begleitkommission wurden Inhalte und Zwischenstände präsentiert und vorgesehene Änderungen und Maßnahmen diskutiert. Der Begleitkommission gehören Vertreter der Verwaltung, der im Stadtrat vertretenen Fraktionen, sowie Vertreter des Inklusionsrates, des Behinderten- und Sehbehindertenvereins, des Jugendrats und der Stadtwerke Remscheid an.

Bürgerworkshop
Am 26.09.2024 fand in Remscheid ein Bürgerworkshop zum Nahverkehrsplan für die Stadt Remscheid in Form einer Präsenzveranstaltung im Rathaus statt. Dabei wurden in einem ersten Teil Informationen, Ergebnisse der Bestandsaufnahme und erste Maßnahmenideen vorgestellt. Anschließend wurden anhand verschiedener Karten in einer Workshop-Phase die Anforderungen, Maßnahmenideen und -vorschläge zwischen Planern, Verwaltung und den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.

Verwaltungsinterne Beteiligung

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes wurden verwaltungsinterne Beteiligungen vorgenommen. Diese bestanden aus Informationen zum Nahverkehrsplan, sowie bei Bedarf Einzelgesprächen mit den verschiedenen Akteuren. Beteiligt wurden dabei folgende Fachdezernate und Akteure: Kommunales Integrationszentrum, Jugend, Umwelt, Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung, Bauen und Wirtschaftsförderung, Gleichstellung von Frau und Mann und Kämmerei sowie die Nachhaltigkeitsbeauftragte, die Straßenverkehrsbehörde, TBR-Verkehrstechnik und Stadtwerke Remscheid.

2 Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung

2.1 Landespolitische Ziele

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Verkehrsstrukturen sowie die Ziele von Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen. Zu beachten sind im Einzelnen die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung und des Städtebaus sowie die Programme der Landesverkehrsplanung NRW. Das aktuelle ÖPNVG NRW nennt in § 2 folgende Grundsätze der Planung:

- Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang erhalten unter der Berücksichtigung des Klima- und Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadt, der Barrierefreiheit und Sicherheit. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist dabei dem Neubau vorzuziehen.
- Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Raumerschließung zu erhalten.
- In allen Teilen des Landes NRW ist eine angemessene Bedienung nach den Bedürfnissen der Bevölkerung durch den ÖPNV, mit Fokus auf hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, zu gewährleisten.
- In allen Landesteilen ist die ÖPNV-Infrastruktur auszubauen, dabei soll ein Schienenschnellverkehrsnetz die Hauptfunktion tragen, ein Busnetz soll Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllen. Zudem soll die Verknüpfung der beiden Netze durch eine nutzerfreundliche und barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen sichergestellt werden.
- In Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden.
- Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden.
- Bei geringer Verkehrsnachfrage sollen alternative Bedienungsformen, wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen, mit einbezogen werden.
- Bei Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Angebote des ÖPNV sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu beachten.
- Die spezifischen Belange von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen sowie von Kindern und Fahrradfahrern sind bei der Planung von ÖPNV-Angeboten zu berücksichtigen.
- Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.

2.2 Rahmenvorgaben

2.2.1 Raumordnung

Aus dem Spannungsfeld zwischen Verkehrsnotwendigkeit und -belastung ergibt sich der raumordnerische Vorrang für Verkehrsträger und -mittel mit hoher Transportkapazität, wie den ÖPNV. Auf diese Verkehrsträger sollen Verkehre verlagert und Verkehrszuwächse gelenkt werden. Der zukünftige Raumbedarf für den Verkehr muss durch die Verknüpfung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung verringert werden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Flächennachfrage für den MIV, da die zunehmende Siedlungsverdichtung oft mit einer steigenden Nachfrage

nach Verkehrsflächen einhergeht. Daher ist es entscheidend, den Ausbau und die Optimierung des ÖPNV voranzutreiben, um eine nachhaltige Mobilität zu fördern und gleichzeitig den Flächenverbrauch durch den MIV zu minimieren. Dieser Ansatz wird durch das Raumordnungsgesetz (ROG), das am 31. Dezember 2008 und 30. Juni 2009 novelliert wurde, festgelegt.

2.2.2 Landesentwicklung

Im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) aus 2019[1] sind die Zielsetzungen der Raumordnung und Landesplanung festgeschrieben. Für die Stadt Remscheid ist der Regionalplan Düsseldorf (RPD) mit aktuellem Stand vom 22.09.2023 maßgebend. Nach raumordnerischer Einstufung des LEP NRW ist die Stadt Remscheid als Mittelzentrum Bestandteil des polyzentrischen Raumes Zweckverband VRR. Durch das Stadtgebiet Remscheid verläuft die Bundesautobahn A 1 als bedeutendste Achse des MIV in Remscheid. Sie besitzt nationale bis europäische Bedeutung als viel befahrene Verkehrsachse in Westdeutschland und durchquert das Remscheider Stadtgebiet von Norden nach Süden. Im Norden stellt die A 1 die Anbindung über Wuppertal bis ins Ruhrgebiet her, im Süden verbindet sie Remscheid über Leverkusen mit Köln. Im Eisenbahnverkehr ist Remscheid an die Strecke zwischen Wuppertal und Solingen angebunden. Die Bahnstrecke verläuft durch das Remscheider Stadtgebiet von Südwesten nach Nordosten. Remscheid besitzt entlang der Bahnstrecke insgesamt vier Bahnhöfe, bzw. Bahnhaltepunkte: Remscheid-Güldenwerth, Remscheid Hbf., Remscheid-Lennep und Remscheid-Lüttringhausen. Dadurch ist in Remscheid auf vielen Wegen im Stadtgebiet über die Bahnhaltepunkte eine Alternative zum Busverkehr vorhanden.

2.2.3 Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung

Der aktuell gültige Flächennutzungsplan der Stadt Remscheid stammt aus dem Jahr 2010. Angesichts des üblichen Planungshorizonts von 15 bis 20 Jahren ist eine Neuaufstellung dieses Planungsinstruments in den kommenden Jahren zu erwarten. Im Flächennutzungsplan sind die wesentlichen räumlichen Ziele der Stadtentwicklung verankert. In Remscheid sind die Stärkung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes und die Sicherung und Entwicklung der Zentren und deren Struktur die beiden vorrangigen Ziele. Ergänzt werden die Ziele durch einen nachhaltigen Umgang mit den natürlichen Ressourcen der Stadt Remscheid.

Der Neuaufstellungsbeschluss wurde bereits im Jahre 2004 gefasst und ist im Jahr 2015 wieder aufgenommen worden. Im Jahr 2016 wurde die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans mit Voranstellung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) beschlossen. In dem ISEK sind eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit in den ersten Planungsphasen und die Entwicklung strategischer Ziele auf Grundlage allgemeiner Grundsätze der Raumordnung auf Gesamtstadt- und Bezirksebene vorgesehen. Das Handlungsfeld Verkehr und Mobilität des ISEK besitzt eine Vielzahl von Schnittmengen mit den weiteren Bausteinen Stadtstruktur und Städtebau, Bevölkerung und Sozialstruktur, Wohnraumentwicklung, Gewerbe, Freiraum, Freizeit sowie soziale Infrastruktur und Bildung. Das strategische Ziel für das Handlungsfeld Verkehr und Mobilität ist mit „Mobilität neu denken“ betitelt und beinhaltet folgende Kernbotschaften:

[1] LEP NRW: Inkrafttreten am 19.02.2019

- Erhöhung der Lebensqualität durch Reduzierung von Verkehrsbelastungen
- Schaffung von klimafreundlichen Angeboten (Nahmobilität, Radverkehr, ÖPNV etc.)
- Reduzierung des MIV in den innerstädtischen Bereichen
- Vermeidung von Verboten, stattdessen intelligente Verkehrssteuerung

Zur Umsetzung des Ziels der positiven Beeinflussung des Modal Splits zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsarten sind eine Reihe von Handlungsansätzen genannt, die auszugsweise folgend aufgeführt sind:

- Angebot durch ergänzende Verkehrsarten wie bspw. Bürgerbus
- Attraktivitätssteigerung und zukunftsfähige Angebotserweiterung des ÖPNV/ Implementierung klimaneutraler und geräuscharmer öffentlicher Verkehrssysteme
- Einrichtung/ Erweiterung von Sharing-Systemen
- Erstellung eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes
- Förderung der Nahmobilität
- Förderung des Radverkehrs (Alltags- und Freizeitrouten, Radschnellweg etc.)
- Förderung von E-Mobilität
- Stärkung von Mobilitätsketten/ Ausbau und Schaffung intermodaler Knotenpunkte/ Mobilstationen

Weitere Handlungsfelder beziehen sich zwar vordergründig auf stadtplanerische und siedlungsstrukturelle Belange, doch bei Erhalt und Erhöhung der Attraktivität städtischer Wohnstandorte kann der ÖPNV hierzu einen nennenswerten Beitrag leisten.

Zudem bilden die Vorgaben des VRR einen wesentlichen Rahmen für die kommunale Verkehrsplanung in Remscheid. Im VRR-Nahverkehrsplan 2025 ist eine Taktverdichtung im S-Bahn- und Regionalverkehr des Großraums Düsseldorf vorgesehen. Für Remscheid sieht das Zielnetz 2032/2040 vor, das Angebot der Linien S7 (Wuppertal - Remscheid - Solingen - Düsseldorf - Ratingen Ost - Essen) sowie S47X (Wuppertal - Remscheid - Solingen - Düsseldorf - Ratingen West - Duisburg) durch eine Taktverdichtung zu erweitern. Diese Planungen sind bei der weiteren Verkehrsplanung für das Stadtgebiet Remscheid angemessen zu berücksichtigen. Insbesondere ist die Abstimmung des städtischen Busverkehrs auf die Taktungen SPNV von zentraler Bedeutung, um nahtlose Übergänge und eine optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel sicherzustellen.

2.3 Belange der Barrierefreiheit

Gemäß § 2 Abs. 8 ÖPNVG NRW hat der Nahverkehrsplan die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und zur Änderung anderer Gesetze zu berücksichtigen. Als Artikelgesetz sieht das BGG u. a. Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) (Artikel 49) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) (Artikel 51) vor:

- **Artikel 49 BGG**
  Die nach dem GVFG als Fördervoraussetzung bereits zuvor bestehende Berücksichtigungspflicht der Belange behinderter Menschen, wurde dahingehend verstärkt, dass ein Vorhaben den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entsprechen muss. Zusätzlich müssen bei der Vorhabenplanung Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte gehört werden.

- **Artikel 51 BGG**
  Nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG muss der Nahverkehrsplan „Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen […] berücksichtigen“, mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. „Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans müssen Behindertenbeauftragte oder -beiräte gehört werden. Im Antrag auf die Erteilung einer Liniengenehmigung müssen Maßnahmen entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan zur Barrierefreiheit dargelegt werden (§ 12 PBefG). Die Liniengenehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan nicht im Einklang steht (§ 13 Abs. 2a PBefG).

Der Nahverkehrsplan bekommt durch die Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 eine hohe Bedeutung hinsichtlich der Barrierefreiheit. Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Abs. 3 Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden, sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.
Aufbauend auf den Regelungen des BGG wird mit dem Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) ein weiterer Schritt unternommen, um die Barrierefreiheit weiter zu verbessern. Das BFSG konkretisiert und erweitert die Anforderungen des BGG, insbesondere in Bezug auf digitale Angebote und Produkte. Es regelt, dass ab dem 28. Juni 2025 digitale Produkte und Dienstleistungen, wie zum Beispiel Fahrausweisautomaten, Webseiten und Apps barrierefrei gestaltet sein müssen. Die Anforderungen dafür orientieren sich an den Normen und Standards der Bundesfachstelle Barrierefreiheit.

3 Raum- und Siedlungsstruktur

3.1 Siedlungsstruktur und Flächennutzung

Remscheid grenzt im Norden an das Oberzentrum Wuppertal. Im Osten schließen sich das Mittelzentrum Radevormwald und das Grundzentrum Hückeswagen an. Die als Mittelzentrum eingestufte kreisfreie Stadt Solingen grenzt im Westen an Remscheid. Im Süden schließt sich das Mittelzentrum Wermelskirchen an. Die Stadt Remscheid liegt zudem am Rande der Metropolregion Rhein-Ruhr im Bergischen Städtedreieck, das sie mit den Städten Wuppertal und Solingen bildet. Die städtische Gesamtfläche von 74,51 km² ist in folgende Nutzungen unterteilt (Stand 2022)[2]:

- 33,4 % Waldflächen
- 22,3 % Wohnbau-, Industrie- und Gewerbeflächen
- 21,1 % Landwirtschaftsflächen
- 8,9 % Verkehrsflächen
- 6,4 % Freizeit- und Erholungsflächen
- 6,4 % Flächen anderer Nutzung
- 1,5 % Wasserflächen

Die Flächen für Wohnbau, Industrie und Gewerbe liegen im bundesweiten Durchschnitt für eine kleine Großstadt. Remscheid befindet sich im Bergischen Land und weist entsprechende topographische Gegebenheiten und Besonderheiten auf. Es ergibt sich ein Höhenunterschied zwischen der tiefsten Stelle an der Wupper bei Wiesenkotten und dem Brodtberg in Hohenhagen von über 282 m.

3.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

In Remscheid sind 115.237 Personen gemeldet (Stand: 31. Dezember 2024). Zwischen den einzelnen Stadtbezirken existieren teilweise große Unterschiede in der Einwohnerdichte (siehe Abb. 3.2-1). Der Stadtbezirk Alt-Remscheid weist die höchste Einwohnerdichte mit 2.712 Einwohner je km² auf. Der Stadtbezirk Süd ist mit 1.790 Einwohnern je km² ebenfalls dicht besiedelt. Der flächenmäßig größte Stadtbezirk Lennep ist dagegen mit 899 Einwohner pro Quadratkilometer eher dünn besiedelt. Der Stadtbezirk Lüttringhausen weist mit 1.088 Einwohnern je km² sowohl die zweitkleinste Fläche als auch die zweitkleinste Einwohnerdichte auf.

Stadtbezirke	Einwohnerzahl	Fläche in ha	Fläche in km²	Einwohner/km²
Alt-Remscheid	49.365	1.820	18	2.712
Süd	24.850	1.388	14	1.790
Lennep	24.395	2.715	27	899
Lüttringhausen	16.627	1.528	15	1.088
Gesamt	**115.237**	**7.451**	**75**	**1.547**
				*Stadt Remscheid 31.12.2024

Abb. 3.2-1 Anzahl Einwohner und Einwohnerdichte je Stadtbezirk[3]

Die Einwohnerdichte in den einzelnen Stadtteilen Remscheids (Abb. 3.2-2) ist vor allem in den Stadtbezirkszentren besonders hoch. Der Stadtteil mit der höchsten Einwohnerdichte von ca. 14.100 EW/km² ist Scheid im Westen Remscheids. Im Stadtteil Lennep-Altstadt (ca. 8.825 EW/km²) konnte die zweithöchste Einwohnerdichte festgestellt werden. Mit einer Einwohnerdichte von ca. 5.000 bis 7.500 Einwohnern pro km² sind vor allem die Stadtteile Stachelhausen, Nordstadt, Mitte, Lennep-Neustadt, Zentralpunkt und Klausen zu nennen. In großen Teilen der Stadt liegt die Einwohnerdichte bei unter 5.000 Einwohner pro km².

[2] Landesdatenbank NRW: Flächenerhebung nach tatsächlicher Art der Nutzung (Stand: 31.12.2022).

[3] Stadt Remscheid (2025): Remscheider Einwohnerinnen und Einwohner am 31. Dezember 2024.

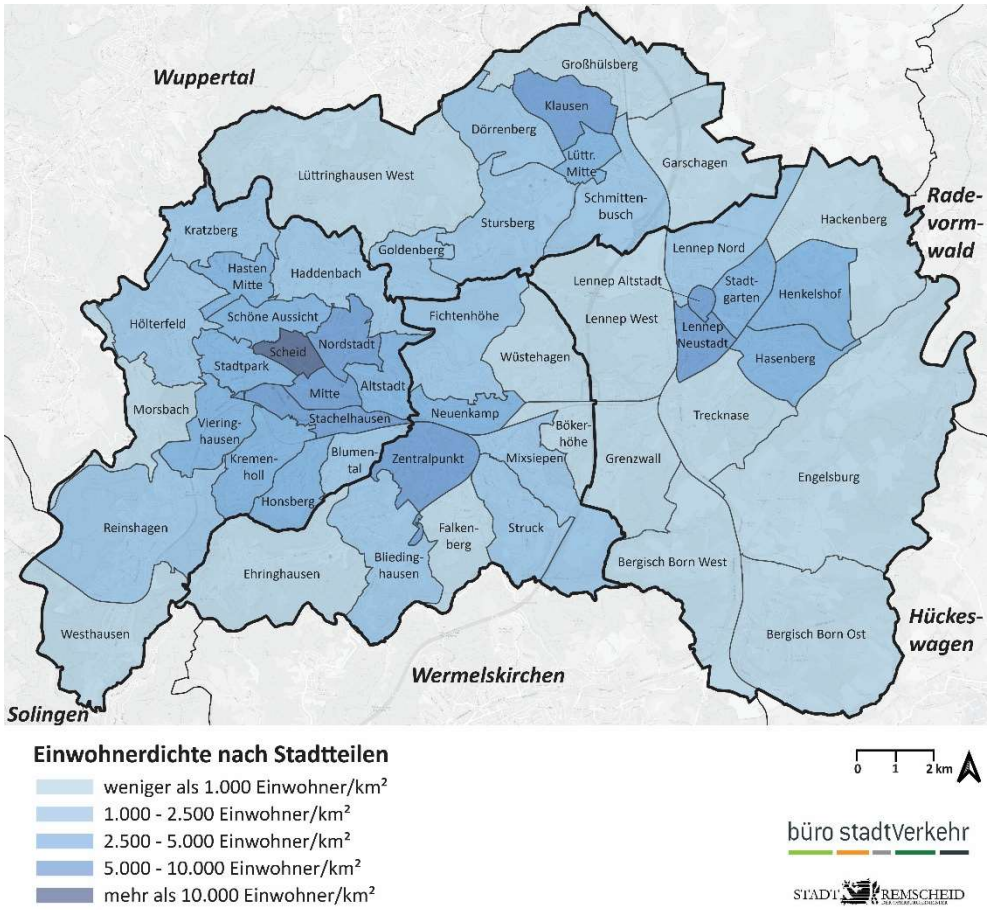


Abb. 3.2-2 Einwohnerdichte nach Stadtteilen

Die Entwicklung der Bevölkerungszahl in Remscheid zeigt im längerfristigen Rückblick deutliche Veränderungen. Laut den von IT.NRW auf Basis des Zensus 2011 zurückgerechneten Daten kam es zwischen den Jahren 2004 und 2013 zu einem spürbaren Bevölkerungsrückgang von über 7 %, auf nur noch knapp 109.000 Einwohner[4]. Seit dem Jahr 2013 ist jedoch durchgehend ein positives Wachstum zu verzeichnen. Ein besonders starker Zuwachs erfolgte laut der Fortschreibung im Jahr 2022 mit einem Anstieg um 1.121 Einwohner.

Ab dem Jahr 2016 werden die Zahlen der Einwohnerstatistiken der Stadt Remscheid betrachtet. In diesem Zeitraum wuchs die Bevölkerung von 112.846 Personen (2016) auf 115.237 Personen (2024)[5]. Den Höchststand erreichte Remscheid im Jahr 2022 mit 115.360 Einwohnern, bevor die Zahlen 2023 nahezu stabil blieben und 2024 leicht zurückgingen. Insgesamt ergibt sich von 2016 bis 2024 ein Wachstum von rund 2,1 %. Diese Entwicklungen verdeutlichen, dass Remscheid nach einem längerfristigen Rückgang in eine Phase stetigen Wachstums übergegangen ist.

[4] Landesdatenbank Nordrhein-Westfalen / IT.NRW (2025): Fortschreibung des Bevölkerungsstandes - Tabelle für Remscheid. https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online#astructure [30.09.205].

[5] Stadt Remscheid (2021-2025): Remscheider Einwohnerinnen und Einwohner am 31. Dezember 2020-2024. Eigene Zusammenstellung.

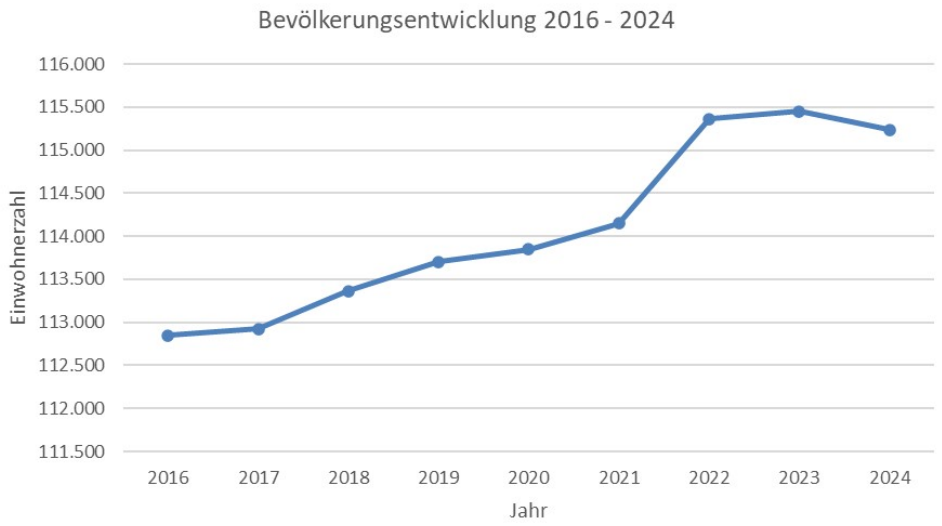


Abb. 3.2-3 Bevölkerungsentwicklung Remscheid

Die Bevölkerungsprognose der Stadt Remscheid von 2023 geht von einer Einwohnerzunahme bis zum Jahr 2033 von 3 % auf 119.610 Einwohner und bis zum Jahr 2043 von 7 % auf 123.413 Einwohner aus. Bei dem prognostizierten Saldo aus Geburten und Sterbefällen wird ein Geburtendefizit von 525 Personen im jährlichen Durchschnitt angenommen. Dem gegenüber steht ein Wanderungsplus von durchschnittlich 928 Personen pro Jahr bis zum Jahr 2043.[6]

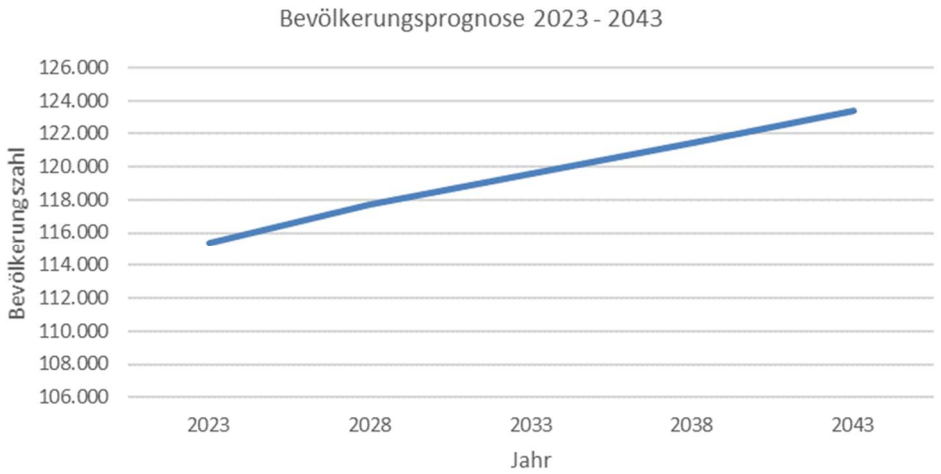


Abb. 3.2-4 Bevölkerungsprognose 2023 - 2043

Die Verteilung der Altersstruktur in Remscheid ist annähernd ausgeglichen. Allerdings ist der Anteil der zwischen 16- und 24-Jährigen in Remscheid besonders niedrig. Den größten Anteil der Bevölkerung macht die Altersgruppe der 25- und 49-Jährigen mit rund einem Drittel aus. Der Anteil der Senioren hat in den letzten Jahren zugenommen und es ist davon auszugehen, dass auch in Zukunft die Bevölkerungsgruppe über 65 Jahren weiter zunimmt. Im Vergleich zu früher weisen ältere Menschen heute eine höhere Pkw-Affinität auf als in der Vergangenheit, haben aber gleichzeitig auch besondere Anforderungen an die ÖPNV-Infrastruktur.

Die Altersstruktur der Stadt Remscheid ist in nachfolgender Abb. 3.2-5 nach Stadtbezirken zusammengefasst wiedergegeben und in Abb. 3.2-6 für die gesamte Stadt Remscheid dargestellt.

[6] Stadt Remscheid: Vorausberechnung der Bevölkerung Remscheid 2023 bis 2043.

Stadtbezirk	Einwohner Dezember 2024	0-15 Jahre	16-24 Jahre	25-49 Jahre	50-64 Jahre	über 65 Jahre
Alt-Remscheid	49.365	16%	9%	32%	22%	21%
Süd	24.850	8%	5%	16%	11%	11%
Lennep	24.395	7%	4%	15%	11%	12%
Lüttringhausen	16.627	5%	3%	10%	8%	8%
Remscheid	**115.237**	**15%**	**9%**	**31%**	**22%**	**22%**

Abb. 3.2-5 Altersstruktur der Einwohner nach Stadtbezirken

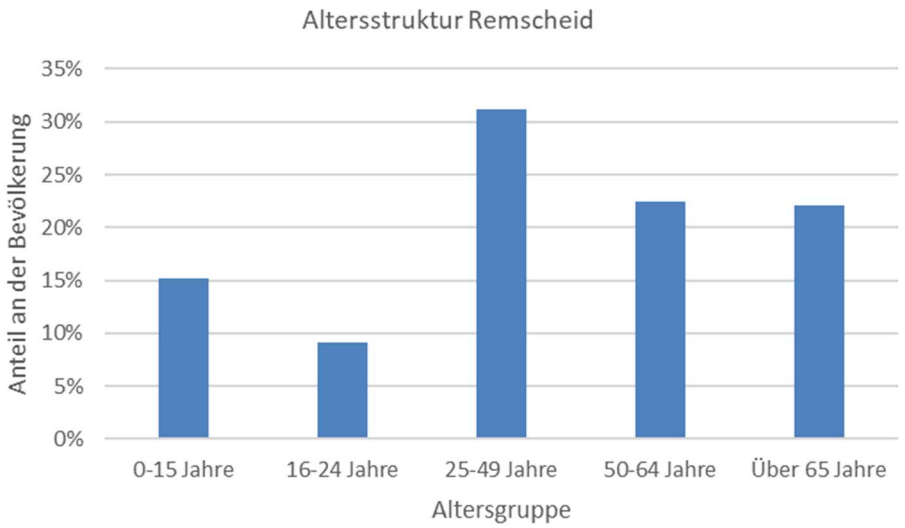


Abb. 3.2-6 Altersstruktur der Einwohner nach Altersgruppen

3.3 Beschäftigtenentwicklung

Im Jahr 2023 waren in Remscheid am Arbeitsort 47.077 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt.[7] Nach Wirtschaftszweigen betrachtet entfielen die Beschäftigten auf:

- produzierendes Gewerbe mit 43,7 %
- Handel, Gastgewerbe und Verkehr mit 15,8 %
- sonstige Dienstleistungen mit 40,4 %

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat im Vergleich zum Jahr 1995 um etwa 9 % abgenommen. Im Jahr 2010 erreichte die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit unter 40.000 einen sehr niedrigen Wert. Seitdem stieg die Anzahl wieder bis auf über 47.000 Beschäftigte im Jahr 2023. Allerdings ist aufgrund des demographischen Wandels und des damit einhergehenden Rückgangs der erwerbstätigen Bevölkerung nicht von weiteren signifikanten Steigerungen auszugehen. Die Arbeitslosenquote beträgt im Oktober 2024 8,2 %[8] und liegt damit über dem bundesweiten Durchschnitt von 5,7 %[9].

[7] Stadt Remscheid: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach dem Wohn- und Arbeitsortprinzip im Juni 2023.

[8] Bundesagentur für Arbeit: https://statistik.arbeitsagentur.de/Auswahl/raeumlicher-Geltungsbereich/Politische-Gebietsstruktur/Kreise/Nordrhein-Westfalen/05120-Remscheid-Stadt.html [27.11.2024].

[9] Bundeszentrale für politische Bildung: Registrierte Arbeitslose und gemeldete Arbeitsstellen. https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/sozialbericht-2024/553145/registrierte-arbeitslose-und-gemeldete-arbeitsstellen/ [27.11.2024].

Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten									
Jahr	**1995**	**2000**	**2005**	**2010**	**2015**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Beschäftigte	51.803	46.742	41.432	39.892	43.191	45.815	45.988	47.277	47.007
Differenz	-	-10,8%	-12,8%	-3,9%	7,6%	5,7%	0,4%	2,7%	-0,6%
(am Arbeitsort bezogen auf den 30.06. des Jahres)									

Abb. 3.3-1 Beschäftigtenentwicklung mit Arbeitsort Remscheid

Derzeit größter Arbeitgeber in Remscheid ist mit ca. 2.000 Mitarbeitern in verschiedenen Funktionen die Stadt Remscheid selbst. Danach folgen die Firma Vaillant mit ca. 1.550 und das Sana-Klinikum mit ca. 1.200 Mitarbeitern am Standort. Die größeren Industrie- und Gewerbegebiete im Remscheider Stadtgebiet befinden sich vor allem im Stadtbezirk Süd, in Lüttringhausen sowie in Lennep. Im Süden Remscheids beheimatet das Industrie- und Gewerbegebiet an der Lempstraße den Standort des Unternehmens Vaillant GmbH sowie eine Produktionsstätte der Mannesmann Maschinenfabrik GmbH. In Remscheid-Lennep finden sich zahlreiche Ansiedlungen von Industrie und Gewerbe in den Arealen rund um Jägerwald, Trecknase und Leverkusener Straße. Südlich von Lennep sind am Eichholz Gewerbeansiedlungen in Bergisch Born zu finden. Im Bereich Lüttringhausen konzentrieren sich die Industrie und das Gewerbe maßgeblich in Großhülsberg, an Dreher- und Schlosserstraße.[10]

Insgesamt ist die Anzahl der Berufsein- und -auspendler gegenüber dem im NVP 2007 entnommenen Daten stark gestiegen. Insbesondere die Zahl der Pendler von und nach Wuppertal und Solingen hat stark zugenommen.

	IT.NRW 2022			NVP 2007	
	Berufs-auspendler	**Berufs-einpendler**	**Summe**	**Berufs-pendler**	**Differenz**
Wuppertal, krfr. Stadt	6.108	6.594	12.702	8.643	4.059
Wermelskirchen, Stadt	2.402	3.084	5.486	4.957	529
Solingen, krfr. Stadt	2.114	1.962	4.076	2.775	1.301
Radevormwald, Stadt	1.194	1.805	2.999	2.644	355
Hückeswagen, Stadt	676	1.180	1.856	1.720	136
Köln, krfr. Stadt	1.092	906	1.998	1.129	869
Düsseldorf, krfr. Stadt	1.184	615	1.799	1.173	626
Summe	**14.770**	**16.146**	**30.916**	**23.041**	**7.875**

Abb. 3.3-2 Ein- und Auspendler

3.4 Schulstandorte

In der Stadt Remscheid existieren 34 Schulen unterschiedlicher Schulformen (s. Abb. 3.4-1). Darunter befinden sich unter anderem zwei Förderschulen und eine Waldorfschule. Die Anzahl der Schüler in Remscheid lag im Jahr 2021 insgesamt bei 16.243[11].

[10] Stadt Remscheid (2021): Kommunales Gewerbeflächenentwicklungskonzept.

[11] Stadt Remscheid (2021): Remscheider Schulstatistik.

Schulform	Anzahl der Schulen
Grundschule	17
Förderschule	2
Hauptschule	1
Sekundarschule	1
Realschule	2
Abendrealschule	1
Gymnasium	4
Gesamtschule	2
Berufskolleg	3
Waldorfschule	1
Summe	**34**

Abb. 3.4-1 Schulen in Remscheid

Der Remscheider Schulstatistik (Stand: 2021) zufolge unterlagen die Schülerzahlen in den letzten Jahren leichten Schwankungen. Starke Zuwanderungsbewegungen fangen die grundsätzlich sinkenden Schülerzahlen auf. Insofern sind Prognosen in Bezug auf die künftigen Schülerzahlen mit großen Unsicherheiten verbunden.

Schulname	Schulform	Anzahl der Schüler (2021)
GGS Adolf-Clarenbach	Grundschule	263
GGS Am Stadtpark	Grundschule	327
GGS Daniel-Schürmann	Grundschule	205
GGS Dörpfeld	Grundschule	333
GGS Eisernstein	Grundschule	215
GGS Freiherr-vom-Stein	Grundschule	180
GGS Hackenberg	Grundschule	257
GGS Hasenberg	Grundschule	176
GGS Hasten	Grundschule	219
GGS Kremenholl	Grundschule	179
GGS Mannesmann	Grundschule	164
GGS Reinshagen	Grundschule	319
GGS Siepen	Grundschule	222
GGS Steinberg	Grundschule	182
GGS Walther-Hartmann	Grundschule	180
KGS Franziskus	Grundschule	328
KGS Menninghausen	Grundschule	327
Heinrich-Neumann-Schule	Förderschule	363
Hilda-Heinemann-Schule	Förderschule	156
GHS Hackenberg	Hauptschule	142
Nelson-Mandela-Schule	Sekundarschule	470
Alexander-von-Humboldt-Schule	Realschule	664
Albert-Schweitzer-Schule	Realschule	713
Weiterbildungskolleg	Abendrealschule	148
Emma-Herwegh-Gymnasium	Gymnasium	844
Gertrud-Bäumer-Gymnasium	Gymnasium	709
Leibniz-Gymnasium	Gymnasium	749
Röntgen-Gymnasium	Gymnasium	768
Albert-Einstein-Schule	Gesamtschule	1.158
Sophie-Scholl-Gesamtschule	Gesamtschule	1.322
Käthe-Kollwitz-Berufskolleg	Berufskolleg	785
Berufskolleg Wirtschaft und Verwaltung	Berufskolleg	1.304
Berufskolleg Technik	Berufskolleg	1.464
Rudolf-Steiner-Schule	Waldorfschule	408
Summe		**16.243**

Abb. 3.4-2 Schulformen und Schülerzahlen[12]

[12] Stadt Remscheid (2022): Anzahl der Schüler (2021).

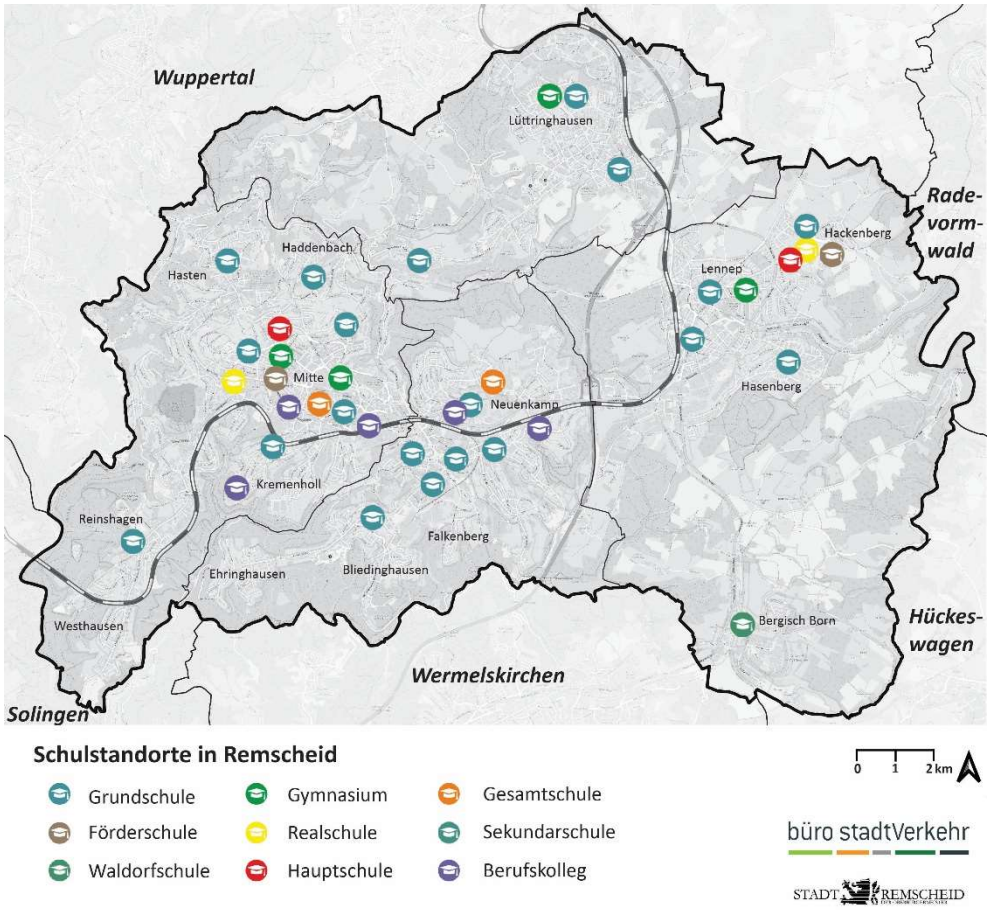


Abb. 3.4-3 Schulstandorte in Remscheid

3.5 Publikumswirksame Ziele

Neben der Siedlungsstruktur und der zentralörtlichen Gliederung haben publikumsbedeutsame Ziele Einfluss auf die Ausrichtung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes. Zu nennen sind hier zentrale Versorgungsbereiche und Freizeitziele (Abb. 3.5-1).

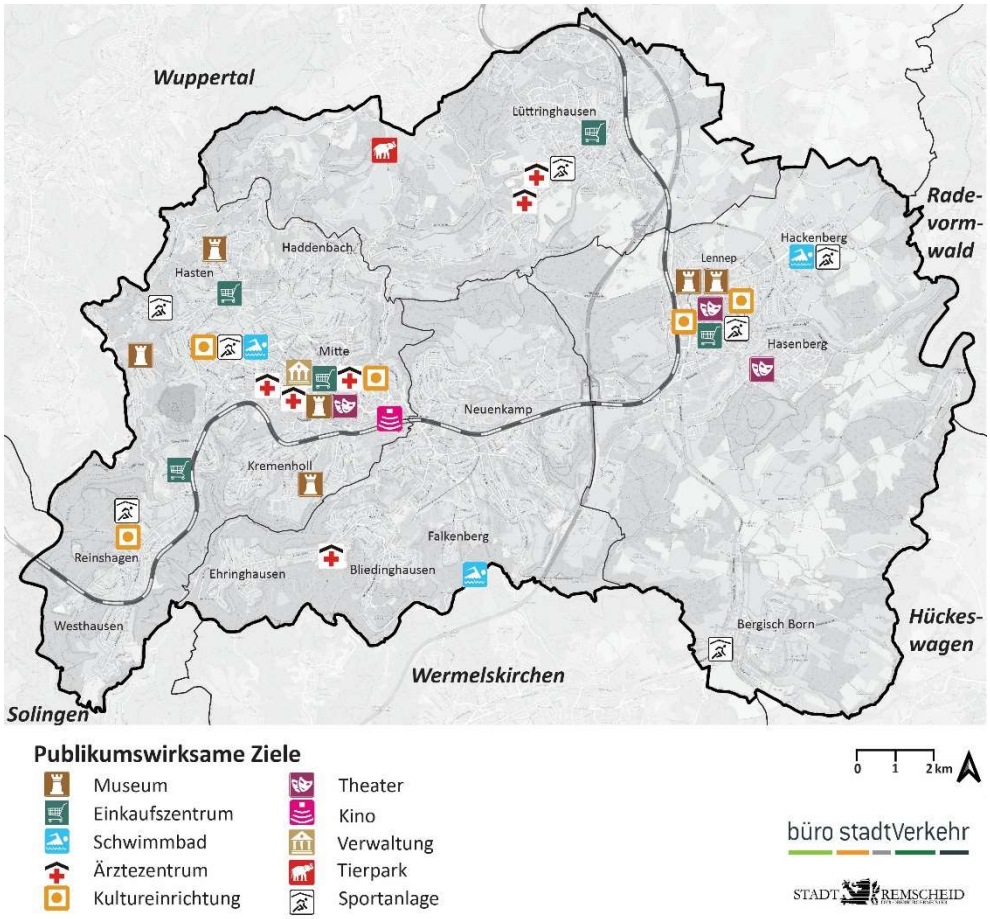


Abb. 3.5-1 Publikumswirksame Ziele

Raumkategorien gemäß Einzelhandelskonzept

Im Rahmen des Einzelhandelskonzepts aus dem Jahr 2014 wurde eine Zentren- und Standortstruktur für die Stadt Remscheid erstellt. Remscheid ist durch fünf zentrale Versorgungsbereiche und einen ergänzenden Sonderstandort geprägt. Die zentralen Versorgungsbereiche befinden sich im Innenstadtzentrum sowie in den Stadtbezirkszentren Lennep, Lüttringhausen, Süd und dem Stadtteil Hasten. Die Neuenkamper Straße bietet als Sonderstandort Entwicklungspotentiale für den nicht-zentrenrelevanten und nicht-nahversorgungsrelevanten Einzelhandel.[13]

Für die Gesamtstadt Remscheid wurde zudem festgestellt, dass aufgrund der Lage Remscheids im verdichteten Raum des Bergischen Landes sowie der guten verkehrlichen Anbindung über die A 1 und den öffentlichen Nahverkehr zum Oberzentrum Wuppertal ein starkes Wettbewerbsumfeld in Bezug auf den Einzelhandel besteht.

Zentrale Versorgungsbereiche

Die zentralen Versorgungsbereiche in Remscheid, die für die tägliche Versorgung und das gesellschaftliche Leben von großer Bedeutung sind, müssen durch das ÖPNV-Angebot effektiv erschlossen werden. Diese Bereiche beinhalten unter anderem Gesundheits-, Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen, deren Erreichbarkeit für die Stadtbevölkerung gewährleistet werden muss.

Zu den zentralen Versorgungsbereichen gehören:

- Gesundheitseinrichtungen
- Nahversorgung/ Einkaufszentren
- Öffentliche Einrichtungen/ Verwaltung

[13] Stadt + Handel (2014): Einzelhandelskonzept für die Stadt Remscheid, S. 28.

Freizeitziele
Da der Freizeitverkehr für den ÖPNV als Marktsegment in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat, muss das ÖPNV-Angebot die Erschließung und Bedienung wichtiger ÖPNV-relevanter Freizeitziele gewährleisten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die auf die Freizeitziele ausgerichtete ÖPNV-Nachfrage häufig saisonal unterschiedlich ausgeprägt ist und sich im Tages- und Wochenverlauf zeitlich auf bestimmte Zeitfenster konzentrieren kann.

Zu den Freizeitzielen gehören:

- Theater & Museen
- Kultureinrichtungen
- Kinos
- Sportstätten
- Schwimm- und Freizeitbäder

Darüber hinaus haben auch Senioreneinrichtungen und Friedhöfe eine Relevanz als ÖPNV-Ziel.

3.6 Stadt- und Siedlungsflächenerweiterung

Zurzeit werden auf mehreren Arealen im Remscheider Stadtgebiet Handlungsansätze zur Entwicklung der dortigen Stadt- und Siedlungsflächen unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse verfolgt. Im Rahmen des kommunalen Gewerbeflächenentwicklungskonzepts aus dem Jahr 2021 wurden für die Stadt Remscheid gewerbliche Potentialflächen mit einer Gesamtfläche von ca. 73 ha ermittelt. Bei den Untersuchungen zum Entwicklungskonzept wurden wohnungs- und betriebsnah zugängliche Freiflächen als wichtiger Standortfaktor für Remscheid identifiziert. Um die Attraktivität der Stadt Remscheid als Standort zu erhalten, werden ca. 57 ha der Potentialfläche zur Entwicklung empfohlen. Die benannten Flächen wurden hinsichtlich ihrer Handlungspriorität eingestuft. Die Flächen der Handlungspriorität 1 sind bereits betrieblich bebau- und nutzbar. Folgende Flächen sind dieser Kategorie zugeordnet:

- Am Eichholz
- Haddenbacher Straße
- Hohenhagener Straße
- Königstraße
- Klausener Straße
- Lenneper Straße
- Papenberger Straße
- Schlachthofstraße
- Stockder Straße
- Wolfstraße

Die Flächen der Handlungspriorität 2 sind landesplanerisch vorstrukturiert. Für die Flächen der Handlungspriorität 3 gibt das Gewerbeflächenentwicklungskonzept die Prüfung einer interkommunalen Umsetzungsfähigkeit in Zusammenhang mit einer nicht geklärten Vereinbarkeit mit fachplanerischen Belangen an. Handlungspriorität 4 beinhaltet die Konversion von Flächen und eine damit verbundene Nutzungsänderung. Für die Umsetzung der Handlungsempfehlungen wurde ein Planungshorizont von 12 Jahren vorgesehen.[14]

[14] Stadt Remscheid (2021): Kommunales Gewerbeflächenentwicklungskonzept.

Im Sinne des Konzeptes zur Revitalisierung der Innenstadt Remscheids aus dem Jahr 2015 befindet sich der Friedrich-Ebert-Platz seit 2023 im Umbau. Als Anstoß für einen umfangreichen Entwicklungsprozess im Bereich der Innenstadt wird der Neugestaltung und Aufwertung des Friedrich-Ebert-Platzes zum zentralen Verknüpfungspunkt im öffentlichen Nahverkehr eine herausragende Bedeutung beigemessen. Der Umbau befindet sich aktuell im 4. Bauabschnitt (Stand: Mai 2025). Der Bauzeitplan sieht eine Fertigstellung der Gesamtmaßnahme bis Ende 2025 vor. Das Revitalisierungskonzept umfasst zudem die Behebung funktionaler und städtebaulicher Missstände an der Alleestraße. Das Sanierungsgebiet „Alleestraße“ umfasst die Alleestraße mit den Hausnummern 2 bis 98 sowie die unmittelbar angrenzende Bebauung zwischen dem Markt im Osten und der Hochstraße im Westen.[15] Der Rahmenplan sieht Maßnahmen in den Handlungsfeldern Stadtraum und Erscheinungsbild, Nutzung, Wohnen und Mobilität vor. Verkehrlich relevante Maßnahmen mit mittlerer Priorität umfassen die Errichtung einer Mobilstation an der Engelspassage und die Öffnung der Alleestraße für den Fahrradverkehr. Die Sanierung des Parkhauses Allee-Arkaden, City-Logistik und Mikro-Depot-Konzepte sowie eine Machbarkeitsstudie zu autonomen E-Pendlerbussen besitzen geringe Priorität. Eine vollumfängliche Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes soll dem Rahmenplan nach bis 2031 erfolgen.[16]

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 685 plant die Stadt Remscheid die Errichtung eines Outlet-Centers im Stadtbezirk Lennep. Das Areal befindet sich zwischen Mühlenstraße und der Straße Am Stadion sowie zwischen Brehmstraße und Röntgenstraße. Das Plangebiet umfasst insgesamt ca. 11 ha. Die Zufahrt soll über die Wupperstraße erfolgen. Um bestehende Verkehrsfunktionen beizubehalten, werden eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt und gegebenenfalls bauliche Anpassungen vorgenommen. Die Wupperstraße soll dabei auch zukünftig die Verkehrsfunktionen für den Busverkehr, den Fahrradverkehr, für Fußgängerinnen und Fußgänger und die Erschließung anliegender Grundstücke erfüllen und diese Funktionen aufrechterhalten. Die Anbindung des Vorhabens an den SPNV soll über den Bahnhof Remscheid-Lennep erfolgen. Eine Anbindung des Busverkehrs soll über die Haltestelle Wupperstraße erfolgen. Das Vorhaben befindet sich aktuell in der zweiten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung.[17]

3.7 ÖPNV-Nachfragestruktur

Die ÖPNV-Nachfragestruktur in Remscheid setzt sich auf der einen Seite aus der Bevölkerungsdichte sowie der räumlichen Verteilung der Wohnstandorte zusammen und auf der anderen Seite aus den Standorten und Strukturen von Arbeitsstädten, Schulen, Standorten der Nahversorgung und von Freizeitzielen. Zudem beeinflussen auch soziale Faktoren, Altersstrukturen und Einkommen die ÖPNV-Nachfrage, da sie die Mobilitätsbedürfnisse und Möglichkeiten der Bürger direkt beeinflussen. Für die Stadt Remscheid wurden diese Daten im Rahmen einer Haushaltsbefragung im Jahr 2021 ermittelt. Dabei wurden die empfohlenen Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen als Grundlage zur Durchführung dieser Haushaltsbefragung zu Grunde gelegt. Sie ermöglichen eine Vergleichbarkeit mit übergeordneten Erhebungen wie der bundesweiten Studie Mobilität in Deutschland (MID) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

[15] Stadt Remscheid (2022): Amtsblatt für die Stadt Remscheid Ausgabe Nr. 7‘22 / 27. Jahrgang.

[16] Stadt Remscheid (2021): Vorbereitende Untersuchung und Rahmenplan Sanierungsgebiet Alleestraße.

[17] Stadt Remscheid: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 685: Areal zwischen Mühlenstraße und Straße Am Stadion sowie zwischen Brehmstraße und Röntgenstraße in Remscheid-Lennep. https://www.remscheid.de/wirtschaft-stadtentwickung/stadtplanung/beteiligungsverfahren/bp_685_beteiligungsverfahren.php [24.04.2025].

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl beschreibt, mit welchem (Haupt-)Verkehrsmittel die Wege in Remscheid unternommen werden. Die folgenden Analysen zeigen die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und verschiedenen soziodemographischen und stadtstrukturellen/ verkehrlichen Merkmalen auf. Die Bürgerinnen und Bürger Remscheids bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 70 % mit dem Pkw (Fahrer- und Mitfahrerwege) und zu 30 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 17 % auf den Fußverkehr, 10 % auf den ÖPNV und 3 % auf den Radverkehr.

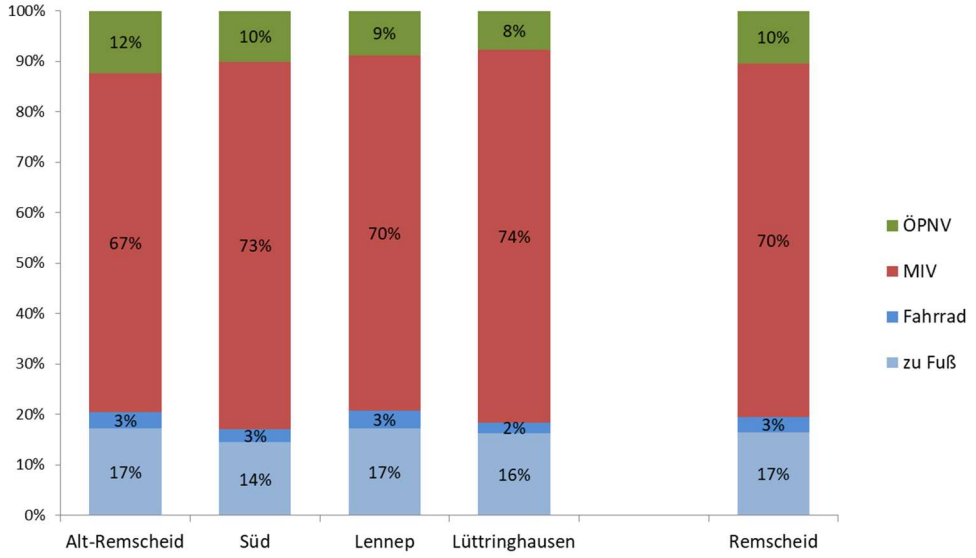


Abb. 3.7-1 Verkehrsmittelwahl auf Stadtbezirksebene (Hauptgruppen)[18]

ÖPNV-Zeitkarten

Etwa 19 % der Personen in Remscheid haben eine Zeitkarte für Busse und Bahnen, wie beispielsweise Schülertickets, Wochen-, Monats- oder Jahreskarten. Diese Zeitkarteninhaber sind regelmäßige Nutzer des ÖPNV und verwenden Busse und Bahnen täglich oder fast täglich. In der Regel nutzen sie den ÖPNV hauptsächlich für den Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Ihre Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV unterscheiden sich dabei von denen der Gelegenheits- und Freizeitnutzer. Der Anteil der Besitzer von ÖPNV-Zeitkarten ist in der Regel in Stadtbezirken mit einem umfangreichen ÖPNV-Angebot (einschließlich Bus- und SPNV-Anschluss) tendenziell höher als in Bezirken mit nur einem Grundangebot. Diese Tendenz trifft jedoch nicht auf die Stadtbezirke in Remscheid zu. Nur im Stadtbezirk Süd fehlt ein SPNV-Anschluss, von dort ist aber der Hauptbahnhof gut erreichbar. Das Angebot an Schulen hat ebenfalls Einfluss auf den ÖPNV-Zeitkartenbesitz, da insbesondere Schüler und Auszubildende häufiger eine ÖPNV-Zeitkarte besitzen. Der Anteil der ÖPNV-Nutzer mit Zeitkarte variiert je nach Stadtbezirk zwischen 14 % in Lennep und Lüttringhausen und 22 % in Alt-Remscheid. Zu berücksichtigen ist, dass die Daten aus dem Jahr 2021 stammen, das Deutschlandticket jedoch erst später zum 01.05.2023 eingeführt wurde. Es ist aufgrund der Attraktivität des Deutschlandtickets davon auszugehen, dass der ÖPNV-Zeitkartenbesitz in Remscheid mittlerweile deutlich höher ist.

[18] Büro Stadtverkehr (2021): Haushaltsbefragung zur Mobilität in Remscheid 2021. Auswertung auf Wegeebene, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen.

Pkw-Verfügbarkeit

Die Verfügbarkeit von Pkw beeinflusst die Häufigkeit der Nutzung des ÖPNV. In Remscheid besitzen 83 % der befragten Haushalte mindestens ein Auto, während 17 % der Haushalte keinen Pkw haben. Zudem haben 36 % der Haushalte zwei oder mehr Fahrzeuge. Im Durchschnitt hat jeder Haushalt 1,3 Pkw. Die Haushalte in Alt-Remscheid haben mit 1,20 Pkw je Haushalt die niedrigste Besitzquote, während die Stadtbezirke Lennep (1,41 Pkw je Haushalt) und Lüttringhausen (1,53 Pkw je Haushalt) über dem stadtweiten Durchschnitt liegen.

Verkehrsverflechtungen

Im ÖPNV sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der Stadtbezirke erwartungsgemäß gering. Einzig in Alt-Remscheid lassen sich höhere Binnenverkehrsanteile feststellen. Auch die Verflechtungen zwischen den Stadtbezirken sind insgesamt eher schwach ausgeprägt. Der größte ÖPNV-Anteil entfällt in Alt-Remscheid auf den Busverkehr. Mobilität mit dem Zug sowie Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug sind nicht berücksichtigt (sofern die Fahrgäste nicht innerhalb des Stadtgebiets mit dem Zug fahren). Die stärksten Verflechtungen bestehen mit etwa 4.600 täglichen Fahrten zwischen Süd und Alt-Remscheid, gefolgt von rund 1.800 täglichen Fahrten auf der Strecke zwischen Alt-Remscheid und Lennep.

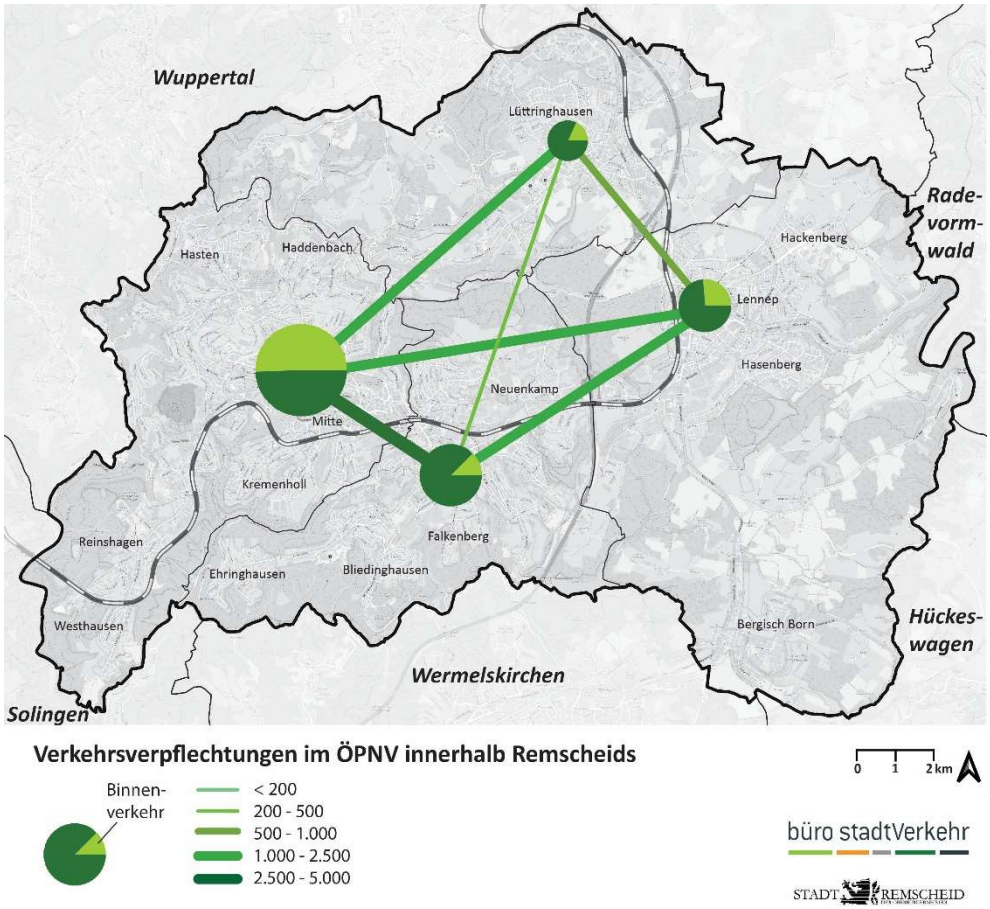


Abb. 3.7-2 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb Remscheids[19]

Verkehrsmittelwahl im Tagesverlauf

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Remscheid 2021 zeigen eine Spitzenstunde zwischen 07:00 und 08:00 Uhr sowie gegen 16:00 Uhr am Nachmittag bei Betrachtung aller Verkehrsmittel. Betrachtet man die Verteilung der ÖPNV-

[19] Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Remscheid 2021, Kartengrundlage: OpenStreetMap. Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung.

Nutzung über den Tag, so fällt auf, dass diese morgens nochmals ausgeprägter ist und zwei Nachfragespitzen um 13:00 Uhr und von 15:00 bis 16:00 Uhr aufweist. Es ist davon auszugehen, dass es sich dabei um die Berufspendler, sowie die Beförderung von Schülerinnen und Schülern handelt. In den Abendstunden ist die Nutzung des ÖPNV im Verhältnis zu den anderen Verkehrsmitteln geringer ausgeprägt.

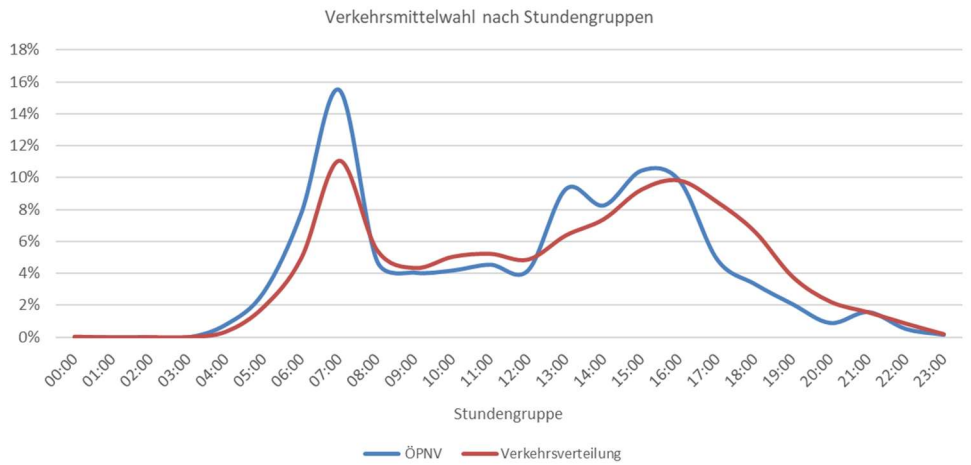


Abb. 3.7-3 Verkehrsmittelwahl nach Stundengruppen

3.8 Verkehrsprognose

Remscheid steht vor einer steigenden, jedoch alternden Bevölkerung. Die demografische Entwicklung zeigt, dass der Anteil älterer Menschen in der Stadt weiterhin steigen wird. Der Anteil der über 65-Jährigen wird voraussichtlich bis 2035 auf mehr als 30 % ansteigen. Diese Altersgruppe ist besonders auf barrierefreie und komfortable Mobilitätslösungen angewiesen. Zudem bleibt die Zahl der Jugendlichen und jungen Erwachsenen stabil, was eine konstante Nachfrage nach öffentlichem Nahverkehr, vor allem im Bereich der Schüler- und Freizeitmobilität, erwarten lässt.

Die Nutzung des ÖPNV wird in Remscheid in den nächsten Jahren voraussichtlich steigen. Derzeit liegt die Zahl der Beförderungsfälle pro Tag bei etwa 45.000 Fahrten. Angesichts der steigenden Bevölkerungszahlen und der zunehmenden Bedeutung umweltfreundlicher Mobilität wird ein Anstieg von bis zu 10 % bis zum Jahr 2030 zu erwarten sein. Die jüngsten Haushaltsbefragungen zeigen eine wachsende Bereitschaft der Remscheider Bevölkerung, den ÖPNV häufiger zu nutzen. Es besteht ein deutlicher Wunsch nach einer besseren Taktung und einer intensiveren Vernetzung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Ein weiteres Thema ist dabei die Seniorenmobilität, da die ältere Bevölkerung einen zunehmend höheren Anteil an der Gesamtbevölkerung stellt. Senioren benötigen eine verbesserte Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen, Freizeitangeboten und sozialen Treffpunkten. Hier sind flexible Angebote sowie die Barrierefreiheit von besonderer Bedeutung.
Die Zahl der Pendler, die täglich nach Remscheid ein- und auspendeln, wird auch in Zukunft ein wichtiger Faktor für die Verkehrsplanung bleiben. Besonders Verbindungen in die benachbarten Städte Wuppertal und Solingen sind nach wie vor stark frequentiert. Auch die Einführung des Deutschlandtickets hat zu steigenden Fahrgastzahlen geführt. Daher bleibt die Verkehrsprognose grundsätzlich abhängig von den Vorgaben und Voraussetzungen, die auf politischen Ebenen der Europäischen Union und der Bundesrepublik Deutschland sowie auf Landesebene getroffen werden. Ebenso werden konjunkturelle Einflüsse, der Arbeitsmarkt sowie technische Innovationen oder Einschränkungen des MIV Auswirkungen auf die Entwicklung des ÖPNV in Bezug auf Wegeanzahl und Modal Split-Anteil haben.

4 Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes

4.1 Organisation

Für die Planung, Organisation und Durchführung des Busverkehrs als Teil des ÖPNV ist die Stadt Remscheid als zuständiger Aufgabenträger verantwortlich. Für den SPNV, welcher in Remscheid den Regionalexpress und die S-Bahn umfasst, ist der VRR verantwortlich. Grenzüberschreitende Verkehre erfolgen in Abstimmung mit den Aufgabenträgern der Städte Hückeswagen, Radevormwald, Solingen, Wermelskirchen und Wuppertal.

4.2 Bedienungsangebot im ÖPNV

Das im Folgenden dargestellte Remscheider ÖPNV-Leistungsangebots basiert auf dem Fahrplanstand aus September 2023.[20] In Remscheid wird ein Großteil des ÖPNV-Leistungen von der Stadtwerke Remscheid GmbH als Verkehrsunternehmen erbracht.[21] Dadurch, dass sich die Stadt Remscheid im Grenzbereich der Verkehrsverbünde VRR und VRS befindet, besteht das ÖPNV-Angebot sowohl aus VRR-Linien als auch VRS-Linien (eine ausführliche Auflistung des Linienangebotes folgt in den Kap. 4.3, 4.4 und 4.5). Linien, die die Stadt Remscheid mit den umliegenden Städten Wuppertal, Solingen, Wermelskirchen und Radevormwald verbinden, werden teilweise in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen der angrenzenden Städte betrieben. Darüber hinaus verkehren weitere Linien, die Remscheid mit der umliegenden Region verbinden, jedoch nicht von den Stadtwerken Remscheid, sondern beispielsweise von der Regionalverkehr Köln GmbH und der Busverkehr Rheinland GmbH betrieben werden.

4.3 Schienenpersonennahverkehr

Remscheid wird an den insgesamt vier Bahnhöfen bzw. Bahnhaltepunkten Remscheid Hauptbahnhof, Lennep, Güldenwerth und Lüttringhausen von der Linie S 7 und an den Bahnhaltepunkten Remscheid Hauptbahnhof und Remscheid-Lennep zusätzlich von der Linie RE 47 bedient. Die S 7 bindet das Remscheider Stadtgebiet an die Nachbarstädte Solingen und Wuppertal an. Die Reisezeit zwischen Remscheid Hbf. und Wuppertal Hbf. beträgt 27 Minuten. Der Hauptbahnhof in Solingen kann von Remscheid Hbf. aus in 22 Minuten erreicht werden. Zusätzlich sorgt die Linie S 7 für die Binnenerschließung des Remscheider Stadtgebiets, indem sie Lennep und Lüttringhausen mit dem Hauptbahnhof und den zentralen Bereichen verbindet. Der RE 47, betrieben von der REGIOBAHN (Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH), verkehrt von Remscheid-Lennep Bf. über Remscheid Hbf. und Solingen Hbf. nach Düsseldorf Hbf. Die Reisezeit zwischen Remscheid Hbf. und Solingen Hbf. beträgt 19 Minuten. Bis zum Hauptbahnhof in Düsseldorf dauert eine Fahrt von Remscheid Hbf. aus 42 Minuten. Die Funktion der Linie RE 47 ist die überregionale Anbindung der einwohnerstarken Bezirke Remscheid Mitte und Lennep an Solingen, Hilden und die Landeshauptstadt Düsseldorf.

[20] Ab Oktober 2023 temporär reduziertes Fahrtenangebot aufgrund von Personalmangel bei den Stadtwerken Remscheid.

[21] Stadtwerke Remscheid: Das 1x1 des Remscheider ÖPNV - Infos für Einsteiger. https://www.stadtwerke-remscheid.de/services/das-1x1-des-remscheider-oepnv/ [10.02.2025]

Linie	Linienverlauf	Takt	Betreiber
S 7	Wuppertal - Remscheid-Lennep - Solingen	20/30/60	RheinRuhrBahn GmbH
RE 47	Remscheid-Lennep - Remscheid - Solingen - Düsseldorf	60	REGIOBAHN

Abb. 4.3-1 Linienangebot des SPNV in Remscheid[22][23]

Betriebszeiten

Die S 7 wird montags bis freitags im Zeitraum zwischen 04:00 Uhr und 01:00 Uhr betrieben. An diesen Tagen verkehrt sie von 04:00 Uhr bis 20:00 Uhr im 20-Minuten-Takt, von 20:00 Uhr bis 23:00 Uhr im 30-Minuten-Takt und von 23:00 Uhr bis 01:00 Uhr wird das Angebot auf eine Fahrt pro Stunde reduziert. An Samstagen findet ein ganztägiger Betrieb im 30-Minuten-Takt statt. An Sonn- und Feiertagen verkehrt die S 7 von 06:00 Uhr bis 04:00 Uhr. Zwischen 06:00 Uhr und 23:00 Uhr bedient sie die Strecke im 30-Minuten-Takt und von 23:00 Uhr bis 04:00 Uhr im 60-Minuten-Takt. Die Linie RE 47 wird montags bis freitags im Zeitraum zwischen 04:00 Uhr und 00:00 Uhr betrieben. An Samstagen erstreckt sich die Bedienung auf die Zeit von 05:00 Uhr bis 00:00 Uhr und an Sonn- bzw. Feiertagen von 06:00 Uhr bis 00:00 Uhr. Der RE 47 verkehrt während der Betriebszeiten in einem 60-Minuten-Takt.

Betriebszeiten			
Linie	**Montag-Freitag**	**Samstag**	**Sonn- und Feiertag**
S 7	04:00-01:00 Uhr	Durchgängiger Betrieb	06:00-04:00 Uhr
RE 47[24]	04:00-00:00 Uhr	05:00-00:00 Uhr	06:00-00:00 Uhr

Abb. 4.3-2 Betriebszeiten des SPNV in Remscheid

[22] Regiobahn: Fahrpläne. https://www.regio-bahn.de/data/files/fahrplan_re47_2023-fuer-homepage-3.pdf [20.12.2023].

[23] Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR: https://www.vrr.de/fileadmin/user_upload/pdf/fahrplan_und_mobilitaet/RE-Linienplaene_2025/RE47.pdf [16.10.2025].

[24] Aktuell Schienenersatzverkehr bis voraussichtlich Ende 2025, Einsatz von Batterieoberleitungszügen auf der gesamten Strecke von Düsseldorf Hbf. bis Lennep Bf. ab Sommer 2026 geplant. (Quelle: Regiobahn: FAQ Linie 47 Düssel-Wupper-Express. https://www.regio-bahn.de/fragen-und-antworten-rund-um-die-regiobahn/faq-linie-re-47-duessel-wupper-express [18.12.2024]).

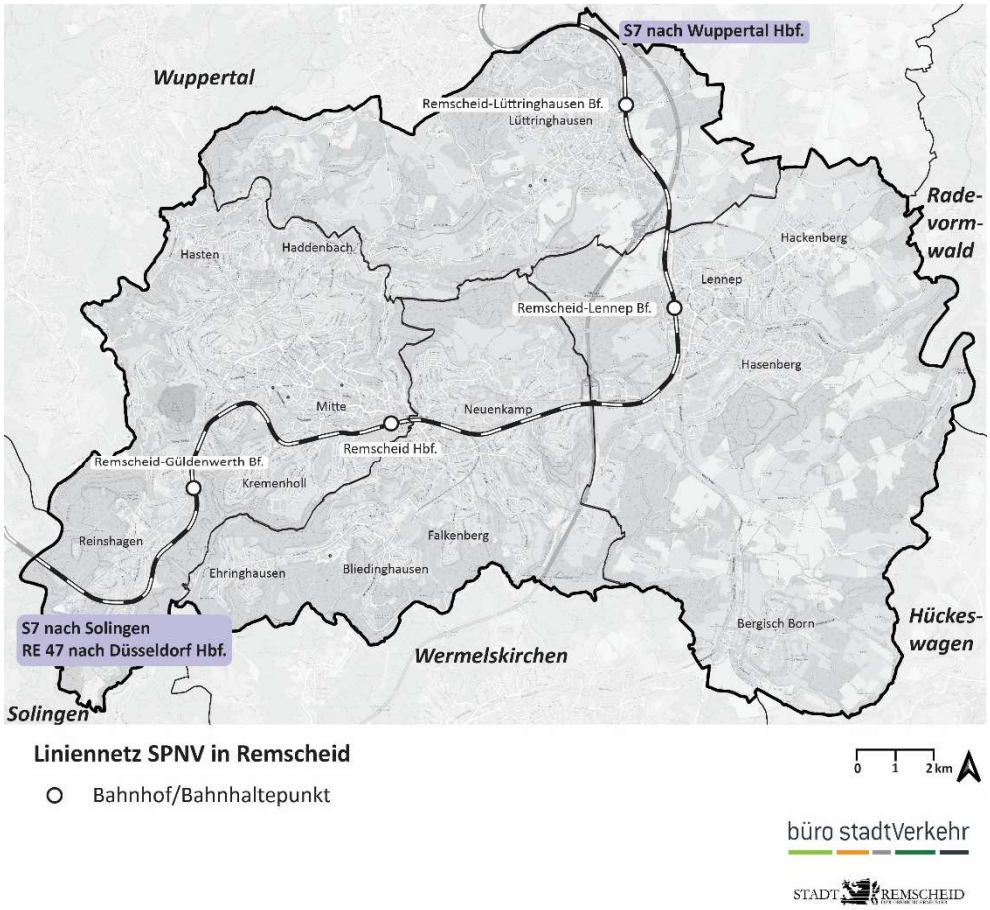


Abb. 4.3-3 Liniennetz SPNV in Remscheid

4.4 Busverkehr

Insgesamt werden 30 der 33 Buslinien, die auf dem Stadtgebiet Remscheid verkehren, dem VRR zugeordnet. Davon verkehren 9 Linien als Nachtexpress-Linien. Linien, die zwischen den Stadtgebieten Remscheid und Wuppertal verkehren, werden durch die Stadtwerke Remscheid in Kooperation mit den Wuppertaler Stadtwerken betrieben.

Folgende Verkehrsunternehmen haben ein Busangebot im Stadtgebiet der Stadt Remscheid:

- Stadtwerke Remscheid GmbH (SR)
- Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)
- Wuppertaler Stadtwerke (WSW)
- Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG)
- Busverkehr Rheinland (BVR)

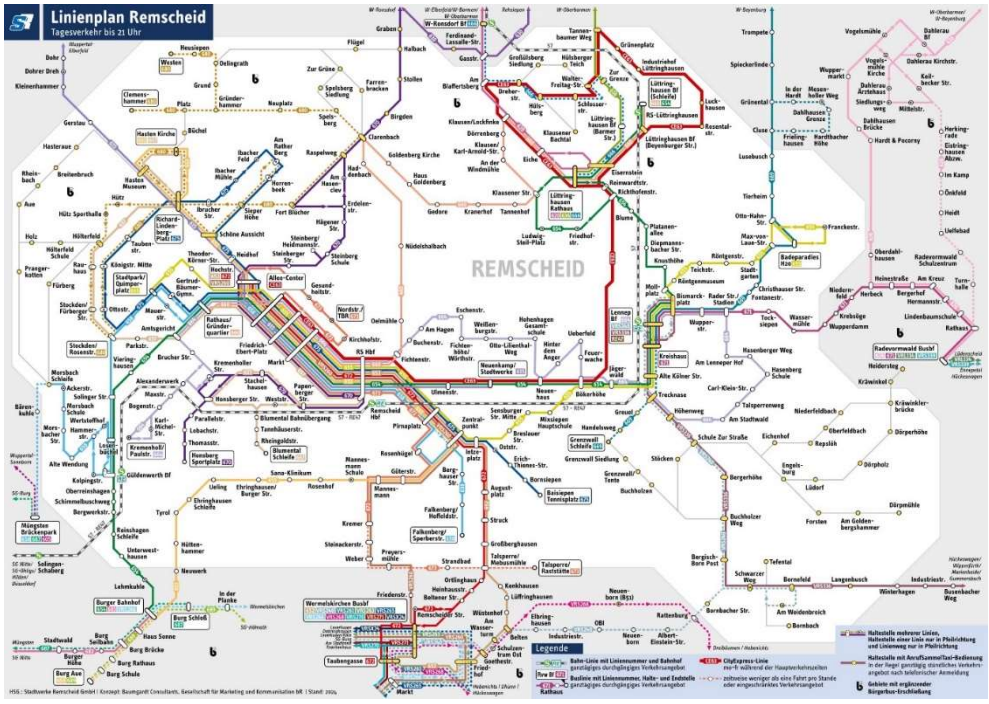


Abb. 4.4-1 Busliniennetz in Remscheid[25]

VRR-Linien

Folgende VRR-Buslinien verkehren im Remscheider Stadtgebiet:

Linie	Linienverlauf	Takt	Konzessionsinhaber	Konzession
615	Wuppertal-Elberfeld Mitte - Universität - Hahnerberg - Cronenfeld - Remscheid-Hasten - Remscheid-Mitte	20	Stadtwerke Remscheid, WSW	31.12.2026
620	Remscheid-Lüttringhausen - Klausen - Wuppertal-Ronsdorf - Lichtscheid - Wuppertal-Elberfeld - Katernberg	20	Stadtwerke Remscheid, WSW	31.12.2026
636	Remscheid-Lüttringhausen-Mitte - Linde - Wuppertal-Heckinghausen - Wuppertal-Oberbarmen	30/60	Busverkehr Rheinland	31.12.2026
652	Remscheid-Mitte - Zentralpunkt - Struck - Talsperre - Belten - Wermelskirchen-Mitte	30/60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
653	Hasten - Remscheid-Mitte - Zentralpunkt - Mannesmann - Ehringhausen - Solingen-Burg	20 (60)	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
654	Solingen-Burg - Remscheid-Reinshagen - Güldenwerth - Remscheid-Mitte - Neuenkamp - Bökerhöhe - Lennep-Mitte - Lüttringhausen-Mitte - Lüttringhausen Bf.	20 (60)	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
655	Stadtpark - Remscheid-Mitte - Zentralpunkt - Mixsiepen - Bökerhöhe - Lennep-Mitte - Hackenberg	20	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
657	Hasten - Stockden - Remscheid-Mitte - Blumental	30	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
658	Müngsten - Morsbach - Güldenwerth - Stockden - Stadtpark - Remscheid-Mitte - Rosenhügel - Zentralpunkt - Falkenberg	30/60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
660	Remscheid-Mitte - Clarenbach - Goldenberg – Lüttringhausen Bf.	20	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
661/E	Lennep Mitte - Radevormwald - Heidersteg (Kräwi-Bus)	60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027

[25] Stadtwerke Remscheid GmbH (2024): Linienplan Remscheid - Tagesverkehr bis 21 Uhr. https://www.stadtwerke-remscheid.de/app/uploads/2025/05/Liniennetzplan_Tagverkehr_2024-1.pdf [02.05.2025].

664	Kremenholl - Remscheid-Mitte - Fichtenhöhe - Hohenhagen - Bökerhöhe - Hasenberg - Lennep-Mitte	20	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027

Linie	Linienverlauf	Takt	Konzessionsinhaber	Konzession
666	Lüttringhausen Mitte - Großhülsberg - Wuppertal Ronsdorf	60	Stadtwerke Remscheid, WSW	31.12.2026
669	Grenzwall - Lennep-Mitte - Hackenberg - Cluse - Grünental - Wuppertal-Beyenburg	20/60	Stadtwerke Remscheid, WSW	31.12.2026
670	Wuppertal-Ronsdorf - Halbach - Remscheid-Clarenbach - Steinberg - Remscheid-Mitte - Honsberg	20 (60)	Stadtwerke Remscheid, WSW	31.12.2026
671	RS-Lennep Mitte - Krebsböge - Radevormwald-Herbeck - Radevormwald Mitte	20/60	Stadtwerke Remscheid, OVAG	31.12.2025[26]
672	Remscheid-Mitte - Zentralpunkt - Struck - Talsperre - Ortlinghaus - Wermelskirchen-Mitte	20/60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
673	Nordstraße - Remscheid-Mitte - Rosenhügel - Mannesmann - Bliedinghausen - Talsperre	60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
675	Stadtpark - Königstraße - Hasten - Rath - Remscheid-Mitte - Zentralpunkt - Baisiepen	30/60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
680	Stockden - Königstraße - Hasten - Clarenbach - Westen/ Clemenshammer	Einzelfahrten	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
CE 63	Remscheid Mitte - Neuenkamp - Bökerhöhe - Lüttringhausen Mitte - Klausen / Großhülsberg / Grünenplatz	30/60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027

Abb. 4.4-2 Buslinienangebot des VRR in Remscheid

Die VRR-Linien verkehren zu folgenden Betriebszeiten:

Linie	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
615	05:00 - 21:00 Uhr	05:00 - 21:00 Uhr	07:00 - 21:00 Uhr
620[27]	05:00 - 00:00 Uhr	05:00 - 00:00 Uhr	07:00 - 00:00 Uhr
636	05:00 - 23:00 Uhr	06:00 - 23:00 Uhr	09:00 - 23:00 Uhr
652	05:00 - 21:00 Uhr	05:00 - 21:00 Uhr	07:00 - 21:00 Uhr
653	06:00 - 21:00 Uhr	08:00 - 21:00 Uhr	09:00 - 21:00 Uhr
654	05:00 - 21:00 Uhr	06:00 - 21:00 Uhr	07:00 - 21:00 Uhr
655	05:00 - 21:00 Uhr	05:00 - 21:00 Uhr	07:00 - 21:00 Uhr
657	05:00 - 21:00 Uhr	07:00 - 21:00 Uhr	09:00 - 21:00 Uhr
658	06:00 - 21:00 Uhr	08:00 - 21:00 Uhr	09:00 - 21:00 Uhr
660	05:00 - 21:00 Uhr	07:00 - 21:00 Uhr	08:00 - 21:00 Uhr
661/E	Betrieb nur während der Sommerferien		
664	06:00 - 21:00 Uhr	07:00 - 21:00 Uhr	09:00 - 21:00 Uhr
666	06:00 - 17:00 Uhr	Kein Betrieb	Kein Betrieb
669	05:00 - 22:00 Uhr	06:00 - 22:00 Uhr	07:00 - 22:00 Uhr
670	05:00 - 21:00 Uhr	07:00 - 21:00 Uhr	09:00 - 21:00 Uhr
671	04:00 - 21:00 Uhr	05:00 - 21:00 Uhr	07:00 - 21:00 Uhr
672	05:00 - 21:00 Uhr	07:00 - 21:00 Uhr	07:00 - 21:00 Uhr
673	06:00 - 20:00 Uhr	08:00 - 20:00 Uhr	09:00 - 20:00 Uhr
675	06:00 - 21:00 Uhr	07:00 - 21:00 Uhr	09:00 - 21:00 Uhr
680	06:00 - 16:00 Uhr	Kein Betrieb	Kein Betrieb
CE 63	05:00 - 18:00 Uhr	Einzelfahrten	Kein Betrieb

Abb. 4.4-3 Betriebszeiten der VRR-Linien

Für die Randzeiten des Tages sind zusätzliche ÖPNV-Angebote vorhanden, die in diesem Kapitel ebenfalls dargestellt werden.

[26] Eine Verlängerung bis zum 31.12.2027 wird geprüft.

[27] Betrieb außerhalb der regulären Betriebszeiten auf dem Stadtgebiet Wuppertal.

VRS-Linien

Neben den Linien im VRR werden drei Buslinien auf Remscheider Stadtgebiet dem VRS zugeordnet. Die Buslinien verbinden die Stadt Remscheid mit den angrenzenden Städten Wermelskirchen und Hückeswagen. Zusätzlich besitzen sie eine überregionale Erschließungsfunktion mit der Anbindung von u. a. Köln und Gummersbach. Betreiber der VRS-Linien sind die Stadtwerke Remscheid, die RVK und die OVAG. Die vorhandenen VRS-Linien sind in der folgenden Tabelle mit ihren jeweiligen Linienverläufen dargestellt:

Linie	Linienverlauf	Takt	Betreiber	Konzession
240	Remscheid-Lennep-Mitte - Bergisch Born - Belten - Wermelskirchen-Mitte	30/60	Stadtwerke Remscheid, RVK	31.12.2027
260	Remscheid-Mitte - Zentralpunkt - Mannesmann - Bliedinghausen - Wermelskirchen-Mitte - Burscheid-Hilgen - Leverkusen - Köln	30	RVK	10.12.2028
336	Remscheid-Lennep-Mitte - Bergisch Born - Hückeswagen - Wipperfürth - Marienheide - Gummersbach	30/60	OVAG	31.12.2025

Abb. 4.4-4 Buslinienangebot des VRS in Remscheid

Die VRS-Linien verkehren zu folgenden Betriebszeiten:

Linie	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
240	05:00 - 19:00 Uhr	07:00 - 14:00 Uhr	Kein Betrieb
260	04:00 - 01:00 Uhr	05:00 - 01:00 Uhr	06:00 - 00:00 Uhr
336	05:00 - 23:00 Uhr	06:00 - 23:00 Uhr	09:00 - 23:00 Uhr

Abb. 4.4-5 Betriebszeiten der VRS-Linien

FrühExpress

Auf einigen Linien im Remscheider Stadtgebiet werden Fahrten vor den regulären Betriebszeiten an den jeweiligen Wochentagen angeboten. Die als FrühExpress gekennzeichneten Fahrten können von den regulären Linienwegen abweichen. Von Montag bis Freitag ist das Angebot des FrühExpress vor allem für Berufspendelnde im Schichtbetrieb ein erweitertes Angebot im städtischen ÖPNV. Auch an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen wird durch den FrühExpress das Angebot vor den regulären Betriebszeiten der entsprechenden Linien erweitert. Hierbei gibt es ein Angebot auf den Linien 615, 652, 653, 654, 655, 657, 658, 660, 664, 669, 670, 672 und 675.

NachtExpress

Neben dem Tagverkehr verkehren auf dem Stadtgebiet Remscheids neun NachtExpress-Linien. Der Nachtverkehr bedient einen Großteil der Haltestellen im Remscheider Stadtgebiet. Um eine großflächige Bedienung auf dem Stadtgebiet und eine Verbindung zu den angrenzenden Städten mit neun Linien zu gewährleisten, sind die Linienwege entsprechend angepasst. Das Angebot des NachtExpress in der Stadt Remscheid umfasst folgende Linien:

Linie	Linienverlauf	Takt	Konzessionsinhaber	Konzession
NE 12	Remscheid-Mitte - Rosenhügel - Zentralpunkt - Struck - [bei Bedarf: Baisiepen - Falkenberg] - Mannesmann - Bliedinghausen - Wermelskirchen Mitte - Belten - Talsperre - Struck - Zentralpunkt - Remscheid-Mitte	60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
NE 13	Remscheid-Mitte - Güldenwerth - Reinshagen - Solingen-Burg - Ehringhausen - Mannesmann - Zentralpunkt - Hohenhagen - Fichtenhöhe - Remscheid-Mitte	60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
NE 14	Remscheid-Mitte - Zentralpunkt - Mixsiepen - Bökerhöhe - Lennep-Mitte - Hasenberg - Hackenberg - Lüttringhausen-Mitte - Goldenberg - Clarenbach - Remscheid-Mitte	60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027

Linie	Linienverlauf	Takt	Konzessionsinhaber	Konzession
NE 15	Wuppertal-Elberfeld Mitte - Universität - Hahnerberg - Cronenfeld - Remscheid-Hasten - Remscheid-Mitte	60	Stadtwerke Remscheid und WSW	31.12.2026
NE 16	Remscheid-Mitte - Clarenbach - Goldenberg - Lüttringhausen-Mitte - Klausen - Wuppertal-Ronsdorf - Halbach - Klausen - Lüttringhausen-Mitte - Lennep-Mitte - Bökerhöhe - Neuenkamp - Remscheid-Mitte	60	Stadtwerke Remscheid, WSW	31.12.2026
NE 17	Remscheid-Mitte - Stadtpark - Steinberg - [bei Bedarf: Rath] - Hasten - Stockden - Königstraße - Hasten - Steinberg - Nordstraße - Remscheid-Mitte	60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
NE 18	Remscheid-Mitte - Stadtpark - Stockden - Güldenwerth - Reinshagen - Güldenwerth - [bei Bedarf: Müngsten - Morsbach] - Stadtpark - Remscheid-Mitte	60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
NE 19	Remscheid-Mitte - Fichtenhöhe - Hohenhagen - Bökerhöhe - Lennep-Mitte - Hasenberg - Hackenberg Radevormwald - Lennep-Mitte – Bökerhöhe – Mixsiepen – Zentralpunkt – Rosenhügel – Remscheid Mitte	60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
NE 20	Remscheid-Mitte - [bei Bedarf: Blumental] - Honsberg - Kremenholl - Remscheid-Mitte	60	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027

Abb. 4.3-6 Nachtbuslinien in Remscheid

Die NachtExpress-Linien verkehren zu folgenden Betriebszeiten:

Linie	Montag-Freitag	In Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen
NE 12	21:00 - 01:00 Uhr	21:00 - 03:00 Uhr
NE 13	21:00 - 02:00 Uhr	21:00 - 04:00 Uhr
NE 14	21:00 - 02:00 Uhr	21:00 - 04:00 Uhr
NE 15	21:00 - 01:00 Uhr	21:00 - 04:00 Uhr
NE 16	21:00 - 02:00 Uhr	21:00 - 04:00 Uhr
NE 17	21:00 - 01:00 Uhr	21:00 - 03:00 Uhr
NE 18	21:00 - 01:00 Uhr	21:00 - 03:00 Uhr
NE 19	21:00 - 01:00 Uhr	21:00 - 03:00 Uhr
NE 20	21:00 - 01:00 Uhr	21:00 - 03:00 Uhr

Abb. 4.3-7 Betriebszeiten der NachtExpress-Linien

4.5 AnrufSammelTaxi

Als Teil des ÖPNV-Angebots in Remscheid bietet das AnrufSammelTaxi (AST) in Siedlungsbereichen mit einer geringen Bevölkerungsdichte und einer geringen ÖPNV-Nachfrage oder in Gebieten, in denen kein regulärer Linienbetrieb stattfinden kann, einen Ausgleich zu fehlender Bedienung. Die AST-Linien (Abb. 4.5-1) stellen eine Verbindung zu den nächstgelegenen Ortszentren oder Verknüpfungspunkten zum ÖPNV dar. Zusätzlich können bei Bedarf mit dem AST auch weitere Ziele, abweichend von den vorgesehenen Haltestellen, erreicht werden.

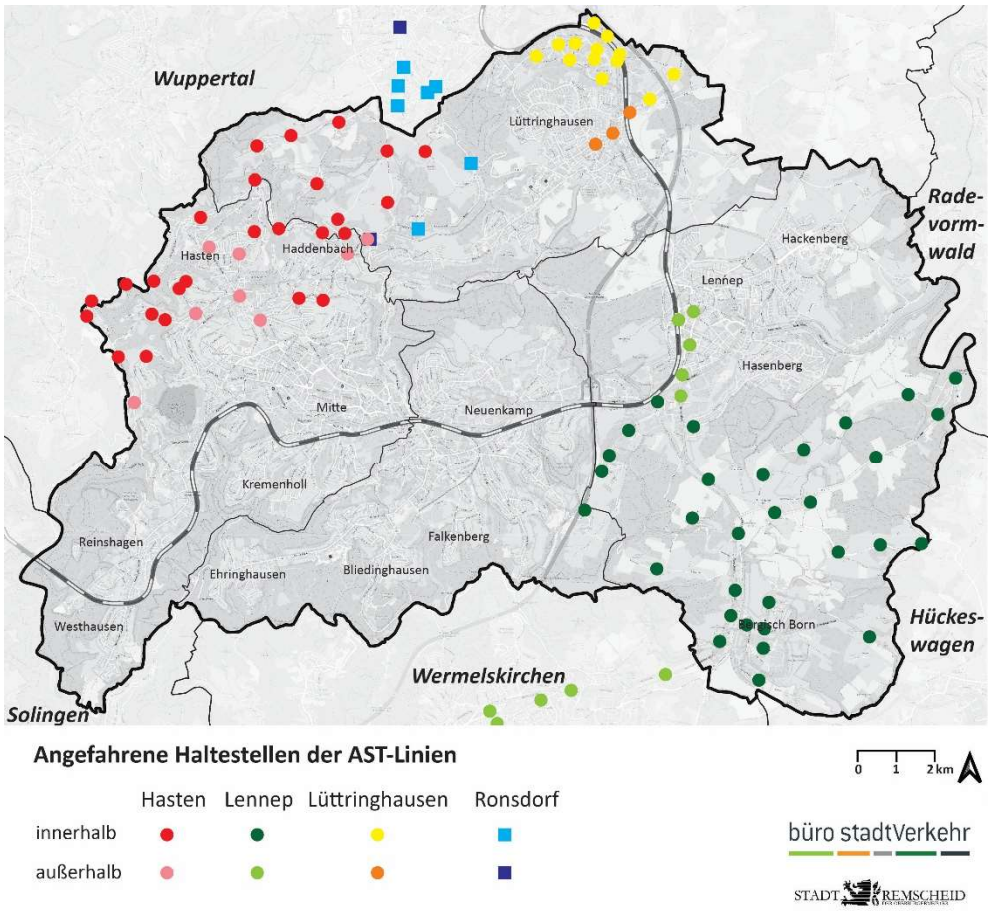


Abb. 4.5-1 Angefahrene Haltestellen der AST-Linien[28]

Das AST-Angebot wird durch folgende vier Linien abgebildet:

Linie	Linienverlauf	Konzessionsinhaber	Konzession
AST Hasten	Morsbach - Hasteraue/ Fürberg/ Holz - Hasten - Clarenbach - Clemenshammer/ Westen/ Flügel	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
AST Lennep	Lennep-Mitte - Grenzwall/ Buchholzen/ Engelsburg/ Kräwinklerbrücke/ Heidersteg/ Forsten - Bergisch-Born - Belten - Wermelskirchen-Mitte	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
AST Lüttringhausen	Lüttringhausen Mitte – Grünenplatz - Großhülsberg	Stadtwerke Remscheid	31.12.2027
AST Ronsdorf	Wuppertal-Ronsdorf - Halbach - Remscheid-Clarenbach	WSW	31.12.2026

Abb. 4.5-2 Linienangebot des AST

[28] AST-Fahrten sind nur zwischen Haltestellen innerhalb des Bedienungsgebiets und Haltestellen außerhalb möglich, jeweils in beide Richtungen. Fahrten, die ausschließlich innerhalb oder ausschließlich außerhalb des Bedienungsgebiets erfolgen, sind nicht zulässig.

Das AST-Angebot kann zu folgenden Betriebszeiten genutzt werden:

Linie	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
AST Hasten	04:00 - 01:00 Uhr	04:00 - 03:00 Uhr	06:00 - 03:00 Uhr
AST Lennep	05:00 - 01:00 Uhr	06:00 - 03:00 Uhr	08:00 - 03:00 Uhr
AST Lüttringhausen	04:00 - 01:00 Uhr	05:00 - 03:00 Uhr	07:00 - 03:00 Uhr
AST Ronsdorf (Richtung Clarenbach nur bis 21:00 Uhr)	09:00 - 01:00 Uhr	06:00 - 01:00 Uhr	10:00 - 01:00 Uhr

Abb. 4.5-3 Betriebszeiten des AST-Angebotes

Die Fahrten mit dem AST sind in den jeweiligen Fahrplänen zu finden und können nach einer spätestens bis 30 Minuten vor der Abfahrtszeit stattfindenden Anmeldung genutzt werden. Für die Nutzung des AST muss ein separates Ticket erworben werden. Kunden im Besitz einer Zeitkarte können das AST zu einem ermäßigten Ticketpreis nutzen. Die Höhe der Preise hängt davon ab, ob es sich um den VRR-Tarif oder den VRS-Tarif handelt. In der folgenden Tabelle sind die Kosten für die jeweiligen Tickets dargestellt:

Tarif	Erwachsene	Ermäßigt*
VRR	3,50 €	2,70 €
VRS	5,20 €	4,00 €
* Kinder (6-14 J.), Inhaber eines Zeitfahrausweises, Schwerbehinderte mit Fahrtberechtigung		

Abb. 4.5-4 Tarifstruktur für das AST in Remscheid (Stand 2025)

4.6 ÖPNV-Nachfrage

Die ÖPNV-Nachfrage variiert im Stadtgebiet nach Bevölkerungsdichte, Bevölkerungsstruktur und ÖPNV-Angebot. In einer Verkehrserhebung der Stadtwerke Remscheid, die im März und April 2019 durchgeführt wurde, liegen Erhebungsdaten vor, welche die Verkehrsnachfrage linienscharf für das gesamte Stadtgebiet darstellen. Insgesamt konnten für einen Werktag etwa 47.550 Beförderungsfälle ausgemacht werden. Diese verteilen sich auf die Linien des Tagverkehrs, Einsatzfahrten und den Nachtverkehr.
Die Anzahl der Ein- und Aussteiger an den Remscheider Haltestellen zeigt deutlich die Fahrgastschwerpunkte Hauptbahnhof, Lennep Mitte, aber auch Schwerpunkte an Haltestellen in Hasten, Lüttringhausen und Reinshagen.

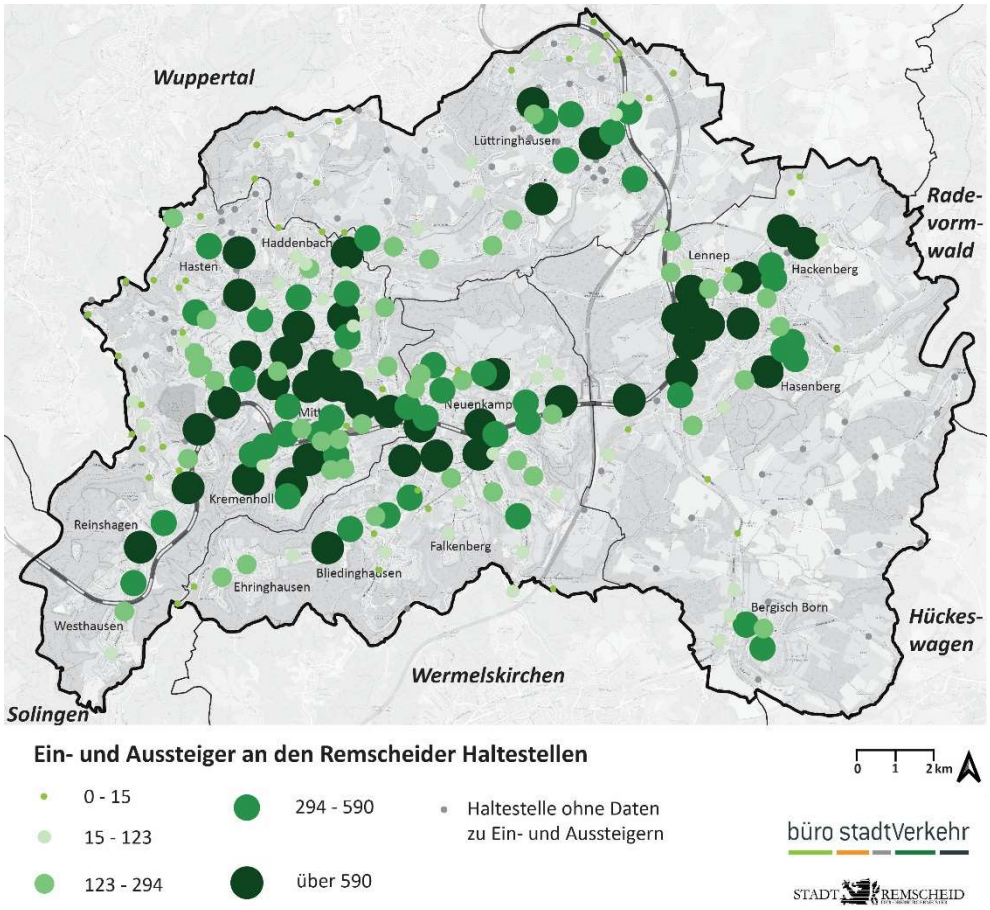


Abb. 4.6-1 Ein- und Aussteiger an den Remscheider Haltestellen

Bei der Betrachtung der Bevölkerungsdichte und Streckenbelastung im Busverkehr fallen die hohen Streckenbelastungen im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs und Remscheid Mitte auf. Ebenso sind die Fahrbeziehungen nach Lennep und nach Lüttringhausen sowie nach Reinshagen zu erkennen. Zu berücksichtigen ist, dass sich das Liniennetz zwischen der Erhebung und dem heutigen Zustand auf verschiedenen Linienabschnitten im Angebot unterscheidet.

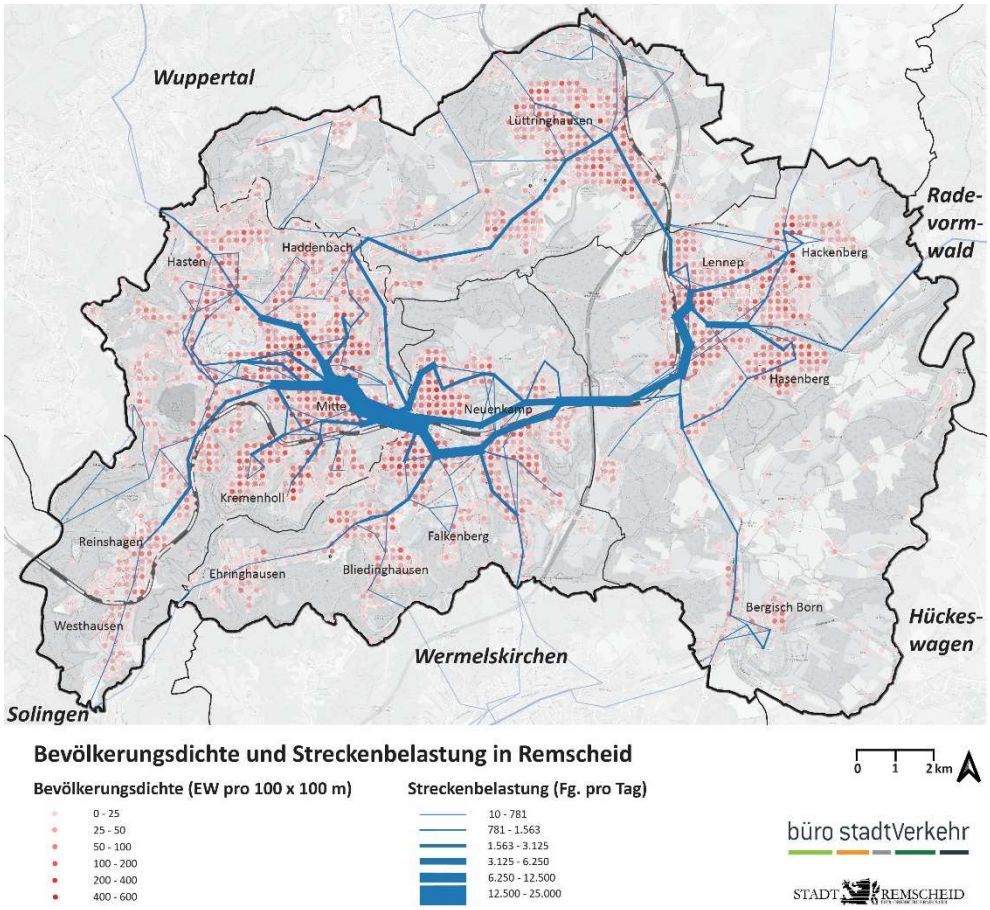


Abb. 4.6-2 Bevölkerungsdichte und Streckenbelastung (Fg. pro Tag)[29]

4.7 Weitere Angebote im ÖPNV

Im bestehenden Linienangebot im Tages- und Nachtverkehr gibt es einige Besonderheiten, die auf die Bedürfnisse der Fahrgäste angepasst wurden bzw. anpassbar sind. Darüber hinaus gibt es ein ergänzendes Angebot, das kurz dargestellt werden soll.

FlexiBus

Der FlexiBus ist ein System, bei dem Linienabschnitte, auf denen eine sehr geringe Fahrgastnachfrage besteht, nur dann angebunden werden, wenn eine tatsächliche Nachfrage von ein- oder aussteigenden Fahrgästen besteht. Dafür müssen Fahrgäste im Bus, die an einer dieser Haltestellen aussteigen möchten, ihren Haltewunsch beim Fahrpersonal anmelden. Falls der Wunsch besteht, an einer dieser Haltestellen einzusteigen, muss der Fahrtwunsch telefonisch bis spätestens 20 Minuten vor der planmäßigen Abfahrt mitgeteilt werden. Die Haltestellen mit der FlexiBus-Bedienung sind im Fahrplan mit einem Sonderzeichen gekennzeichnet. Es handelt sich hierbei um eine Sonderlösung zur Nutzung von Synergieeffekten im Betriebsablauf und bei der Bedienung.

Halt auf Zuruf

Der Halt auf Zuruf stellt eine Möglichkeit dar ab 20:00 Uhr bei rechtzeitiger Ankündigung eines Aussteigewunsches beim Fahrpersonal zwischen zwei Haltestellen auszusteigen, wenn dies aus verkehrstechnischer Sicht und in der jeweiligen Fahrplansituation möglich ist. Dadurch kann der Weg vom Bus zum jeweiligen Ziel verkürzt werden. Das Fahrpersonal trifft die Entscheidung eigenverantwortlich und für den jeweiligen Einzelfall.

[29] GVS Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH (2019): Verkehrserhebung 2019 im Stadtverkehr Remscheid.

BürgerBus

Das Nahverkehrsangebot in Remscheid wird durch das Angebot eines BürgerBusses ergänzt. Der BürgerBus-Verein, der sich aus ehrenamtlichen Mitgliedern zusammensetzt, nutzt einen Kleinbus zur Beförderung von Fahrgästen aus verschiedenen Siedlungen, die nicht an den regulären Linienbetrieb angebunden sind. Auf den Linienwegen des BürgerBusses können Lebensmittelmärkte, Ortsteilzentren mit Geschäften und Ärzten sowie Verknüpfungspunkte zur Erreichung weiter entfernterer Ziele erreicht werden. Für den BürgerBus ist ein separates Ticket notwendig. Die Ticketpreise und Sonderbestimmungen für die Nutzung des BürgerBusses sind in der nachfolgenden Tabelle (Abb. 4.7-1) dargestellt. Inhaber des Deutschlandtickets können den BürgerBus jedoch ohne zusätzliches Ticket nutzen.

Ticketpreise	Erwachsene	Ermäßigt*
Einzelticket	1,90 €	1,40 €
5er-Ticket	8,50 €	6,50 €
10er-Ticket	16,50 €	12,50 €
Monatsticket	31,50 €	23,00 €
*Kinder 6 bis 14 Jahre, Inhaber einer gültigen VRR- und VRS-Zeitkarte. Schwerbehinderte mit amtlichem Ausweis und Beiblatt mit gültiger Wertmarke fahren kostenfrei im BürgerBus mit.		

Abb. 4.7-1 Ticketpreise für den BürgerBus in Remscheid

Touristische Verkehre - Kräwi-Bus

In den Sommermonaten ab Juni eines jeden Jahres bieten die Stadtwerke Remscheid zusätzlich auf Wunsch der Stadt zusätzlich zum bestehenden Linienangebot die Linie 661/E (Kräwi-Bus) zwischen Lennep Bf. und der Haltestelle Heidersteg (Radevormwald) an. Die Linie verkehrt außerhalb der Ferienzeiten am Samstag und Sonntag. Während der Sommerferien werden zehn Fahrten täglich durchgeführt. Die Betriebszeiten erstrecken sich auf den Zeitraum von 09:00 Uhr bis 19:00 Uhr. Während dieser Zeit soll eine zusätzliche Anbindung der Wassersport- und Freizeitanlage Kräwinklerbrücke von Lennep aus gewährleistet werden. Die aktuelle Konzession der Stadtwerke Remscheid für die Linie 661/E gilt bis 31.12.2027.

Mit dem Fahrrad in Bus & Bahn

In Remscheid ist die Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen und Bahnen gestattet, wenn ausreichend Platz in dem jeweiligen Fahrzeug vorhanden ist. Das Fahrpersonal kann entscheiden, ob die Mitnahme von Fahrrädern auf der Mehrzweckfläche unter Beachtung der Sicherheit für die Fahrgäste möglich ist. Für die Fahrradmitnahme im Remscheider ÖPNV wird ein zusätzliches Ticket für das Fahrrad benötigt. Zusammenklappbare und verstaubare Falträder oder Roller können kostenfrei mitgenommen werden.

Bike & Ride und Park & Ride

Auf dem Remscheider Stadtgebiet sind an den Haltepunkten Remscheid Hauptbahnhof, Lennep Bf., Güldenwerth Bf. und Lüttringhausen Bf. P+R-Parkplätze vorhanden. Im P+R-Parkhaus an der Presover Straße am Remscheider Hauptbahnhof befinden sich ca. 230 Stellplätze für Pkw. Darin inkludiert sind Stellplätze für Menschen mit Behinderung.[30] Am Bahnhof Remscheid-Lennep befinden sich ca. 100 Stellplätze für Pkw auf dem P+R-Parkplatz entlang der Robert-Schumacher-Straße. Zusätzlich sind auf dem Gelände des P+R-Parkplatzes 10 Anlehnbügel vorhanden. Seit April 2023 befindet sich am Bahnhof in Lennep zudem eine sichere Radabstellanlage mit 10 Fahrradboxen, die gegen eine Gebühr genutzt werden können und mit einer Lademöglichkeit für E-Bikes ausgestattet sind. Betreiber der Radboxen ist die Kienzler Stadtmobiliar GmbH. Eine Buchung der Radboxen erfolgt über

[30] Deutsche Bahn: Remscheid Hbf. Parken. https://www.bahnhof.de/remscheid-hbf/parkplaetze [12.12.2024].

die mobile Anwendung DeinRadschloss.[31] Am Bahnhof Güldenwerth befindet sich an der Straße Güldenwerth ein P+R-Parkplatz mit ca. 100 Stellplätzen für Pkw inklusive 2 Stellplätze für Menschen mit Behinderung. Zusätzlich sind fünf überdachte Anlehnbügel zum Abstellen von 10 Fahrrädern vorhanden. Am Bahnhof Lüttringhausen befindet sich an der Grünenplatzstraße ein P+R-Parkplatz. Im Rahmen des Angebots von B+R-Abstellanlagen sind vier Anlehnbügel zum Abstellen von 8 Fahrrädern an der Von-Bottlenberg-Straße vorhanden.

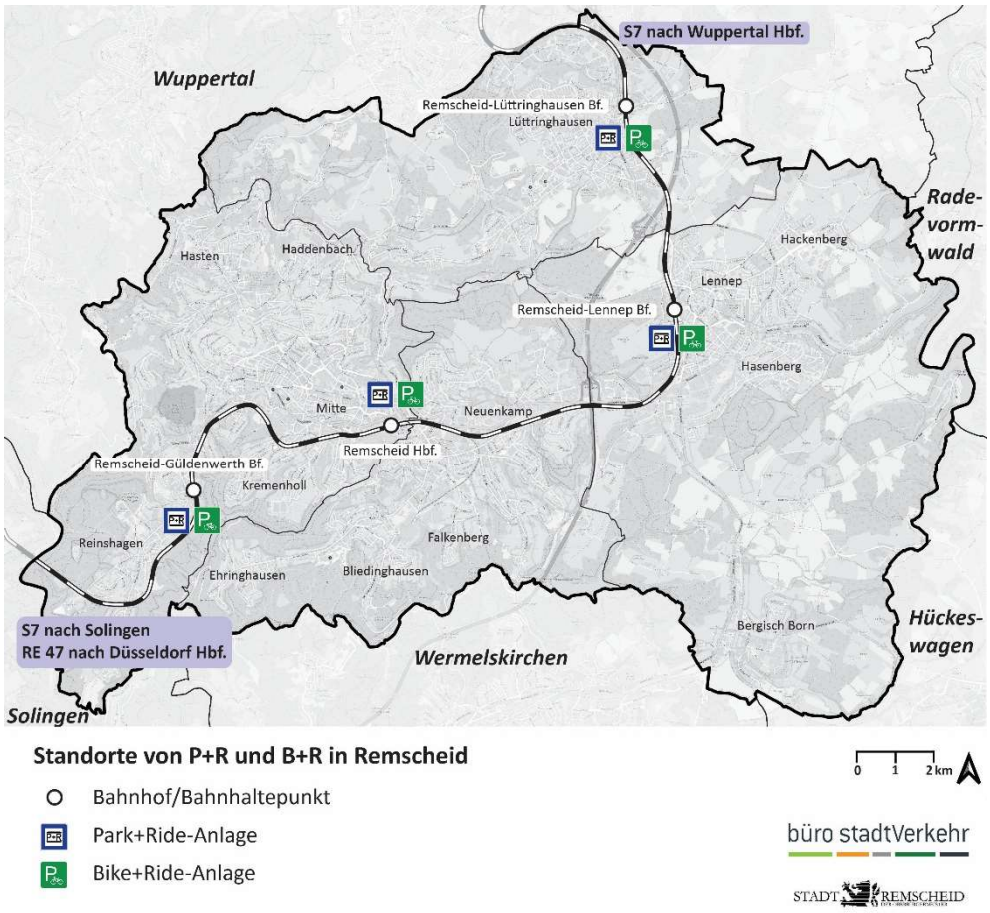


Abb. 4.7-2 Standorte von P+R und B+R

4.8 ÖPNV-Infrastruktur

4.8.1 Haltestellenkataster

Die Anfertigung des Haltestellenkatasters erfolgte von Juli bis Dezember 2023. Bei der Erhebung wurden die Haltestellen vor Ort erfasst. Eine eindeutige Zuordnung der Haltestellen erfolgte über die deutschlandweit einheitliche Haltestellen-ID (DHID). Der Datensatz mit Informationen zur DHID der Remscheider Haltestellen wurde vor Beginn der ersten Erhebung mit dem Zentralen Haltestellenverzeichnis des Vereines zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation (DELFI) e.V. abgeglichen. Bei der Aufnahme der Haltestellen-Beschaffenheiten vor Ort wurden die Steige den jeweiligen Haltestellen zugeordnet und georeferenziert, wodurch eine genaue Verortung im Remscheider Stadtgebiet erreicht werden konnte. Zusätzlich zu den positionsbezogenen Daten wurden auch qualitative Informationen zu Art und Ausstattung der Haltestellen bzw. -steige gesammelt. Auf Ebene der Haltestellen wurden neben der Verortung Informationen zu

[31] Stadt Remscheid (2023): Erste Radboxen in Remscheid am Standort Bahnhof Lennep sind nun nutzbar. https://www.remscheid.de/presseinformationen/Erste-Radboxen-in-Remscheid-am-Standort-Bahnhof-Lennep-sind-nun-nutzbar.php [12.12.2024].

Besonderheiten (z. B. Verknüpfungspunkt für Bus/ Bahn oder angrenzende Nutzungen, die Hinweise auf die Fahrgaststruktur geben) erfasst sowie Fotoaufnahmen der Haltestelle angefertigt. Bei der Erfassung wurden zudem Informationen zur Bedienung (z. B. Liniennummer mit Fahrtrichtung), Ausbauform, und zum Fahrgastunterstand aufgenommen. Das Haltestellenkataster dient außerdem als Grundlage, um Aussagen zur Barrierefreiheit und Ausstattung der Bushaltestellen in Remscheid treffen zu können. Die gesammelten Daten wurden anschließend in einer Datenbank aufbereitet und der Stadt Remscheid zur Verfügung gestellt.

4.8.2 Barrierefreiheit der Haltestellen

Mithilfe des Haltestellenkatasters konnte der Stand der Barrierefreiheit im Jahr 2023 an allen Haltestellen im Stadtgebiet Remscheid erfasst werden. Von insgesamt 286 Haltestellen sind lediglich 15 vollständig barrierefrei ausgebaut, was einem Anteil von rund 5 % entspricht. Weitere 31 Haltestellen gelten als teilweise barrierefrei, da einzelne Steige bereits entsprechend angepasst wurden. Damit verbleiben 240 Haltestellen, also etwa 84 %, die bislang nicht barrierefrei sind. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bedeutet dies weiterhin eine erhebliche Einschränkung bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs. Fehlende Bordsteinabsenkungen, unzureichende Höhenangleichungen oder das Fehlen taktiler Leitsysteme erschweren nicht nur den Zugang zum Fahrzeug, sondern machen eine selbstständige Nutzung des ÖPNV für viele Menschen mit Behinderung nahezu unmöglich. Gerade für Rollstuhlfahrende, gehbehinderte Personen oder Menschen mit Sehbehinderungen stellen diese Defizite eine konkrete Barriere im Alltag dar. Auch Begleitpersonen oder Personen mit Kinderwagen sind durch den fehlenden Ausbau eingeschränkt. Die noch nicht umgebauten Haltestellen stehen somit im Widerspruch zum Ziel einer inklusiven und gleichberechtigten Mobilität.
Die bauliche Verantwortung für den barrierefreien Ausbau liegt grundsätzlich beim jeweiligen Baulastträger der Haltestelle. Von den insgesamt 286 Haltestellen in Remscheid liegt die Baulastträgerschaft für etwa 234 Haltestellen (rund 82 %) bei der Stadt Remscheid. Für die restlichen Haltestellen, die an Landes- oder Bundesstraßen liegen, ist der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) zuständig. Die bauliche Verantwortung für den barrierefreien Ausbau liegt daher hauptsächlich bei der Stadt, die in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen den Umbau vornimmt. Die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus erfolgt anhand wichtiger Kriterien, die sicherstellen, dass der Ausbau dort vorrangig vorangetrieben wird, wo er für die Nutzer am dringendsten erforderlich ist. Allerdings können seit der im Jahr 2023 durchgeführten Katastererhebung bereits Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau begonnen oder umgesetzt worden sein.

4.9 Sonstige Angebotsbereiche

4.9.1 Tarifstruktur

Für das Remscheider Stadtgebiet gelten die Tarife des VRR. Einige Linien, die von den Stadtwerken Remscheid betrieben werden, stellen Verbindungen über das Remscheider Stadtgebiet hinaus in die Nachbarstädte Wermelskirchen und Radevormwald her. Da sich die Stadt Remscheid an der Grenze zwischen zwei Verkehrsverbünden befindet, gelten auf den Verbindungen nach Wermelskirchen und Radevormwald die Tarife des VRS im Mobilitätsbereich Süd. Der geltende Tarif bemisst sich anhand der jeweiligen Strecke und der Fahrtlänge. Im Grenzbereich des VRR und VRS gilt der sogenannte „Große und Kleine Grenzverkehr“. Im kleinen Grenzverkehr gilt der Tarif des angrenzenden Verkehrsverbunds in einem begrenzten Übergangsbereich, während im großen Grenzverkehr der NRW-Tarif für weiter

reichende Fahrten zwischen den Verbünden angewendet wird. Die jeweiligen Fahrpreise können beim VRR oder VRS ermittelt werden. Aufgrund der Entwicklungen in den vergangenen Jahren wurden die bisher von Vielfahrern genutzten Abonnementtickets (z. B. Ticket 2000) zu großen Anteilen durch das Deutschlandticket abgelöst. Dieses gilt im Nahverkehr in ganz Deutschland und kann zu einem monatlichen Betrag von 58 Euro pro Monat erworben werden (Stand: Mai 2025). Neben der Möglichkeit des monatlichen Tickets profitieren Wenig- bzw. Gelegenheitsfahrer neben dem Kauf von Einzel- oder Tagestickets vom eTarif eezy. Mithilfe des e-Tarifs kann zu Fahrtbeginn ein- und bei Fahrtende ausgecheckt werden. Darauf basierend wird der günstigste Tarif für die zurückgelegten Fahrten berechnet. Für diese Nutzung ist jedoch ein elektronisches Endgerät mit GPS-Tracking erforderlich. Der Tarif kann beispielsweise auch über die Applikation der Stadtwerke Remscheid ausgewählt werden.[32] Mit der Tarifreform des VRR hat sich zum 01. März 2025 die Zahl der Abo-Tarife in Remscheid reduziert. Neben dem Deutschlandticket und dem übertragbaren Ticket 2000 bleiben das Sozial-, Schoko- und Semesterticket als Abonnements erhalten. Zusätzlich wurde die Anzahl der Preisstufen für Einzel-, Vierer- und 24-Stunden-Tickets von sieben auf drei reduziert. Preisstufe A deckt Fahrten innerhalb der Stadt ab, Preisstufe B gilt für Fahrten in Nachbarstädte oder das Umland und Preisstufe C für Fahrten im gesamten VRR-Verbund.[33] Die Tarifoption der Kurzstrecke wird aus dem Angebot gestrichen und kann über das digitale eezy-Ticket abgedeckt werden.[34]

4.9.2 Stadtwerke Remscheid App

Um sich über Abfahrtszeiten, Verbindungen, Ticketpreise o. ä. zu informieren, bieten die Stadtwerke Remscheid eine eigene App[35] für Fahrgäste und Kunden an. Im Informationsbereich der App können Nutzer Echtzeitinformationen zu Störungen und Verspätungen erhalten. Neben der Informationsbeschaffung kann die App auch zum Erwerb von Fahrkarten für den Nahverkehr genutzt werden. Hierbei gibt es für Nutzer die Möglichkeit, Fahrkarten über kontaktlose Zahlungsmethoden wie Kreditkarte oder Lastschrifteinzug zu erwerben. Die App ist für Smartphones mit iOS und Android-Betriebssystem kostenlos verfügbar.

4.10 Umsetzungsstand Nahverkehrsplan 2007

Im letzten Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2007 wurden Maßnahmen und Handlungsansätze in unterschiedlichen Bereichen herausgearbeitet und im Anschluss durch die Stadt Remscheid und Stadtwerke Remscheid umgesetzt. Zur Verbesserung der Erschließungsqualität wurde neben dem AST auch der Bürgerbus als flexible Bedienungsform zur Erschließung bisher nicht erschlossener Siedlungsbereiche eingerichtet. Zusätzlich konnte das Angebot im Nachtverkehr erweitert werden. Im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur wurde mit dem barrierefreien Ausbau bisher nicht barrierefreier Haltestellen begonnen. Verknüpfungspunkte zwischen Busnetz und SPNV beispielsweise am Bahnhof in Lüttringhausen wurden modernisiert und übersichtlicher gestaltet. Mittlerweile sind alle Verknüpfungspunkte im ÖPNV barrierefrei ausgebaut.

[32] Stadtwerke Remscheid: Tickets und Preise. https://www.stadtwerke-remscheid.de/tickets-tarife/ [05.05.2025].

[33] Stadtwerke Remscheid (2025): Die große Tarifreform. https://www.stadtwerke-remscheid.de/news/aktuelle-meldungen/news-einzelansicht/die-grosse-tarifreform/ [05.05.2025].

[34] Remscheider Generalanzeiger (2025): Keine Kurzstrecke mehr, weniger Abos: Das ändert sich im März bei den Bus-Tarifen. https://www.rga.de/lokales/remscheid/remscheid-das-aendert-sich-im-maerz-bei-den-bus-tarifen-DE5SCASNWNCUFIXXRBQFGFQV74.html [05.05.2025].

[35] Stadtwerke Remscheid: Einfach mobil - mit der SR App zum Tickethttps://www.stadtwerke-remscheid.de/sr-app/ [05.05.2025].

Einige Aspekte aus dem Nahverkehrsplan von 2007 konnten noch nicht umgesetzt werden, bzw. sind weiterhin aktuell. Diese werden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erneut geprüft und sind in der folgenden Aufstellung zusammengefasst:

- Erschließung von einzelnen Siedlungsbereichen und kleineren Streusiedlungen auf dem Stadtgebiet Remscheid durch den ÖPNV (z. B. Siedlungsbereich Küppelstein inkl. Weiterbildungszentrum) *(Bewertung erfolgt im Rahmen dieses Nahverkehrsplans in Kap. 6.1)*
- Taktverdichtungen auf einzelnen Linienabschnitten im Sinne der im Nahverkehrsplan 2007 festgelegten Standards *(Maßnahmen zur Taktverdichtung werden im Maßnahmenkonzept behandelt)*
- Barrierefreier Ausbau aller Haltestellen auf dem Remscheider Stadtgebiet *(Da sich der barrierefreie Ausbau der Remscheider Haltestellen aktuell in Umsetzung befindet, ist die Maßnahme nur eingeschränkt als „nicht umgesetzt" zu werten.)*
- Erreichbarkeit des Oberzentrums Köln (Reisezeitverkürzung sowie Anzahl, Systematik und Qualität der planmäßigen Anschlüsse) *(Eine Abstimmung mit dem VRR hinsichtlich eines Schnellbuskonzepts fand statt, konnte jedoch aufgrund fehlender Finanzierung nicht umgesetzt werden.)*
- Überprüfung der Einbindung von Nicht-SR-Fahrzeugen in das Busbeschleunigungssystem auf dem Stadtgebiet Remscheids
- Überprüfung von Verzögerungen im Betriebsablauf durch Einstiegsverhalten in Fahrzeuge im Sinne der Qualitätssicherung

4.11 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nach der Durchführung der Bestandsaufnahme zur aktuellen Verkehrssituation und Infrastruktur in Remscheid werden nun die Meinungen und Anregungen der Bürger berücksichtigt. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit ihre Vorschläge und Anmerkungen zu verschiedenen Themenbereichen einzubringen.

Online-Bürgerbeteiligung

In einer Online-Beteiligung konnten verschiedene Anmerkungen zu den Themen Haltestellen, Linienwege, Takt und Bedienzeiten, Verknüpfung der Verkehrsmittel sowie Sonstiges auf einer Karte des Stadtgebiets verortet werden. Zusätzlich konnten die Anmerkungen von den Teilnehmenden mit „Finde ich auch" oder „Finde ich nicht" als Zustimmung bzw. Ablehnung bewertet werden. Zu den beliebtesten Vorschlägen im Bereich Haltestelle gehörten die Schaffung eines attraktiven Busangebots im Schülerverkehr als Ersatz für die Linien 675 und 680, die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle zwischen Gedore und Haus Goldenberg aufgrund des weiten Haltestellenabstands sowie die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Stephanstraße für die NachtExpress-Linie. Im Bereich Linienwege und Verbindungen fanden Vorschläge wie die Verbindung von Kremenholl mit Honsberg und die Idee, den Nachtexpress über Großhülsberg fahren zu lassen, besonders viel Zuspruch. Für die Taktzeiten und Bedienzeiten wurden vor allem die Verlängerung des Tagnetzes bis Mitternacht mit anschließendem Einsatz von Nachtexpress-Linien, eine Verdichtung des Taktes auf bestimmten Linien sowie die Anpassung der Fahrzeiten an den Schülerverkehr favorisiert. Im Bereich der Verknüpfung der Verkehrsmittel wurde die Optimierung des Anschlusses zwischen Bus und SPNV als wichtiger Verbesserungsvorschlag hervorgehoben. Schließlich wurden im Bereich Sonstiges vor allem die Schaffung von Fahrradboxen an Schulstandorten und eine Verbesserung der DFI gefordert.

Bürgerworkshop

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Remscheid wurde am Donnerstag, den 26.09.2024 eine Bürgerbeteiligung in Remscheid durchgeführt. Nach der Begrüßung und inhaltlichen Einführung wurde an Thementischen zu Liniennetz, Netzkonzept und Maßnahmenkonzept kontrovers und ergebnisorientiert diskutiert. Zum Liniennetz wurden Vorschläge zur Beschleunigung der Linie 615 durch weniger Zwischenhalte, der Verbesserung der Umsteigebeziehung insbesondere zwischen der Linie 664 und 670 sowie der räumlichen als auch zeitlichen Ausweitung des derzeitigen Angebotes. Zum Netzkonzept wurde von den Bürgern die Verbesserung der ortsübergreifenden Zugverbindung nach Köln und Düsseldorf sowie die Erweiterung des Angebotes von Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen. Zu dem vorläufigen Maßnahmenkonzept wurde die Einführung von Schnellbuslinien wie z. B. zwischen Remscheid Hbf. über Solingen nach Wuppertal Hbf. diskutiert, die Ausstattung der Haltestellen mit DFI sowie die Elektrisierung der Fahrzeugflotte angeregt.

Alle Eingaben und Anmerkungen zum Liniennetz, Netzkonzept und Maßnahmenkonzept wurden einzeln geprüft. Dabei erfolgte eine Bewertung basierend auf Nutzen, Kosten und Umsetzbarkeit, und die Ergebnisse werden entsprechend im Nahverkehrsplan berücksichtigt.

5 Anforderungsprofil für den städtischen ÖPNV

5.1 Zielkonzept für den Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid

Der Nahverkehr in Remscheid soll ein modernes, gut erreichbares und umweltfreundliches Mobilitätsangebot bieten. Dabei sollen alle Bevölkerungsgruppen ein adäquates ÖPNV-Angebot und eine zukunftsfähige, klimafreundliche Mobilität erfahren.

Zu berücksichtigen sind vor allem folgende Gegebenheiten:

- Der ÖPNV soll (neben dem Radverkehr) die Verkehrswende ermöglichen.
- Notwendige Infrastruktur kann nur sehr langfristig ausgebaut werden.
- Veränderungen am Arbeitsmarkt können zu höheren Löhnen und voraussichtlich zu einem Mangel an (qualifiziertem) Personal führen.
- Die Nachfrageeffekte durch Einschränkungen und Nachfrageveränderungen in den Jahren 2020 bis 2023 wirken noch nach.
- Einführung des Deutschlandtickets führt zu einer nicht gesicherten Einnahmesituation ab dem Jahr 2026.
- Die gesetzlich geforderte Dekarbonisierung und Entwicklung einer langfristigen Flottenstrategie zur Reduzierung der CO_2-Emissionen führt zu höheren Betriebs- und Investitionskosten.
- Die Bürgerinnen und Bürger entwickeln steigende Anforderungen an den ÖPNV und neue erweiterte Mobilitätsbedürfnisse. Dazu zählen zum Beispiel Mobilstationen, die Ausweitung intermodaler Verknüpfungen, erweiterte Informationsbedürfnisse und Zahlungsmethoden.

Im letzten Nahverkehrsplan wurde als grundlegendes Ziel formuliert: „Das generelle Ziel der Remscheider Nahverkehrsplanung ist es, die größtmögliche Förderung des ÖPNV im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten zu erreichen.“ Dieses Ziel orientiert sich am Wirtschaftlichkeitsprinzip und wird auch für den aktuellen Nahverkehrsplan übernommen. Ebenso bleibt das dort festgelegte Leitbild „Gezielte Aktivierung von ÖPNV-Potentialen“ weiterhin gültig, mit dem Inhalt: „Für alle Bevölkerungsgruppen wird eine Mindestmobilität sichergestellt. Wenn es die wirtschaftlichen Möglichkeiten erlauben, erfolgt eine angebotsorientierte Entwicklung der ÖPNV-Leistungen.“ Grundsätzlich wäre ein Leitbild mit einer angebotsorientierten Ausrichtung wünschenswert. Dies ist leider vor dem Hintergrund der zu erwartenden Preissteigerungen und den finanziellen Unsicherheiten aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets nicht darstellbar. Der Nahverkehrsplan hat daher das Ziel und die Aufgabe eine Optimierung des Einsatzes der vorhandenen Ressourcen vorzunehmen. Dies kann durch ein auf die Fahrgastnachfrage angepasstes Angebot und der Ausnutzung von Synergieeffekten erfolgen. Maßnahmen mit Angebotsausweitungen werden mitgedacht und mit entwickelt und können zum Grundangebot ergänzt werden. Der Nahverkehr soll einen entscheidenden Beitrag zur Reduzierung von CO_2-Emissionen leisten, die Luftqualität verbessern und die Lärmemissionen verringern. Dies wird durch den Ausbau von emissionsfreien Verkehrsmitteln (u.a. Elektrobusse, Wasserstofftechnik) sowie durch eine verbesserte Nutzung von ÖPNV und Radverkehr erreicht. Der Nahverkehr soll allen Bürgern gleichermaßen zugänglich sein, insbesondere auch denjenigen, die in Randgebieten oder mit eingeschränkter Mobilität leben. Dazu gehört auch die Schaffung barrierefreier Zugänge und die Förderung eines gut erreichbaren Haltestellennetzes. Eine bessere Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wird angestrebt. Hierzu gehören Umsteigemöglichkeiten, zeitlich abgestimmte Fahrpläne und die Förderung von intermodalen Verkehrskonzepten wie beispielsweise Mobilitätsstationen.

Folgende Ziele werden bei der Erstellung des Nahverkehrsplans grundsätzlich berücksichtigt:

- Verbesserung des Bus- und Bahnangebots
- Förderung der Elektromobilität
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Verkehrsmanagement und Digitalisierung
- Ausbau der Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit
- Erhöhung der Nutzerzufriedenheit

5.2 Qualitätsstandards und Zielsetzung der ÖPNV-Qualität

Gemäß dem ÖPNVG NRW soll eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV gewährleistet werden. Dazu muss diese den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit gerecht werden. Eine fahrgastfreundliche Ausgestaltung und die Barrierefreiheit der Fahrzeuge und Haltestellen müssen gewährleistet sein. Dazu sollen alle für den Fahrgast notwendigen, bzw. bedeutsamen Informationen barrierefrei und bequem erreichbar sein und eine Verknüpfung der Angebote der verschiedenen Verkehrsmittel des ÖPNV soll sichergestellt sein, um auch die Nachfrage nach multimodalen Mobilitätsangeboten zu befriedigen. Da das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nicht an den Stadtgrenzen endet, muss eine Verknüpfung der lokalen, regionalen und Fernverkehrsmittel hergestellt werden. Erst mit einer Transportkette, die verschiedene Verkehrsträger vom ÖPNV bis zum SPNV verknüpft, werden die Ansprüche aller Zielgruppen befriedigt. Zudem übernimmt ein gutes ÖPNV-Angebot mit Verknüpfung zu Fernverkehrsmitteln die Aufgabe des Zulaufs. Beispielsweise ist für die wichtige Zielgruppe der Berufs- oder Ausbildungspendler eine funktionierende Schnittstelle zwischen ÖPNV und SPNV oder auch Fernverkehrszügen an entsprechenden Verknüpfungspunkten unerlässlich.
Die Angebotsqualität, die Transparenz des Liniennetzes und der Tarifstruktur und für Remscheid insbesondere auch die Verknüpfung an den SPNV sind Voraussetzungen für eine hohe Nachfrage im innerstädtischen ÖPNV.
Daraus lassen sich für die Stadt Remscheid folgende Ziele ableiten:

- Erhalt und Ausbau einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur durch eine sinnvolle Aufgabenteilung aller Verkehrsmittel (Produkthierarchisierung) des ÖPNV sowie durch Differenzierung der angebotenen Produkte entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe.
- Erhalt und Ausbau der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten und zeitlichen Angebotslücken mit Hilfe konsequenter Vertaktung und durch Verbesserung der Anschlusssituation an zentralen Verknüpfungspunkten.
- Erhalt und Ausbau der Beförderungsqualität durch eine nutzergerechte Fahrzeugausstattung und Einhaltung der Qualitätsstandards.
- Erhalt und Ausbau der Beförderungsqualität durch eine nutzergerechte Ausstattung und Ausgestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung der vereinbarten Qualitätsstandards.
- Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Menschen (Hör- und Sehgeschädigte) gemäß § 8 Abs. 3 PBefG.

Die Qualitätsstandards sollen bestehende und vom Fahrgast anerkannte Qualitäten im ÖPNV in Remscheid sichern. Zusätzlich bilden sie die Grundlage für die Entwicklung von Konzepten und Maßnahmenprogrammen im ÖPNV. Für alle im Stadtgebiet von Remscheid tätigen Verkehrsunternehmen sind die Qualitätsstandards verbindlich. Dies gilt gleichermaßen für die Leistungserbringung durch Subunternehmen und für mögliche zukünftige in Remscheid tätigen Verkehrsunternehmen.

Gleichzeitig bieten die definierten Qualitätsstandards den Verkehrsunternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage. Können die Anforderungen von den in Remscheid tätigen Verkehrsunternehmen nicht eingehalten werden, ist der Aufgabenträger zwingend und rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Unterschreitungen der definierten Standards bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufgabenträgers. Die Bedienungsqualität bezieht sich auf das räumliche und zeitliche Angebot des ÖPNV, also die Erschließungsqualität, Bedienungs- und Verbindungshäufigkeit. Die Beförderungsqualität bezieht sich auf die eingesetzten Fahrzeuge, den Fahrkomfort und fahrtspezifische Faktoren. Die in diesem Bericht dargestellten Standards stellen demnach die Zielstandards dar, die sich der Aufgabenträger als Selbstverpflichtung auferlegt. Die vollständige Realisierung dieser Zielstandards steht allerdings unter Finanzierungsvorbehalt. Folgende Standards werden dabei mit ihren nachgeordneten Teilbereichen im Folgenden näher beschrieben:

Qualitätsstandards zur Angebotsqualität

- Verkehrs- und Betriebszeiten
- Fahrtenangebot und Reisezeiten
- Verknüpfungspunkte und Anschlussbindung

Qualitätsstandards zum Betrieb

- Produkte im ÖPNV
- Fahrzeuge und Antriebsform
- Fahrbetrieb
- Kundenservice
- Beschwerdemanagement
- Betriebs- und Servicepersonal
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Qualitätsstandards zur Infrastruktur

- Betriebshöfe
- Leitstelle
- Fahrweg
- Haltestellen

Einbrechende Verkehre in das Stadtgebiet Remscheid unterliegen einer gesonderten Ausnahmeregelung.

5.3 Erschließung

Die Erschließungsqualität beschreibt, wie gut die verschiedenen Stadt- und Ortsteile durch das ÖPNV-Angebot erreichbar und miteinander verknüpft sind. Sie ist ein zentraler Indikator für die Attraktivität, Effizienz und soziale Teilhabe innerhalb des Verkehrsnetzes. Eine hohe Erschließungsqualität zeichnet sich dadurch aus, dass alle Bevölkerungsgruppen verlässlich, bequem und möglichst ohne Umwege Zugang zum öffentlichen Verkehr haben.
Grundsätzlich sollte sich die Erschließungsqualität in einer Stadt durch eine flächendeckende, feinmaschige Anbindung der Wohn- und Arbeitsstandorte sowie zentraler Einrichtungen wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, medizinischer Versorgung und Freizeiteinrichtungen widerspiegeln. Das bedeutet, dass möglichst viele Menschen innerhalb eines fußläufigen Umkreises eine Haltestelle erreichen können.
Zur Bewertung der Erschließungsqualität ist der Anteil der Bevölkerung mit ÖPNV-Zugang im definierten Umkreis zu Grunde zu legen.

Für eine ausreichende Mindestverkehrsbedienung sollten folgende Rahmenbedingungen mindestens gegeben sein:

- Erschließung von mindestens 90 % der Bevölkerung gemäß der festgelegten Erschließungsradien je Haltestelle im ÖPNV durch den regulären Linienverkehr
- Eine Mindestbedienungshäufigkeit je nach Verkehrszeit gemäß festgelegten Achsen

5.4 Qualitätsstandards zur Angebotsqualität

Der Nahverkehrsplan beinhaltet zwingendermaßen die Qualitätskriterien zur Angebotsqualität im ÖPNV, welche als Basis für die Entwicklung des Angebotskonzeptes dienen. Im Folgenden werden diese Kriterien einzeln genauer präzisiert.

5.4.1 Verkehrs- und Betriebszeiten

Für Remscheid wird mit der Festlegung der Verkehrsbedienung und den damit verbundenen Qualitätsstandards definiert zu welchen Zeiten ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen soll. Die verkehrszeitliche Einteilung dient als stadtweiter Orientierungsrahmen für die Planung des Linienbetriebs.
Je nach Funktion einzelner Linien und ihrer Lage innerhalb des Stadtgebiets können zeitliche Abweichungen von bis zu 30 Minuten auftreten. Solche Abweichungen haben keine Auswirkungen auf die verkehrsplanerische Bewertung. Besonders an Wochenenden kann es erforderlich sein, die Betriebszeiten flexibel an die Nachfrage anzupassen. Bei grundlegenden Änderungen der Rahmenbedingungen, wie etwa geänderten Ladenöffnungszeiten oder einem späteren Schulbeginn, ist eine Überprüfung der bestehenden Zeitfenster erforderlich.
Die verkehrszeitliche Gliederung bildet die Basis für eine differenzierte Angebotsplanung im ÖPNV:

- Hauptverkehrszeit (HVZ): Entspricht an Werktagen einer ganztägigen Bedienung zwischen den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten. Sie berücksichtigt die kontinuierlich hohe Nachfrage über den gesamten Tagesverlauf hinweg.
- Normalverkehrszeit (NVZ): Tagesverkehr an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen mit gemäßigtem Fahrgastaufkommen; dient der Grundversorgung insbesondere im Freizeit- und Einkaufsverkehr.
- Schwachverkehrszeit (SVZ): Zeiträume mit geringem Fahrgastaufkommen, z. B. früh morgens oder am späten Abend.
- Nachtverkehrszeit: Zeitraum ab 21:00 Uhr bis 03:00 Uhr, in dem das Angebot vorrangig durch Nachtlinien aufrechterhalten wird.

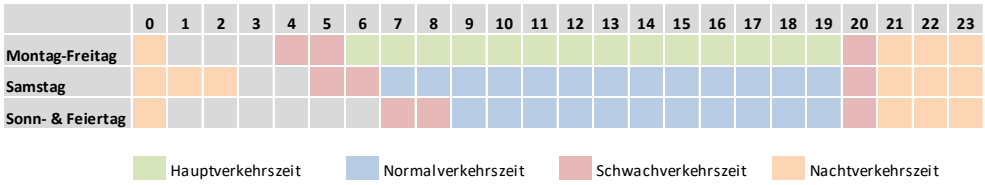


Abb. 5.4.1-1 Verkehrszeiten

An Werktagen (Montag bis Freitag) besteht auf einzelnen Linien beziehungsweise Relationen mit starker Zubringerfunktion zu arbeitsplatzreichen Standorten bereits vor 05:00 Uhr ein erhöhter Mobilitätsbedarf. Aufgrund der meist richtungsspezifischen Nachfrage und der begrenzten Übertragbarkeit auf das gesamte Stadtgebiet wird hierfür kein allgemeingültiger Standard festgelegt. Stattdessen werden konkrete Relationen mit erkennbarem Bedarf individuell über das linienbezogene Verkehrsangebot im Nahverkehrsplan abgebildet. Darüber hinaus können die

Betriebszeiten bei der Erschließung von Zielen mit besonderen verkehrlichen Anforderungen wie etwa Anschlussbeziehungen zum SPNV, Bildungseinrichtungen, Wirtschaftsstandorten, Krankenhäusern oder Freizeitangeboten bedarfsgerecht angepasst werden. Dabei sind bestehende Taktverflechtungen zu berücksichtigen. Der verlängerte Nachtverkehr bis 03:00 Uhr wird zudem in den Nächten von Freitag, Samstag sowie an Vorfeiertagen angeboten.

5.4.2 Fahrtenangebot und Reisezeiten

Zur Festlegung des Taktes werden den Beförderungskomfort betreffend das Platzangebot und die Sitzplatzverfügbarkeit als maßgebende Kriterien herangezogen. Die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlenen Standards bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) sollen Beachtung finden. Die Bemessung der Taktdichte orientiert sich am Besetzungsgrad zwischen zwei Haltestellen in Lastrichtung[36]. Grundsätzlich soll der Fahrzeugeinsatz so geplant werden, dass alle Fahrgäste einen Platz im Fahrzeug finden. In der Nebensowie Schwachverkehrszeit soll allen Fahrgästen ein Sitzplatz zur Verfügung stehen. Zusätzlich ist in der Hauptverkehrszeit ein Zuschlag von 50 % auf die Sitzplatzkapazität zulässig, um die Nachfrage zu regulieren. Zu Hauptverkehrszeiten können im Sinne der Wirtschaftlichkeit die Vorgaben für die maximale Dauer von fünf Minuten auf kurzen Streckenabschnitten überschritten werden. Im Rahmen von Sondersituationen wie bspw. Großveranstaltungen oder extremer Witterung gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe ausdrücklich nicht.
Die zeitliche Verfügbarkeit des vom Fahrgast gewählten Verkehrsmittels wird in der Regel durch die Bedienhäufigkeit bzw. Fahrzeugfolgezeit eingestuft. Im Hinblick auf das Kriterium „Reisezeit“ entscheiden insbesondere die genannten Größen über das Verhalten des Fahrgastes am Verkehrsmarkt. Mit einer kurzen Fahrzeugfolgezeit kann somit eine tiefe Marktdurchdringung erreicht werden.
Zusätzlich zur Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion von Teilräumen ist eine Unterscheidung nach Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeit bei der Bedienungssystematik sinnvoll. Grundsätzlich sollte die Vertaktung einem Grundmuster folgen, welches für Fahrgäste einprägsam ist.

5.4.3 Verknüpfungspunkte und Anschlussbindungen

Bei der Nutzung des ÖPNV stellen Umsteigevorgänge, unabhängig von Anschlusswartezeiten und Umsteigwegen, einen großen restriktiven Faktor für Fahrgäste dar. Dieser Umstand kommt bei mehr als einem Umstieg innerhalb einer Wegekette in besonderem Maße zum Tragen. Daraus folgt die Zielsetzung, Umsteigehäufigkeiten so gering wie möglich zu halten und durch ein hohes Maß an (umsteigefreien) Direktverbindungen einen effektiven ÖPNV zu erreichen. Ein besonderes Augenmerk muss hierbei auf die nachfragestärksten Verbindungen gelegt werden, die umsteigefrei zu bewältigen sein müssen. Bei gering nachgefragten tangentialen oder besonders weiten Verbindungen soll von einer maximalen Umsteigehäufigkeit von zwei Umstiegen ausgegangen werden. Die Zielsetzung geringe Fahrzeiten und seltene Umstiege im Netz zu erreichen, kann zu Zielkonflikten führen. Linien mit hoher Nachfrage und gleichzeitiger Erschließungsfunktion können den Wunsch nach geringer Umsteigenotwendigkeit nicht immer erfüllen. Dieser Umstand kann sich negativ auf die Reisezeit auswirken. Eine Einzelfallprüfung ist in solchen Fällen unerlässlich und führt dazu, dass die beiden Zielsetzungen gegeneinander abgewogen werden müssen und nach Priorität entschieden wird.

[36] Als Lastrichtung wird die Richtung bezeichnet, in der sich die Verkehrsteilnehmer innerhalb eines bestimmten Zeitraumes mehrheitlich bewegen bzw. bewegt werden.

Die Verknüpfungspunkte zwischen Busverkehr und dem SPNV befinden sich im Stadtgebiet am Hauptbahnhof, am Bahnhof Lennep, am Bahnhof in Lüttringhausen und am Bahnhof Güldenwerth. Die Qualität der Anschlussbindung zwischen Bus und SPNV wird zudem maßgeblich durch die Fahrplanzeiten der Buslinien bestimmt. In diesem Zusammenhang ist es zwingend erforderlich, dass die Fahrzeiten des Busverkehrs mit den An- und Abfahrtzeiten des schienengebundenen Verkehrs harmonisieren. Im Idealfall sollte diese Abstimmung an allen Bahnhöfen erreicht werden.

5.5 Qualitätsstandards zum Betrieb

5.5.1 Produkte im ÖPNV

Der ÖPNV der Stadt Remscheid soll auf die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Stadtgebietes abgestimmt sein. Dabei unterscheiden sich sowohl die Angebotsdichte als auch die eingesetzten Produkte und Betriebsformen des ÖPNV. Ein attraktives, funktionales und zugleich wirtschaftlich tragfähiges Nahverkehrsangebot wird dabei durch die Kombination unterschiedlicher Betriebsformen differenziert nach Zentralität, Einwohnerdichte und Arbeitsplatzstandorten realisiert. Dies erfordert eine mehrstufige Produktpalette, die nach den jeweiligen Verkehrsanforderungen differenziert ist und deren Bestandteile hierarchisch aufeinander abgestimmt sind.

System	Produkt	Aufgaben
SPNV	**RegionalExpress (RE) und Regionalbahn (RB)**	Schnelle Verbindung von Regionen und Städten entlang der Hauptverkehrsachsen im SPNV. Sie verbinden ausschließlich größere Siedlungskonzentrationen miteinander. RE halten weniger oft und besitzen im Vergleich mit RB eine größere Erschließungsfunktion.
SPNV	**S-Bahn**	Verbindung von Städten und Gemeinden des Ballungsraumes mit dem Ballungskern. Ergänzt bzw. ersetzt die Regionalbahn in Räumen mit hoher Bevölkerungsdichte.
Bus	**SchnellBus**	Verbindungsfunktion zwischen Stadtteilen und zentralen Bereichen oder Nebenzentren. Direkte, beschleunigte Verbindung auf den Hauptnachfragerelationen.
Bus	**Bus**	Erschließungs- und Verbindungsfunktion innerhalb des Stadtgebiets, Verbindung von benachbarten Stadtteilen und Städten, Zubringer zum SPNV, hohe Haltestellendichte, kurze Reiseweite; verschiedene Ausprägungen: Stadtbus, Quartiersbus.
Bus	**TaxiBus/ AST**	Ergänzt den Buslinienverkehr in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit niedriger Nachfrage. AST/ TaxiBus-Linien dienen als Zubringer zu den Buslinien im Tagnetz bzw. der Nachtbuslinien im Nachtnetz. Bedarfsverkehr auf telefonische Anmeldung. TaxiBus- und AST-Angebote sind in den VRR-Tarif integriert, für die Nutzung des AST ist ein zusätzliches Ticket erforderlich.
Bus	**NachtExpress**	Nächtliches (ggf. auch in den frühen Morgenstunden) Angebot sowohl an Wochenenden als auch montags - freitags mit ortsteil- und zentrenverbindender Funktion
Bus	**CityExpress**	Bezeichnet eine schnell geführte Buslinie, die durch eine reduzierte Anzahl an Haltestellen sowie direkte Linienführungen eine beschleunigte Verbindung zwischen wichtigen Stadtteilen, Zentren oder regionalen Schwerpunkten ermöglicht.

Abb. 5.5-1 ÖPNV- und SPNV-Betriebsformen

Das Zusammenspiel der verschiedenen Betriebsformen im Gesamtsystem muss die Bedienungen zu unterschiedlichen Verkehrszeiten berücksichtigen. Das Liniennetz sollte eine klare Hierarchisierung und eine deutliche Aufgabenteilung der ÖPNV-Linien auch in Kombination der Betriebsformen aufweisen.
Verbindungen mit einer primären Funktion für die Vernetzung sollen direkt, auf kurzem Weg und möglichst schnell geführt werden. TaxiBus und AST ergänzen den Buslinienverkehr in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit niedriger Nachfrage. Bei der Fahrplangestaltung sollten stets Anschlussmöglichkeiten

berücksichtigt werden, um einen nahtlosen Übergang zwischen den verschiedenen Betriebsformen des ÖPNV zu gewährleisten. Dies schafft die Grundlage für eine mehrstufige Produktpalette, die sich nach den jeweiligen Verkehrsaufgaben richtet. Darüber hinaus kann ein On-Demand-Verkehr ergänzend eingeführt werden, um die Flexibilität und Effizienz des Systems weiter zu steigern.

5.5.2 Fahrzeuge und Antriebsform

Die Ausstattung der Fahrzeuge wie auch das Angebot sind entscheidend für die Qualität des ÖPNV-Betriebs. Für alle Verkehrsunternehmen, die im Stadtgebiet Remscheid tätig sind, gelten verbindliche Mindestanforderungen. Diese Standards müssen sowohl den gesetzlichen Vorgaben des PBefG als auch den rechtlichen Anforderungen zur Beschaffung neuer Nahverkehrsfahrzeuge entsprechen. Die EU-Richtlinie zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge (Clean Vehicles Directive (CVD)) legt Mindestanforderungen fest, die darauf abzielen, Emissionen im Straßenverkehr zu verringern. Öffentliche Aufgabenträger und Sektorenauftraggeber sind verpflichtet, bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge die festgelegten Emissionsgrenzwerte einzuhalten. Für Busse und schwere Nutzfahrzeuge ist die Nutzung alternativer Kraftstoffe vorgeschrieben, wobei Diesel als konventioneller Kraftstoff ausgeschlossen ist. Ein Fahrzeug gilt als „sauber“, wenn es emissionsarm oder emissionsfrei betrieben wird, wobei Busse als „sauber“ gelten, wenn ausschließlich alternative Kraftstoffe genutzt werden. Die Mindestanforderungen der CVD sowie die zugehörigen Zeiträume, in denen diese Ziele erreicht werden müssen, sind im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz festgelegt, das am 28. Mai 2024 in Kraft getreten ist. In diesem Gesetz wurden zwei Referenzzeiträume definiert: vom 2. August 2021 bis 31. Dezember 2025 und vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030. In diesen Zeiträumen müssen die Beschaffungsquoten für saubere Fahrzeuge kontinuierlich steigen, sodass nicht nur die Mindestanforderungen erfüllt werden, sondern auch eine weitere Reduktion der Emissionen erzielt wird. Im ersten Referenzzeitraum müssen bei der Neuanschaffung von Bussen mindestens 45 % saubere Fahrzeuge sein, im zweiten Zeitraum steigt dieser Anteil auf mindestens 65 %. Die Stadt Remscheid hat im Jahr 2022 beschlossen zukünftig ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge zu beschaffen. Damit übertrifft die Stadt Remscheid die gesetzlichen Übergangsfristen und Quotenregelungen der CVD und des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes. Darüber hinaus sind die Vorgaben des BGG zu berücksichtigen, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV in Remscheid sicherzustellen, insbesondere bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zum Thema alternative Antriebe im Jahr 2020 wurde für die Stadt Remscheid ermittelt, dass unter den gegebenen Bedingungen batteriebetriebene Fahrzeuge als Voll- und Gelegenheitslader sich am besten für einen umweltfreundlichen Umbau der Fahrzeugflotte eignen. Neben der Fahrzeugbeschaffung ist zudem ein Umbau des Bus-Depots sowie der Werkstatt auf dem Betriebsgelände notwendig.[37]

Im Jahr 2025 wurden die ersten beiden Elektrobusse bei den Stadtwerken Remscheid in Betrieb genommen. Zusätzlich werden im Jahr 2025 planmäßig weitere 21 Elektrobusse in Betrieb genommen. Insgesamt sollen bis 2028 54 Elektrobusse eingesetzt werden. Dies entspricht bei einer gesamten Busflotte von 90 Fahrzeugen etwa 60 %. Im Stadtgebiet werden an 7 Standorten Lademöglichkeiten errichtet. Des Weiteren wurde das Dach der Werkstatt um 2,50 m angehoben, um die Dacharbeitsstände berücksichtigen zu können, und zusätzlich wurden am Betriebshof Ladestationen zur Kontaktierung der fahrzeugseitig verbauten Dach-Pantographen

[37] Stadtwerke Remscheid (2021): Die Remscheider Verkehrsbetriebe testen Elektrobusse für eine saubere Zukunft. https://www.stadtwerke-remscheid.de/news/aktuelle-meldungen/news-einzelansicht/der-remscheider-verkehrsbetrieb-testen-elektrobusse-fuer-eine-saubere-zukunft/ [19.12.2024].

errichtet. Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt bis zum Jahr 2028 etwa 70.000,0 Tsd. EUR. Das Projekt wird mit knapp 35.000,0 Tsd. EUR gefördert.[38] Damit werden die Mindestziele bei der Beschaffung von Bussen nach CVD erfüllt.

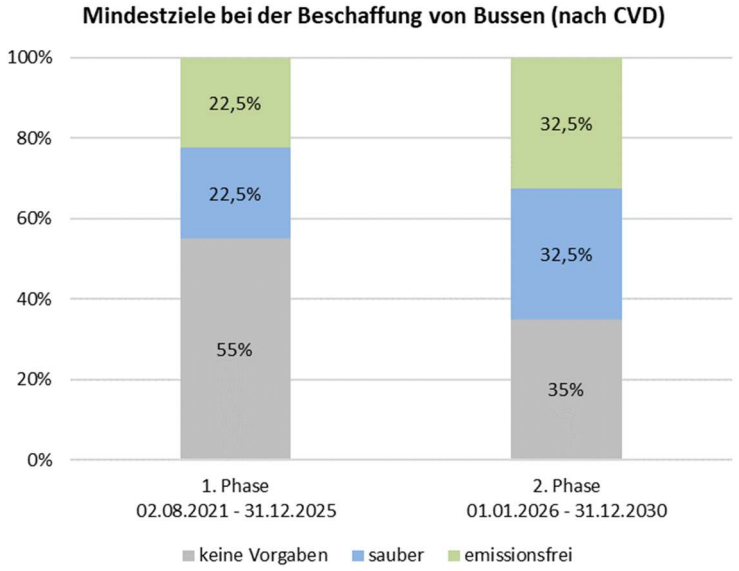


Abb. 5.5.2-1 Gesetzliche Mindestziele nach CVD

Für alle durch die Stadt Remscheid betrauten Verkehrsunternehmen im Stadtgebiet Remscheid gelten die oben beschriebenen Fahrzeugstandards. Bei Fahrzeugen in der Betriebsreserve können, falls notwendig, abweichende Standards festgelegt werden. Die folgenden Mindestanforderungen sind jedoch grundsätzlich bei der Fahrzeugbeschaffung zu berücksichtigen:

- Einhaltung der UN/ECE-Regelung R 107 für Busse
- Umweltstandard mindestens Euro 6, mit Möglichkeit der Nutzung von Hybrid- und Elektrotechnologien
- Niederflurtechnik mit Kneeling
- Akustische und visuelle Fahrgastinformation im Inneren des Fahrzeugs mit Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle sowie TFT-Monitoren zur Darstellung der Linienführung und „Wagen hält“-Anzeige
- Akustische und visuelle Fahrgastinformation außen mit hochauflösender LED-Punktmatrix an der Front und Seite für die Liniennummer und das Fahrtziel, sowie am Heck und an der linken Fahrzeugseite
- Haltewunschtaster an jeder senkrechten Haltestange (außer bei Haltestangen mit Entwerter oder EKS)
- Vollklimatisierung des Fahrgastraums
- Sitzplatzanzahl bei Solobussen 28 Sitzplätze (davon max. 3 Klappsitze) und bei Gelenkbussen 47 Sitzplätze (davon max. 5 Klappsitze); die genaue Zahl kann je nach Modell variieren
- Pflegeleichte Sitzbezüge
- Zwei Sondernutzungsflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder (mit Haltewunschtaster)
- Manuelle Klapprampe an der zweiten Tür
- Mindestens ein Fahrausweisentwerter im Fahrzeug
- Außentaster für Rampenanmeldung mit Symbolen für Rollstuhl und Kinderwagen

[38] Rheinische Post (2024): Stadtwerke investieren 70 Millionen Euro in Elektro-Busse https://rp-online.de/nrw/staedte/remscheid/remscheid-investiert-70-millionen-euro-in-elektro-busse_aid-104971435 [05.02.2025].

- Anzahl der Türen: sowohl bei Solobussen als auch bei Gelenkbussen mindestens 3 Türen (doppelt breit)
- Videoüberwachung
- Funkausrüstung zur Kommunikation mit der Leitstelle
- Kunden WLAN in allen Fahrzeugen
- Automatisches Fahrgastzählsystem
- Abbiegeassistenten
- Einhaltung der GSR II[39] und damit die Umsetzung der europäischen Verordnung (EU) 2019/2144

Fahrzeuge im Linienbetrieb sollten grundsätzlich nur so lange eingesetzt werden, wie sie die geltenden technischen, sicherheitsrelevanten und umweltbezogenen Anforderungen erfüllen. Sobald diese Standards nicht mehr eingehalten werden, ist ein Austausch erforderlich. In bestimmten Fällen kann auch eine frühere Erneuerung notwendig sein, etwa wenn besondere Vorgaben zur Ausstattung oder zu Emissionswerten bestehen.

Für Fahrleistungen, die von Subunternehmern erbracht werden, gelten die genannten Ausstattungsmerkmale verbindlich. Für Sonderverkehre oder Fahrzeuge, die nicht regelmäßig eingesetzt werden, können abweichende Standards festgelegt werden, die jedoch mindestens die folgenden Anforderungen erfüllen müssen:

- Ticketkontrollsystem oder Fahrscheinverkauf
- Adäquate Be- und Entlüftung
- Grundlegende Fahrgastinformation (Fahrtziel, Liniennummer)
- Technisch geeignete Kommunikationsmöglichkeiten mit der Leitstelle
- Niederflurtechnik und Klapprampe

Seit Mai 2022 sind Fahrzeuge im ÖPNV auf dem Remscheider Stadtgebiet mit WLAN-Modulen ausgerüstet.[40] Um einen gleichbleibenden Qualitätsstandard für die Fahrgäste in allen Fahrzeugen zu gewährleisten, soll eine Ausstattung mit WLAN-Modulen bei der zukünftigen Beschaffung von Fahrzeugen weiterhin berücksichtigt werden. Für einbrechende Verkehre gelten die Vorgaben der jeweils zuständigen Aufgabenträger.

5.5.3 Fahrbetrieb

Die Qualitätskriterien für den Fahrbetrieb lassen sich in zahlreiche unterschiedliche Merkmale unterteilen, die im Folgenden erläutert werden.

Einsatz von E-Wagen
Die für die Stadt Remscheid konzessionierten Verkehrsunternehmen sorgen dafür, dass zu den eingesetzten Linienfahrzeugen in den Verkehrsspitzen zur Bewältigung erhöhter Nachfrage und zur Erhöhung der Beförderungsqualität Zusatzangebote mit Einsatzwagen (E-Wagen) entsprechende Fahrzeuge bereitgestellt werden. Die Bereitstellung und Zuweisung der E-Wagen basieren auf Rückmeldungen des Fahrpersonals und der Leitstelle, Kundenfeedback sowie der Analyse der Fahrgastzähldaten. Die Zuweisung erfolgt bedarfsgerecht und kurzfristig, sofern Fahrzeuge und Fahrpersonal zur Verfügung stehen.

[39] Die General Safety Regulation II (GSR II), EU-Verordnung 2019/2144, verpflichtet ab Juli 2024 alle neu zugelassenen Fahrzeugtypen zur Ausstattung mit erweiterten Sicherheits- und Fahrerassistenzsystemen.

[40] RP Online (2022): Freie Fahrt für kostenloses Surfen. https://rp-online.de/nrw/staedte/remscheid/remscheid-freie-fahrt-fuer-kostenloses-surfen_aid-69133855 [12.12.2024]

Zusatz- und Sonderverkehre
Zusatzverkehre von Schulen und Ausbildungsstätten, bei Veranstaltungen mit hohem Besucheraufkommen, oder durch Anfragen von Remscheider Institutionen und Unternehmen werden durch das konzessionierte Verkehrsunternehmen organisiert. Für Zusatz- und Sonderverkehre können auch Subunternehmen eingesetzt werden. Die Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge können von den Anforderungen im regulären Linienbetrieb abweichen.

Fahrplan
Für den Betrieb der Linienverkehre wird ein Fahrplan durch das Verkehrsunternehmen erstellt und veröffentlicht. Die Fahrleistung ist wie im Fahrplan dargestellt vollständig und pünktlich zu erbringen. Das Verkehrsunternehmen ist verantwortlich für die Erstellung und Verteilung von Fahrplaninformationen im gesamten Bedienungsgebiet. Dazu gehören auch die Datenaufbereitung, die Bereitstellung von Daten für die elektronische Fahrplaninformation, die Erstellung von digitalen und Printprodukten zur Kundeninformation sowie die Abstimmung mit dem VRR und VRS.

Betriebsabweichungen
Bei geplanten Betriebsunterbrechungen (z. B. Baustellen) ist, soweit räumlich und betrieblich möglich, ein Ersatzverkehr einzurichten und der geänderte Fahrplan zu kommunizieren. Ziel der Ersatzverkehre ist es, eine vergleichbare Angebotsqualität anzubieten. Dabei können abweichende Fahrzeugstandards zum Tragen kommen, die allerdings bestimmte Mindestanforderungen erfüllen müssen:

- Grundlegende Fahrgastinformation (Fahrtziel, Liniennummer)
- Technisch angemessene Kommunikationsmöglichkeit mit der Leitstelle.

Bei ungeplanten Betriebsabweichungen bzw. Störungen des Regelverkehrs (durch z. B. plötzliche Ereignisse) sind zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Verkehrsbedienung schnellstmöglich Ersatzverkehre bereitzustellen. Eine zeitnahe Darstellung der Betriebsabweichungen in elektronischen Medien und, soweit möglich, auf digitalen Fahrgastanzeigern hat zu erfolgen. Eine regelmäßige Durchsage der Betriebsabweichungen in den Fahrzeugen ist sicherzustellen.

Sauberkeit
Die Sauberkeit der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte ist ein entscheidendes Kriterium für einen attraktiven ÖPNV. Beschwerden über unzureichende Sauberkeit müssen seitens des Verkehrsunternehmens umgehend bearbeitet werden. Fahrzeuge müssen zu Beginn des Betriebs in einem sauberen Zustand und mit einem gepflegten Gesamteindruck präsentiert werden. Die Häufigkeit der Fahrzeugreinigung ist an die jeweiligen Witterungsbedingungen anzupassen. In den Wendepausen ist eine Beseitigung grober Verschmutzungen bei Bedarf durchzuführen.

Fahrzeugaußenwerbung
Werbung auf Bussen darf die Sicht der Fahrgäste nicht wesentlich behindern. Beklebte Heckfenster sind zulässig. Die Fahrgäste müssen eine möglichst freie Sicht durch die Fenster haben, damit ein Sicherheitsempfinden und ausreichend Orientierungsmöglichkeiten gegeben sind. Die Werbung auf Bussen sollte auf maximal ein Drittel der Außenfläche des Busses begrenzt werden.

Auszuschließende Werbeinhalte sind:

- Politische Inhalte
- Religiöse Inhalte
- Pornographische bzw. sexuell konnotierte Inhalte
- Gewaltverherrlichende Inhalte

Erscheinungsbild/ Design
Damit das Vertrauen in das Produkt ÖPNV und die Wiedererkennbarkeit des Produktes gegeben ist, sollte ein durchgängiges Erscheinungsbild über alle Angebote des Produktes ÖPNV bestehen. Das in Remscheid konzessionierte Verkehrsunternehmen soll durch ein einheitliches Corporate Design als klar erkennbarer Betreiber des ÖPNV in Remscheid positioniert werden. Folgende Bereiche sind dabei zu berücksichtigen:

- Fahrzeuge
- Fahrgastinformation/ Baustellenkommunikation
- Haltestellen
- Print- und Onlinemedien
- Produktwerbung
- Kampagnen
- Interne Kommunikation

Das Erscheinungsbild von Bussen aus angrenzenden Städten muss sich nicht am Erscheinungsbild der Stadt Remscheid orientieren, sondern entspricht den dort üblichen Gestaltungsmerkmalen.

5.5.4 Kundenservice

Die Bedeutung von Kundencentern als zentrale Anlaufstellen für Fragen rund um den ÖPNV in Remscheid hat sich durch die zunehmende Digitalisierung verändert. Dennoch bleibt es erforderlich, mindestens einen innenstadtnahen Standort eines Kundencenters anzubieten welcher Fahrkartenverkauf, Information und Beschwerdemanagement umfasst. Das Kundencenter in Remscheid muss folgende Mindestleistungen bereitstellen:

- **Fahrplanauskunft**: Bereitstellung aktueller Informationen zu Abfahrtszeiten und Verbindungen
- **Mobilitätsberatung**: Beratung zu unterschiedlichen Mobilitätsoptionen im ÖPNV
- **Ticketverkauf**: Verkauf von Einzel-, Tages- und Mehrfahrtenkarten sowie Abonnements
- **Veranstaltungsvorverkauf**: Verkauf von Tickets für lokale Veranstaltungen
- **Tarifberatung und Tarifwechsel**: Beratung zu Tarifen und Unterstützung bei der Änderung des Tickettyps
- **Abonnementservice**: Abschluss, Änderung und Kündigung von Abonnements sowie Bereitstellung von Ersatz-Chipkarten
- **Bearbeitung von erhöhten Beförderungsentgelten**: Unterstützung bei der Klärung von Strafen und Gebühren
- **Beschwerdemanagement**: Entgegennahme von Beschwerden und Weiterleitung an die zuständigen Stellen
- **Informationen zu Fahrplanabweichungen**: Bereitstellung aktueller Informationen bei Verspätungen oder Fahrplanänderungen

Neben dem Kundencenter sollte den Fahrgästen auch die Möglichkeit geboten werden, Tickets auf alternativen Wegen zu erwerben. Das Verkehrsunternehmen in

Remscheid muss dafür geeignete Vertriebspartner auswählen, diese schulen und mit ausreichend Material sowie Informationen ausstatten. Vertriebspartner sind für den Verkauf von verschiedenen Ticketarten sowie die Annahme von Abonnements zuständig. Das Verkehrsunternehmen sollte in den verschiedenen Stadtteilen Remscheids jeweils eine zusätzliche Anlaufstelle für den Ticketverkauf und den Service rund um den ÖPNV anbieten.

5.5.5 Beschwerdemanagement

Neben dem Kundencenter haben Fahrgäste die Möglichkeit, ihre Anregungen und Beschwerden telefonisch, per E-Mail oder über ein Kontaktformular an die Stadtwerke Remscheid zu übermitteln[41]. Innerhalb von fünf Werktagen muss das in Remscheid zuständige Verkehrsunternehmen zumindest mit einer Antwort oder einer Eingangsbestätigung reagieren. Eine abschließende Stellungnahme zur eingereichten Anregung oder Beschwerde soll den Fahrgästen zeitnah mitgeteilt werden.

5.5.6 Betriebs- und Servicepersonal

Fahrpersonal

Das Fahrpersonal spielt eine zentrale Rolle im öffentlichen Nahverkehr, da es direkten Kontakt zu den Fahrgästen hat und somit einen maßgeblichen Einfluss auf die Servicequalität ausübt. Es ist von großer Bedeutung, dass das Fahrpersonal stets freundlich, hilfsbereit und zuvorkommend ist. Ebenso sollte es ein gepflegtes Erscheinungsbild wahren und sich an die geltende Kleiderordnung halten. Der Kontakt zum Fahrpersonal sollte jederzeit möglich sein, wobei direkte Ansprache durch Fahrgäste während der Fahrt nur in dringenden Notfällen vorgesehen ist. Die Beherrschung der deutschen Sprache sowie eine klare und respektvolle Kommunikation mit den Fahrgästen sind unerlässlich und gehören zu den grundlegenden Anforderungen im ÖPNV. Darüber hinaus muss das Fahrpersonal gut informiert sein, sowohl in Bezug auf Fahrpläne, das Liniennetz als auch auf Tarifbestimmungen. Zudem wird erwartet, dass es sich gut in der Region auskennt und in der Lage ist, auf Fragen oder Anliegen der Fahrgäste einzugehen. Im Falle von Störungen oder Fahrplanänderungen ist es Aufgabe des Fahrpersonals, die Fahrgäste rechtzeitig und angemessen zu informieren. Um die Qualität des Services langfristig zu sichern, ist es erforderlich, dass das Verkehrsunternehmen regelmäßig Schulungen für das Fahrpersonal durchführt. Diese Schulungen sollten Themen wie betriebliche Abläufe, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit umfassen. Zusätzlich müssen regelmäßig spezialisierte Schulungen angeboten werden, etwa zur Unterstützung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 181/2011, sowie Fortbildungen zu Deeskalationstechniken und wirtschaftlichem Fahren gemäß den Vorgaben der VDV-Mitteilung 7034.

Leitstellenpersonal

Zur Sicherstellung eines reibungslosen Betriebsablaufes müssen die Leitstellenmitarbeitenden die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen und die notwendigen Kenntnisse über die Bedienung des Funk-/ Kommunikationssystems vorweisen, um die Kommunikation zwischen Leitstelle und Fahrpersonal sicherzustellen. Der Umgang mit dem Intermodal Transport Control System (ITCS) und die Bedienung der DFI-Technologie muss sicher beherrscht werden. Das Leitstellenpersonal am Infoplatz muss zusätzlich über vollständige Kenntnisse im Bereich aller ÖPNV-Angebote und entsprechende Fahrgastinformationen verfügen.

[41] Stadtwerke Remscheid: Lob und Kritik. https://www.stadtwerke-remscheid.de/lob-kritik/ [14.04.2025].

Mindestvoraussetzung für einen Einsatz in der Leitstelle sind mehrjährige Erfahrungen im Fahrdienst und umfassende Kenntnisse der Fahrzeugtechnik.

Sicherheitspersonal
Wenn Sicherheitspersonal eingesetzt wird, so gelten folgende Anforderungen an das Personal:

- Bestandene Sachkundeprüfung nach § 34a GewO
- Deeskalationstraining (jeder Mitarbeiter wird einmal im Jahr geschult)

Das Auftreten gegenüber den Kunden muss vom Erscheinungsbild, vom Verhalten und vom Auftreten gegenüber dem Kunden einen positiven Eindruck vermitteln und stets respektvoll erfolgen.

Ticketprüfende
Folgende Anforderungen gelten für das Prüfpersonal:

- Eine umfassende mehrtägige Tarifschulung (inklusive Schulung zur Bedienung des mobilen Datenerfassungsgerätes) bei Einstellung und tarifliche Nachschulung bei Bedarf
- Persönliche Qualifikationen in den Bereichen erfolgsorientierte Konfliktlösung und Deeskalation, sowie ein besonnenes Auftreten
- Umfassende Fahrplan- und Linienkenntnisse
- Angemessene Dienstkleidung ist zu tragen
- Eine Legitimation mit einem Prüfdienstausweis muss auf Anfrage jederzeit durchgeführt werden

Der Umgang mit den Kunden sollte stets von einem respektvollen Verhalten und einem positiven Eindruck geprägt sein, sowohl in der äußeren Erscheinung als auch im Verhalten.

5.5.7 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Pünktlichkeit
Ein entscheidender Faktor im Fahrbetrieb ist die Übereinstimmung des ÖPNV-Leistungsangebots mit den Vorgaben des Fahrplans. Betriebszeiten, Taktfolgen und geplante Umsteigemöglichkeiten müssen eingehalten werden. Verkehrsmittel im Straßenraum, wie Busse, können dieser Anforderung jedoch nicht immer gerecht werden, da sie unter anderem durch den MIV behindert werden können. Als pünktlich gilt eine Verspätung von maximal 3 bis 5 Minuten sowie eine vorzeitige Ankunft von weniger als einer Minute. Zur Ermittlung der Einhaltung der Fahrplanzeiten erstellt das Verkehrsunternehmen regelmäßig eine linienbezogene Auswertung der Pünktlichkeit. Ziel ist eine Pünktlichkeitsquote von mindestens 90 %. Langfristig sollte eine Pünktlichkeitsquote von 95 % angestrebt werden. Dafür notwendige bauliche Maßnahmen, wie beispielsweise Busbeschleunigungsmaßnehmen, sind umzusetzen. Hierzu zählt die Einrichtung eigener Busspuren oder die Bevorrechtigung von Bussen an Lichtsignalanlagen (LSA), um den Verkehrsfluss zu optimieren. Zudem sollte an den Haltestellen sowie entlang der Linienführung auf Parkverbotszonen ausgewiesen werden, um die rechtzeitige An- und Abfahrt der Busse zu gewährleisten. Ein weiterer wichtiger Schritt wäre die konsequente Kontrolle und Ahndung von Falschparkern, die die Fahrt der Busse behindern. Hierfür könnte die Stadt regelmäßige Kontrollen durchführen und entsprechende Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass Busse ungehindert fahren können. Auf Fahrgastwunsch sind Anschlüsse, auch mit anderen Verkehrsunternehmen, über die Leitstelle sicherzustellen. Zudem sollen die Umstiege vom SPNV zum Bus so gestaltet werden, zuverlässig und ohne längere Wartezeiten erfolgen können. Die

Pünktlichkeitsvorgaben für einbrechende Linien richten sich nach den Vorgaben des jeweils zuständigen Aufgabenträgers.

Zuverlässigkeit
Neben der Pünktlichkeit spielt auch die allgemeine Zuverlässigkeit eine entscheidende Rolle in der Fahrplanstabilität und Kundenzufriedenheit. Dabei ist die Fahrzeugverfügbarkeit ein wesentlicher Bestandteil. Um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, muss die Busflotte regelmäßig gewartet und bei Bedarf schnell repariert werden. Dies umfasst präventive Wartungsmaßnahmen, wie Inspektionen und Reparaturen, um Ausfälle zu minimieren. Darüber hinaus ist die Altersstruktur der Fahrzeuge zu berücksichtigen - ältere Busse können häufiger ausfallen, während moderne Fahrzeuge oft effizienter und zuverlässiger sind. Bei unerwarteten Ausfällen müssen Ersatzfahrzeuge bereitstehen, um den Betrieb aufrechtzuerhalten und Verspätungen zu vermeiden. Eine gut geplante Fahrzeugverfügbarkeit trägt entscheidend zur Pünktlichkeit und Stabilität des Verkehrs bei.

5.6 Qualitätsstandards zur Infrastruktur

5.6.1 Betriebshöfe

Für die Gesamtleistung hat das Verkehrsunternehmen mindestens einen Betriebshof vorzuhalten. Der Standort des Betriebshofes sollte auf das Bedienungsgebiet in Remscheid und den Erfordernissen eines ökonomischen und ökologischen Betriebes abgestimmt sein. Der Betriebshof ist gemäß den gesetzlichen Vorgaben zu errichten und zu betreiben. Dabei sind die bau- und umweltrechtlichen Bestimmungen (u. a. BImSchG und Verordnungen, WHG und BBodSchG) zu beachten. Alle Fahrzeuge sind sicher auf Betriebshöfen, Betriebsanlagen oder zumindest auf eingezäunten Grundstücken abzustellen. Der Betriebshof muss die Möglichkeit bieten, Pflege- und Wartungsarbeiten sowie routinemäßige Reparaturen durchzuführen.

5.6.2 Leitstelle

Das Verkehrsunternehmen hat im Stadtgebiet Remscheid eine Leitstelle vorzuhalten, die an allen Tagen rund um die Uhr personell besetzt ist. Der Aufgabenbereich der Leitstelle umfasst folgende Tätigkeiten:

- Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes
- Planung/ Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelfahrplan
- Steuerung und Durchführung der Verkehrsüberwachung (mobile Verkehrsaufsicht)
- Sicherstellung aktueller Fahrgastinformation bei Störungen, etc.
- Koordination der Einrichtung/ Verlegung von Haltestellen bei Umleitungen
- Überwachung und Koordination des internen und extern beauftragten Betriebspersonals im Liniennetz
- Beteiligung des Betriebsleiters bei Entscheidungen, die die Betriebsführung beeinflussen
- Koordination von Verkehren bei Sonderveranstaltungen/ Baumaßnahmen einschließlich notwendiger Abstimmungen mit Polizei, Ordnungsamt bzw. sonstigen städtischen Ämtern
- Pflege, Weiterentwicklung und Neueinrichtung der eingesetzten Systeme (Fahrgastinformationssysteme, ITCS etc.)
- Betreuung von Fahrpersonal und ggfs. Fahrgästen bei Unfällen und außergewöhnlichen Ereignissen

ITCS
Das bisher durch die Stadtwerke Remscheid genutzte RBL (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem) wird ab dem Jahr 2025 durch ein ITCS ersetzt. Im Rahmen der Implementierung des neuen Systems ist eine Übergangszeit vorgesehen, in der beide Systeme parallel genutzt werden. Zu den ursprünglichen Aufgaben der Steuerungssysteme, wie Kommunikation mit den Fahrzeugen und Situationserfassung, kommen neue Anforderungen hinzu. Dazu zählen die vermehrte Erfassung von Echtzeitdaten, Reichweiten- und Lademanagement für Busse mit alternativen Antriebsformen sowie der zunehmende Einsatz von linienungebunden Bedarfsverkehren. Sowohl für die Betreiber als auch die Fahrgäste können leistungsfähigere Betriebsleitsysteme zu einem qualitativ hochwertigen öffentlichen Mobilitätsangebot beitragen.

Fahr- und Dienstplanungssystem
Das Fahr- und Dienstplanungssystem für den ÖPNV ist eine spezialisierte Softwarelösung, die Verkehrsunternehmen bei der effizienten Planung, Organisation und Optimierung ihres Betriebs unterstützt. Es hat die Aufgabe die Fahrplanung, Umlaufplanung und Dienstplanung vorzunehmen. Die bisher durch die Stadtwerke Remscheid eingesetzte Planungssoftware erfüllt die heutigen Anforderungen z.B. in Hinblick auf die Automatisierung oder alternativen Antriebformen (Berücksichtigung der Besonderheiten der Elektrobusse in Bezug auf Reichweite und Ladevorgänge in der Umlaufplanung) nicht mehr und wird ab dem Jahr 2025 analog zum ITCS durch eine neuere Software abgelöst.

In Kombination mit einem modernen ITCS als Leitstellensoftware bietet sich dadurch ein deutlich erweiterter Funktionsumfang, der sowohl stadtwerkeintern als auch in der Kundenkommunikation Verbesserungen bieten wird. Gleichzeitig umfasst die Softwareerneuerung ein Betriebshofmanagementsystem, das die Prozesse auf dem Betriebshof inklusive der Abstellung und Organisation rund um Werkstattaufenthalte und notwendige regemäßige Kontrollen von u. a. Betriebsstoffen umfasst.

Ein Lade- und Lastmanagementsystem ermöglicht es, die sich in der Beschaffung befindlichen Elektrobusse richtig und ressourcenoptimiert zu laden und zugehörige Vorgänge zu überwachen und zu steuern.

5.6.3 Fahrweg

Der Zustand und die Qualität des Fahrweges spielen eine entscheidende Rolle für die Beförderungsqualität. Der Busverkehr nutzt das bestehende Straßennetz, und in der Betriebszeit des ÖPNV sind keine umfangreichen Veränderungen im Hauptverkehrsstraßennetz zu erwarten. Das vorrangige Ziel für den Busverkehr ist die Sicherstellung eines stabilen Betriebsablaufs, auch bei steigenden Verkehrsbelastungen im Kraftfahrzeugverkehr. Für den Busverkehr gelten folgende Anforderungen an die Fahrwege im Straßenraum:

- Ein störungsfreier Fahrverlauf für Busse durch Vorrangschaltungen an den Lichtsignalanlagen (sofern technisch möglich).
- Die Reduzierung von Streckenabschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von unter 50 km/h auf das notwendige Minimum.
- Die Vermeidung oder Beseitigung von Betriebsstörungen durch den ruhenden Verkehr.

5.6.4 Haltestellen

Die Infrastruktur der Haltestellen sollte vorrangig auf die Bedürfnisse der Fahrgäste ausgerichtet sein. Das Design sowie die gestalterische Ausführung der Haltestellen tragen zur positiven Außenwirkung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des beauftragten Verkehrsunternehmens bei. Die Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen werden dabei durch die Herstellung der Barrierefreiheit berücksichtigt. Die Vorgaben des BGG sind umzusetzen. Die Umsetzung orientiert sich immer an den jeweils aktuellen Richtlinien. Die Haltestellen müssen barrierefrei und in einwandfreiem Zustand sein. Sie sollten so gestaltet sein, dass Fahrgäste sicher ein- und aussteigen können und eine klare Orientierung bezüglich der Abfahrtszeiten und Linien besteht. Jede Haltestelle sollte mit ausreichender Beleuchtung ausgestattet sein, um auch bei Dunkelheit einen sicheren Ein- und Ausstieg zu gewährleisten. Stärker nachgefragte Haltestellen mit über 200 Ein- und Aussteigern pro Tag sollten mit DFI ausgestattet sein, die den Fahrgästen aktuelle Informationen zu Abfahrtszeiten und etwaigen Verspätungen bietet. Auch ein Wetterschutz in Form von Unterständen oder Dächern sollte an wichtigen Haltestellen vorhanden sein, um den Komfort der Fahrgäste zu erhöhen. Grundsätzlich soll sich die Haltestellenausstattung an der Richtlinie zur ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR sowie den DIN 18040-3 und DIN 32984 orientieren.[42]

Barrierefreiheit an Bushaltestellen
Die Stadt Remscheid verfolgt im Rahmen einer langfristigen Planung die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen vollständig barrierefreien ÖPNV. Damit werden auch die Ziele der in Kapitel 2 beschriebenen gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen erfüllt. Grundsätzlich sollte insbesondere bei der Informationsdarstellung immer das Zwei-Sinne-Prinzip berücksichtigt werden. Dies besagt, dass immer mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen und Tasten“ angesprochen werden müssen.

Für die Bewertung bereits bestehender Haltestellen wurden Mindestkriterien festgelegt, die erfüllt werden müssen, um als barrierefrei zu gelten. Diese sind nachfolgend dargestellt:

- Vorhandensein eines taktilen Leitsystems
- Erhöhtes Bord abhängig von der Ausbauform der Haltestelle (Mindesthöhe des Bords an einer Busbucht >16 cm, Mindesthöhe des Bords am Fahrbahnrand und Buskap >18 cm (hier ist jeweils eine Einzelfallprüfung erforderlich))
- Stufenfreier Zugang zur Haltestelle
- Zugangsbreite von mindestens 0,9 m
- Bewegungsfläche in Breite und Tiefe von mindestens 0,9 m

Da sich die Anforderungen an die Barrierefreiheit mit der Zeit geändert haben und die Stadt Remscheid das Ziel hat, den ÖPNV für möglichst viele Menschen zugänglich und attraktiv zu machen, bestehen an den zukünftigen Ausbaustandard höhere Anforderungen.

Für den zukünftigen barrierefreien Ausbau von Haltestellen hat die Stadt Remscheid einen eigenen Ausbaustandard festgelegt. Dieser Standard soll künftig als neuer Ausbaustandard für alle Haltestellen dienen, die im Rahmen von Aus- oder Umbaumaßnahmen barrierefrei gestaltet werden, sofern es die Gegebenheiten vor Ort zulassen. Der barrierefreie Aus- und Umbau der Haltestellen erfolgt, soweit es die örtlichen Gegebenheiten zulassen.

[42] Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2025): Haltestellenrichtlinie – Richtlinie zur ÖSPV-Haltestellenausstattung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

Der barrierefrei Haltestellenausbau umfasst drei Stufen:

Stufe 1

- Leitsystem
- erhöhtes Bord mindestens 16 cm (Busbucht) und > 18 cm (Haltestelle am Fahrbahnrand); (Reststufen und Spaltbreite max. 10 cm)
- barrierefreier Zugang zur Haltestelle
- ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzer (mindestens 2,50 m Breite/ Tiefe der Wartefläche)

Stufe 2

- Leitsystem mit Kontraststreifen
- Kasseler Sonderbord mindestens 16 cm (Busbucht) und > 18 cm (Haltestelle am Fahrbahnrand); (Reststufen und Spaltbreite maximal 10 cm)
- barrierefreier Zugang zur Haltestelle
- ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzer (mindestens 2,50 m Breite/ Tiefe der Wartefläche)
- Sitzmöglichkeiten (mit Aufstehhilfe/ Armlehne) und Wartehalle

Stufe 3

- Leitsystem mit Kontraststreifen
- Kasseler Sonderbord ab 18 cm (Reststufen und Spaltbreite maximal 5 cm)
- barrierefreier Zugang zur Haltestelle
- ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzer (mindestens 2,50 m Breite/ Tiefe der Wartefläche)
- Sitzmöglichkeiten (mit Aufstehhilfe/ Armlehne) und Wartehalle
- Dynamische Fahrtgastinformation

Die Stufe 1 ist dabei die Grundvariante für die Herstellung der Barrierefreiheit. Die Stufen 2 und 3 erfüllen ebenfalls die Kriterien der Stufe 1, gehen aber darüber hinaus. Diese sind, wenn möglich, besonders an Haltestellen mit hohen Fahrgastfrequenzen oder mit hohem Aufkommen an mobilitätseingeschränkten Fahrgästen vorzusehen.
Für die Ausbauformen Busbucht und Buskap sind nachfolgend jeweils eine Musterhaltestelle dargestellt. Diese sollen als Standard für alle folgenden Haltestellen werden, die barrierefrei ausgebaut werden, sofern es die Gegebenheiten vor Ort zulassen.

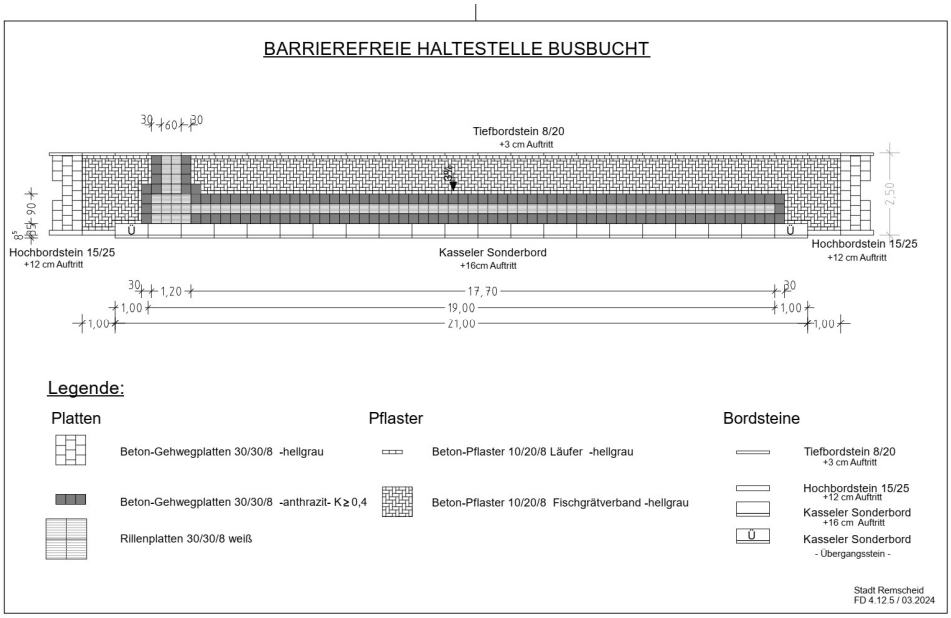


Abb. 5.6.4-1 Barrierefreie Haltestelle Busbucht[43]

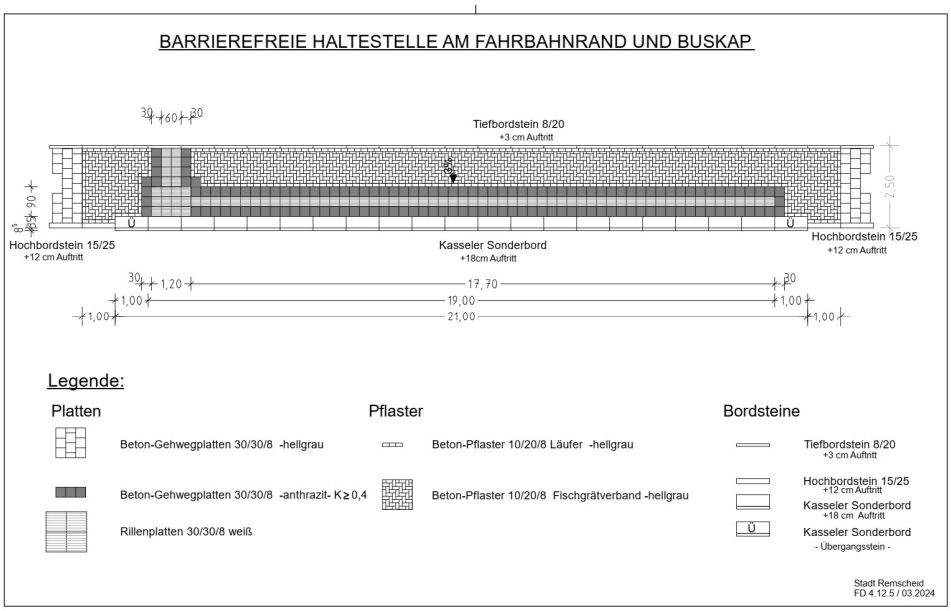


Abb. 5.6.4-2 Barrierefreie Haltestelle am Fahrbahnrand und Buskap[44]

Zu beachten ist, dass die Barrierefreiheit an den Haltestellen durch die Kombination mit barrierefreien Fahrzeugen, sowie barrierefreier Fahrgastinformation und Vertrieb auf der gesamten Reisekette im ÖPNV gewährleistet werden muss, um eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Beim barrierefreien Haltestellenausbau sollte außerdem darauf geachtet werden, dass eine angemessene Gehwegbreite für eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen vorhanden ist.

43 Stadt Remscheid (2024).

44 Stadt Remscheid (2024).

5.7 Qualitätsmanagementsystem Stadt Remscheid

Laut der Handreichung des VRR ist ein funktionierendes Qualitätsmanagementsystem (QMS) von zentraler Bedeutung, um auf die sich verändernden Bedürfnisse der Fahrgäste im Nahverkehr zu reagieren und den Betrieb kontinuierlich anzupassen. Das QMS stellt sicher, dass die Dienstleistungs- und Servicequalität nicht nur gewährleistet, sondern stetig verbessert wird, um eine hohe Kundenzufriedenheit und eine effiziente Betriebsführung zu erreichen.
Das Qualitätsmanagement im ÖPNV gewinnt zunehmend an Bedeutung für Verkehrsunternehmen und kommunale Aufgabenträger. Ziel ist es, auf Basis der Erwartungen und Bedürfnisse der Fahrgäste verbindliche Vereinbarungen zu den Qualitätsmerkmalen von Fahrzeugen, Infrastruktur und Dienstleistungen im ÖPNV zu treffen. Eine standardisierte Methodik wird verwendet, um die Leistungen zu messen, zu vergleichen und zu bewerten. Die Verkehrsunternehmen nutzen festgelegte Standards, um ihr Angebot zu überprüfen und zu steuern.
Die Stadt Remscheid als Aufgabenträger hat die Verantwortung, die von den Verkehrsunternehmen erbrachten Leistungen zu überprüfen. Darüber hinaus ermöglicht ein QMS einen kontinuierlichen Dialog über die Qualität des ÖPNV mit den Nutzern sowie den politischen Vertretern, um letztlich eine hohe Qualität im ÖPNV und Zufriedenheit bei allen Stakeholdern zu erreichen.
Folgende Maßnahmen des Qualitätsmanagementsystems sind in Remscheid umzusetzen:

- Regelmäßige Qualitätsmessungen und -berichte
- Vereinbarung konkreter Qualitätsziele mit den Verkehrsunternehmen
- Integration von Feedbackmechanismen und regelmäßige Abstimmungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen
- Förderung der kontinuierlichen Verbesserung und Anpassung an neue Anforderungen und Ressourcen

6 Zielorientierte Mängelanalyse

6.1 Erschließungsqualität/ ÖV-Güteklassen

Ein wichtiges Kriterium für die Bewertung des ÖPNV-Angebots ist die Verkehrserschließung. Dabei ist zu unterscheiden, ob das Stadtgebiet Remscheid flächendeckend durch das Liniennetz erschlossen ist, oder ob es Bereiche mit bestehender Nachfrage gibt, die aktuell nicht angebunden sind. Klassisch werden Einzugsradien um die Bushaltestellen für die Bewertung der Verkehrserschließung festgelegt. Die Siedlungsbereiche, die sich innerhalb der Radien befinden, gelten als erschlossen. Die Bereiche außerhalb der Radien gelten dementsprechend als nicht erschlossen. Die Größe der Radien variiert abhängig von der Größe der Stadt und der jeweiligen Lage der Haltestellen. Üblich ist, dass die Radien in den zentralen Bereichen einer Stadt bei 300 m liegen und in den weiter außerhalb liegenden Randbereichen bei 400 m oder mehr. Diese Betrachtung der Qualität des ÖPNV-Angebots berücksichtigt dabei jedoch allein das Vorhandensein einer Anbindung der Haltestelle, nicht aber, wie häufig diese Haltestelle über den Tagesverlauf tatsächlich bedient wird. Daher wird die ÖPNV-Erschließungsqualität anhand von Güteklassen mit der Berechnungsmethodik nach dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE (Schweiz) bewertet. Diese Methodik berücksichtigt neben den Erschließungsradien ebenfalls die Häufigkeit der Bedienung der Haltestelle in einem gewählten Zeitraum des Tages. Die Berechnungsmethodik wurde als Grundlage verwendet, jedoch auf die Stadt Remscheid angepasst. Für die Stadt Remscheid wurde sowohl die Anzahl der Haltestellenkategorien als auch die Zuordnung des jeweiligen durchschnittlichen Fahrtenintervalls zu einer Haltestellenkategorie angepasst.

ÖV-Güteklassenmodell

Haltestellenkategorie		
durchschnittliches Fahrtenintervall	**S-Bahnhaltestelle Bahnhaltestelle**	**Bushaltestelle**
<5 min	I	I
5<x<10 min	I	II
10<x<20 min	II	III
20<x<40 min	III	IV
40<x<60 min	IV	V
>60 min	V	VI

Abb. 6.1-1 Haltestellenkategorie nach Güteklassenmodell

Der erste Faktor zur Bestimmung der ÖV-Güteklasse ist die Haltestellenkategorie. Die Haltestellenkategorie wird anhand der Verkehrsmittel, die die Haltestelle bedienen (siehe Abb. 6.1-1), und dem durchschnittlichen Fahrtenintervall, vergleichbar mit dem Takt, jedoch über einen bestimmten Zeitraum, bestimmt. Für das durchschnittliche Fahrtenintervall wird für die Bewertung der Erschließungsqualität in Remscheid der zu betrachtende Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr festgelegt. Dabei wird die Anzahl aller Abfahrten der Verkehrsmittel innerhalb dieses Zeitraums ermittelt. Bei Haltestellen im Zweirichtungsbetrieb wird dann die Anzahl der Abfahrten halbiert, um den tatsächlichen Takt an der jeweiligen Haltestelle zu ermitteln. Bei Einrichtungshaltestellen sowie Endhaltestellen ist die Anzahl der Abfahrten an der Haltestelle das tatsächliche Taktangebot. Aus der Kombination des ermittelten Taktes und des vorhandenen Verkehrsmittels resultiert die Haltestellenkategorie, die zwischen I und VI liegt.

Güteklassen der Erschließung				
Kategorie	**<300m**	**300m - 500m**	**501m - 750m**	**751m - 1000m**
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	keine
IV	C	D	keine	keine
V	D	E	keine	keine
VI	E	E	keine	keine

Abb. 6.1-2 Güteklassen der Erschließung

In einem weiteren Schritt wird dann anhand der Haltestellenkategorie die Güteklasse (A-E) der jeweiligen Einzugsradien um die Haltestelle bestimmt. Hierbei geht die Betrachtung nicht nur von einem Radius von 300 m aus, sondern es werden auch die Radien bis 500 m, 750 m und 1.000 m betrachtet (siehe Abb. 6.1-2). Abhängig von der Haltestellenkategorie und dem jeweiligen Einzugsradius kann es auch Haltestellen geben, denen anhand des Güteklassenmodells keine Güteklasse zugeordnet werden kann. Die Bedeutung der einzelnen Güteklassen ist im Folgenden dargestellt:

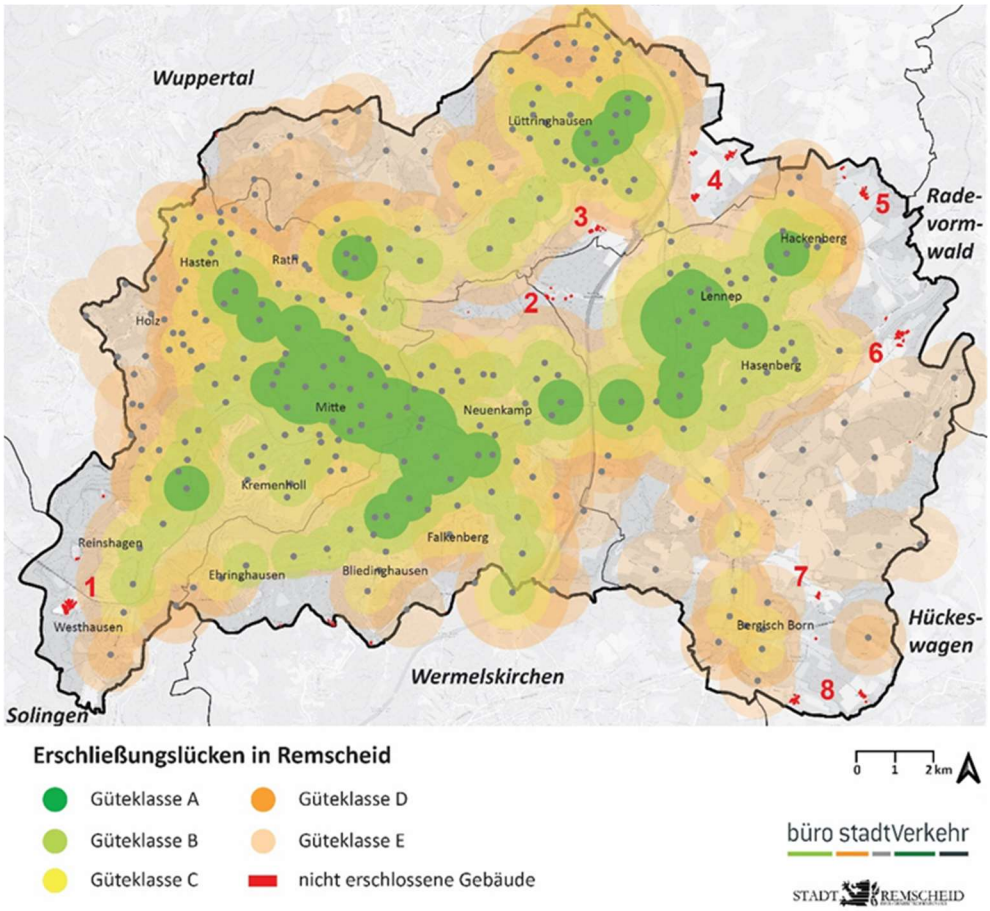
- Güteklasse A: sehr gute Erschließung
- Güteklasse B: gute Erschließung
- Güteklasse C: mittelmäßige Erschließung
- Güteklasse D: geringe Erschließung
- Güteklasse E: jede Haltestelle mit mindestens einer Anfahrt am Tag von 06:00 bis 20:00 Uhr oder Haltestelle ausschließlich mit AST-Angebot
- Keine Güteklasse: keine ÖPNV-Erschließung

In der folgenden Abbildung (siehe Abb. 6.1-3) sind die Güteklassen der 286 Remscheider Bushaltestellen im Stadtgebiet dargestellt. Bei der Bewertung wurden alle im Remscheider Stadtgebiet verkehrenden Buslinien sowie Haltestellen des AST-Angebotes berücksichtigt. AST-Haltestellen ohne Linienverbindung werden der Güteklasse E zugeordnet.

Anzahl der Haltestellen mit Güteklasse in Remscheid				
	Einzugsradien			
Güteklasse	**<300m**	**<500m**	**<750m**	**<1000m**
A	32	10	0	0
B	75	22	10	0
C	53	75	22	10
D	23	53	75	22
E	38	61	0	0

Abb. 6.1-3 Güteklassen der Remscheider Bushaltestellen

Abb. 6.1-4 zeigt die Erschließung der Remscheider Bushaltestellen über das gesamte Stadtgebiet anhand des Güteklassenmodells. Die nicht erschlossenen Gebäude sind rot dargestellt.



Erschließungslücken in Remscheid

- Güteklasse A
- Güteklasse B
- Güteklasse C
- Güteklasse D
- Güteklasse E
- nicht erschlossene Gebäude

0 1 2 km

büro stadtVerkehr

Abb. 6.1-4 Erschließungslücken in Remscheid

Die nicht erschlossenen Bereiche sind größtenteils einzelne Gebäude oder kleinste Wohnbereiche, in denen lediglich eine sehr geringe Anzahl von Menschen lebt, sowie landwirtschaftliche Betriebe (Auflistung siehe Abbildung 6.1-5). Unter Berücksichtigung aller Güteklassen inklusive AST-Verkehren ergibt sich eine Erschließung von über 99 % der Remscheider Bevölkerung.

Eine Erschließung der nicht erschlossenen Bereiche ist nur mit hohem Aufwand und hohen Kosten zu erreichen. Dafür verantwortlich sind vor allem die Topografie und die Lage innerhalb des Stadtgebiets. Es handelt sich um abseits der Hauptverkehrsstraßen gelegene Gebiete, die teilweise nur über enge Straßen erreicht werden können. Der Einsatz eines Linienbusses zur Bedienung dieser Bereiche ist somit nicht möglich. Des Weiteren besteht in diesen Gebieten aufgrund der geringen Einwohnerzahl eine so geringe Nachfrage, dass eine regelmäßige Linienanbindung aus wirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar ist. Es ist daher zu prüfen, ob diese Gebiete mit dem Bürgerbus oder auch durch die Ausweitung des AST-Angebotes bedient werden können. Die nicht erschlossenen Bereiche sind in der folgenden Tabelle mit Handlungsempfehlungen für eine mögliche Erschließung dargestellt:

Nr.	Bereiche	Handlungsempfehlung	Begründung
1	Küppelstein	Prüfung einer möglichen Anbindung über AST-Verkehr	Weiterbildungszentrum und Wohnbebauung sind nicht ausreichend angebunden, eine Bedienung mit dem Linienverkehr ist jedoch nicht möglich
2	Tackermühle	Prüfung der Einbindung in das AST-Angebot	einzelne landwirtschaftliche Betriebe sowie Minigolfanlage und Restaurant
3	Buscher Hof	kein Handlungsbedarf	einzelner landwirtschaftlicher Betrieb
4	Mittel- und Obergarschagen	Prüfung der Einbindung in das AST-Angebot (Lüttringhausen)	landwirtschaftliche Betriebe und Wohnbebauung
5	Halle und Böhlefeld	Prüfung der Einbindung in das AST-Angebot	Pferdezuchtbetrieb und Wohnbebauung, Anbindung an die Linie 669 innerhalb von ca. 900m
6	Nagelsberg	kein Handlungsbedarf	landwirtschaftlicher Betrieb und vereinzelte Wohnbebauung
7	Niederlangenbach	Prüfung der Einbindung in das AST-Angebot (Lennep)	einzelner landwirtschaftlicher Betrieb
8	Sonnenschein und Borbach	Prüfung der Einbindung in das AST-Angebot (Lennep)	landwirtschaftliche Betriebe, Wohnbebauung und Gewerbe

Abb. 6.1-5 Umgang mit den nicht erschlossenen Bereichen im NVP

6.2 Gewerbegebiete

Die Stadt Remscheid verfügt im Stadtgebiet über 21 Gewerbegebiete. Die größten Gewerbegebiete sind Hohenhagen/ Ueberfeld/ Mixsiepen, mit ca. 73 ha, Großhülsberg mit ca. 51 ha und Süd/ Lempstraße mit ca. 50 ha.

Das Gewerbegebiet Hohenhagen/ Ueberfeld/ Mixsiepen ist als das größte Gewerbegebiet in Remscheid mit zentraler Lage gut erschlossen. Die ÖPNV-Erschließung erfolgt im Gebiet selbst durch die Linie 664. Zusätzlich wird das Gesamtgebiet durch die Linien 654, 655 und CE63 äußerlich erschlossen. Teilweise sind die Entfernungen, wie in Gewerbegebieten üblich, zu den einzelnen Unternehmen etwas größer. Eine weitere innere Erschließung ist aber aufgrund der Quell-Ziel-Beziehungen, der bestehenden Linienführung sowie aufgrund des bestehenden Straßennetzes nicht sinnvoll. Zusätzlich besteht ein Angebot durch das AST Lüttringhausen, das ganztägig einen 60-Minuten-Takt anbietet.

Im Gewerbegebiet Großhülsberg in Lüttringhausen verkehren die Linie 666 und die Cityexpress-Linie CE63 über die Schlosserstraße und bedienen auf ihrem Linienweg die Haltestellen Walter-Freitag-Straße, Schlosserstraße, Hülsberg und Dreherstraße. Die Bedienzeiten sowie die Taktung der Linie CE63 sind auf die Arbeitszeiten in den Betrieben angepasst. Ergänzt wird das Angebot zeitweise durch die Linie 666, die zusätzlich eine Anbindung an den SPNV am Bahnhof Lüttringhausen gewährleistet.

Im Süden Remscheids befindet sich das Gewerbegebiet Süd/ Lempstraße. Neben der Haltestelle Lempstraße innerhalb des Gewerbegebietes liegen die Haltestellen Falkenberg/ Hoffeldstraße, Berghauser Straße, Güterstraße und Mannesmann in der unmittelbaren Umgebung der ansässigen Betriebe. Bedient werden die Haltestellen durch die Linien 653, 658 und 673 im Tagverkehr sowie durch die Linie NE 12 im Abend- bzw. Spätverkehr. Die Haltestellen Güterstraße und Mannesmann werden ebenfalls durch die Linie 260 bedient. Insgesamt ist eine umfangreiche Erschließung des Gewerbegebietes gewährleistet.

Das Gewerbegebiet Bergisch Born I und II im südwestlichen Stadtgebiet wird durch die Linien 240 und 336 bedient. Die Linie 240 bedient hierbei die Haltestelle Am Weidenbroich innerhalb des Gewerbegebietes. Eine Verbindung nach Hückeswagen ist über die Linie 336 an der Haltestelle Bornefeld gegeben. Insgesamt ist eine ausreichende Erschließung des Gewerbegebietes Am Weidenbroich durch den ÖPNV in Remscheid gegeben.

6.3 Reisezeiten

Die Betrachtung der Reisezeiten zwischen Haltestellen mit besonders hohen Ein- und Aussteigerzahlen und zentralen Verkehrsknotenpunkten, wie dem Hauptbahnhof oder anderen wichtigen Umsteigepunkten ermöglicht es Schwachstellen zu identifizieren und daraus gezielte Maßnahmen abzuleiten. Dabei wird die Fahrzeit mit dem Bus zur Normalverkehrszeit untersucht und mit den Reisezeiten verglichen, die mit dem Pkw für die gleiche Strecke benötigt werden. Betrachtet wurden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans jeweils die Verbindungen der Remscheider Stadtbezirke zum Friedrich-Ebert-Platz. Dabei wurde für jeden Stadtbezirk eine Referenzhaltestelle gewählt, von welcher die Verbindung zum Friedrich-Ebert-Platz und zum Remscheider Hauptbahnhof betrachtet wurde.

Gute Reisezeitverhältnisse unter 1,5 sind in grün, mittelmäßige zwischen 1,5 und 2 in Gelb und schlechte ab 2 in Rot dargestellt.

Stadtbezirk	Referenz-haltestelle	Verbindung zum Friedrich-Ebert-Platz			Verbindung zum Hauptbahnhof		
		Reisezeit (Min.)		Reise-zeitver-hältnis	Reisezeit (Min.)		Reise-zeitver-hältnis
		MIV	ÖPNV	ÖPNV/ MIV	MIV	ÖPNV	ÖPNV/ MIV
Süd	Zentralpunkt	6	8	1,3	5	4	0,8
Lennep	Kreishaus	10	17	1,7	8	14	1,75
Lüttringhausen	Bahnhof	12	19	1,6	10	15	1,5
Hasten	Richard-Lindenberg-Platz	8	9	1,1	8	14	1,8

Abb. 6.3-1 Reisezeitenverhältnis zwischen den Stadtbezirken

Die Verbindungen aus den Stadtbezirken Süd und Hasten zum Friedrich-Ebert-Platz sowie die Verbindung zwischen Süd und dem Hauptbahnhof weisen sehr gute Reisezeitverhältnisse auf (< 1,5). Hingegen weisen die Reisezeitverhältnisse von Lennep zum Hauptbahnhof und zum Friedrich-Ebert-Platz ein schlechteres Reisezeitverhältnis auf (1,7 bzw. 1,75). Bei der Berücksichtigung der Binnenerschließung durch die S 7 würden sich die Reisezeitverhältnisse der Stadtbezirke Lennep und Lüttringhausen verbessern.

6.4 Verbindungsqualitäten

Im Folgenden wird die Verbindungsqualität zwischen den SPNV-Verknüpfungspunkten Remscheid Hauptbahnhof und Lennep Bahnhof sowie dem Verkehrsknotenpunkt Friedrich-Ebert-Platz mit den Stadtbezirken dargestellt. Eine hohe Zahl an Direktverbindungen zu den zentralen Bereichen ermöglicht Fahrgästen eine hohe zeitliche Flexibilität, sichert die Verbindungsqualität und erleichtert den Zugang zu wichtigen Einrichtungen, was die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs steigern kann.

Stadtbezirk	Referenzhalte-stelle	umsteigefreie Verbindungen		
		Verbindung zum Friedrich-Ebert-Platz	Verbindung zum Hbf.	Verbindung zum Bf. Lennep
Süd	Zentralpunkt	260, 652, 653, 655, 658, 672, 675, NE 12, NE 14, NE 19	260, 652, 653, 655, 658, 672, 675, NE 12, NE 14, NE 19	655, NE 14, NE 19
Lennep	Kreishaus	654, 655, NE 14, NE 16, NE 19	654, 655, NE 14, NE 16, NE 19	240, 336, 654, 655, NE 14, NE 16, NE 19
Lüttringhausen	Bahnhof	CE63, 654, 660, NE 14	S 7, CE63, 654, 660, NE 14	S 7, 654, NE 14
Hasten	Richard-Linden-berg-Platz	615, 653, 675, NE 15	615, 653, 675, NE 15	keine umsteige-freie Relation

Abb. 6.4-1 Umsteigefreie Verbindungen zwichen den Stadtbezirken

Die Daten aus Abb. 6.4-1 zeigen, dass die zentralen Bereiche der betrachteten Stadtbezirke mit den wichtigen Verknüpfungspunkten Friedrich-Ebert-Platz, Hauptbahnhof und Lennep Bf. über die Direktverbindungen angebunden sind. Zudem bestehen auf allen Relationen mehrere Anbindungen durch unterschiedliche Linien. Das gilt sowohl für die Betriebszeiten des Tagverkehrs als auch des Nachtverkehrs. Eine Ausnahme bildet die Relation zwischen Lennep Bf. und Hasten, bei der es keine Direktverbindung zur entsprechenden Referenzhaltestelle Richard-Lindenberg-Platz gibt.

6.5 Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Um den Ausbau der nicht barrierefreien Haltestellen effektiv zu gestalten, wurde eine Priorisierung des Haltestellenausbaus vorgenommen. Dabei sollen Haltestellen mit dem größten Nutzen zuerst ausgebaut werden. Ist der vollständige barrierefreie Ausbau aller Steige einer Haltestelle nicht möglich, so sind die anderen Steige dennoch entsprechend der Priorisierung auszubauen. Einzelfallprüfungen können dazu führen, dass nicht alle Steige vorrangig ausgebaut werden, wenn der Nutzen für die Fahrgäste gering ist.

Die Priorisierung erfolgt durch eine Nutzwertanalyse mit gewichteten Kriterien. Folgende Kriterien wurden bei der Ermittlung des Nutzwertes berücksichtigt:

- Kriterium 1 (Gewichtung 0,4): Ein- und Aussteiger an der Haltestelle
- Kriterium 2 (Gewichtung 0,4): Relevante Einrichtungen im direkten Umfeld
- Kriterium 3 (Gewichtung 0,2): Güteklasse

Bei **Kriterium 1** wird die **Fahrgastnachfrage**, gemessen an der Zahl der Ein- und Aussteiger der Haltestellen an Werktagen, bewertet. Mit einer Gewichtung von 0,4 wird der Fahrgastfrequentierung ein hoher Stellenwert beigemessen. Für Haltestellen, bei denen die Anzahl der Ein- und Aussteiger nicht vorliegt, wird für Kriterium 1 ein Wert von Null angenommen.

Das **Kriterium 2** stellt Haltestellen in den Vordergrund, die in der **Nähe von relevanten Einrichtungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen** liegen (z. B. Sana-Klinikum, Seniorentreff, Altenpflegezentren). Die Liste der betrachteten relevanten Einrichtungen wurde von der Stadt Remscheid in Abstimmung mit den Inklusionsbeiräten erarbeitet und dient als Grundlage der Bewertung. Alle Haltestellen, die in einer Entfernung von maximal 300 m zu den genannten Einrichtungen liegen, sollen einen höheren Nutzwert erhalten. Insgesamt liegen 123 Haltestellen im Einzugsbereich von 300 m zu den relevanten Einrichtungen.

Kriterium 3 berücksichtigt die **Güteklassen der Haltestellen** in Remscheid. Eine Erläuterung zur Einteilung und Festlegung der Güteklassen findet sich in Kapitel 6.1 „Erschließungsqualität/ ÖV-Güteklassen“. Die Güteklassen berücksichtigen die An- und Abfahrten der Haltestellen und sind als Ergänzung zu den anderen beiden Kriterien in schwächerer Gewichtung (0,2) zu betrachten.

Entsprechend der festgelegten Kriterien (Ein- und Aussteiger, ÖPNV-Güteklasse, relevante Einrichtungen) wurde der Nutzwert bestimmt. Der Nutzwert liegt immer zwischen 0 und 1. Ein höherer Wert deutet darauf hin, dass die betreffende Haltestelle mit höherer Priorität ausgebaut werden sollte. Dabei ist zu prüfen, wie viele Steige an der jeweiligen Haltestelle noch nicht barrierefrei sind. Weiterhin erfolgt die Entscheidung über den barrierefreien Ausbau einer Haltestelle grundsätzlich per Einzelfallprüfung. Derzeit werden pro Jahr und mit den verfügbaren finanziellen Mitteln ca. 3 bis 4 Haltestellen ausgebaut. Zukünftig ist vorgesehen, jährlich mindestens 5 bis 6 Haltestellen auszubauen, um die Infrastruktur weiter zu verbessern. Dies ist aber nur bei Bereitstellung entsprechender Fördermittel möglich. Gleichzeitig müssen auch entsprechende Personalkapazitäten bei der Verkehrsplanung der Stadt Remscheid und den Technischen Betrieben Remscheid zur Verfügung stehen.

Den höchsten Nutzwert der noch nicht vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestellen erreichen unter anderem folgende Haltestellen:

- Rathaus/ Gründerquartier
- Hochstraße
- Amtsgericht
- Remscheid Hbf.
- Richard-Lindenberg-Platz

Bei einem barrierefreien Ausbau ist die Baulastträgerschaft der verschiedenen Haltestellen zu berücksichtigen. Die Priorisierung der einzelnen Haltestellen auf Grundlage der ermittelten Nutzwerte erfolgte durch die Stadt Remscheid in Abstimmung unter anderem mit Betroffenen, insbesondere dem Beirat für Menschen mit Behinderung. Zudem sind barrierefreie Ausbaumaßnahmen bei Straßenbaumaßnahmen zeitlich abzustimmen. Außerdem kann der Ausbau von einzelnen Steigen oder Haltestellen vorgezogen werden, wenn sich eine entsprechende Nachfrage ergibt oder es aus sonstigen Gründen zweckdienlich ist.

Bei der Priorisierung des barrierefreien Ausbaus können verschiedene Gründe eine kurzfristige oder mittelfristige Umsetzung erschweren oder sogar zu einer Rückstellung führen:

- **Niedrige Fahrgastzahlen:** Haltestellen mit weniger als 50 Ein- und Aussteigern an Werktagen und ohne nahegelegene Einrichtungen, die eine relevante Nachfrage von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen erwarten lassen.
- **Bauliche Gegebenheiten und Kosten:** An manchen Standorten ist ein barrierefreier Ausbau technisch nicht umsetzbar oder verursacht unverhältnismäßig hohe Aufwendungen. Eine Verlegung der Haltestelle auf eine benachbarte Fläche ist oft nicht realisierbar.
- **Bindung an Förderbedingungen:** Nach einem Ausbau bleibt die Haltestelle während der Laufzeit der Fördermittelbindung an einen heute überholten Standard gebunden. Eine Anpassung im kommenden Nahverkehrsplan ist erst nach Ablauf dieser Frist vorgesehen.

- **Einzelfallentscheidungen:** Für Haltestellen, die sich nicht im Rahmen der Standardlösungen ausbauen lassen, können zeitlich unbegrenzte Ausnahmen als begründete Sonderfälle gewährt werden.

Zusätzlich ist an zentralen Umsteigepunkten die Schaffung sicherer Fußgängerquerungen erforderlich. Diese erhöhen sowohl die Barrierefreiheit als auch die Sicherheit im Verkehr, indem sie Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrzeugen reduzieren und den Wechsel zwischen Linien erleichtern.

6.6 Abend- und Spätverkehre

Im Abend- und Spätverkehr wird in Remscheid ein umfangreiches Netz von neun Nachtexpresslinien angeboten. Das Nachtnetz umfasst eine Linienlänge von insgesamt knapp 200 Buskm und erschließt bei Berücksichtigung eines Einzugsradius von 300 m der bedienten Haltestellen ca. 87 % aller Einwohner der Stadt Remscheid. Die Bedienzeiten der neun Nachtexpresslinien liegen in den Nächten von Montag bis Donnerstag zwischen 21:00 und 02:00 Uhr und in den Nächten von Freitag bis Sonntag zwischen 21:00 und 04:00 Uhr. Die NachtExpress-Linien bedienen Streckenabschnitte mit geringer bzw. seltener Nachfrage nur bei Bedarf. Die Haltestellen auf diesen Abschnitten sind unter dem Namen FlexiBus verortet und in den Fahrplantabellen gesondert dargestellt. Fahrgäste sollen ihren Ausstiegswunsch beim Einstieg melden (siehe Kapitel 4.7). Die Buskilometerleistungen im Nachtnetz führen aktuell zu Gesamtkostenaufwand von 600,0 Tsd. EUR/a. Einige der Nachtexpresslinien sind als Ringlinien organisiert. Das betrifft unter anderem die fahrgaststarken Linien NE 14 und NE 16. Generell sind Ringlinien zu vermeiden, da sie zu hohen Reisezeiten für die Fahrgäste auf diesen Linien führen können. Des Weiteren lassen sich parallele Linienverläufe mit dem SPNV auf der Achse Remscheid Mitte - Lennep - Lüttringhausen identifizieren, was zu Parallelverkehren von Nachtexpresslinien und der S 7 führt. An Wochentagen fällt die Nachfrage nach Abend- und Spätverkehren ab 22:00 Uhr deutlich ab. Am Wochenende ist eine stärkere Nachfrage beim Nachtexpressangebot festzustellen. Ergänzt wird das Nachtexpressnetz an allen Wochentagen durch flexible Bedienungsformen wie dem AnrufSammelTaxi (siehe Kapitel 6.7). In der Gesamtbetrachtung ist das Nachtnetz in seiner Gestaltung komplex und die Linienwege für die Fahrgäste oftmals schwer nachvollziehbar. Auch die Betriebsstabilität ist nicht als sonderlich hoch einzuschätzen. Daher ist das Nachtnetz in Remscheid im Linienverlauf und Angebot zu überprüfen, um Möglichkeiten zur Kosteneinsparung und Effizienzsteigerung zu identifizieren. Ortsübergreifende Erschließungsfunktionen sind in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen und Änderungen mit den jeweiligen Nachbarkommunen abzustimmen.

6.7 AnrufSammelTaxi

Als Ergänzung zum Liniennetz wird in Remscheid die Bedienung durch ein AST angeboten. Auf Remscheider Stadtgebiet wird das AST in Gebieten eingesetzt, die eine geringe Bevölkerungsdichte bzw. ÖPNV-Nachfrage aufweisen oder in denen Straßenverhältnisse vorliegen, die einen regulären Linienverkehr nicht zulassen. Durch entsprechende Bedarfsanmeldung können auch Ziele abweichend von den vorgesehenen Haltestellen erreicht werden. Die Gebühren einer AST-Fahrt liegen über denen des normalen Linienverkehrs. Die Nachfrage nach den Leistungen ist grundsätzlich so gering, dass kein regulärer Linienbetrieb angeboten werden kann. Es ist zu prüfen, ob das AST-Angebot durch andere flexible Bedienformen erfolgen kann. Im Maßnahmenkonzept werden hierzu die alternativen Formen TaxiBus und On-Demand-Verkehr zur Prüfung vorgesehen. Eine Übersicht über die Merkmale der verschiedenen Angebote ist in Kapitel 7.2.3 (M3 - Umstellung des AST-Angebotes auf einen TaxiBus) dargestellt.

7 Maßnahmenkonzept ÖPNV

7.1 Aufbau des Maßnahmenkonzeptes

Das Fahrplanangebot von September 2023 und ab dem 27.04.2025 stellt das Grundangebot der Fortschreibung des Nahverkehrsplans dar.

Der Nahverkehrsplan hat die Aufgabe, ein leistungs- und umsetzungsfähiges Konzept des zukünftigen ÖPNV in Remscheid zu entwickeln. Bei der Aufstellung des Maßnahmenkonzeptes wurden aktuelle Voraussetzungen und Herausforderungen des ÖPNV in Remscheid berücksichtigt. So unterliegt das Liniennetz in Remscheid topographischen und infrastrukturellen Herausforderungen, die die Einsatzmöglichkeiten unterschiedlicher Fahrzeugtypen einschränken. Die Linien 654 und 655, die die höchsten Fahrgastzahlen aufweisen, sowie die SPNV-Verbindung von Lennep und Remscheid Hauptbahnhof mit den Linien RE 47 und S 7, bedienen in Abschnitten gleiche Quelle-Ziel-Beziehungen, übernehmen aber auch eine innerstädtische Erschließungsfunktion. Das Liniennetz hat sich über mehrere Jahre entwickelt, wurde in den Umläufen optimiert und weist entsprechende Fahrzeugübergänge auf. Oftmals ist eine stringente bzw. ersichtliche Taktung in den Fahrplänen nur schwer umsetzbar. Die Anbindung an die Nachbarstädte erfolgt über den SPNV und den Busverkehr. Der neue ZOB Friedrich-Ebert-Platz soll als funktionaler Verkehrsknotenpunkt dienen. Am zentralen Busbahnhof sollen die verschiedenen Verkehrsmittel möglichst bequem verknüpft werden. Insbesondere die Relation zwischen Friedrich-Ebert-Platz und Hauptbahnhof weist daher ein hohes Fahrtenaufkommen auf.

Zwischen September 2023 und April 2025 wurde zur Sicherstellung eines verlässlichen Betriebsablaufs auf Grund von mangelnder Verfügbarkeit von Fahrpersonal ein reduziertes Leistungsangebot erbracht. Dies betraf die Linien 652, 653, 654, 655, 660, 664, 669 und 670. Durch die Anwerbung und die Ausbildung von neuen Fahrpersonalen wird seit dem 27.04.2025 wieder das vollständige Fahrplanangebot angeboten.[45] Das Fahrplanangebot von September 2023 und ab dem 27.04.2025 stellt das Grundangebot der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes dar.

Gemäß dem definierten Zielkonzept ist das Maßnahmenkonzept in einem mehrstufigen aufeinander aufbauenden System erstellt. Die einzelnen Module können unabhängig voneinander umgesetzt werden. Es erfolgt eine Unterteilung in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen, die sich anhand des Mehraufwandes, der notwendigen Umsetzungszeiten sowie der logischen Erweiterungsreihenfolge des Liniennetzes ergeben. Die Einteilung kann bei Bedarf abgeändert werden. Durch die Umsetzung mehrerer Module können sich die zusätzlichen Kosten verändern, da die Maßnahmen auf Basis des (vollen) Bestandsnetzes berechnet wurden. Nachfolgend werden die Maßnahmen nummeriert von M1 bis M14 dargestellt.

[45] Stadtwerke Remscheid (2025): Rückkehr zum regulären Fahrplanangebot. https://www.stadtwerke-remscheid.de/news/aktuelle-meldungen/news-einzelansicht/rueckkehr-zum-regulaeren-fahrplanangebot/ [17.04.2025].

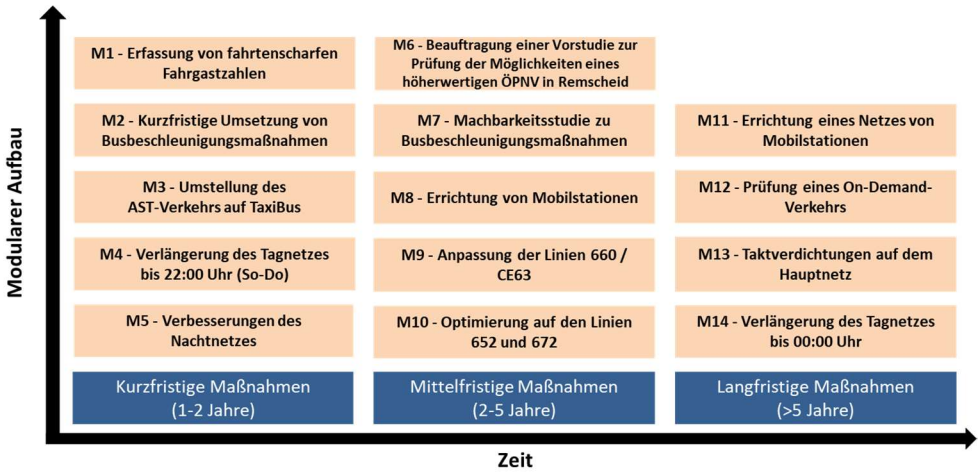


Abb. 7.1-1 Maßnahmenübersicht mit Zeiträumen

7.2 Kurzfristige Maßnahmen

7.2.1 M1 - Erfassung von fahrtenscharfen Fahrgastzahlen

Zu einer kurzfristigen Ermittlung fahrtenscharfer Fahrgastzahlen sollen automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) bei der Beschaffung von neuen (E-)Bussen vorgesehen werden. Die gesammelten Daten bieten wertvolle Informationen über Auslastungen und Fahrgastströme, die für die Optimierung von Fahrplänen, Routen und Fahrzeugkapazitäten genutzt werden können. So lassen sich Engpässe oder Überkapazitäten frühzeitig erkennen und vermeiden. Zudem sind Auswertungen der Fahrgastnachfrage auch in Ferienzeiten, bei Großveranstaltungen oder an Feiertagen durchführbar. Die Rentabilität einzelner Linien und Linienabschnitte lässt sich betriebswirtschaftlich bewerten und Marketingmaßnahmen können gezielt eingesetzt werden. Eine Entscheidung über die zukünftig verwendete Technik (z. B. Trittkontakte, Zählsensoren oder kamerabasierte Passagierzählung) soll nach einer Markterkundung erfolgen. Zu beachten sind die entstehenden Kosten für die Beschaffung und regelmäßige Auswertung der Daten.

7.2.2 M2 - Kurzfristige Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen

Ziel von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen ist es, die Qualität in Bezug auf Pünktlichkeit, Fahrplantreue, Zuverlässigkeit der Anschlusssicherung und Geschwindigkeiten sicherzustellen bzw. verbessern zu können. Durch systematische Beschleunigungen und Bevorrechtigungen des ÖPNV können neben einer verbesserten Fahrplanstabilität auch wirtschaftliche Vorteile erzielt werden. Beispielsweise führen verringerte Umlaufzeiten zu einer Erhöhung des Wirkungsgrads, wodurch der Kundennutzen bei gleichbleibendem oder geringerem Aufwand sogar gesteigert wird. Um dies zu erreichen, können verschiedene Maßnahmen umgesetzt werden.

Busspuren
Busspuren sind speziell für den Busverkehr ausgeschilderte, gekennzeichnete oder baulich abgegrenzte Fahrspuren, deren Benutzung nur durch den Linienverkehr zulässig ist. Dadurch kann der Busverkehr vom übrigen Verkehr entkoppelt werden und eine schnellere und effizientere Beförderung der Fahrgäste sichergestellt werden. Teilweise werden Busspuren auch beispielsweise für Taxen oder Radfahrer freigegeben. Dies kann aufgrund der in der Regel geringeren Reisegeschwindigkeiten von Radfahrern aber wieder zu Verzögerungen im Linienverkehr führen und ist daher im Rahmen von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen nicht zu empfehlen.

Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen
Bevorrechtigungen des Busverkehrs an Lichtsignalanlagen dienen dazu, den Busverkehr durch gezielte Ampelschaltungen zu bevorrechtigen. Busse im Linienverkehr werden dadurch gegenüber dem MIV bevorzugt behandelt. Eine Maßnahme ist die frühzeitige Grünphase für Busse, bei der die Ampel bereits zu einem früheren Zeitpunkt von Rot auf Grün schaltet, wenn sich ein Bus nähert. Dies ermöglicht dem Bus, die Kreuzung schneller zu passieren, ohne auf die reguläre Freigabezeit warten zu müssen. Dazu sind entsprechende technische Einrichtungen zur LSA-Ansteuerung in den Fahrzeugen notwendig, und die relevanten LSA sind mit entsprechender Kommunikations- und Schalttechnik (Bus-Signalsteuerung) auszustatten. Wird dies an mehreren aufeinanderfolgenden Knotenpunkten umgesetzt, so kann eine grüne Welle für Busse eingerichtet werden. Dabei wird die Ampelschaltung entlang einer Strecke so koordiniert, dass der Bus die Knotenpunkte ohne längeren Halt passieren kann. Dies kann insbesondere in den Spitzenstunden mit hohen MIV-Belastungen dazu führen, dass Fahrpläne eingehalten werden können und die Betriebsstabilität steigt.

Busbeschleunigung durch Park- und Halteverbote
Parkende Fahrzeuge schränken insbesondere auf Straßen mit geringen Fahrbahnquerschnitten oftmals die Geschwindigkeiten im Linienverkehr der Busse ein. Die parkenden (oder haltenden) Fahrzeuge verengen die Fahrbahnen, sodass der Bus nicht mehr problemlos und sicher vorbeifahren kann. Dies führt insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen zu deutlichen Fahrzeitverzögerungen. Treten diese Behinderungen auf Busspuren auf, müssen Busse oft in den regulären Verkehr ausweichen, was den Zweck der Busspuren untergräbt. Die (einseitige) Ausweisung von Park- und Halteverboten auf Straßen mit geringem Fahrbahnquerschnitt und mit Linienverkehr sowie vor und nach Haltestellen, an Knotenpunkten und in der Nähe von Busspuren können somit die Fahrplanstabilität insbesondere in den verkehrlichen Spitzenstunden deutlich erhöhen. Dafür ist aber auch eine regelmäßige Überwachung der Park- und Halteverbote durch Kontrollen und die Verteilung von Bußgeldern für Falschparker in diesen Bereichen notwendig.

Kurzfristig sollen folgende zwei Maßnahmen auf Umsetzbarkeit geprüft und bei positiver Bewertung kurzfristig umgesetzt werden:

1. Haddenbacher Straße nördlich der Unterführung
Zur Verkürzung der Wartezeit vor dem Knoten Haddenbacher Straße/ Neuenkamper Straße soll eine Busspur auf der rechten Geradeausspur vor dem Knoten nördlich der Unterführung eingerichtet werden. Die Maßnahme erfordert Beschilderungs- und Markierungsänderungen. Eine mögliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts ist zu prüfen.

2. Burger Straße westlich des Zentralpunktes
Zur Verkürzung der Wartezeit vor dem Knotenpunkt Burger Straße/ Berghauser Straße soll in Fahrtrichtung Zentralpunkt eine Busspur auf Höhe der Häuser 11-17 eingerichtet werden. Die Maßnahme erfordert Beschilderungs- und Markierungsänderungen. Mögliche Beeinträchtigungen im Bereich von Einfahrten sind zu prüfen.

7.2.3 M3 - Umstellung des AST-Angebotes auf einen TaxiBus

Im Rahmen der Erstellung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden die verschiedenen flexiblen Bedienungsformen auf Ihre Umsetzbarkeit für die Stadt Remscheid geprüft.
Dabei wurden die verschiedenen Angebote wie AST, TaxiBus, Rufbus und On-Demand-Verkehr für unterschiedliche Einsatzzwecke, wie die Bedienung in Räumen

und Zeiten schwacher Nachfrage, sowie auch als Ersatz für bestehende Linienverkehre betrachtet.

In der folgenden Tabelle sind die Merkmale der verschiedenen Angebote gegenübergestellt, die sich oftmals nur leicht bei Fahrtanforderungen und Linienführung unterscheiden:

Merkmal/ Bedienungsform	AST	TaxiBus	On-Demand-Verkehr
Fahrtdurchführung	Nur bei Bedarfsanmeldung		
Bestellung	Telefon, App	Telefon, App	Telefon, App
Frist	Bis 30 Minuten vor Abfahrt	Bis 30 Minuten vor Abfahrt	Ab Bestellung nach Verfügbarkeit
Bedienung	Fahrplan in Verbindung mit Bedienungsgebieten, Fahrtweg teilweise entsprechend Bedarfsanmeldungen	Linienweg mit Fahrplan	Bedienungsgebiet ohne Fahrplan
Einstieg	Haltestellenbindung	Haltestellenbindung	keine Haltestellenbindung
Ausstieg	Haltestellenbindung oder direkt am Fahrtziel, abhängig vom Bedienungsgebiet	Haltestellenbindung	Bindung an virtuelle und physische Haltestellen
Fahrplan	Vorab veröffentlicht	Vorab veröffentlicht	kein fester Fahrplan, Bedienungszeiten vorab veröffentlicht
Tarif	AST-Tarif des VRR	Allgemeiner VRR-Tarif	On-Demand-Tarif des VRR
Fahrzeug	Taxi/ TaxiBus		
Bezahlung	Beim Fahrpersonal/ digital		

Abb. 7.2.3-1 Flexible Bedienungsformen in Remscheid und Wuppertal

In allen Varianten der flexiblen Bedienung findet eine Fahrtdurchführung nur nach Bedarfsanmeldung statt. Die Bestellung der Fahrten des AST und des TaxiBus kann per Telefon oder über eine App erfolgen. Beim On-Demand-Verkehr wird der Bedarf in der Regel über eine App mitgeteilt. In Bezug auf Fahrplan und Bedienung liegt der grundlegende Unterschied von AST und TaxiBus gegenüber dem On-Demand-Verkehr in der Fahrplanbindung. Beim On-Demand-Verkehr können Nutzer den Abhol- und Zielort innerhalb des Bedienungsgebietes individuell bestimmen. Bei AST und TaxiBus ist in der Regel eine Haltestellenbindung vorgesehen. Für die dargestellten Bedienformen gelten die jeweiligen Tarife des VRR. Eine Bezahlung erfolgt beim Fahrpersonal. Zukünftig sollte dies auch digital über eine App möglich sein.

Aufgrund der hohen Kosten, die eine Einführung eines On-Demand-Verkehrs erfordert, wird von einer kurzfristigen Umsetzung des On-Demand-Verkehrs abgesehen. Dafür soll eine Umstellung des AST-Angebotes auf einen TaxiBus erfolgen. Ein AST-Angebot besteht derzeit in Remscheid auf vier eigenständigen AST-Linien. Detaillierte Informationen zur derzeitigen Ausgestaltung des AST in Remscheid befinden sich in Kapitel 4.5. Für die Fahrgäste besteht der Vorteil, dass im Gegensatz zum AST-Angebot bei einem Taxibusangebot nur der allgemeine VRR-Tarif anfällt und nicht der erhöhte AST-Tarif des VRR. Für Zeitkarteninhaber fallen daher keine zusätzlichen Fahrtentgelte an.

Bei einer Umstellung des AST-Verkehrs auf einen TaxiBus entfallen Einnahmen aus dem höheren VRR-Tarif für den AST-Verkehr. Gleichzeitig ist mit einer erhöhten Nachfrage zu rechnen. Es würden Gesamtkosten je nach Nachfragesteigerung von bis zu 50,0 Tsd. EUR anfallen. Zudem sollte insbesondere im Spät- und Nachtverkehr

eine Abstimmung mit den Fahrzeiten des SPNV angestrebt werden, um nahtlose Übergänge zwischen den angebotenen Verkehrsformen zu gewährleisten.

7.2.4 M4 - Verlängerung des Tagnetzes bis 22:00 Uhr (So-Do)

Eine Verlängerung der Betriebszeiten im Tagnetz kann zu einer Angebotsoptimierung beitragen und somit auch die Attraktivität des ÖPNV in Remscheid während der Schwachverkehrszeiten erhöhen. Aktuelles Betriebszeitende im Tagverkehr ist gegen 21:00 Uhr. Die Maßnahme sieht eine Verlängerung des Tagnetzes um eine Stunde bis 22:00 Uhr zwischen Sonntag und Donnerstag vor. Zeitgleich beinhaltet die Maßnahme eine Verkürzung der Bedienzeiten des Nachtexpressangebots um eine Stunde, was einer Bedienung ab 22:00 Uhr entspricht. Dadurch entfällt je Linie eine Fahrt, wobei die Linie NE 15 aufgrund der Verflechtungen mit der Linie 615 im Übergang zwischen den Stadtgebieten Remscheid und Wuppertal von den Änderungen unberührt bleibt. Bei Erweiterung der Bedienzeiten im Tagverkehr um eine Stunde fallen Mehrkosten von ca. 110,0 Tsd. EUR/a an.
Die durch die Verkürzung des Bedienzeitraumes im Nachtverkehr um eine Stunde entstehenden Einsparungen sind bereits berücksichtigt.

7.2.5 M5 - Verbesserung im Nachtnetzes

Gemäß der Mängelanalyse in Kapitel 6 weist das Nachtnetz komplexe Strukturen und Linienwege auf. Diese sind für Fahrgäste oftmals schwer nachzuvollziehen. Das Netzangebot bietet aufgrund geringer Nachfrage, insbesondere in den Nachtstunden, Potentiale zu Kosteneinsparungen. Mit einer neuen Liniennetzgestaltung, möglichst ohne Ringlinien, soll ein optimiertes Angebot bei gleichzeitig geringeren Kosten entwickelt werden.
Gleichzeitig kann der Betrieb in Bezug auf Umlaufplanung und Anzahl eingesetzter Fahrzeuge optimiert werden.
Für die Wochentage Sonntag bis Donnerstag ist eine Verlängerung des Tagnetzes bis 22:00 Uhr vorgesehen (siehe Maßnahme M4). Der anschließende Nachtbusverkehr kann durch ein TaxiBus-Angebot ab 22:00 Uhr ersetzt werden. Hier ergeben sich Einsparungen von ca. 1.000,0 Tsd. EUR/a durch den Entfall des Nachbusverkehrs. Zusätzliche Aufwendungen für ein TaxiBus-Angebot sind entsprechend zu berücksichtigen.
Für die Wochentage Freitag, Samstag sowie vor Feiertagen ist der Einsatz eines angepassten Nachtbusnetzes auf Basis der Linien des Tagnetzes ab 21:00 Uhr vorgesehen.
In Abb. 7.2.5-1 ein Konzeptentwurf für eine mögliche Liniennetzgestaltung dargestellt. Die genaue Liniennetzgestaltung soll aufbauend auf aktuellen Fahrgastzahlen unter Berücksichtigung der betrieblichen Voraussetzungen entwickelt werden. Dazu sind Erschließungswirkung und Fahrgastnachfrage sorgfältig gegeneinander abzuwägen.
Auf Basis der Nachfragestärke und Erschließungswirkung bilden die Linien 615, 654, 655 und 660 aus dem Tagnetz das neue Nachtnetz in Remscheid. Verknüpfungspunkt für die Linien ist die Haltestelle Friedrich-Ebert-Platz. Zur Erschließung einzelner Bereiche werden Änderungen am Linienverlauf vorgenommen. Die Linie 615 wird aufgrund ihrer überörtlichen Verknüpfung in unveränderter Form weiterbetrieben. Die Linie 654 verkehrt im 60-Minuten Takt zwischen Güldenwerth Bahnhof und Lüttringhausen. Die Linie 655 bindet Hasenberg und Hackenberg im 60-Minuten-Takt an Remscheid Mitte an. Eine Anbindung von Lüttringhausen über Haddenbach findet mit der Linie 660 im 60-Minuten-Takt statt. Zur Anbindung von Kremenholl, Honsberg, Blumental und Ehringhausen ist die Einrichtung einer neuen Linie vorgesehen.

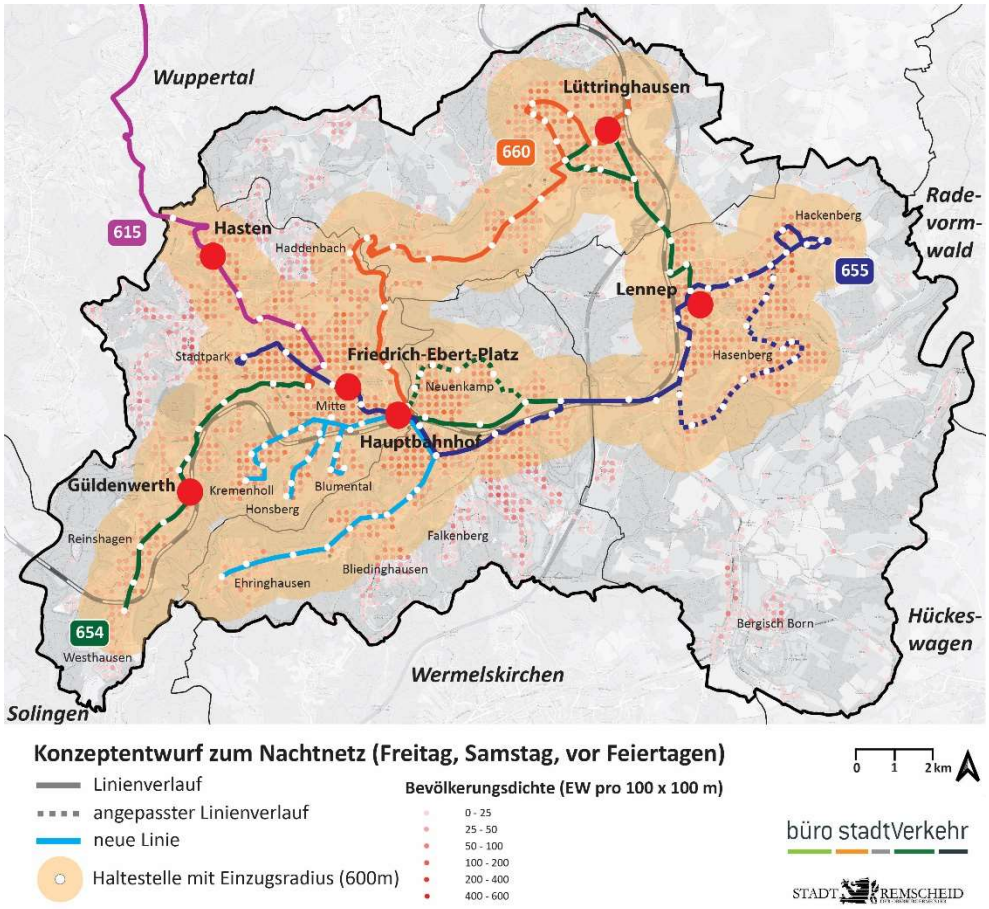


Abb. 7.2.5-1 Konzeptentwurf zum Nachtnetz in Remscheid

Durch den Entfall des bestehenden Nachtnetzes entstehen Einsparungen von 600,0 Tsd. EUR/a. Die Kosten für das angepasste Nachtbusnetz belaufen sich auf ca. 350,0 Tsd. EUR/a. Daraus ergeben sich Einsparungen von ca. 250,0 Tsd. EUR/a abzüglich der Kosten für ergänzende Angebote durch TaxiBus-Verkehre.

7.3 Mittelfristige Maßnahmen

7.3.1 M6 - Vorstudie höherwertiger ÖPNV

Im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes dieses Nahverkehrsplans soll eine Vorstudie zur Prüfung der Möglichkeiten eines höherwertigen ÖPNV-Angebotes in Remscheid beauftragt und durchgeführt werden. Dabei sollen in verschiedenen Szenarien die Möglichkeiten des Einsatzes eines Verkehrssystems mit Bus Rapid Transit (BRT) sowie kommunale oder regionale Tram ermittelt werden. In einem zweistufigen Verfahren soll die Vorstudie zunächst die Ermittlung der sinnvollen Systemvarianten für den höherwertigen ÖPNV für die innere und äußere Erreichbarkeit Remscheids aufzeigen. In der zweiten Stufe soll die Ausarbeitung einer Trassen- und Betriebsstudie aufbauend auf den ermittelten Vorzugsvarianten der ersten Stufe erfolgen. Die Kosten für die Machbarkeitsstudie betragen voraussichtlich 50,0 Tsd. EUR.

7.3.2 M7 - Machbarkeitsstudie Busbeschleunigungsmaßnahmen

Eine Umsetzung der verschiedenen Busbeschleunigungsmaßnahmen soll im Rahmen einer gesamtstädtischen Machbarkeitsstudie geprüft werden. Dadurch sollen Busbeschleunigungspotentiale im gesamten Liniennetz ermittelt werden. Gleichzeitig sollen auch der Nutzen, der infrastrukturelle Aufwand und die anfallenden Kosten der verschiedenen Maßnahmen gegenübergestellt werden.

Folgende Orte für Busbeschleunigungsmaßnahmen sollen in der Machbarkeitsstudie mit betrachtet werden[46]:

Nr.	Ort der Maßnahme
1	Haddenbacher Straße nördlich der Unterführung
2	Burger Straße westlich des Zentralpunkts
3	Hastener Straße südlich des Richard-Lindenberg-Platzes
4	Hastener Straße nördlich des Richard-Lindenberg-Platzes
5	Königstraße westlich des Richard-Lindenberg-Platzes
6	Lüttringhauser Straße nördlich der Anschlussstelle Remscheid-Lennep der Bundesautobahn 1
7	Lenneper/ Neuenkamper Straße
8	Bismarckstraße westlich des Knotenpunktes Remscheid Hbf.

Abb. 7.3.2-1 Zu prüfende Busbeschleunigungsmaßnahmen

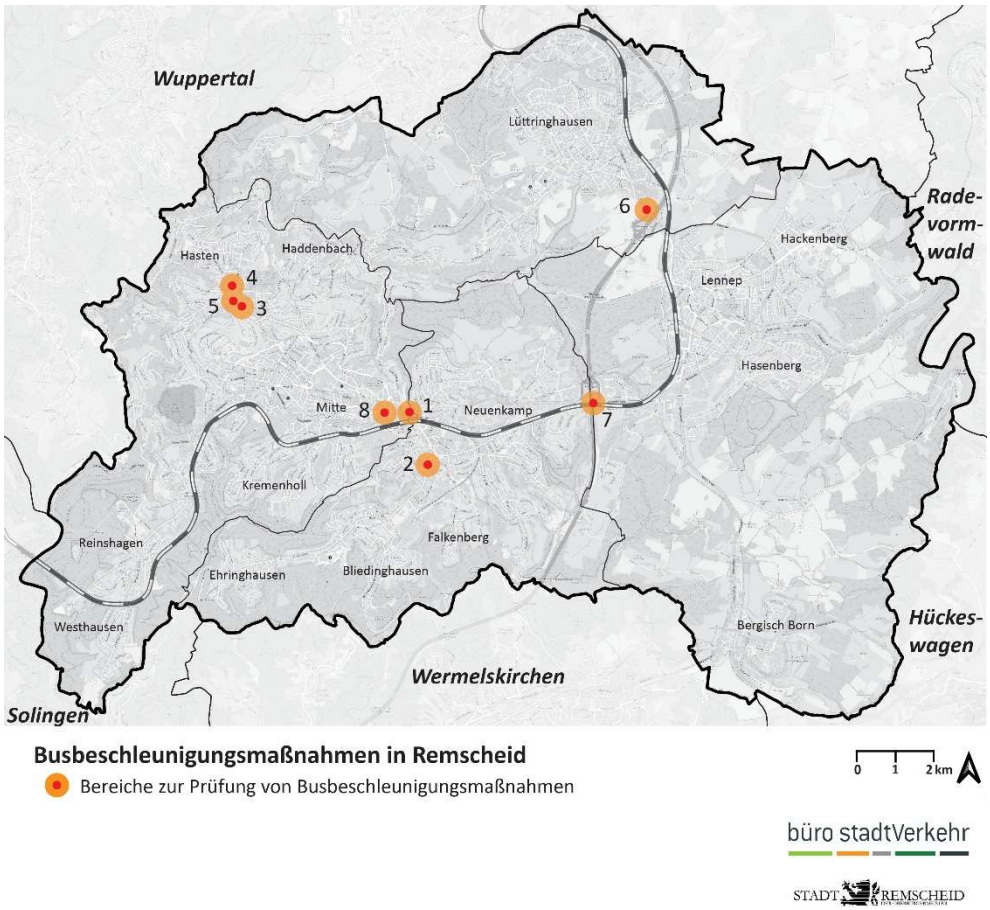


Abb. 7.3.2-2 Verortung der Busbeschleunigungsmaßnahmen

Die Maßnahmen 1 und 2 sind bereits in Kapitel 7.2.2 dargestellt und sollen, falls sie nicht bereits umgesetzt werden konnten, auch in der Machbarkeitsstudie berücksichtigt werden.

Die dargestellten Orte der Maßnahmen sind für Verzögerungen im Betriebsablauf und Verspätungen verantwortlich. An diesen Stellen sollte untersucht werden, wodurch die Verzögerungen genau entstehen und durch welche Maßnahmen diese beseitigt werden können. Grundsätzlich kommen hier Markierungen und Beschilderungen als kleine Maßnahmen in Betracht. Unter Umständen sind Baumaßnahmen im Straßenraum oder an Knotenpunkten notwendig. Ebenso können Anpassungen der LSA-Schaltungen eine Option sein. Kurze Busspuren, insbesondere um an LSA die Vorfahrt des ÖPNV zu sichern, können ebenfalls eine Option sein. In jedem Fall ist die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte zu prüfen und zu

[46] Falls diese bei den kurzfristigen Maßnahmen nicht bereits umgesetzt worden sind.

berücksichtigen. Die Baulastträgerschaft muss ebenfalls berücksichtigt werden. Potentielle Maßnahmen sind mit den zuständigen Stellen abzustimmen. Eine Priorisierung der Maßnahmen ist im Rahmen der Machbarkeitsstudie vorzunehmen.

7.3.3 M8 - Errichtung von Mobilstationen

Auf Remscheider Stadtgebiet ist bisher kein flächendeckendes Mobilstationsnetz vorhanden. Einzelne Stationen wurden, wenn überhaupt, nur mit rudimentärer Mindestausstattung ausgebaut. Erstmals soll im Zuge des Umbaus des Friedrich-Ebert-Platzes eine Mobilstation eingerichtet werden, bei der auch ein Umstieg zwischen Verkehrsmitteln möglich ist.
Die vier SPNV-Haltepunkte weisen verschiedene Elemente einer Mobilstation auf. Dazu gehören beispielweise u. a. P+R-Parkplätze, Fahrradabstellanlagen, Taxistände und E-Ladesäulen. Allerdings sind diese nicht als Mobilstationen ausgewiesen und durch eine Stele und einheitliche Piktogramme gekennzeichnet.
Es gibt bereits Empfehlungen zur Umsetzung von Mobilstationen im verbundweiten Konzept für die Errichtung von Mobilstationen aus dem Jahr 2020, das vom VRR in Auftrag gegeben wurde. Dies enthält die auf der Karte (siehe Abb. 7.3.3-1) verzeichneten Standorte.
Kurzfristig sollte ein Ausbau dieser Standorte geprüft und umgesetzt werden. Dabei sollen neben den Grundangeboten, wie sicheren Radabstellanlagen, Sharingangeboten (E-Bike, Fahrrad, E-Scooter, Pkw) und P+R-Parkplätzen auch Zusatzangebote, wie Kurier- und Paketstationen, Ladestationen, oder Kioske zur Attraktivierung der Mobilstationen berücksichtigt werden.

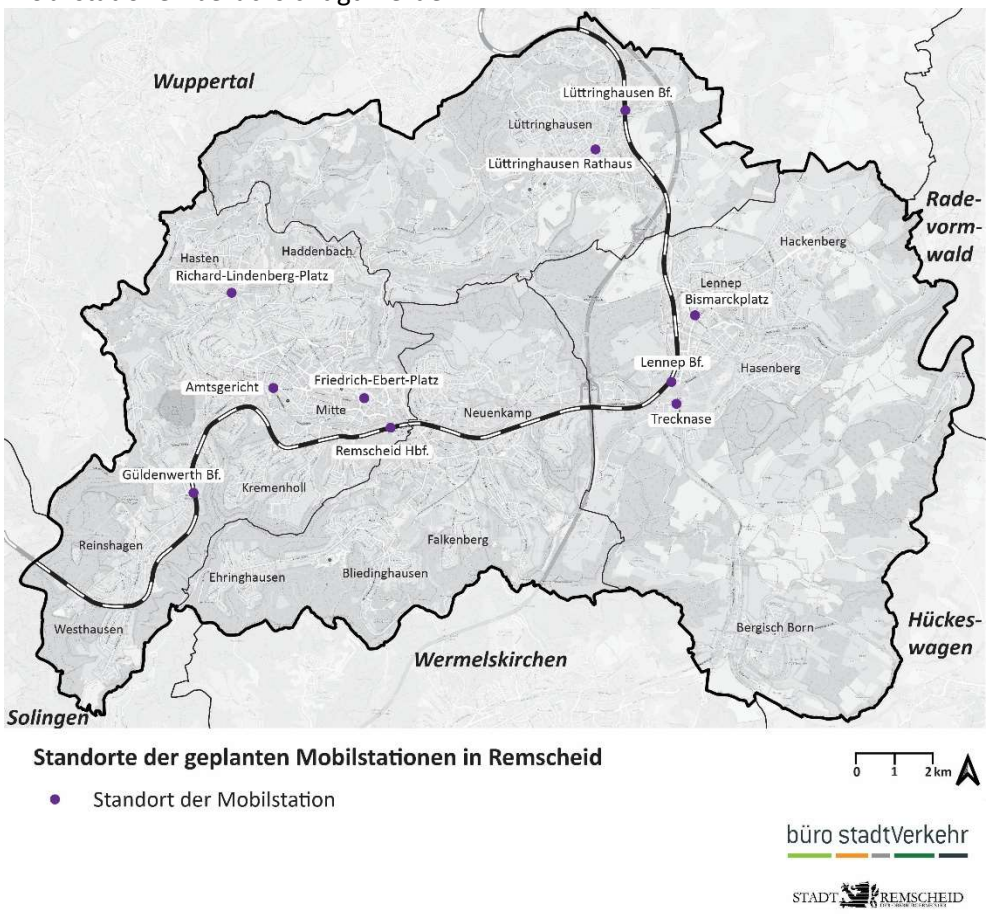


Abb. 7.3.3-1 Standorte der Mobilstationen gemäß VRR-Konzept 2020

7.3.4 M9 - Anpassung der Linien CE63 und 660

Die Cityexpress-Linie CE63 verbindet Remscheid Mitte und Lüttringhausen als Schnellbuslinie. Das Fahrtenangebot auf der Linie erstreckt sich über die Zeiträume 05:00 bis 08:00 Uhr und 13:00 bis 18:00 Uhr. Die Linie verkehrt im 20-Minuten-Takt. Der Vorteil gegenüber der Linie 660, welche ebenfalls Remscheid Mitte mit Lüttringhausen verbindet, ist, dass die Linie CE63 deutlich kürzere Reisezeiten hat. Im Gegensatz zur Linie 660 weist der CE63 allerdings eine geringere Erschließungswirkung auf. Trotzdem konnte auf der Linie CE63 eine hohe Fahrgastnachfrage ermittelt werden. Daraus abgeleitet sind zwei mögliche Varianten zu prüfen. Die erste Variante umfasst eine zusätzliche Fahrt zwischen 18:00 und 19:00 Uhr an Werktagen. Dies führt zu einer Mehrleistung von ca. 5,0 Tsd. Buskm/a, was finanziellen Aufwendungen von ca. 17,6 Tsd. EUR/a entspricht. Bei der zweiten Variante wird der bisherige Fahrplan der CE63 um einen Stundentakt zwischen 09:00 und 13:00 Uhr sowie 18:00 und 19:00 Uhr ergänzt. Das entspricht Mehrleistungen von ca. 30,0 Tsd. Buskm/a und entspricht finanziellen Aufwendungen von ca. 105,6 Tsd. EUR/a. Im Zusammenhang mit beiden Varianten ist eine Angebotsreduzierung der Linie 660 zu prüfen. Bei einer Umstellung von einem 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt können ca. 78,8 Tsd. Buskm/a gespart und Einsparungen in Höhe von ca. 277,0 Tsd. EUR/a realisiert werden.

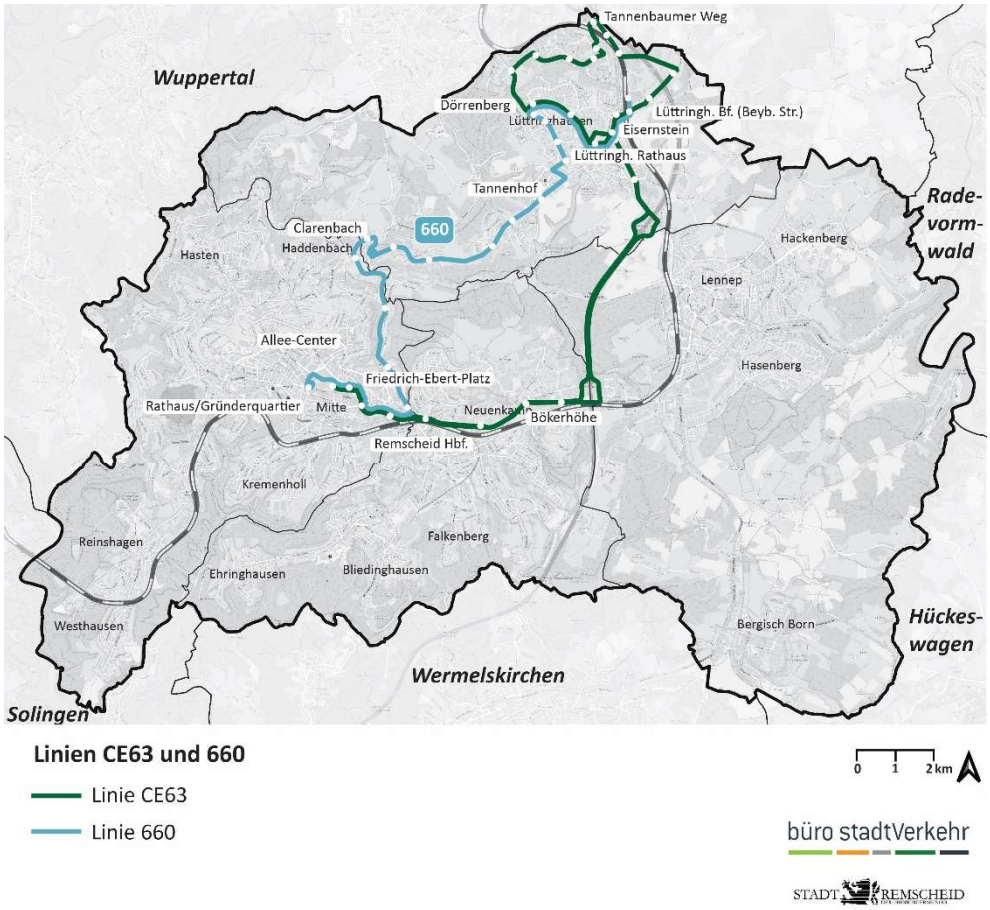


Abb. 7.3.4-1 Linien CE63 und 660

7.3.5 M10 - Optimierung auf den Linien 652 und 672

Die Linien 652 und 672 befahren auf Remscheider Stadtgebiet zwischen den Haltestellen Hochstraße und Talsperre/ Mebusmühle den gleichen Linienweg. Eine Abweichung der beiden Linien vom identischen Verlauf findet hinter der Stadtgrenze auf dem Stadtgebiet von Wermelskirchen zwischen der Haltestelle Talsperre/ Mebusmühle und Wermelskirchen Busbahnhof statt. Am Busbahnhof Wermelskirchen

findet eine Umlabelung auf die jeweils andere Linie statt und die Fahrten werden als Ringkurs bis Talsperre/ Mebusmühle fortgesetzt. Die Überschneidungen auf dem Stadtgebiet Remscheid führen so zu einem überlagerten 15-Minuten-Takt zwischen 13:00 Uhr und 20:00 Uhr. Zusätzlich wird der durch die Linien 652 und 672 bediente Abschnitt zwischen Intzeplatz und Hochstraße auch durch die Linie 675 im 30-Minuten-Takt und die Linie 655 im 20-Minuten-Takt bedient. In diesem Zusammenhang sollen zwei Varianten zur Optimierung geprüft werden. Bei der ersten Variante werden beide Linien ab 18:00 Uhr auf einen 60-Minuten-Takt umgestellt, welcher sich zu einem überlagerten 30-Minuten-Takt ergänzt. Diese Variante führt zur Einsparung eines Fahrtenpaares, was 8,9 Tsd. Buskm/a an Werktagen entspricht. Hier sind Einsparungen von ca. 31,4 Tsd. EUR/a möglich. In der zweiten Variante ist ein ganztägiger 60-Minuten-Takt bzw. überlagerter 30-Minuten-Takt auf den Linien 652 und 672 zu prüfen. Hier sind Einsparungen von ca. 67,0 Tsd. Buskm/a und ca. 238,6 Tsd. EUR/a an Werktagen zu erwarten. Es ist zu beachten, dass beide Varianten nur in Abstimmung mit der Stadt Wermelskirchen erfolgen können und eine Prüfung der Fahrgastzahlen vor allem in Bezug auf mögliche Schüler- und Berufsverkehre in den Spitzenstunden vorab erfolgen muss. Zudem setzen Anpassungen im ortsverbindenden Verkehr immer entsprechende Abstimmungen mit den Betroffenen voraus.

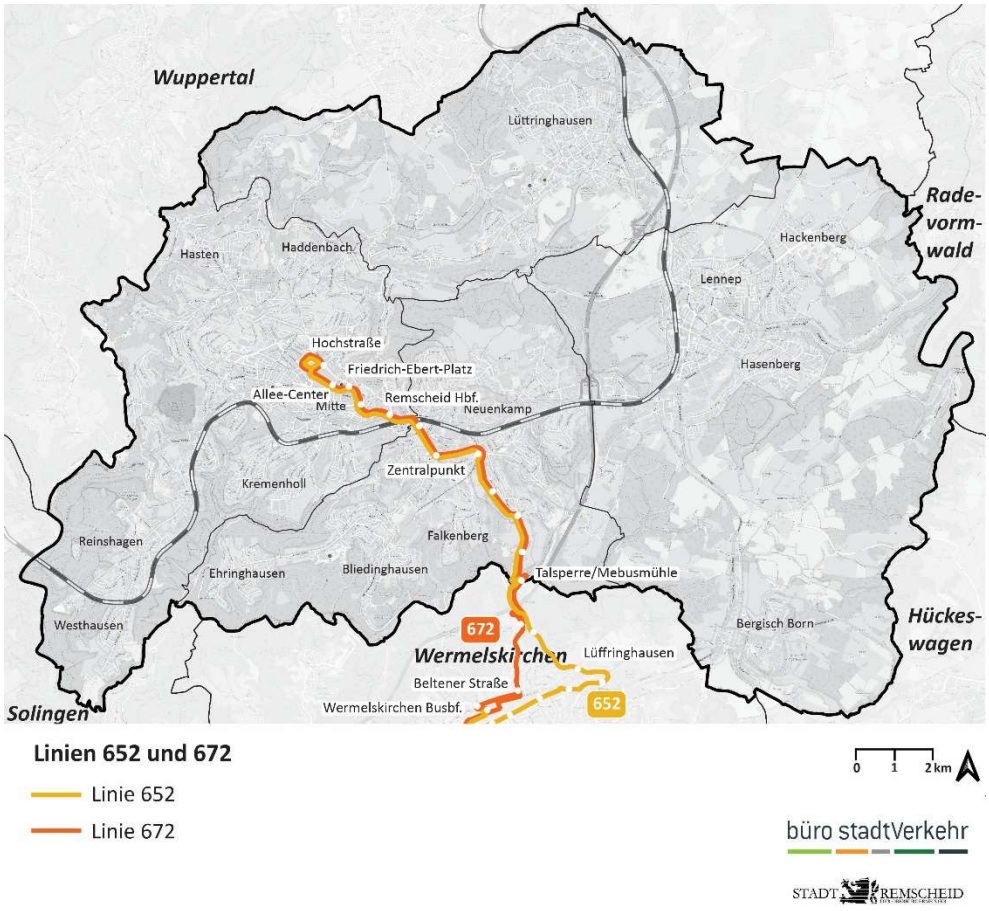


Abb. 7.3.5-1 Linien 652 und 672

7.4 Langfristige Maßnahmen

7.4.1 M11 - Errichtung eines Netzes von Mobilstationen

Im Anschluss an die Errichtung von punktuellen Mobilstationen sollte eine Schaffung eines Mobilstationsnetzes auf dem Stadtgebiet Remscheids angestrebt werden. Hierzu sollen weitere Standorte geprüft werden. Bei Bedarf und infrastruktureller Möglichkeit wird die Errichtung von Quartiersmobilstationen mit Sharing-

Angeboten empfohlen. Ziel ist die Errichtung eines Netzes von Mobilstationen, das es ermöglicht, weite Teile des Remscheider Stadtgebiets durch intermodale Wegketten zu erschließen. Dies kann zur Entlastung bestehender Verkehrsträger beitragen und fördert eine nachhaltige Mobilität durch die Stärkung des Umweltverbundes.

7.4.2 M12 - Prüfung eines On-Demand-Verkehrs

Zur Abdeckung von Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage soll die Einführung von On-Demand-Verkehr geprüft werden. Der grundlegende Ansatz für ein On-Demand-System in Remscheid umfasst folgende Aspekte:

- keine Fahrplan- und Linienwegbindung, Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt, Kleinbusse oder Pkw kommen zum Einsatz
- Fahrtanmeldung per Telefon oder App
- Eigenständiger Tarif
- Deutlich höhere Kosten pro Platz-km
- Jährliche Kosten nehmen bei steigender Nutzung des Systems zu

Als Potentialräume auf dem Remscheider Stadtgebiet konnte unter anderem der durch die Linie 680 erschlossene Bereich aufgrund der ohnehin geringen Fahrtenanzahl ausgemacht werden. Mit der Herausnahme der Linie 680 entfallen jedes Jahr ca. 27,2 Tsd. Buskm/a, was Einsparungen von ca. 95,8 Tsd. EUR/a entspricht. Zu berücksichtigen sind die entstehenden Kosten bei Abdeckung des Bedienungsgebiets durch On-Demand-Verkehr. Weitere Möglichkeit stellt der Ersatz der Bedienung des jetzigen AST-Angebotes Lüttringhausen, Ronsdorf, Hasten und Lennep durch einen On-Demand-Verkehr mit ca. drei Fahrzeugen dar. Auch der Ersatz der Bedienung des jetzigen AST-Angebotes Bergisch Born durch einen On-Demand-Verkehr mit ein bis zwei Fahrzeugen ist denkbar.

Grundsätzlich sollten bei einem On-Demand-Angebot langfristig folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Einsatz des On-Demand-Angebotes vorrangig dort, wo es kostenneutral umgesetzt werden kann
- Erweiterung des Bedienungsraumes und der Bedienungszeiten bei erfolgreichem Einsatz
- Voraussetzung bei Ausweitung des Angebotes: Bereitschaft des Aufgabenträgers, die Mehrkosten langfristig zu übernehmen
- Ausweitung des Angebotes unter Nutzung eines „Parallelfahrtenverhinderers“ und gleichzeitiger Bewerbung von Reiseketten mit intermodalen Angeboten
- Rufbusse werden nur angeboten, wenn kein attraktives ÖPNV-Angebot verfügbar ist. Der Betreiber entscheidet, was ein attraktives ÖPNV-Angebot ist, oder bietet eine flexible Preisgestaltung an.
- Einbindung in den VRR-Tarif
- Ermöglichung von Serienbuchungen

Unter der Voraussetzung einer erfolgreichen Umsetzung des Testbetriebs und Sicherstellung der Finanzierung kann eine Ausweitung des On-Demand-Angebots erfolgen. Bei einer Ausweitung können weitere Potentialräume auf dem Stadtgebiet Remscheids erschlossen werden. Neben der räumlichen Erschließung kann auch eine Ausweitung der Bedienzeiten in Betracht gezogen werden.

7.4.3 M13 - Taktverdichtung auf dem Hauptnetz

Taktverdichtungen auf den fahrgaststarken Linien können zu einer deutlichen Verbesserung des Angebots für eine hohe Anzahl an Fahrgästen auf dem Remscheider Stadtgebiet beitragen. Gleichzeitig verbessern sie aufgrund der in der Regel dicht besiedelten Einzugsbereiche (hohe Bevölkerungsdichte) auch das Angebot für potentielle Kunden (oftmals Wahlfreie). Es ist zu beachten, dass Taktverdichtungen auf den fahrgaststarken Linien aufgrund der ohnehin schon dichten Takte zu einem deutlichen Anstieg der Buskilometer pro Jahr führen. Das wiederum resultiert in einem deutlichen Anstieg der Gesamtkosten des ÖPNV in Remscheid. Beispielhaft wird hier eine Taktverdichtung der Linie 654 (höchste Anzahl an Beförderungsfällen) angenommen. Dabei wird der Takt von einem 20-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt zwischen Reinshagen Schleife und Lüttringhausen Bf. am Werktag erhöht (Anschlussbindung am Hauptbahnhof kann nicht beibehalten werden). Eine derartige Maßnahme führt zu Mehrkosten von ca. 400,0 Tsd. EUR/a. Für die Linien 660, 655 und ist ebenso von Kosten in Höhe von ca. 400,0 Tsd. EUR/a auszugehen. Insgesamt wird eine langfristige Umsetzung der Taktverdichtung auf den fahrgaststarken Linien 660, 654 und 655 als sinnvoll erachtet, wenn die Mehrleistungen pro Jahr tragbar sind. Die Taktanpassung soll im Einklang mit den bestehenden S-Bahn-Verbindungen erfolgen, um gezielt Synergieeffekte zu nutzen und die Anschlussqualität im öffentlichen Nahverkehr zu verbessern. Des Weiteren ist vorab eine Abstimmung mit dem Aufgabenträger in Solingen vorgesehen, da die Linie 654 auch Fahrten nach Solingen beinhaltet.

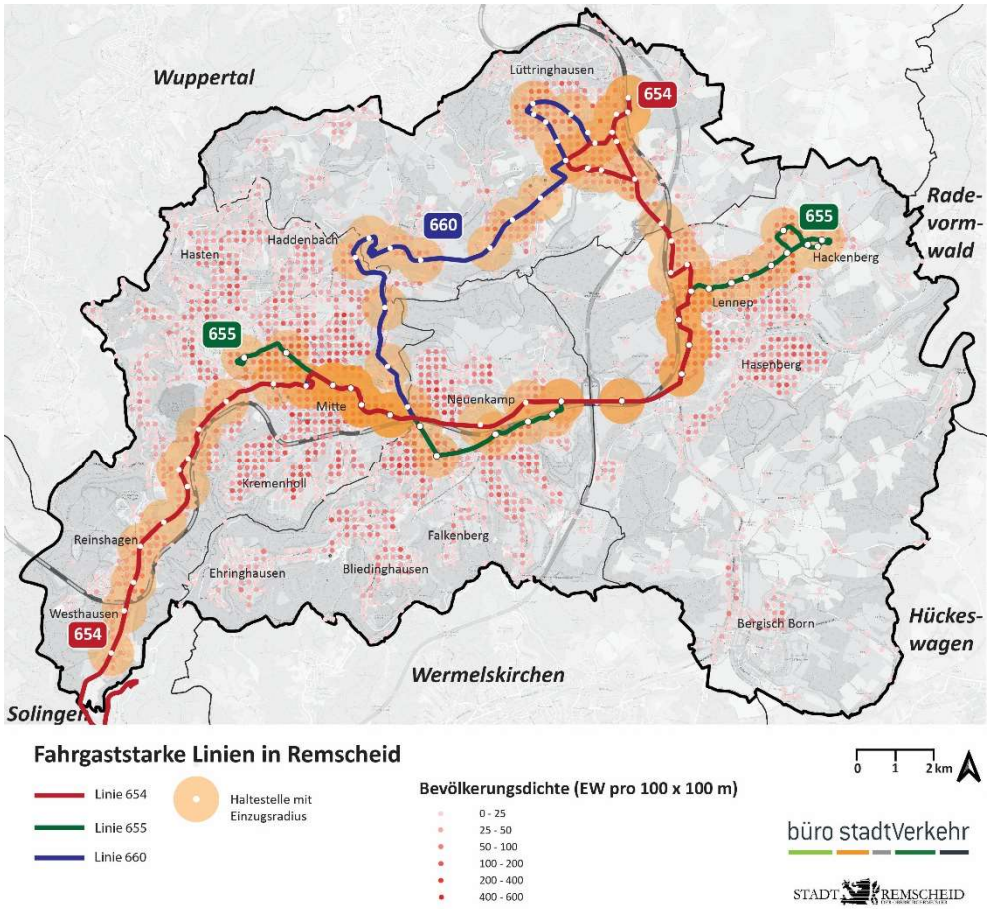


Abb. 7.4.3-1 Linien mit Potential für Taktanpassungen

7.4.4 M14 - Verlängerung des Tagnetzes bis 00:00 Uhr

Eine Verlängerung der Betriebszeiten im Tagnetz kann zu einer Angebotsoptimierung beitragen und somit auch die Attraktivität des ÖPNV in Remscheid zu Schwachverkehrszeiten steigern. Aktuelles Betriebszeitende im Tagverkehr ist 21:00 Uhr. Im kurzfristigen Maßnahmenkonzept ist eine Verlängerung des Tagnetzes bis 22:00 Uhr vorgesehen. Die langfristige Maßnahme sieht eine Verlängerung des Tagnetzes bis 00:00 Uhr vor. Zeitgleich beinhaltet die Maßnahme eine entsprechende Verkürzung der Bedienzeiten des Nachtexpressangebots. Durch die Verschiebung der Bedienzeiten des Nachtexpresses um ca. drei Stunden entfallen im Nachtexpress je nach Linie zwei bis sechs Fahrten pro Linie. Die Linie NE 15 bleibt aufgrund der Verflechtungen mit der Linie 615 im Übergang zwischen den Stadtgebieten Remscheid und Wuppertal von den Änderungen unberührt. Die Mehrleistungen für die Maßnahme liegen bei ca. 125,5 Tsd. Buskm/a, was Mehrkosten von ca. 441,7 Tsd. EUR/a entspricht. Gleichzeitig müssen Einsparungen beim Nachtverkehr durch die Verkürzung des Bedienzeitraumes mit in die Betrachtung einfließen. Insbesondere vor Umsetzung dieser Maßnahme ist eine Prüfung der Fahrgastnachfrage sowie der Fahrgastpotentiale unbedingt erforderlich. Diese Maßnahme sollte aufgrund der erwarteten hohen Kosten nur bei einer annähernd positiven Kosten-Nutzen-Bewertung erfolgen. Als Zwischenschritt wäre hier eine Verlängerung des Tagnetzes von 22:00 Uhr (siehe Maßnahme M4) bis 23:00 Uhr möglich.

7.4.5 Sonstige Maßnahmen

Während der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden weitere Themen und Probleme angesprochen und verschiedene Maßnahmen diskutiert. Einige werden im Folgenden aufgeführt und mit entsprechenden Empfehlungen versehen:

- Eine vollständige Neuaufstellung des Tagnetzes mit Vermeidung von Parallelfahrten zu Gunsten von vermehrtem Umsteigen ist aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel nicht innerhalb der nächsten Jahre umsetzbar und damit nicht Teil des Nahverkehrsplans. Langfristig kann eine solche Prüfung, beispielsweise im Rahmen der Neuaufstellung des nächsten Nahverkehrsplans, vorgenommen werden, wenn auch die finanziellen Mittel für eine mögliche Umsetzung zur Verfügung stehen, eine belastbare Datengrundlage mit entsprechender Fahrgastnachfrage und eine detailliertes Verkehrsmodell vorliegen.
- Die Anbindung der Gewerbegebiete wurde im Nahverkehrsplan geprüft und als ausreichend bewertet. Die Erschließung von Gewerbegebieten ist aufgrund der flächenhaften Ausdehnung, der Struktur und der oftmals geringen Beschäftigtenzahl sowie des Straßennetzes nicht immer wie gewünscht mit geringen Einzugsbereichen zu gewährleisten. Dies ist beispielsweise bei der Prüfung der Anbindung der Lebenshilfe Remscheid e. V. am Standort Jägerwald in der Hildegardstraße der Fall. Durch die Stichstraße ist eine zusätzliche Haltestelle in diesem Bereich schwierig umzusetzen und eine Anbindung über andere Linien würde zu deutlichen Reisezeitverlängerungen für die Fahrgäste führen. Hier ist zu prüfen, wie eine Verbesserung der Anbindung beispielsweise über Mobilstationen mit entsprechenden Sharingangeboten erfolgen kann.
- Die Einführung zusätzlicher Schnellbuslinien im Stadtgebiet selbst würde beim bestehenden Liniennetz zu Kannibalisierungseffekten führen, sodass Reisezeitverbesserungen für Fahrgäste teuer erkauft würden. Zwischen Remscheid Mitte (Hbf.) und Lennep gibt es die schnelle Verbindung über die S-Bahn, nach Lüttringhausen verkehrt zusätzlich die Linie CE63.
- Eine Weiterführung der Busse über die Haltestelle Kreishaus hinaus über die Hermannstraße bis zur Ringstraße (B 51) soll auf betriebliche Umsetzbarkeit, Anfahrbarkeit der Haltestellen und die Notwendigkeit zusätzlichen Fahrzeug-

oder Personaleinsatzes geprüft werden.

- Die Einführung eines kostenlosen ÖPNV am Wochenende mit dem Ziel den ÖPNV attraktiver zu machen ist ein wirkungsvolles Instrument, um wahlfreie Personengruppen, also Menschen, die bislang selten oder gar nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, für den ÖPNV zu gewinnen. Durch den entfallenden Fahrpreis wird die Hemmschwelle zur Nutzung deutlich gesenkt, insbesondere für Gelegenheitsfahrten in der Freizeit oder zum Einkaufen. Wird das Angebot gut kommuniziert und mit einem attraktiven Fahrplan kombiniert, kann es zu positiven Nutzungserfahrungen führen und dazu beitragen, dass neue Nutzerinnen und Nutzer auch an anderen Tagen vermehrt auf den ÖPNV umsteigen. Voraussetzung für den nachhaltigen Erfolg ist jedoch, dass der kostenlose Nahverkehr nicht nur eine kurzfristige Aktion bleibt, sondern Teil einer langfristigen und konsequenten Verkehrspolitik ist, die Komfort, Taktung und Erreichbarkeit verbessert. So kann kostenloser ÖPNV am Wochenende helfen, den öffentlichen Nahverkehr über die klassischen Vielnutzer und Abokunden hinaus zu stärken und eine breitere Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen. Gleichzeitig ist die Anzahl der Personen, die dadurch für den ÖPNV gewonnen werden können, aber auch begrenzt, da auch andere Aspekte, wie Reisezeiten, Verbindungen, Umsteigenotwendigkeiten oder Erschließung und Qualitäten des ÖPNV, entscheidende Faktoren für eine ÖPNV-Nutzung sind, die vom Fahrpreis nicht direkt beeinflusst werden. Zudem ist die Stadt Remscheid Mitglied des VRR. Der VRR ist ein einheitlicher Tarifverbund, in dem für den gesamten Verbundraum ein gemeinsamer Verbundtarif gilt. Dieser Tarif soll den Nahverkehr für Fahrgäste einfach und verständlich machen, Umsteigevorgänge zwischen Verkehrsmitteln und Betreibern erleichtern und Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen nicht auf Kosten der Tarifstruktur ermöglichen. Als solche Stadt innerhalb des VRR darf Sie grundsätzlich keine eigenständigen, vom VRR-Tarif abweichenden Tarife im Verbundraum einführen, es sei denn, es gibt dafür eine Ausnahmegenehmigung oder eine spezielle Regelung durch den VRR. Die Einnahmeaufteilung zwischen den Städten und Verkehrsunternehmen im VRR funktioniert über ein zentrales und komplexes System namens Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV). Ziel ist es, die Fahrgelderlöse fair und verursachungsgerecht unter den Verkehrsunternehmen bzw. Kommunen im Verbundgebiet zu verteilen, unabhängig davon, wo die Fahrkarte gekauft wurde oder welches Unternehmen die Beförderung durchführt. Vor diesem Hintergrund ist abzuwägen, ob der Mehraufwand eines kostenlosen ÖPNV für die Stadt Remscheid hier entstehen soll oder ob die finanziellen Mittel an anderer Stelle den ÖPNV besser stärken und attraktiver machen können.
- Prüfung, ob durch die Einführung eines überlagerten 15-Minuten-Takts auf den Linien 260, 652 und 672 eine Verbesserung des Fahrgastangebots zwischen Remscheid und Wermelskirchen erreicht werden kann. Ziel ist es, durch eine koordinierte Fahrplangestaltung ein attraktiveres, regelmäßigeres Angebot zu schaffen, das mehr Flexibilität und kürzere Wartezeiten ermöglicht.

7.5 Maßnahmenwirkung

Eine Übersicht der kurz-, mittel- sowie langfristigen Maßnahmen ist in Abbildung 7.5-1 dargestellt. Dabei wird die Umsetzung der Maßnahme bewertet und dementsprechend gekennzeichnet.

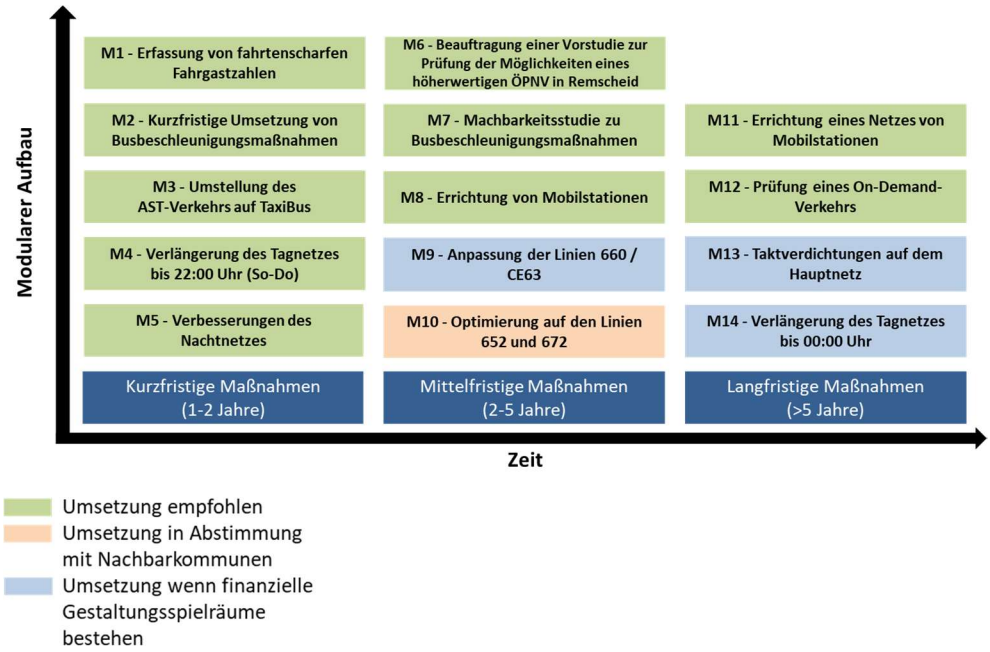


Abb. 7.5-1 Maßnahmenübersicht mit Zeiträumen

Nr	Zeitliche Einordnung	Finanzielle Auswirkungen
Kurzfristige Maßnahmen		
M1	Erfassung von fahrtenscharfen Fahrgastzahlen	geringe Mehrkosten bei Fahrzeugneubeschaffungen + Kosten für Auswertung
M2	Kurzfristige Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen	Kosten für Beschilderungs- und Markierungsarbeiten
M3	Umstellung des AST-Verkehrs auf TaxiBus	bis zu 50,0 Tsd. EUR/a (je nach Nachfragesteigerung)
M4	Verlängerung des Tagnetzes bis 22:00 Uhr (So-Do)	ca. 110,0 Tsd. EUR/a
M5	Verbesserung des Nachtnetzes	Einsparungen von bis zu 250,0 Tsd. EUR abzüglich Leistungen für TaxiBus-Angebot
Mittelfristige Maßnahmen		
M6	Beauftragung einer Vorstudie zur Prüfung der Möglichkeiten eines höherwertigen ÖPNV in Remscheid	50,0 Tsd. EUR
M7	Machbarkeitsstudie zu Busbeschleunigungsmaßnahmen	50,0 Tsd. EUR
M8	Errichtung von Mobilstationen	je Mobilstation ab 50,0 Tsd. EUR abzgl. bis zu 90% Förderung (Stand 2025)
M9	Anpassung der Linien 660 / CE63	Variante 1: 20,0 Tsd. EUR/a, Variante 2: -150,0 Tsd. EUR /a
M10	Optimierung auf den Linien 652 und 672	Variante 1: 40,0 Tsd. EUR/a, Variante 2: -300,0 Tsd. EUR /a
Langfristige Maßnahmen		
M11	Errichtung eines Netzes von Mobilstationen	je Mobilstation ab 50,0 Tsd. EUR abzgl. bis zu 90% Förderung (Stand 2025)
M12	Prüfung eines On-Demand-Verkehres	nicht bezifferbar
M13	Taktverdichtungen auf dem Hauptnetz	je Linie ca. 400,0 Tsd. EUR/a bei einem 15-Minuten-Takt anstelle eines 20-Minuten-Taktes (Mo-Fr)
M14	Verlängerung des Tagnetzes bis 00:00 Uhr	ca. 330,0 Tsd. EUR/a

Abb. 7.5-2 Kostenschätzung Maßnahmenkonzept

Eine Übersicht der zu erwartenden Kosten je Maßnahme ist der Abbildung 7.5-2 zu entnehmen. Weitere Auswirkungen etwa auf Modal Split, Fahrgastzahlen, Emissionen sowie den Betrieb werden im nachfolgenden Text jeweils kurz beschrieben.

7.5.1 Kurzfristige Maßnahmen

Die kurzfristigen Maßnahmen sind in der Regel mit einem geringen finanziellen Mehraufwand verbunden. Ziel ist es, kurzfristige Maßnahmen umsetzen zu können, deren Wirkung für die Fahrgäste direkt sichtbar ist und der gleichzeitig nur geringe finanzielle Mehraufwände, bzw. Einsparungen gegenüberstehen.

Modul 1 - Erfassung von fahrtenscharfen Fahrgastzahlen
Die Einführung von automatischen Fahrgastzählsystemen in den Fahrzeugen ermöglicht eine direkte Bewertung der tagesaktuellen Fahrgastnachfrage und kann somit zu einer dauerhaften Auswertung der Belastungen im Netz genutzt werden. Durch die datengestützte Erfassung der Fahrgastnachfrage wird eine bedarfsorientierte Planung ermöglicht, was zu einer Effizienzsteigerung im Betrieb und zu einem stabilen Angebot führt.

Modul 2 - Kurzfristige Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen
Die Busbeschleunigungsmaßnahmen ermöglichen neben einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten vor allem die Vermeidung von Fahrplanabweichungen. Dies führt insgesamt zu einer besseren Betriebsstabilität und der Sicherung von Umsteigebeziehungen.

Modul 3 - Umstellung des AST-Verkehrs auf TaxiBus
Die Umstellung von AST-Verkehr auf einen TaxiBus führt dazu, dass bei Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV keine Zusatzkosten auf die Nutzer zukommen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Nachfrage nach dem veränderten Angebot geringfügig erhöht.

Modul 4 - Verlängerung des Tagnetzes bis 22:00 Uhr
Die Nachfrage im Abendverkehr nach 21:00 Uhr ist hoch, so dass eine Verlängerung des Angebotes des Tagnetzes bis 22:00 Uhr eine deutliche Verbesserung für viele Fahrgäste darstellt. Zusätzlich ist aufgrund des besseren Angebotes ein leichter Anstieg der Fahrgastnachfrage zu erwarten.

Modul 5 - Verbesserung des Nachtnetzes
Das bestehende Nachtnetz weist eine komplexe Struktur auf und führt aufgrund von großen Ringlinien zu hohen Reisezeiten. Hier ist zu prüfen, wie durch eine effizientere Gestaltung des Nachtnetzes Einsparpotentiale realisiert werden können. Gleichzeitig soll dadurch die Betriebsstabilität erhöht werden.

7.5.2 Mittelfristige Maßnahmen

Mittelfristige Maßnahmen umfassen gezielte Weiterentwicklungen wie Busbeschleunigung, Angebotsoptimierung und die Einrichtung von Mobilstationen. Sie sind meist mit moderatem Kostenaufwand verbunden und zielen auf eine höhere Attraktivität, Effizienz und Umweltverträglichkeit des ÖPNV ab.

Modul 6 - Beauftragung einer Vorstudie zur Prüfung der Möglichkeiten eines höherwertigen ÖPNV in Remscheid
Der Schwachpunkt bei straßengebundenen Personenbeförderungssystemen sind in der Regel die hohen Personaleinsätze bei im Vergleich zum SPNV geringen Kapazitätsgrößen. Um die ÖPNV-Kapazitäten deutlich zu erhöhen, dabei aber die Betriebs- und Personalkosten möglichst gering zu halten, eignet sich ein höherwertiger ÖPNV. Daher sollte mittelfristig eine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden. Bei mittlerem Investitionsbedarf wird eine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage und eine Reduzierung der Emissionen erwartet.

Modul 7 - Machbarkeitsstudie Busbeschleunigungsmaßnahmen
Zur Ermittlung des gesamtstätischen Potentials von Busbeschleunigungsmaßnahmen soll eine Machbarkeitsstudie beauftragt werden. Die nachfolgende Umsetzung der vorgeschlagenen Busbeschleunigungen führt zu einer Fahrplanstabilisierung des Gesamtnetzes und zu Reisezeitbeschleunigungen der Fahrgäste, wodurch gleichzeitig die Attraktivität des ÖPNV deutlich gestärkt wird.

Modul 8 - Errichtung von Mobilstationen
Mobilstationen fördern die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel, verbessern die Möglichkeiten der Nutzung von intermodalen und multimodalen Angeboten. Damit wird der ÖPNV auch für Gelegenheitsnutzer und als Alternative zum MIV deutlich attraktiver.

Modul 9 - Anpassung der Linien 660/ CE63
Die Anpassung der Linien 660/ CE63 verbessert je nach Variante die Reisezeiten insbesondere für Berufspendler bzw. führt zu Einsparungen im Betrieb.

Modul 10 - Optimierung auf den Linien 652 und 672
Je nach Umfang der Anpassung ist mit Einsparungen aufgrund geringerer Leistungen zu rechnen. Die Nachfrage bleibt voraussichtlich konstant.

7.5.3 Langfristige Maßnahmen

Langfristige Maßnahmen beinhalten grundlegende Angebotsausweitungen und neue Bedienformen wie On-Demand-Verkehre oder Taktverdichtungen im Hauptnetz. Diese erfordern einen hohen finanziellen und planerischen Aufwand, bieten aber erhebliches Potential für eine zukunftsfähige, flexible und nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Remscheid.

Modul 11 - Errichtung eines Netzes von Mobilstationen
Aufbauend auf Modul 8 soll der Ausbau von Mobilstationen strukturell erfolgen und durch die Vernetzung den ÖPNV stärken und den ÖPNV-Anteil am Modal Split ausbauen.

Modul 12 - Prüfung eines On-Demand-Verkehrs
Die Prüfung und mögliche Umsetzung eines On-Demand-Angebots im Stadtgebiet Remscheid erhöht die Flexibilität des ÖPNV. Es ist von einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei insgesamt hohen Kosten für den Betrieb auszugehen.

Modul 13 - Taktverdichtung im Hauptnetz
Eine engere Taktung erhöht die Flexibilität, reduziert Wartezeiten und verbessert die Pünktlichkeit. Dies führt zu einer höheren Nachfrage und einem gesteigerten ÖPNV-Anteil am Modal Split. Gleichzeitig steigen die Betriebskosten, sowie der Fahrzeug- und Personalbedarf deutlich.

Modul 14 - Tagnetzes bis 00:00 Uhr
Eine Verlängerung des Tagnetzes bis 00:00 Uhr führt zu hohen Kosten, erreicht aber aufgrund der geringeren Nachfrage im Spät- und Nachtverkehr nur eine geringe Anzahl an Fahrgästen.

7.6 Bewertung der Maßnahmenwirkung

Die im Rahmen des Nahverkehrsplans geplanten Maßnahmen bauen auf dem Grundangebot des Busverkehrs in Remscheid auf. Die Maßnahmen des Maßnahmenkonzeptes leisten einen bedeutenden Beitrag zur Weiterentwicklung eines leistungsfähigen, barrierefreien und finanziell tragfähigen Nahverkehrs, der sowohl den heutigen Anforderungen als auch künftigen Herausforderungen gerecht wird. Gleichzeitig wird die Finanzierbarkeit des Verkehrsangebots als zentraler Aspekt berücksichtigt. Maßnahmen wie Taktanpassungen, Linienoptimierungen oder

verbesserte Betriebsführung zielen darauf ab, das Angebot effizienter zu gestalten, ohne dabei die Erschließungsqualität wesentlich zu beeinträchtigen. Die Wirkungen der Maßnahmen sind dabei sowohl auf die Betriebskosten als auch auf die langfristige Investitionsplanung abgestimmt. Dies schafft Planungssicherheit für die Stadt Remscheid als Aufgabenträger. Die Bausteine des Maßnahmenkonzeptes ermöglichen es den ÖPNV in Remscheid gezielt und nachhaltig weiterzuentwickeln.

Dies wird vor allem durch die Maßnahme M1, den Einsatz von modernen Fahrgastzählsystemen ermöglicht, die eine datenbasierte Planung und Steuerung des Angebots durch den Einsatz moderner Fahrgastzählsysteme ermöglicht. Die durch die präzise Analyse der Auslastung, von Fahrgastströmen und Nutzungsmustern im Liniennetz gewonnenen Daten liefern eine objektive Grundlage für künftige Angebotsentscheidungen und tragen zur bedarfsgerechten Weiterentwicklung des Verkehrsangebots bei. Zudem erlauben sie eine kontinuierliche Qualitätssicherung und die Anpassung an sich verändernde Nachfragestrukturen, etwa infolge von demografischen Entwicklungen, geänderten Arbeitszeiten oder wachsender Mobilitätsbedürfnisse in der Fläche.

In der Summe tragen die Maßnahmen zur Steigerung der Angebotsqualität, zur Stärkung des Umweltverbunds, zur Erreichung klimapolitischer Zielsetzungen sowie zur Verbesserung der Lebensqualität in Stadt und Land bei. Der Nahverkehrsplan dient damit als strategisches Steuerungsinstrument, das einen wirtschaftlich tragfähigen ÖPNV für die Stadt Remscheid vorsieht.

8 Organisation des ÖPNV

8.1 Finanzierung des ÖPNV

Eine gesicherte Finanzierung des ÖPNV in Remscheid stellt eine zentrale Voraussetzung für die Sicherstellung eines attraktiven, leistungsfähigen und nachhaltigen Verkehrsangebots dar. In Deutschland erfolgt die Finanzierung des ÖPNV im Wesentlichen durch eine öffentliche Finanzierung aus den Haushalten von Bund, Ländern und Kommunen, und als direkte Finanzierung durch die Nutzer über Fahrgelderlöse. Der Bund beteiligt sich maßgeblich an der Finanzierung des ÖPNV über die sogenannten Regionalisierungsmittel, die gemäß dem Regionalisierungsgesetz jährlich an die Bundesländer ausgezahlt werden. Darüber hinaus stellt der Bund Fördermittel über Programme wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder über Klimaschutzmaßnahmen zur Verfügung. Nordrhein-Westfalen erhält einen substanziellen Anteil der Regionalisierungsmittel und leitet diese über die Aufgabenträgerorganisation VRR an die Stadt Remscheid und die dort fahrenden Verkehrsunternehmen weiter. Ergänzend zu den Regionalisierungsmitteln stellt das Land NRW weitere Landesmittel bereit, insbesondere zur Förderung kommunaler ÖPNV-Infrastrukturprojekte, zum Beispiel für Bushaltestellen, Betriebshöfe, emissionsfreie Fahrzeuge oder digitale Anwendungen im Nahverkehr. Da die vollständige Finanzierung des ÖPNV über Bundes- und Landesmittel in Kombination mit den Fahrgeldeinnahmen, wie in nahezu allen Städten in Deutschland, nicht kostendeckend erfolgen kann, muss die Stadt Remscheid durch Zuschüsse zu Betriebs- und Investitionskosten das ÖPNV-Angebot sicherstellen. Um soziale Teilhabe und ein attraktives Angebot sicherzustellen, werden Tarifangebote zunehmend durch öffentliche Zuschüsse unterstützt. Dies ist etwa beim Deutschlandticket oder kommunalen Sozialtickets der Fall. Gerade die Einführung des Deutschlandtickets hatte tiefgreifende Auswirkungen auf die Tarifstruktur und die Finanzierung des Nahverkehrs insbesondere auf städtischer und kommunaler Ebene. Das Land NRW beteiligt sich gemeinsam mit dem Bund an der Kompensation der durch das Deutschlandticket entstehenden Fahrgeldausfälle zu je 50 %. Ab dem Jahr 2026 ist die Finanzierung des Deutschlandtickets nicht abschließend geklärt. Zwar besteht grundsätzlich die Bereitschaft von Bund und Ländern zur Fortführung, jedoch sind die konkreten Finanzierungszusagen bislang offen. Der Finanzierungsbedarf des ÖPNV in Remscheid wird in den kommenden Jahren weiter steigen. Zusätzliche Aufwendungen werden insbesondere durch steigende Betriebskosten, Investitionen in klimafreundliche Antriebstechnologien, Digitalisierung und Kapazitätserweiterungen notwendig. Daher ist es wichtig, Fördermittel im Bereich des ÖPNV gezielt bei der Fortentwicklung des ÖPNV zu nutzen. Von der Stadt Remscheid sollten gezielt Landes-, Bundes- und EU-Fördermittel akquiriert werden. Dazu benötigt es eine professionelle Projektentwicklung und Fördermittelberatung sind Schlüssel für eine optimale Mittelabschöpfung.
Die folgenden Fördermittel sollten beständig beobachtet und bei Verfügbarkeit gezielt angefordert werden:

- GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
- Klimaschutz- und Digitalisierungsprogramme
- Landesprogramme für saubere Fahrzeuge und Infrastruktur

Zusätzlich können beispielsweise durch eine gezielte Förderung von Jobticket-Modellen u.a. mit städtischen Arbeitgebern Einnahmen gesteigert werden, während gleichzeitig die Förderung nachhaltiger Mobilität vorangetrieben wird. Themen zur ÖPNV-Finanzierung, wie Mobilitäts- oder Nahverkehrsabgaben, City-Maut oder Umweltabgaben sind teilweise rechtlich schwierig umzusetzen und in Deutschland noch nicht etabliert.

8.2 Qualitätssteuerung

Die Umsetzung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS) mit transparenten Vorgaben und entsprechenden Berichtsvorgaben ist auch Voraussetzung für Direktvergaben an kommunale Verkehrsunternehmen. Gemäß EG 1370/2007 Art. 7 (1) muss dazu einmal im Jahr ein Bericht erstellt werden, der „eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes“ ermöglicht.[47] Zusätzlich haben sich die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für die gemeinsamen Empfehlungen für den VRR-Raum im Jahr 2011 entschieden, die DIN EN 13816 als Grundlage zu verwenden. Um eine Vergleichbarkeit der Qualitäten mit vergleichbaren Nachbarstädten durchzuführen und tatsächlich erforderliche Handlungsbedarfe besser ableiten zu können, ist es sinnvoll, das Qualitätsmanagement auf der Grundlage der Handreichung des VRR aufzubauen.

Für das QMS sind verschiedene Steuerungsinstrumente vorgesehen, die gleichzeitig dazu beitragen, die Transparenz der Qualitätssicherung sowohl für den Aufgabenträger als auch für die Kunden zu erhöhen. Grundsätzlich sind drei Messverfahren praxistauglich und gängig. Die direkte Leistungsmessung (Direct Performance Measures, DPM) basiert auf festgelegten objektiven Skalen und Messpezifikationen, mit denen die erbrachten Leistungen beurteilt werden können. Denkbar sind hier sowohl Vollerhebungen als auch zeitlich begrenzte repräsentative Messungen. Die Messung der Leistung durch Testkunden (Mystery Shopping Surveys, MSS) erfolgt vor allem zur Bewertung von Servicequalitäten. Dabei werden definierte Merkmale und Maßstäbe der Servicequalität möglichst objektiv abgefragt und bewertet. Das dritte Messverfahren stellt die Befragung der Kunden zur Kundenzufriedenheit (Customer Satisfaction Surveys, CSS) dar. Damit werden subjektive Wahrnehmungen der Qualitäten abgefragt[48]. Folgende Leistungen können mit den Messverfahren durchgeführt werden:

	Qualitätskriterien	Messverfahren
Leistung	Verfügbarkeit (Fahrtausfall, Ersatzverkehr)	DPM
	Pünktlichkeit	DPM
	Anschlüsse	DPM
	Taktangebot	CSS
	Platzangebot	CSS
Personal	Fahrpersonal	CSS/ MSS
	Vertriebspersonal	CSS/ MSS
	Vertriebspersonal externe Vertriebspartner	CSS/ MSS
	Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal	CSS/ MSS
Vertriebswege (Ausstattung/ Erscheinungsbild)	Interne Vorverkaufsstellen/ Kundencenter	CSS/ MSS
	Externe Vorverkaufsstellen	CSS/ MSS
	Erwerb von mobilen Tickets	DPM/ MSS/ CSS
Fahrzeuge	Fahrzeuge (Ausstattung und Zustand)	CSS
Haltestellen	Haltestellen	MSS/ CSS
Information	Informationen vor Fahrtantritt	MSS/ CSS
	Informationen während der Fahrt	MSS/ CSS
	Informationen im Regelfall (online)	DPM/ MSS/ CSS
	Informationen im Störungsfall	MSS/ CSS
	Beschwerdemanagement	DPM/ MSS
Sicherheit	Sicherheit	CSS
Umwelt	Emissionen/ Nutzung von Ressourcen	CSS/ DPM

Abb. 8.2-1 Qualitätskriterien zu den Hauptbereichen der DIN EN 13816[49]

[47] EG 1370/2007 Art. 7 (1)

[48] Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (2022): Handreichung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Gelsenkirchen.

[49] Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (2022): Handreichung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Gelsenkirchen.

Das Qualitätsmanagement basiert grundsätzlich auf den Prinzipien der Effizienz und Verhältnismäßigkeit. Es wird unter größtmöglicher Nutzung vorhandener Daten und Ressourcen der Aufgabenträger sowie der Verkehrsunternehmen umgesetzt. Eine umfassende Prüfung aller Qualitätskriterien ist voraussichtlich nicht kurzfristig umsetzbar. Daher sind in erster Linie die direkt messbaren Leistungen zu prüfen (DPM). Diese liegen den Verkehrsunternehmen bereits vor, bzw. können mit geringem Aufwand ausgelesen werden. Dazu wird jährlich ein Qualitätsbericht erstellt, der die Qualitätsleistungen, sprich die Ergebnisse mit den vereinbarten Zielwerten vergleicht und bewertet. Sind Abweichungen erklärbar, bzw. nachvollziehbar sollten entsprechende Begründungen hinzugefügt werden. Bei Zielabweichungen ist entsprechend zu reagieren. Das genaue Vorgehen ist in Gesprächen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Darüber hinaus sollen langfristig standardisierte MSS und CSS-Verfahren etabliert werden. Hier sollen alle zwei Jahre Kundenbefragungen (CSS) zur Zufriedenheit der Kunden mit allen relevanten Qualitätskriterien erfolgen. Damit können fortlaufend auch über längere Zeiträume die Qualitäten überprüft und evaluiert werden. Zudem kann zielgerichtet erfasst werden, ob wahrgenommene Defizite behoben werden konnten. Zur Ermittlung der Modal Split-Werte und damit dem ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr in der Stadt sollte im Turnus von fünf Jahren eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden. Die genauen Qualitätsziele und Messverfahren sowie die Umsetzungszeiträume sollen in einer Qualitätsvereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen einvernehmlich festgelegt werden. Dabei sollen gleichzeitig auch das Vorgehen und Maßnahmen bei Abweichungen von den zu erfüllenden Qualitätskriterien bestimmt werden. Im Rahmen der Direktvergabe sollen die Vereinbarungen in die entsprechenden Verträge integriert werden.

8.3 Organisation des ÖPNV

Am 3. Dezember 2009 trat die EU-VO 1370/2007 in Kraft. Inhaltliche Schwerpunkte sind Regelungen zum Vergaberecht sowie Regelungen zur beihilfekonformen Ausgestaltung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen.

Neben der europaweiten Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA) im Bereich des ÖPNV sieht die Verordnung EU-VO 1370/2007 als gleichwertigen alternativen Weg auch die Möglichkeit der Direktvergabe an das eigene Verkehrsunternehmen/ einen internen Betreiber vor. Mit dem Inkrafttreten des neuen PBefG am 1. Januar 2013 wurde das nationale Recht an die Vorgaben der EU-VO 1370/2007 angepasst. Dadurch wurde die Position der ÖPNV-Aufgabenträger gestärkt und sie können alle Instrumente der EU-VO 1370/2007 nutzen, d. h. sowohl Ausschreibungen als auch Direktvergaben.

Der VRR handelnd als Gruppe von Behörden nach Art. 1 lit. C) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, zugleich handelnd für die Stadt Remscheid, hat einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die Stadtwerke Remscheid GmbH als internen Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben. Beginn des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist der 1. Januar 2018. Zusätzlich wird das Verkehrsangebot durch folgende Verkehrsunternehmen ergänzt, die zu Gunsten des Verkehrsinteresses benachbarter Aufgabenträger in das Stadtgebiet Remscheids einbrechende Linien als Teil ihrer jeweiligen Betrauungen durch die jeweiligen Aufgabenträger erbringen:

- Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)
- Wuppertaler Stadtwerke (WSW)
- Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG)
- Busverkehr Rheinland GmbH (BVR)

Begründung für die Vergabe der Gesamtleistung an einen Betreiber
Die Stadt Remscheid beabsichtigt die Leistungen des Stadtverkehrs Remscheid als eine Gesamtleistung durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag auch weiterhin an die Stadtwerke Remscheid GmbH direkt zu vergeben.

Daher wird rechtzeitig die erforderliche Vorabbekanntmachung durchgeführt, deren Notwendigkeit sich gemäß § 8a Abs. 2 PBefG und Art. 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergibt.

Die Gesamtvergabe der Leistungen begründet sich in der Effizienz und Wirtschaftlichkeit der gebündelten Verkehrsleistungen. Eine Aufgliederung des Liniennetzes in verschiedene Teilnetze ist nicht sinnvoll, da zahlreiche Synergieeffekte durch zahlreiche durchlaufende Linien bei intensiven Netzverflechtungen, sowie durch Infrastruktur, wie Betriebshof und Werkstatt, aufgrund der Homogenität und des Zusammenhangs des Netzes verloren gehen würden. Daher wird die Möglichkeit der Aufgliederung des Netzes nicht weiter behandelt.

Zusätzlich wird bei dem Betrieb des gesamten Linienbündels durch einen Betreiber garantiert, dass durchgängig einheitliche Qualitätsstandards für Fahrgastinformation, Kundenservice, Barrierefreiheit und Beschwerdemanagement umgesetzt werden können. Dies trägt zur Wahrnehmbarkeit und Akzeptanz des ÖPNV-Angebots bei und schafft Vertrauen in das Remscheider Verkehrsangebot. Die direkte Steuerung eines einheitlichen Betreibers erlaubt es der Stadt, verkehrspolitische Ziele, wie zum Beispiel Angebotsausweitungen oder Taktverdichtungen kurzfristig umzusetzen. Anpassungen im Liniennetz oder in der Bedienungsqualität lassen sich ohne komplizierte Abstimmungen zwischen mehreren Verkehrsunternehmen realisieren. Die Vergabe der Gesamtleistung an einen kommunalen Betreiber sichert die öffentliche Daseinsvorsorge dauerhaft und unabhängig von rein wirtschaftlichen Interessen. Gerade in schwach nachgefragten Zeiten und Randlagen kann so in Remscheid ein bedarfsgerechtes Angebot aufrechterhalten werden, das über rein eigenwirtschaftliche Interessen hinausgeht.

Zum Liniennetz der Stadt Remscheid zählen sämtliche ÖPNV-Angebote, die ihrer Funktion nach darauf ausgerichtet sind, die Verkehrsbedürfnisse innerhalb des Stadtgebiets zu erfüllen. Die im Kapitel 7 dargestellten kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen zielen darauf ab, vorhandene Potentiale im städtischen ÖPNV besser zu nutzen und auf Basis des bestehenden Netzes weiterzuentwickeln. Eine Umsetzung der Maßnahmen stellt keine grundlegend neue Netzstruktur dar, sondern entspricht einer Weiterentwicklung des aktuellen Zustands. Daher wird davon ausgegangen, dass die geplanten neuen oder zusätzlichen Angebote künftig als integrale Bestandteile des Verkehrsnetzes gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 d PBefG gelten. Auch künftige Veränderungen, etwa durch neue Nachfrageentwicklungen oder politische Entscheidungen, werden als Fortschreibung und Anpassung des bestehenden Gesamtnetzes betrachtet.

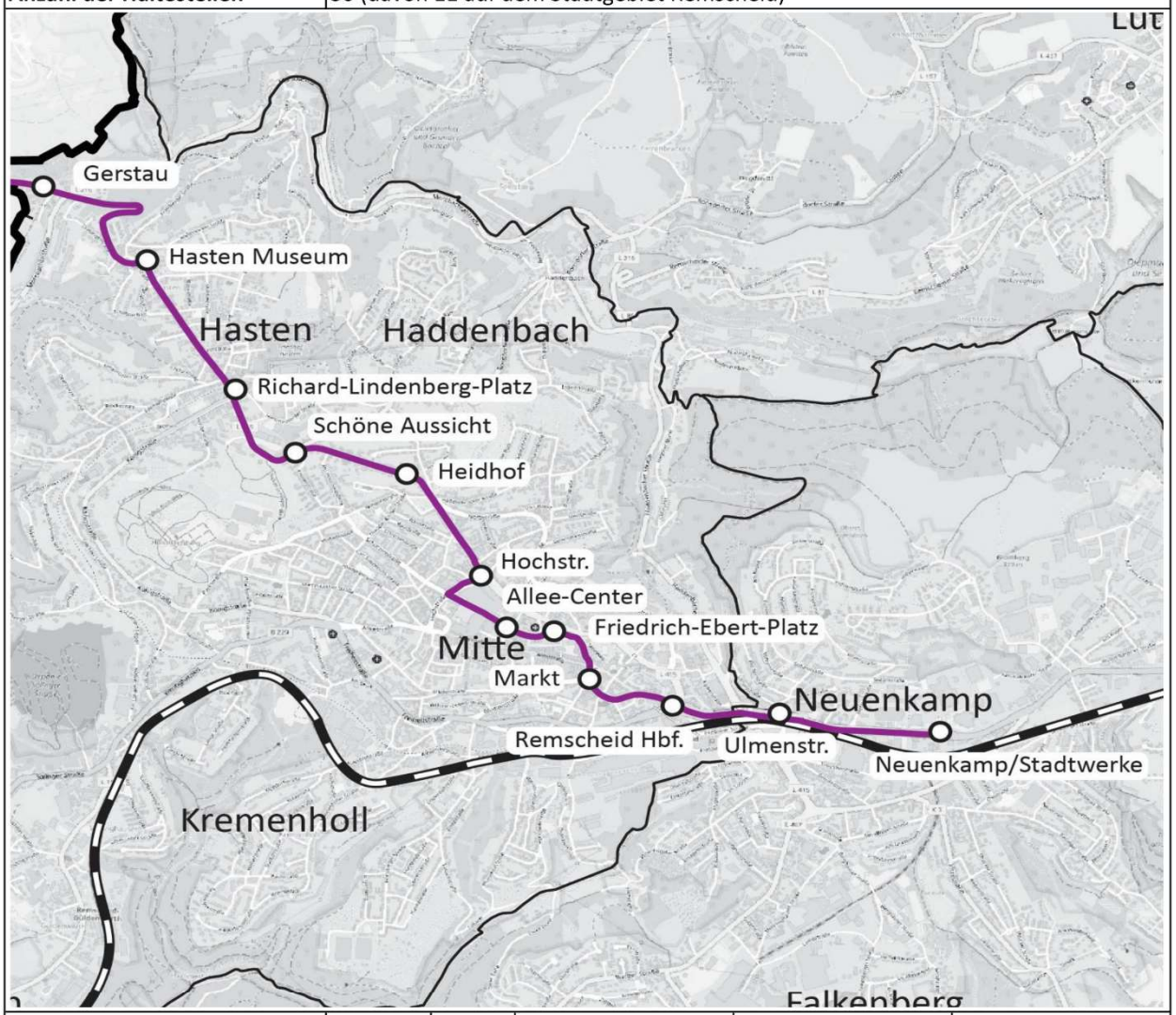
Anlage

I. Liniensteckbriefe

Hinweise zu den Liniensteckbriefen

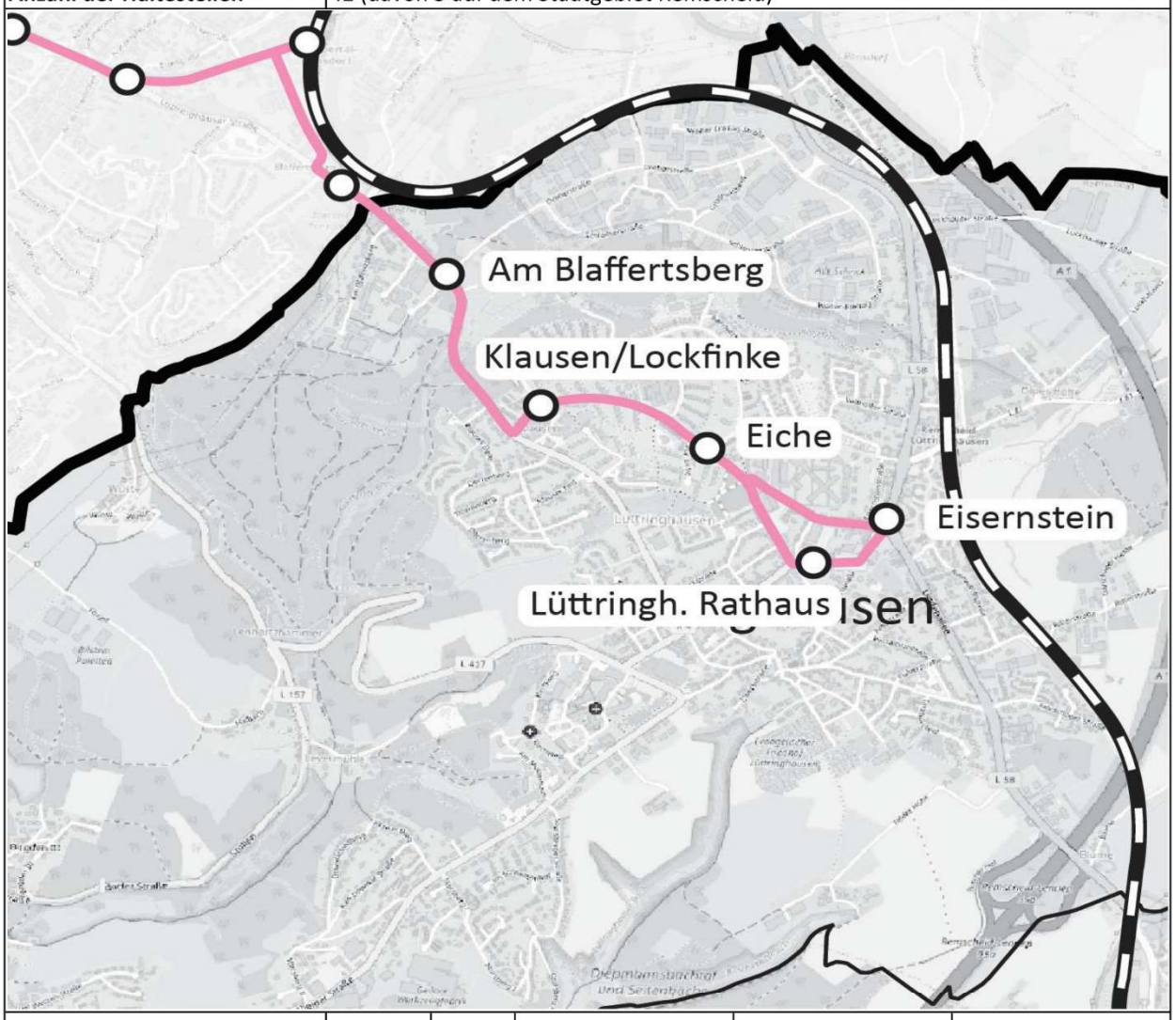
- Gemäß den Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes gilt: "Das Fahrplanangebot von September 2023 und ab dem 27.04.2025 stellt das Grundangebot der Fortschreibung des Nahverkehrsplans dar." Der Detaillierungsgrad bei den Liniensteckbriefen ergibt sich daher aus dem Grundgedanken die bisherigen Leistungen nicht einzukürzen.
- Die Liniensteckbriefe enthalten auch Linienabschnitte, die nicht auf dem Stadtgebiet der Stadt Remscheid liegen.
- Der Linienverlauf und das Mindestangebot an Fahrtenpaaren beziehen sich auf einen Normalwerktag.
- Nicht berücksichtigt sind dabei nicht im Fahrplan aufgeführte Verstärkerfahrten sowie das Angebot der Freizeitlinie "Kräwi-Bus". In Ferienzeiten wird auf Verstärkerfahrten, insbesondere des Schülerverkehrs verzichtet.
- In Randzeiten kann bei geringer realer Nachfrage von den vorgegebenen Fahrzeugarten abgewichen werden.
- Die Fahrplankilometer pro Jahr beziehen sich auf die Gesamtkilometerleistungen pro Jahr unter Berücksichtigung von Normalwerktagen, dem Ferienfahrplan, den Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen.

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 615
Linienverlauf	W-Elberfeld Mitte – Universität – Hahnerberg – Cronenberg – RS Hasten – RS-Mitte	
Anzahl der Haltestellen	30 (davon 11 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



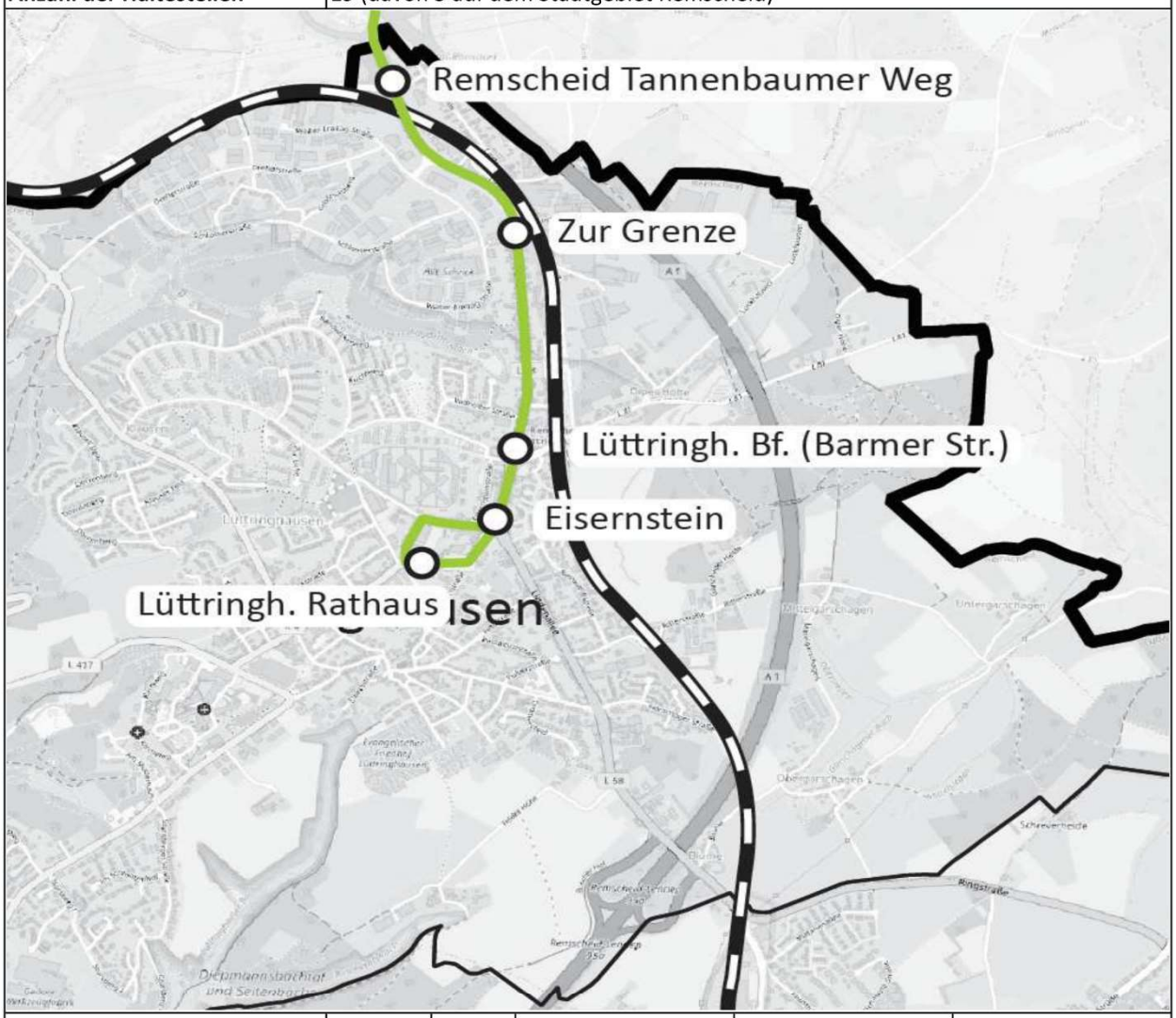
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Wuppertal Hbf. - Remscheid Gerstau	8,50	FP	4	41	2	7	5	26	2	7	4	22	2	7
Remscheid Gerstau - Richard-Lindenberg-Platz	1,60	FP	4	41	2	0	5	26	2	0	4	22	2	0
Richard-Lindenberg-Platz - Friedrich-Ebert-Platz	2,50	FP	4	41	2	0	5	26	2	0	4	22	2	0
Friedrich-Ebert-Platz - Remscheid Hbf.	0,80	FP	4	38	2	0	5	26	2	0	4	22	2	0
Remscheid Hbf. - Neuenkamp/Stadtwerke	1,30	FP	3	37	0	0	3	22	0	0	3	19	0	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**483.000**	**369.000**				**56.000**				**58.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 620
Linienverlauf	RS Lüttringhausen – Klausen – Wuppertal Ronsdorf – Lichtscheid – Wuppertal-Elberfeld – Katernberg	
Anzahl der Haltestellen	42 (davon 5 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



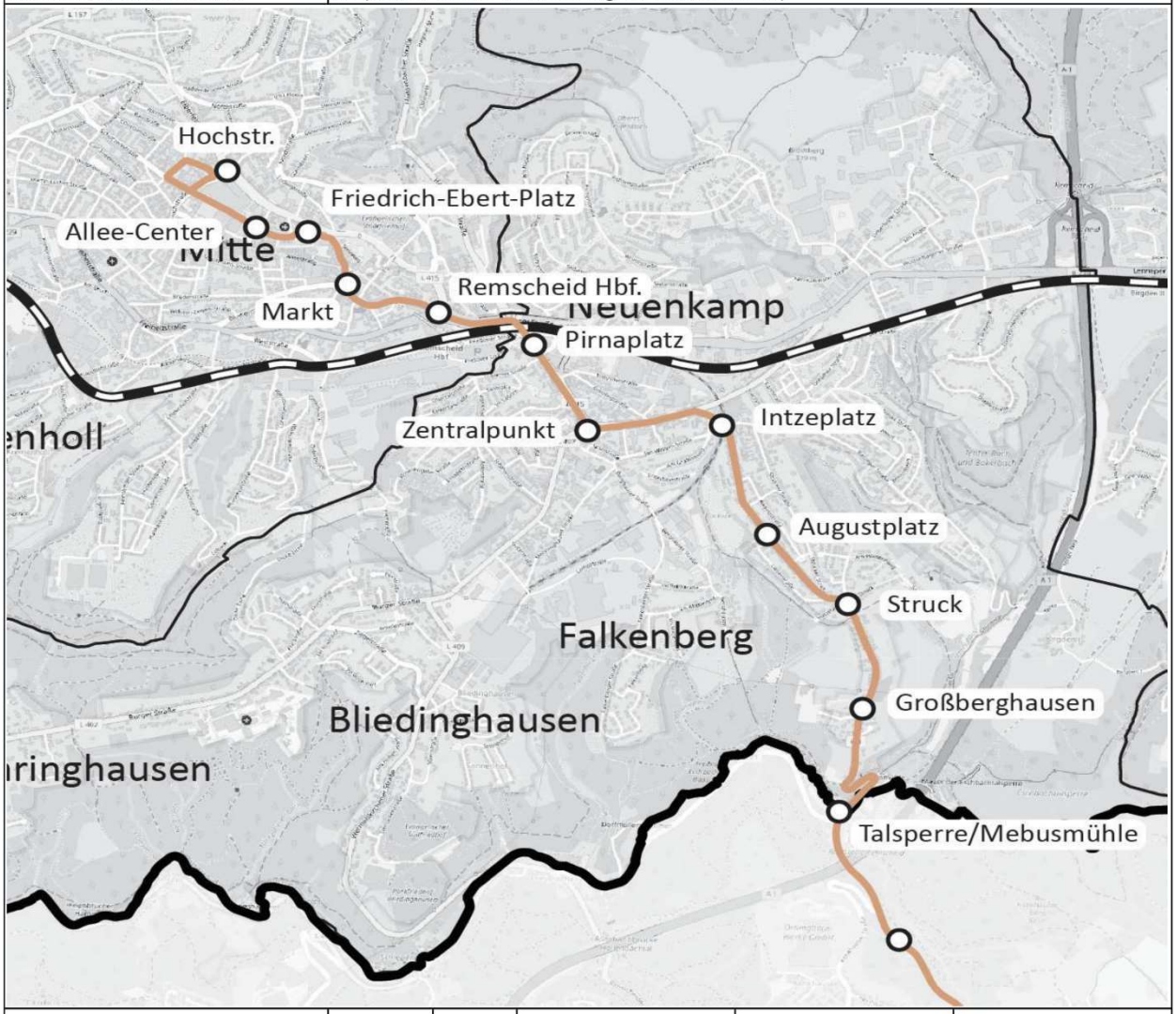
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Lüttringhausen Rathaus - Ronsdorf Bf.	2,86	FP	1	28	1	3	2	13	1	3	2	11	1	3
Ronsdorf Bf. - Wuppertal Hbf.	7,53	FP	3	42	2	6	4	26	2	6	4	22	2	6
Wuppertal Hbf. - Wüstenhofer Str.	2,51	FP	2	42	0	0	0	24	0	0	0	21	0	0
Wüstenhofer Str. - Kuckelsberg	1,82	FP	2	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**429.000**	**342.000**				**42.000**				**45.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 636
Linienverlauf	Lüttringhausen Mitte – Linde – Wuppertal-Heckinghausen – Wuppertal-Oberbarmen	
Anzahl der Haltestellen	19 (davon 5 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



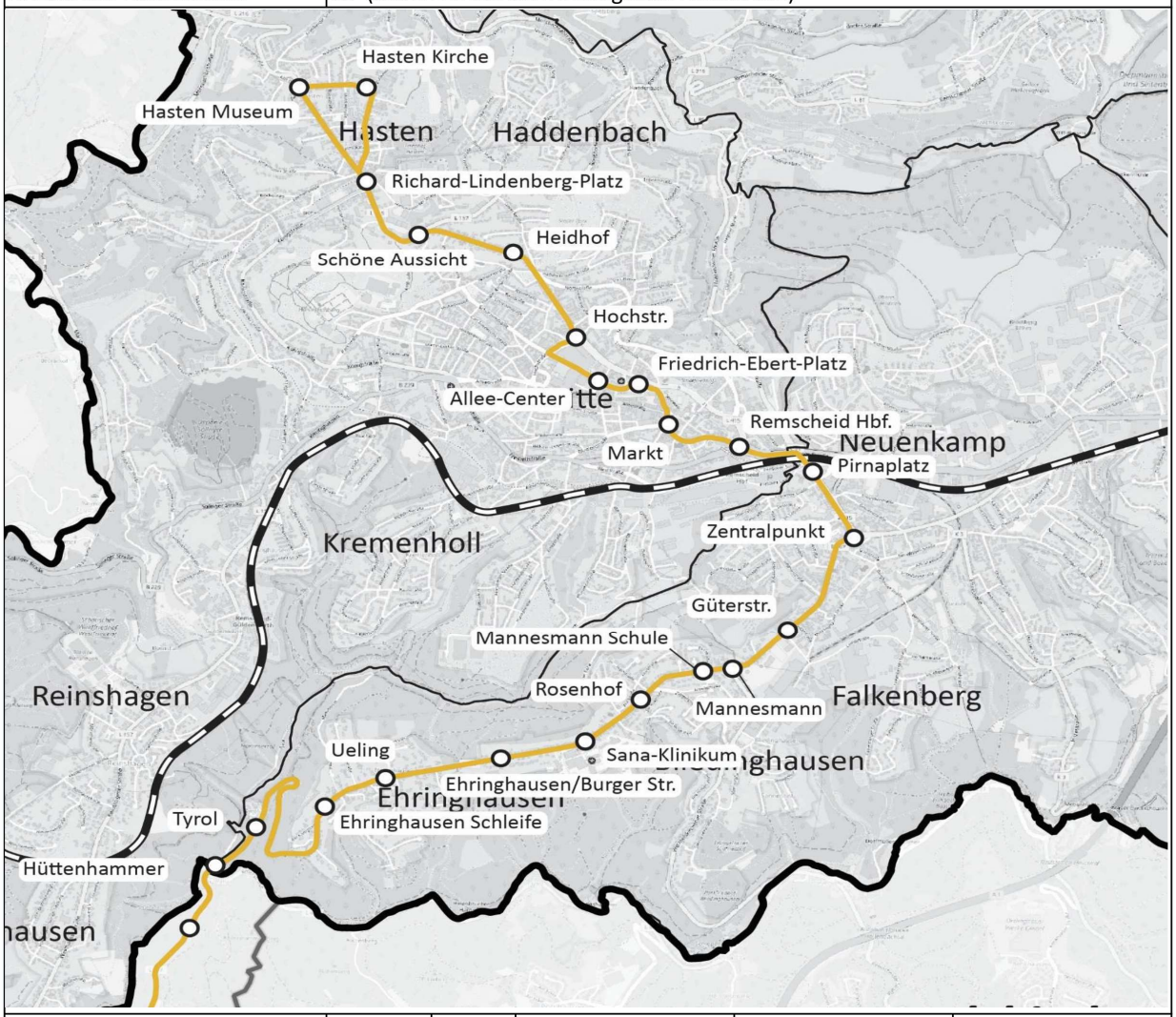
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Lüttringhausen Rathaus - Tannenbaumer Weg	1,86	FP	2	19	1	2	2	13	1	2	0	11	1	2
Tannenbaumer Weg - Oberbarmen Bf.	7,50	FP	2	19	1	2	2	13	1	2	0	11	1	2
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**147.000**	**112.000**				**18.000**				**17.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 652
Linienverlauf	RS-Mitte – Zentralpunkt – Struck – Talsperre – Belten – Wermelskirchen Mitte	
Anzahl der Haltestellen	21 (davon 12 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



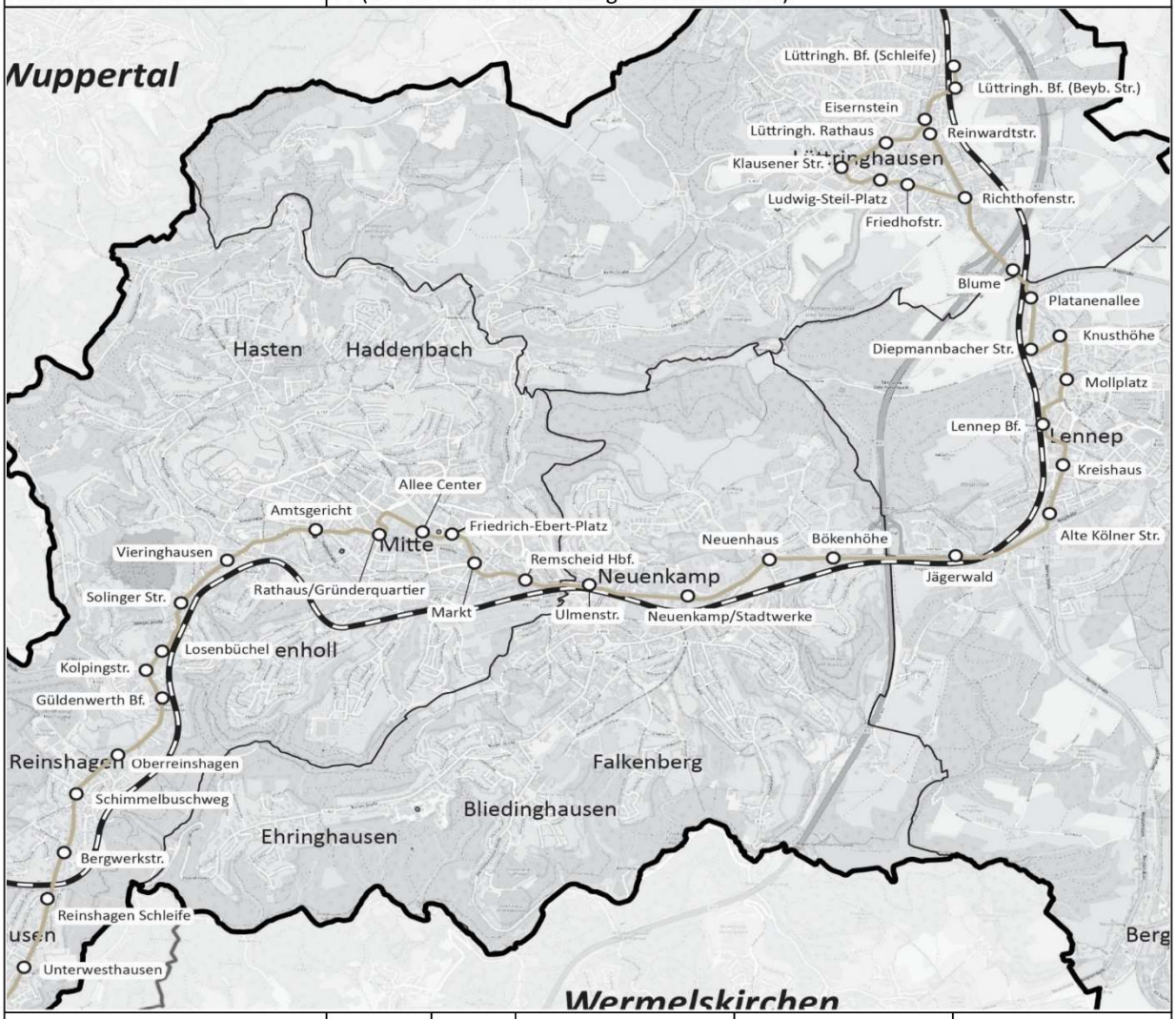
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Hochstr. - Intzeplatz	3,10	FP	3	22	1	0	3	13	1	0	1	11	1	0
Intzeplatz - Talsperre/ Mebusmühle	2,50	FP	3	22	1	0	3	13	1	0	1	11	1	0
Talsperre/ Mebusmühle - Wermelskirchen Busbf.	4,70	FP	1	22	1	0	0	13	1	0	0	11	1	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**162.000**	**129.000**				**17.000**				**16.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 653
Linienverlauf	Hasten – RS Mitte – Zentralpunkt – Mannesmann – Ehringhausen – Solingen-Burg	
Anzahl der Haltestellen	30 (davon 26 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



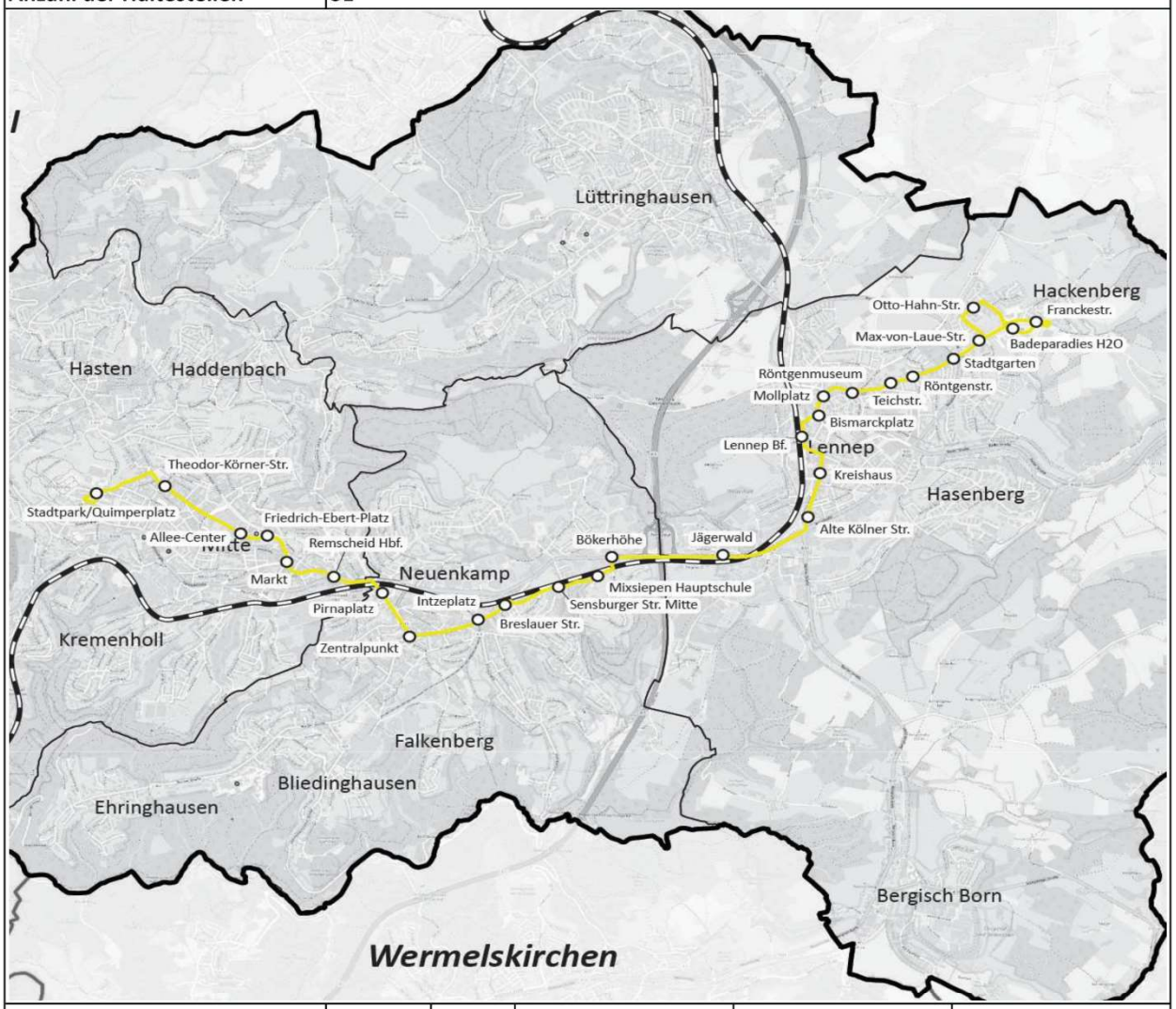
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Hasten Kirche - Hochstr.	2,70	FP	3	40	0	0	0	22	0	0	0	19	0	0
Hochstr. - Friedrich-Ebert-Platz	0,70	FP	3	40	0	0	0	22	0	0	0	19	0	0
Friedrich-Ebert-Platz - Zentralpunkt	1,76	FP	5	43	1	1	2	22	1	1	2	19	1	0
Zentralpunkt - Ehringhauser Schleife	3,38	FP	2	43	1	1	2	23	1	1	1	21	1	0
Ehringhauser Schleife - Burger Bf.	3,10	FP	2	18	0	0	2	13	0	0	1	11	1	0
Burger Bf. - Burg Aue	1,78	FP	0	8	0	0	0	12	0	0	1	10	0	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**294.000**	**235.000**				**29.000**				**30.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 654
Linienverlauf	Solingen-Burg – RS Reinshagen – Güldenwerth – RS Mitte – Neuenkamp - Bökerhöhe – Lennep-Mitte – Lüttringhausen-Mitte – Lüttringhausen Bf.	
Anzahl der Haltestellen	40 (davon 38 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



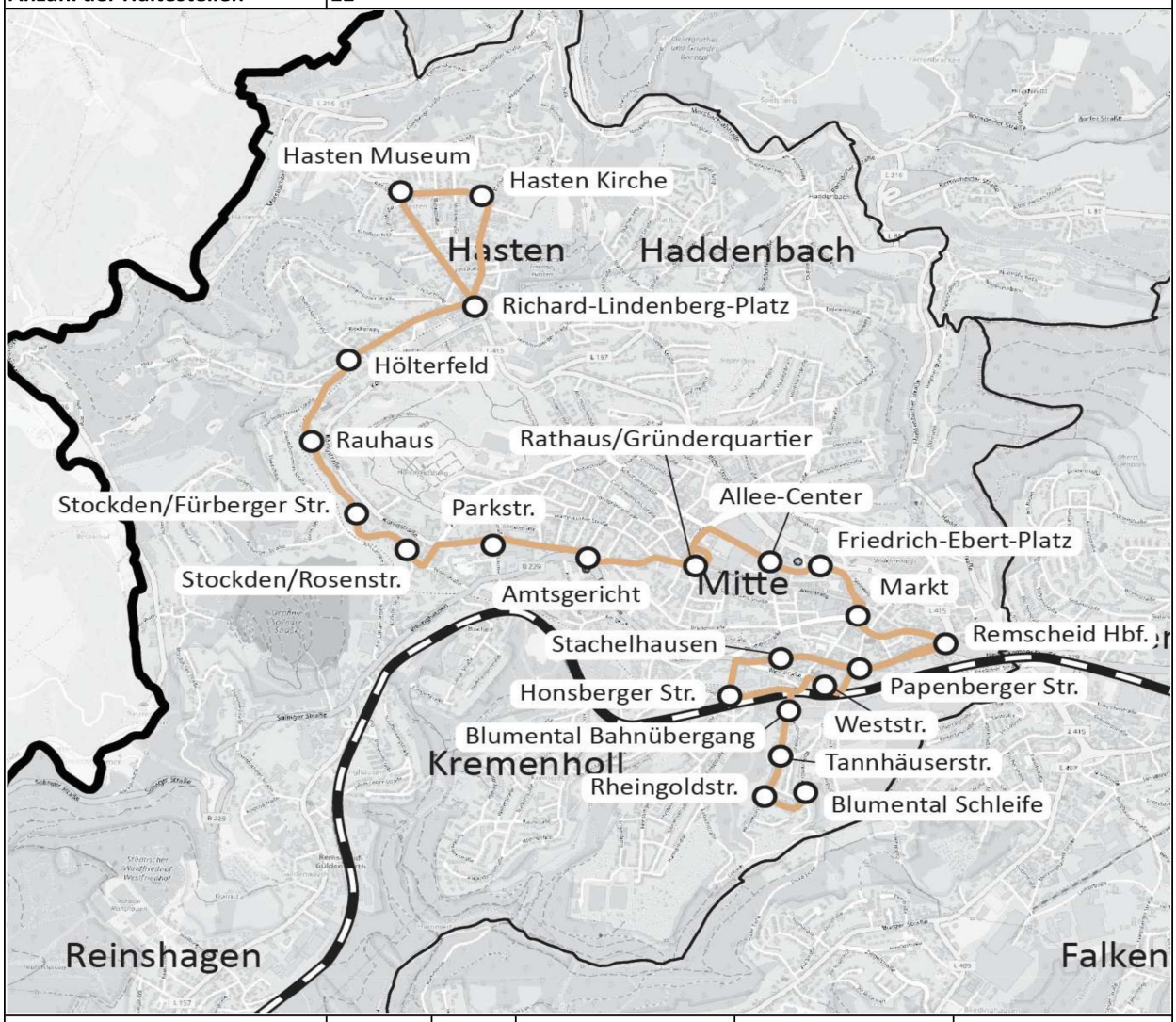
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Burger Bf. - Reinshagen Schleife	3,00	FP	1	17	1	0	1	13	1	0	1	11	0	0
Reinshagen Schleife - Rathaus/ Gründerquartier	4,70	FP	5	45	2	0	5	26	2	0	2	22	1	0
Rathaus/ Gründerquartier - Remscheid Hbf.	1,70	FP	5	46	2	0	5	26	2	0	2	22	1	0
Remscheid Hbf. - Lennep Bf.	4,80	FP	5	45	1	0	5	26	2	0	2	22	1	0
Lennep Bf. - Lüttringhausen Rathaus	4,20	FP	4	41	1	0	5	26	2	0	5	21	1	0
Lüttringhausen Rathaus - Lüttringhausen Bf.	1,00	FP	3	44	1	0	5	26	2	0	4	22	1	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**557.000**	**439.000**				**61.000**				**57.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 655
Linienverlauf	Stadtpark – RS-Mitte – Zentralpunkt – Mixsiepen – Bökerhöhe – Lennep Mitte – Hackenberg	
Anzahl der Haltestellen	31	



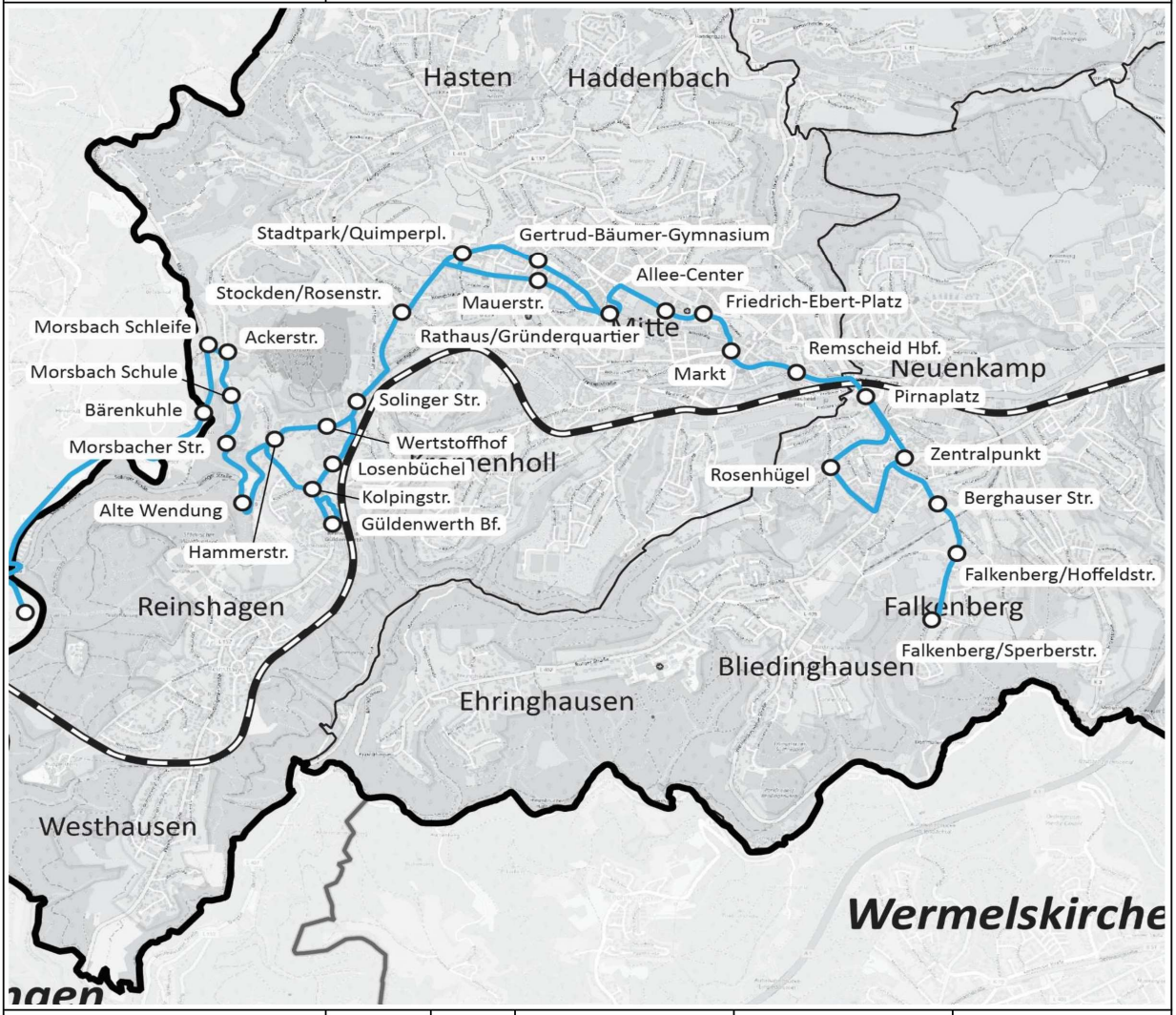
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Stadtpark/Quimperplatz - Friedrich-Ebert-Platz	1,88	FP	3	43	2	0	1	25	2	0	2	22	2	0
Friedrich-Ebert-Platz - Lennep Bf.	6,40	FP	4	43	2	0	3	26	2	0	2	22	2	0
Lennep Bf. - Badeparadies H2O	3,00	FP	4	44	2	0	3	26	2	0	1	22	2	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**350.000**	**277.000**				**36.000**				**37.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 657
Linienverlauf	Hasten – Stockden – RS-Mitte – Blumental	
Anzahl der Haltestellen	22	



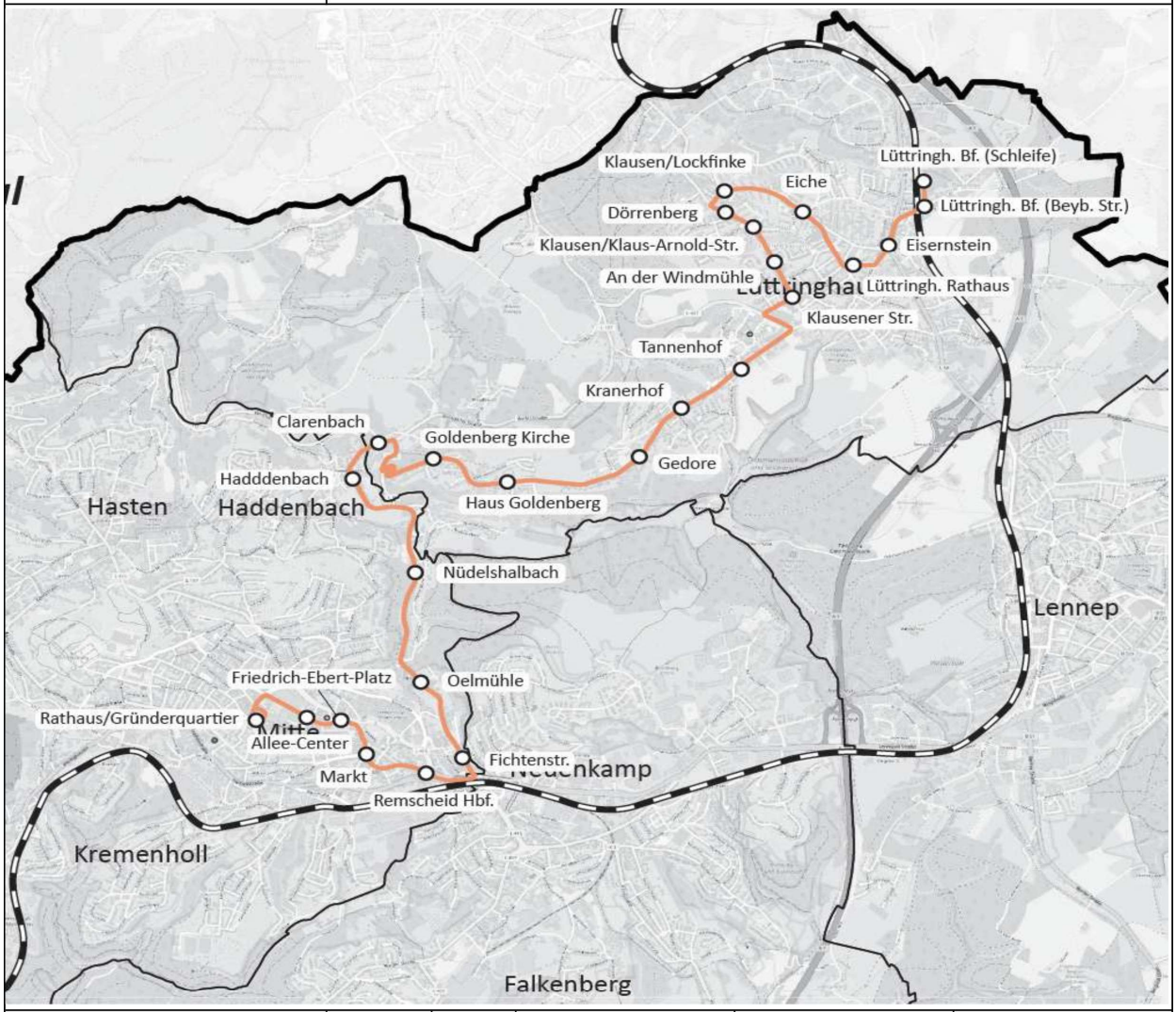
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Hasten Kirche - Friedrich-Ebert-Platz	4,80	FP	2	27	1	0	1	13	1	0	1	11	1	0
Friedrich-Ebert-Platz - Remscheid Hbf.	0,78	FP	2	27	1	0	1	13	1	0	1	11	1	0
Remscheid Hbf. - Blumental Schleife	2,00	FP	2	27	1	0	1	13	1	0	1	11	1	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**138.000**	**114.000**				**12.000**				**12.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 658
Linienverlauf	Müngsten – Morsbach – Güldenwerth – Stockden – Stadtpark – RS-Mitte – Rosenhügel – Zentralpunkt – Falkenberg	
Anzahl der Haltestellen	27 (davon 26 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



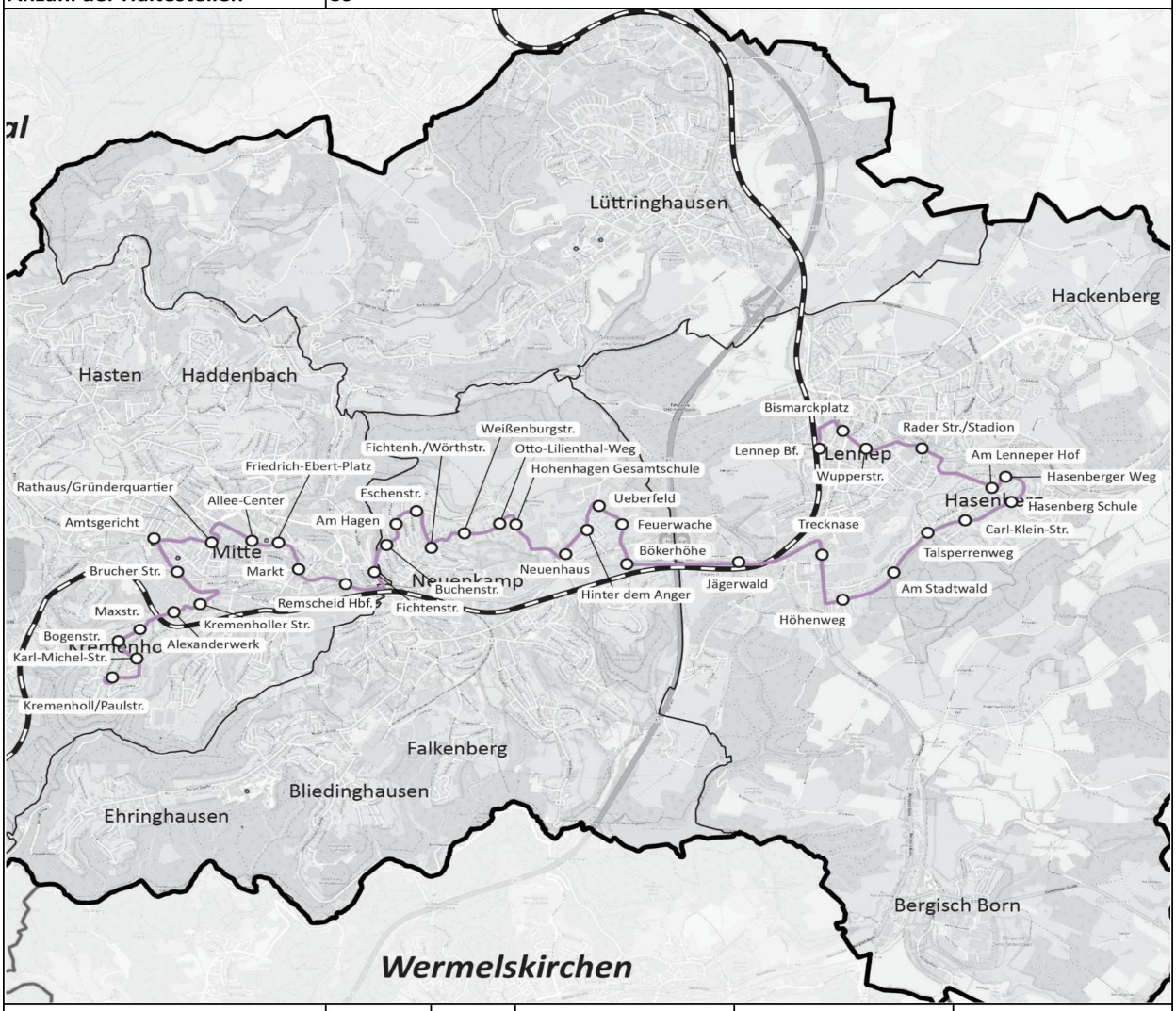
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Müngstens Brückenpark - Morsbach Schleife	2,52	FP	0	11	1	0	0	11	1	0	0	11	1	0
Morsbach Schleife - Güldenwerth Bf.	3,14	FP	3	16	1	0	3	13	1	0	1	11	1	0
Güldenwerth Bf. - Stadtpark/Quimperplatz	2,56	FP	1	15	1	0	1	13	1	0	2	11	1	0
Stadtpark/ Quimperplatz - Allee-Center	2,00	FP	3	29	0	0	3	13	1	0	2	11	1	0
Allee-Center - Rosenhügel	2,40	FP	3	28	0	0	3	13	0	0	2	11	0	0
Rosenhügel - Falkenberg/ Sperberstr.	1,80	FP	1	21	0	0	0	13	0	0	2	11	0	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**204.000**	**157.000**				**23.000**				**24.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 660
Linienverlauf	RS-Mitte – Clarenbach – Goldenberg – Lüttringhausen Mitte	
Anzahl der Haltestellen	25	



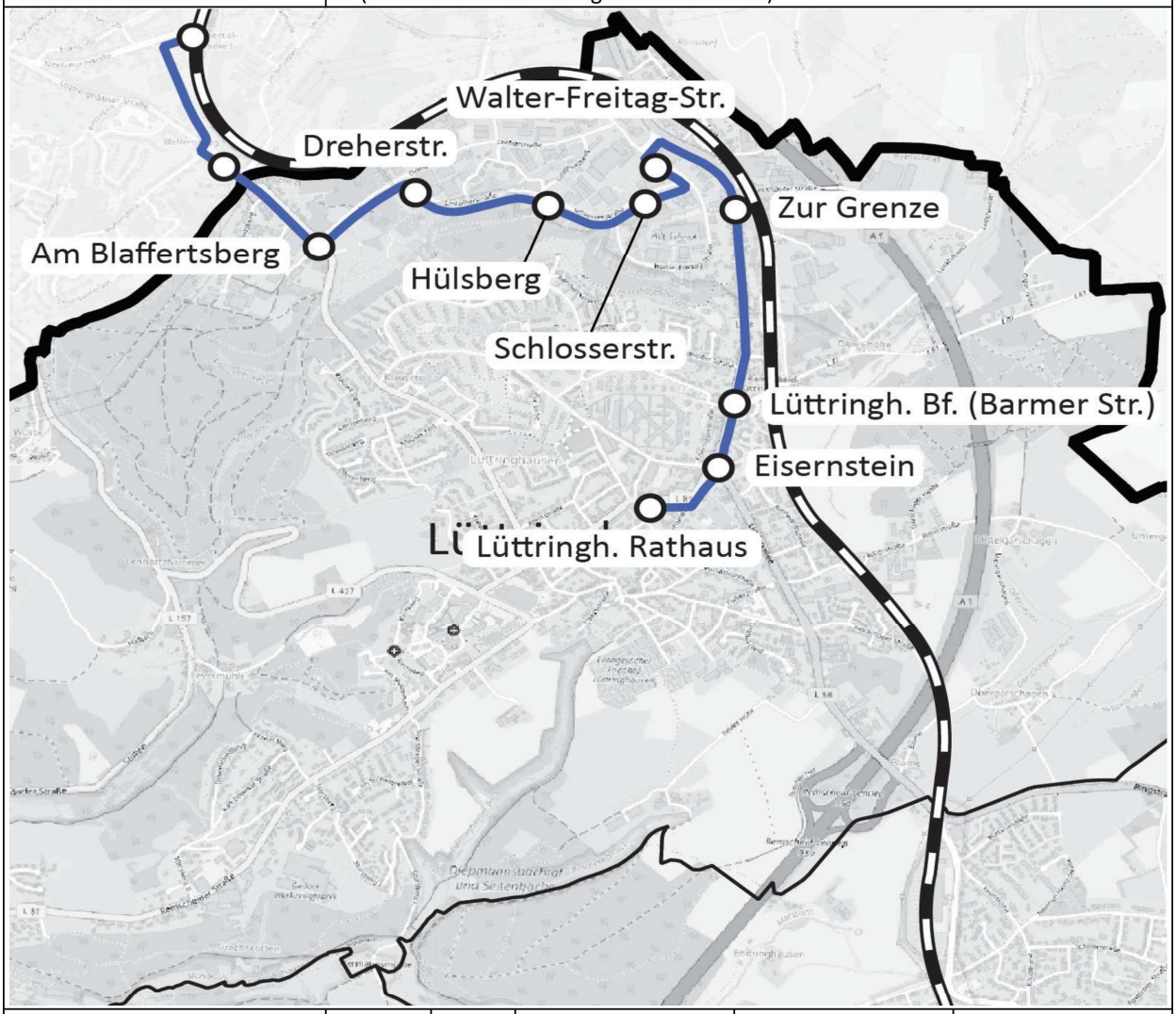
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Rathaus/ Gründerquartier - Allee-Center	0,50	FP	1	42	1	0	0	27	1	0	1	22	1	0
Allee-Center - Friedrich-Ebert-Platz	0,29	FP	1	42	1	0	0	27	1	0	1	22	1	0
Friedrich-Ebert-Platz - Lüttringhausen Rathaus	9,95	FP	4	43	1	0	4	27	1	0	3	22	1	0
Lüttringhausen Rathaus - Lüttringhausen Bf.	0,92	FP	4	41	1	0	4	27	1	0	3	22	1	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**353.000**	**277.000**				**38.000**				**38.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 664
Linienverlauf	Kremenholl – RS-Mitte – Fichtenhöhe – Hohenhagen – Bökerhöhe – Hasenberg – Lennep Mitte	
Anzahl der Haltestellen	39	



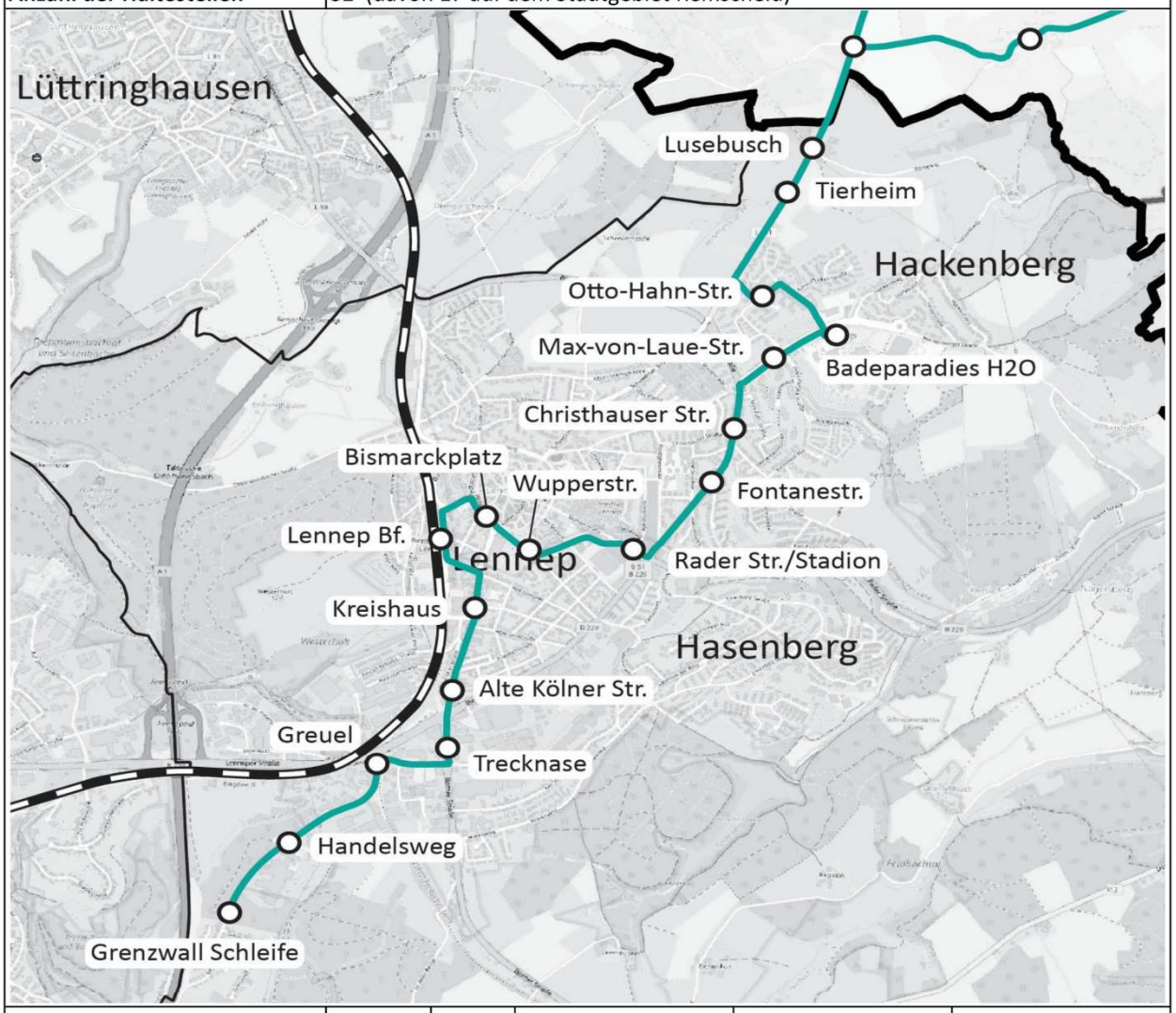
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Kemenholl / Paulstr. - Friedrich- Ebert-Platz	3,60	FP	1	43	2	0	1	26	2	0	2	21	2	0
Friedrich-Ebert-Platz - Bökerhöhe	5,30	FP	2	49	1	0	2	26	1	0	2	21	1	0
Bökerhöhe - Lennep Bf.	6,30	FP	5	44	1	0	4	26	1	0	2	21	1	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**471.000**	**378.000**				**47.000**				**46.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 666
Linienverlauf	Lüttringhausen Mitte – Großhülsberg – Wuppertal-Ronsdorf	
Anzahl der Haltestellen	11 (davon 9 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



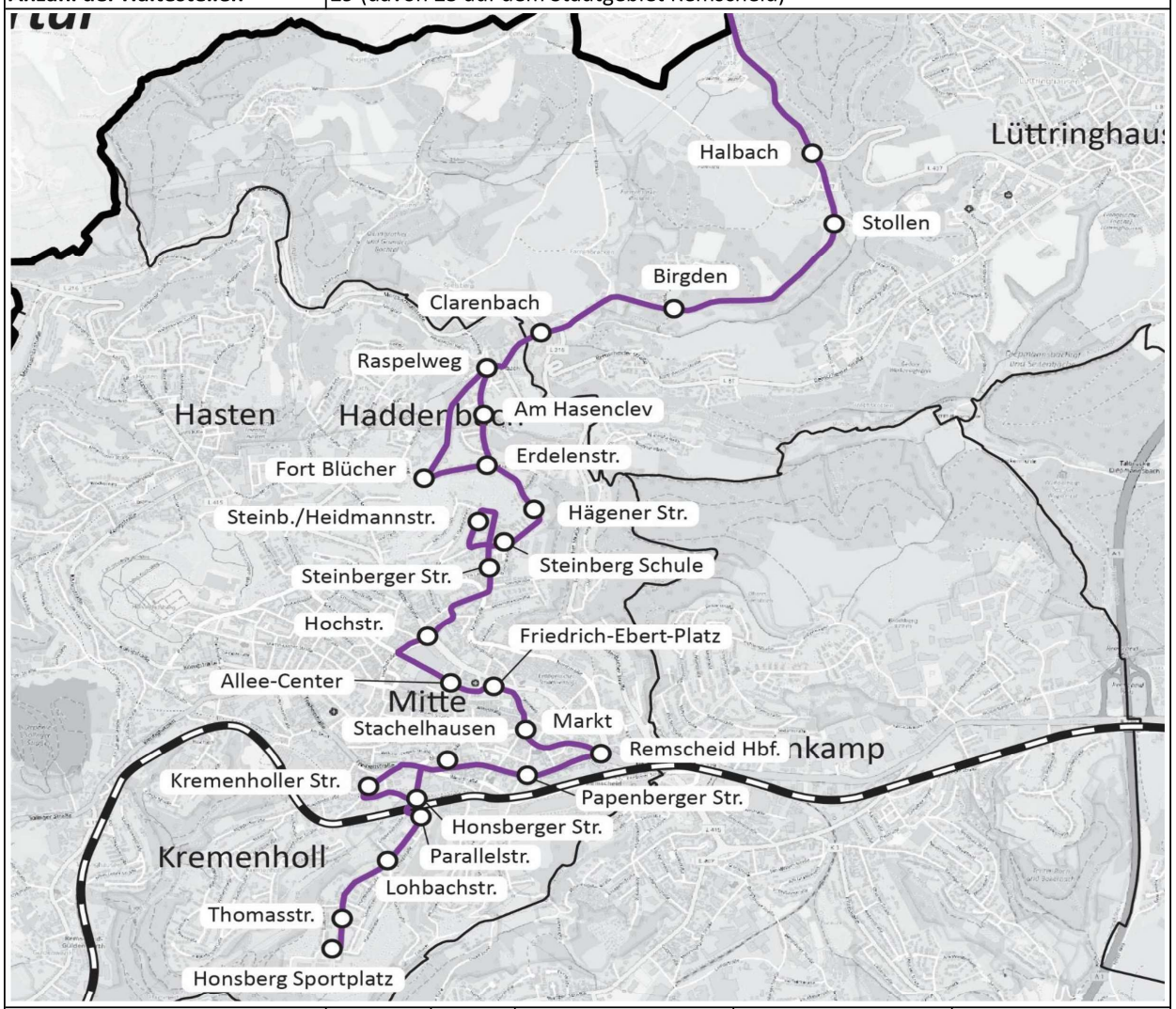
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Lüttringhausen Rathaus - Ronsdorf Bf.	4,30	FP	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**22.000**	**22.000**				**0**				**0**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 669
Linienverlauf	Grenzwall – Lennep Mitte – Hackenberg – Cluse – Grünental – Wuppertal-Beyenburg	
Anzahl der Haltestellen	32 (davon 17 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



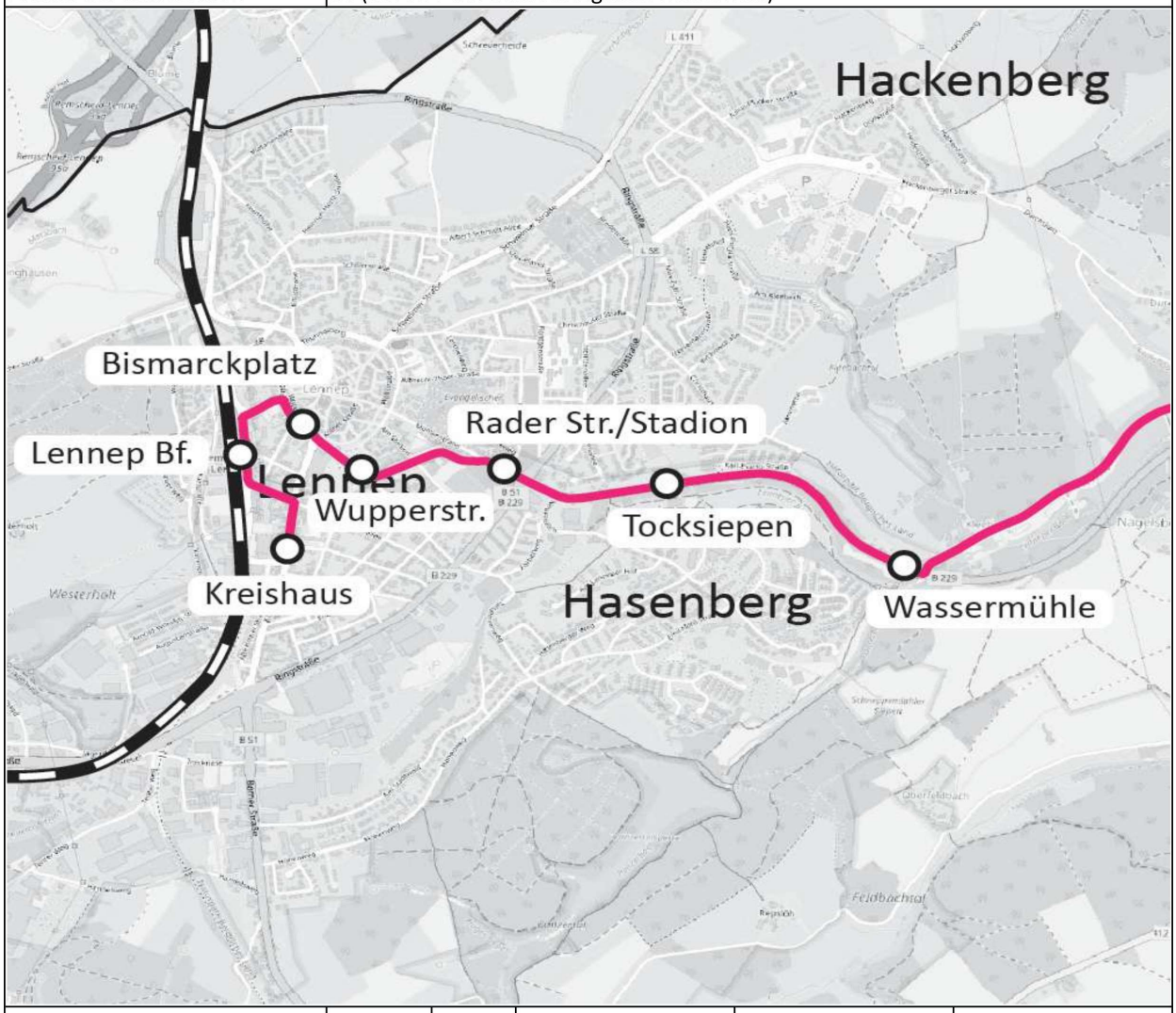
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Grenzwall Schleife - Kreishaus	2,12	FP	0	14	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0
Kreishaus - Badeparadies H2O	3,22	FP	2	40	2	1	1	25	2	1	2	19	2	1
Badeparadies H2O - Tierheim	1,63	FP	2	20	1	1	1	13	1	1	2	11	1	1
Tierheim - Beyenburg Mitte	6,00	FP	2	18	1	1	1	13	1	1	2	11	1	1
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**220.000**	**173.000**				**23.000**				**24.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 670
Linienverlauf	W-Ronsdorf – Halbach – RS-Clarenbach – Steinberg – RS-Mitte – Honsberg	
Anzahl der Haltestellen	29 (davon 25 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



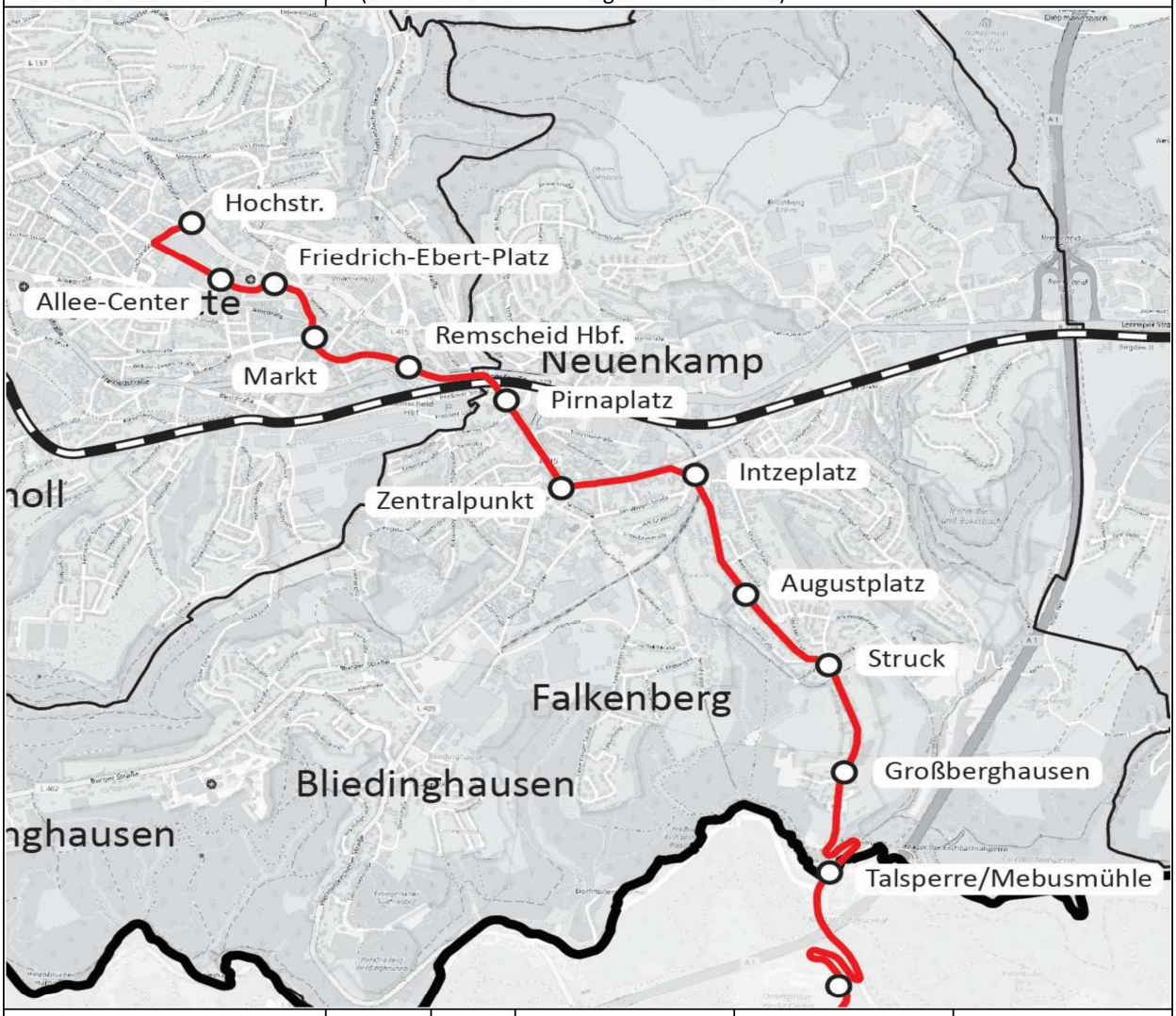
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Ronsdorf Markt - Graben	1,50	FP	2	25	1	1	1	13	1	1	1	11	1	1
Graben - Clarenbach	3,30	FP	2	26	1	1	1	13	1	1	1	11	1	1
Clarenbach - Steinberg/ Heidmannstr.	2,43	FP	2	40	1	1	1	13	1	1	1	11	1	1
Steinberg/ Heidmannstr. - Remscheid Hbf.	2,44	FP	3	42	2	1	4	26	2	1	4	22	2	1
Remscheid Hbf. - Honsberg Sportplatz	2,33	FP	4	41	2	0	5	26	2	0	4	22	2	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**296.000**	**238.000**				**28.000**				**30.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 671
Linienverlauf	RS-Lennep Mitte – Krebsböge – Radevormwald-Herbeck – Radevormwald Mitte	
Anzahl der Haltestellen	18 (davon 7 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



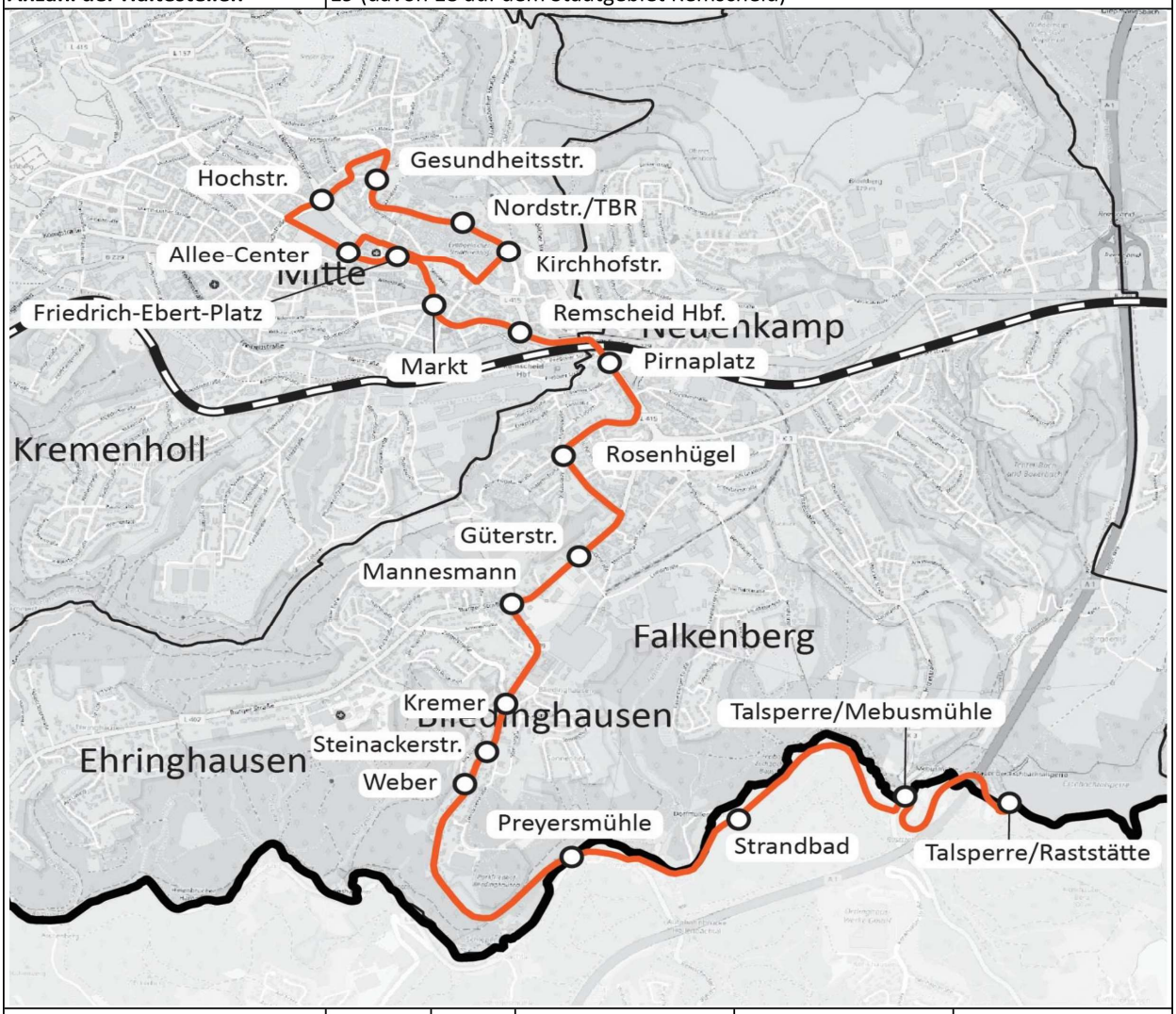
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Kreishaus - Wassermühle	3,30	FP	3	23	1	1	3	13	1	1	2	11	1	1
Wassermühle - Radevormwald Busbf.	7,00	FP	3	23	1	1	3	13	1	1	2	11	1	1
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**182.000**	**144.000**				**19.000**				**19.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 672
Linienverlauf	RS-Mitte – Zentralpunkt – Struck – Talsperre – Ortlinghaus – Wermelskirchen Mitte	
Anzahl der Haltestellen	18 (davon 12 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



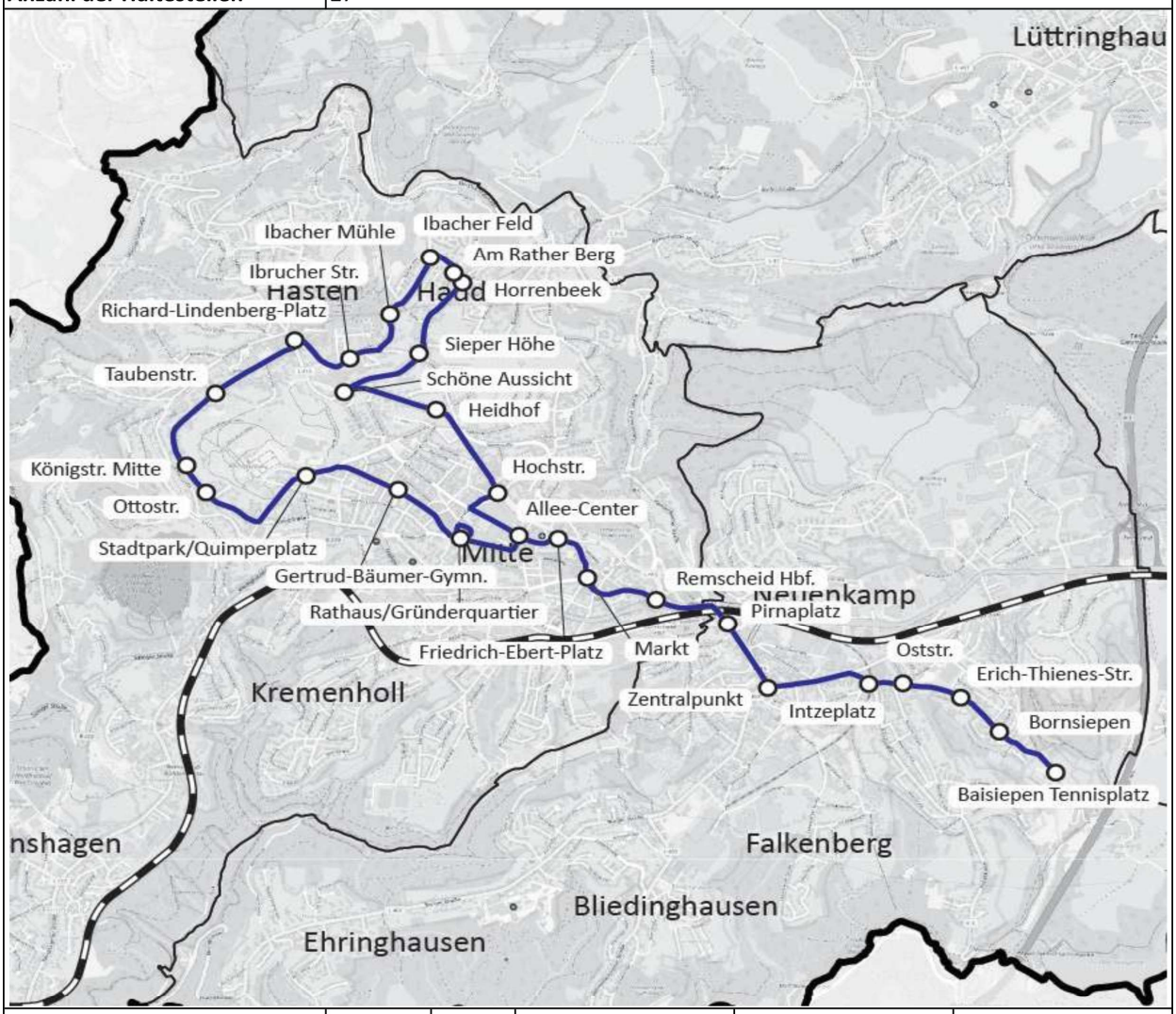
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Hochstr. - Remscheid Hbf.	1,55	FP	2	20	1	0	1	12	1	0	2	11	1	0
Remscheid Hbf. - Talsperre/ Mebusmühle	3,90	FP	2	20	1	0	1	12	1	0	2	11	1	0
Talsperre/ Mebusmühle - Wermelskirchen Busbf.	2,80	FP	2	20	1	0	1	12	1	0	2	11	1	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**122.000**	**95.000**				**12.000**				**15.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 673
Linienverlauf	Nordstraße – RS-Mitte – Rosenhügel – Mannesmann – Bliedinghausen – Talsperre	
Anzahl der Haltestellen	19 (davon 18 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Nordstr. TBR - Friedrich-Ebert-Platz	2,95	FP	0	14	0	0	0	12	0	0	0	11	0	0
Friedrich-Ebert-Platz - Kremer	2,35	FP	0	14	0	0	0	12	0	0	0	11	0	0
Kremer - Talsperre/ Raststätte	3,50	FP	0	5	0	0	0	5	0	0	0	5	0	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**64.000**	**46.000**				**8.000**				**10.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 675
Linienverlauf	Hasten – Rath (→) / Königstraße (←) – Stadtpark (←) – RS-Mitte – Zentralpunkt – Baisiepen	
Anzahl der Haltestellen	27	

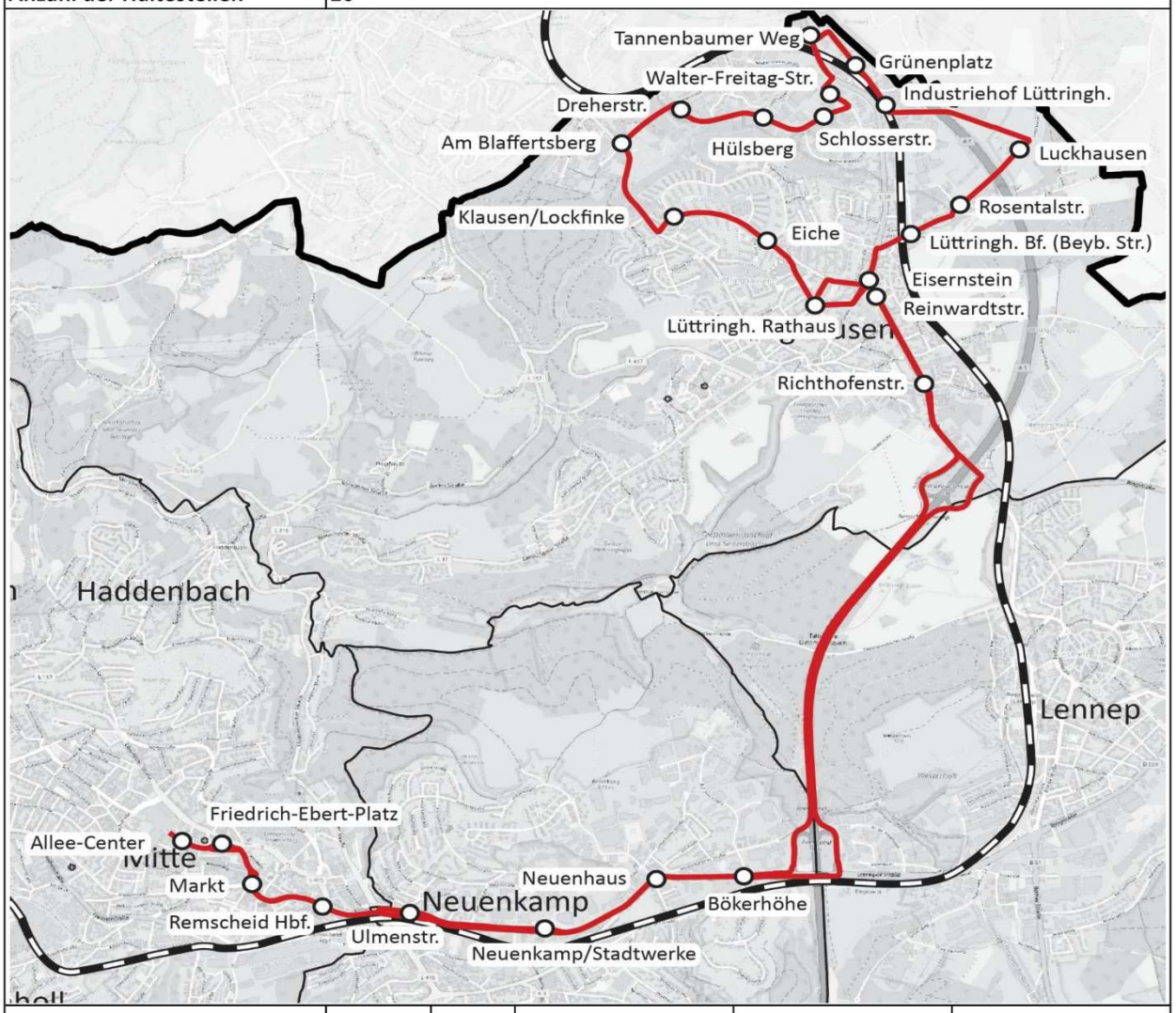


Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Richard-Lindenberg-Platz - Allee-Center (Route Nord)	4,20	FP	1	24	1	0	2	8	1	0	2	5	0	0
Richard-Lindenberg-Platz - Allee-Center (Route Süd)	3,70	FP	3	24	1	0	2	8	1	0	2	5	0	0
Allee-Center - Remscheid Hbf.	1,11	FP	0	24	1	0	2	7	1	0	2	11	1	1
Remscheid Hbf. - Intzeplatz	1,47	FP	2	24	1	0	0	7	1	0	2	11	1	0
Intzeplatz - Baispiepen Tennisplatz	1,23	FP	3	24	1	0	2	7	1	0	2	11	1	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**131.000**	**104.000**				**13.000**				**14.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 680
Linienverlauf	Stockden – Königstraße – Hasten – Clarenbach – Westen / Clemenshammer	
Anzahl der Haltestellen	30	

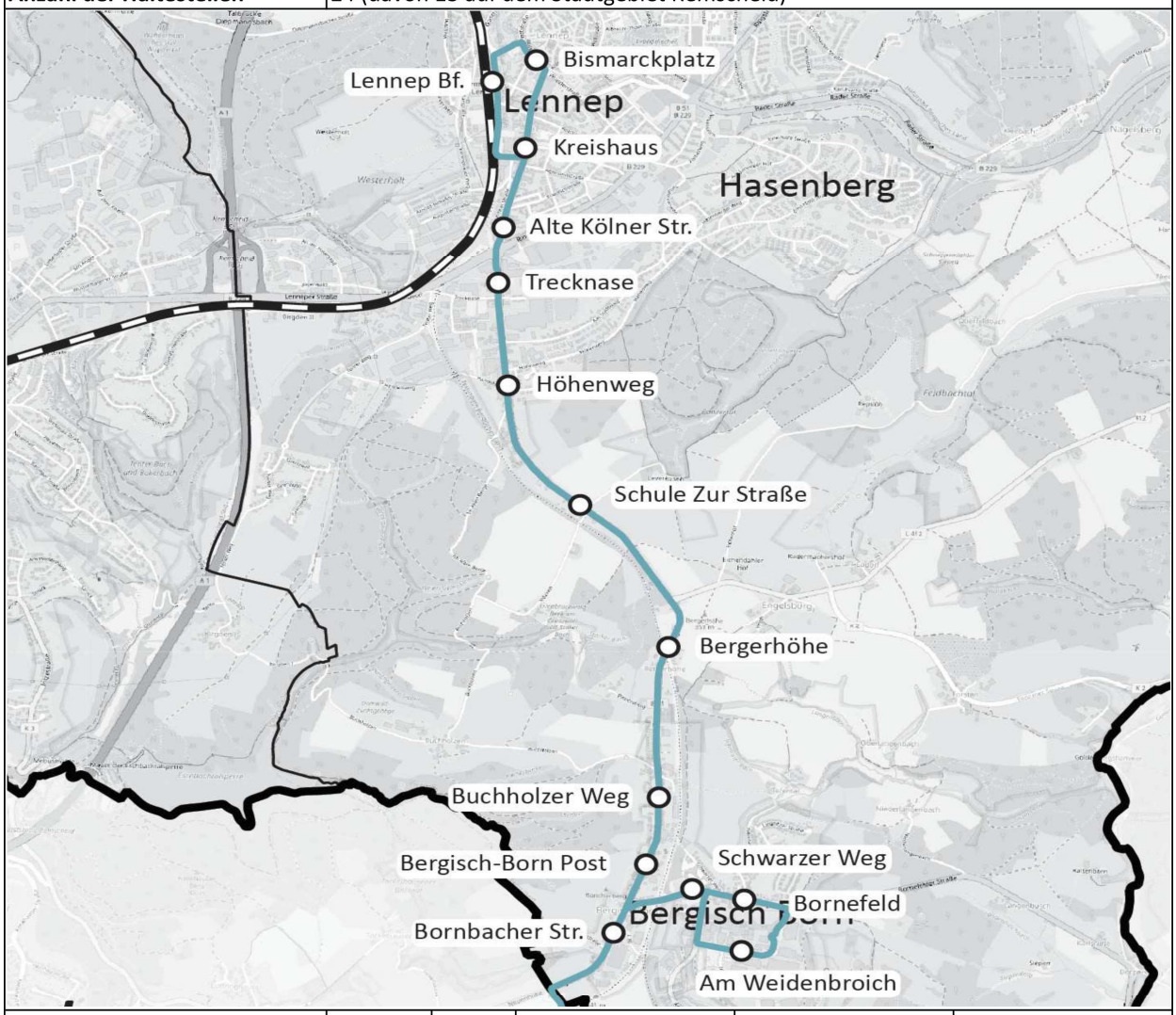
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Stockden/ Rosenstr. - Hasten Kirche	2,20	FP	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hasten Kirche - Clarenbach	3,60	FP	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Clarenbach - Westen	3,50	FP	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Westen - Clemenshammer	3,60	FP	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Clemenshammer - Richard-Lindenberg-Platz	6,10	FP	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**22.000**	**22.000**				**0**				**0**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie CE63
Linienverlauf	RS-Mitte – Neuenkamp – Bökerhöhe – Lüttringhausen Mitte – Klausen / Großhülsberg / Grünenplatz	
Anzahl der Haltestellen	26	



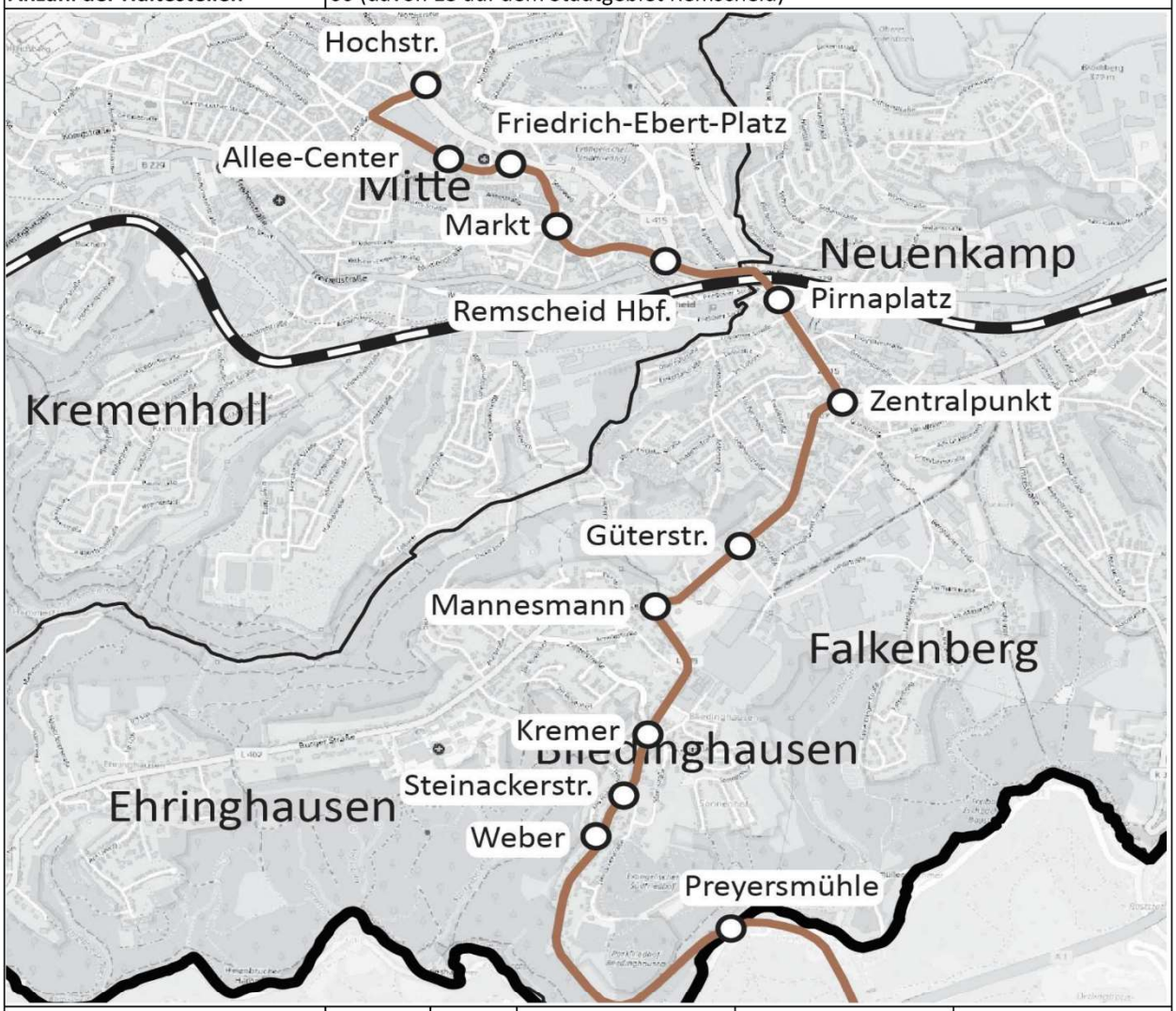
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Allee-Center - Lüttringhausen Rathaus	8,10	FP	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Lüttringhausen Rathaus - Am Blaffertsberg	4,40	FP	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Allee-Center - Lüttringhausen Bf.	8,14	FP	2	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Lüttringhausen Bf. - Am Blaffertsberg	4,26	FP	1	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**82.000**	**79.000**				**3.000**				**0**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 240
Linienverlauf	RS Lennep Mitte – Bergisch Born – Belten – Wermelskirchen Mitte	
Anzahl der Haltestellen	24 (davon 13 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



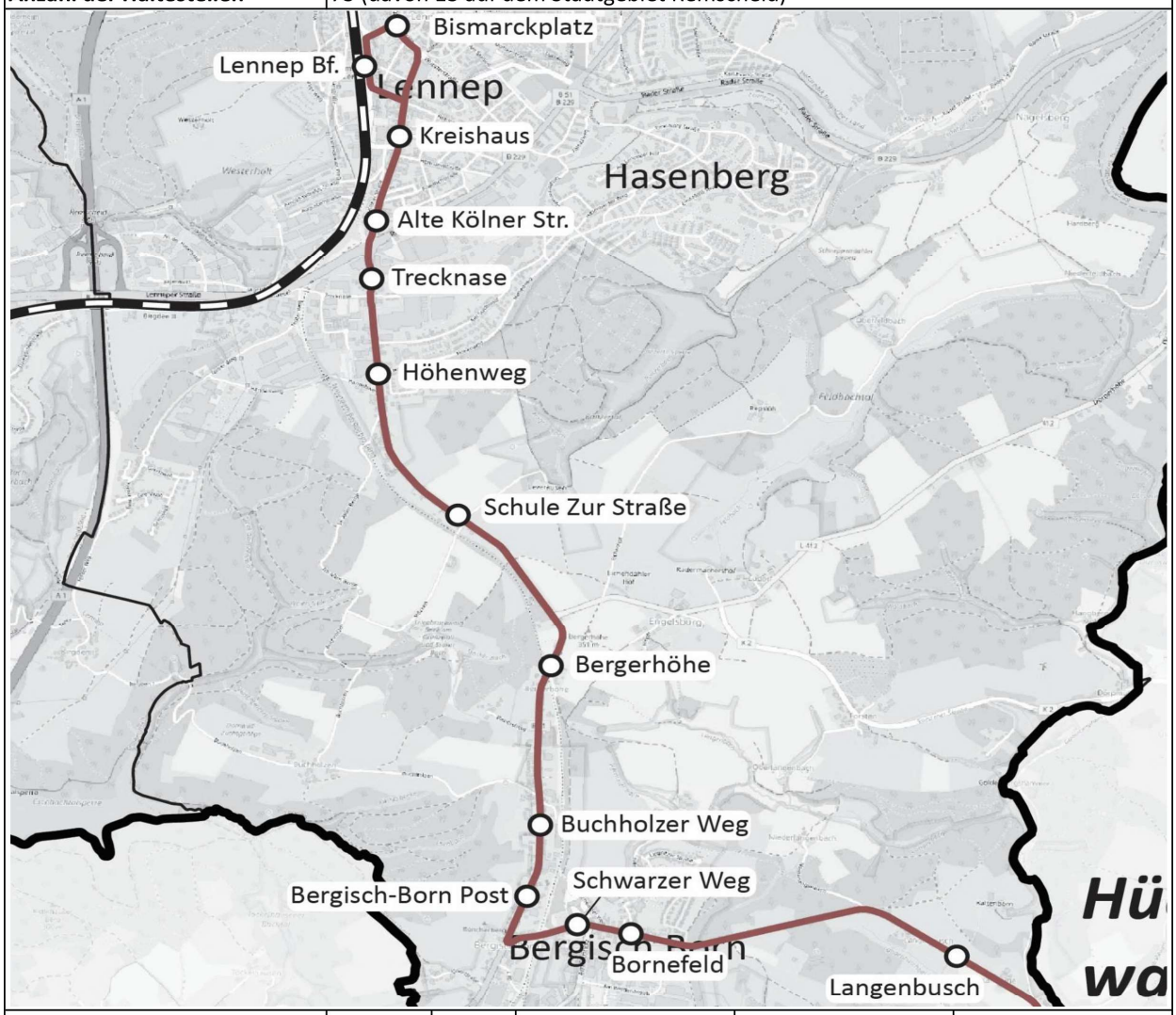
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Lennep Bf. - Bergisch Born Post	5,00	FP	1	20	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0
Bergisch Born Post - Bornbacher Straße	0,50	FP	1	20	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0
Bornbacher Straße - Wermelskirchen Taubengasse	5,00	FP	1	20	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0
Wermelskirchen Taubengasse - Wermelskirchen Busbf.	0,50	FP	1	20	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**123.000**	**116.000**				**7.000**				**0**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 260
Linienverlauf	RS Mitte – Zentralpunkt – Mannesmann – Bliedinghausen – Wermelskirchen-Mitte – Burscheid-Hilgen – Leverkusen – Köln	
Anzahl der Haltestellen	60 (davon 13 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



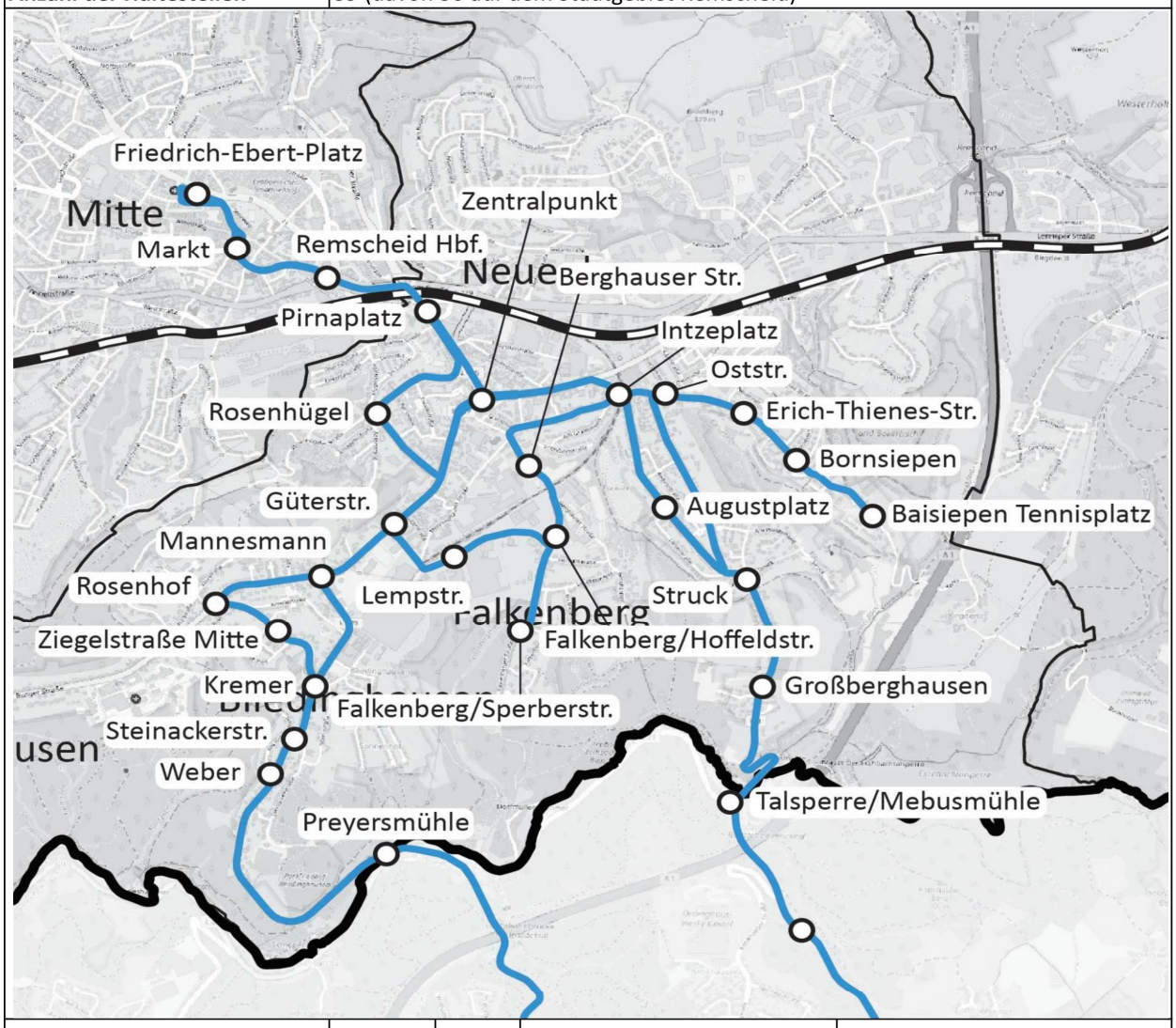
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Hochstr. - Wermelskirchen Busbf.	7,9	FP	3	28	2	4	5	27	1	3	3	18	1	2
Wermelskirchen Busbf. - Köln Hbf.	40	FP	3	28	2	4	5	27	1	3	1	15	1	2
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**1.185.000**	**886.000**				**179.000**				**120.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie 336
Linienverlauf	RS-Lennep – Bergisch Born – Hückeswagen – Wipperfürth – Marienheide – Gummersbach	
Anzahl der Haltestellen	73 (davon 13 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



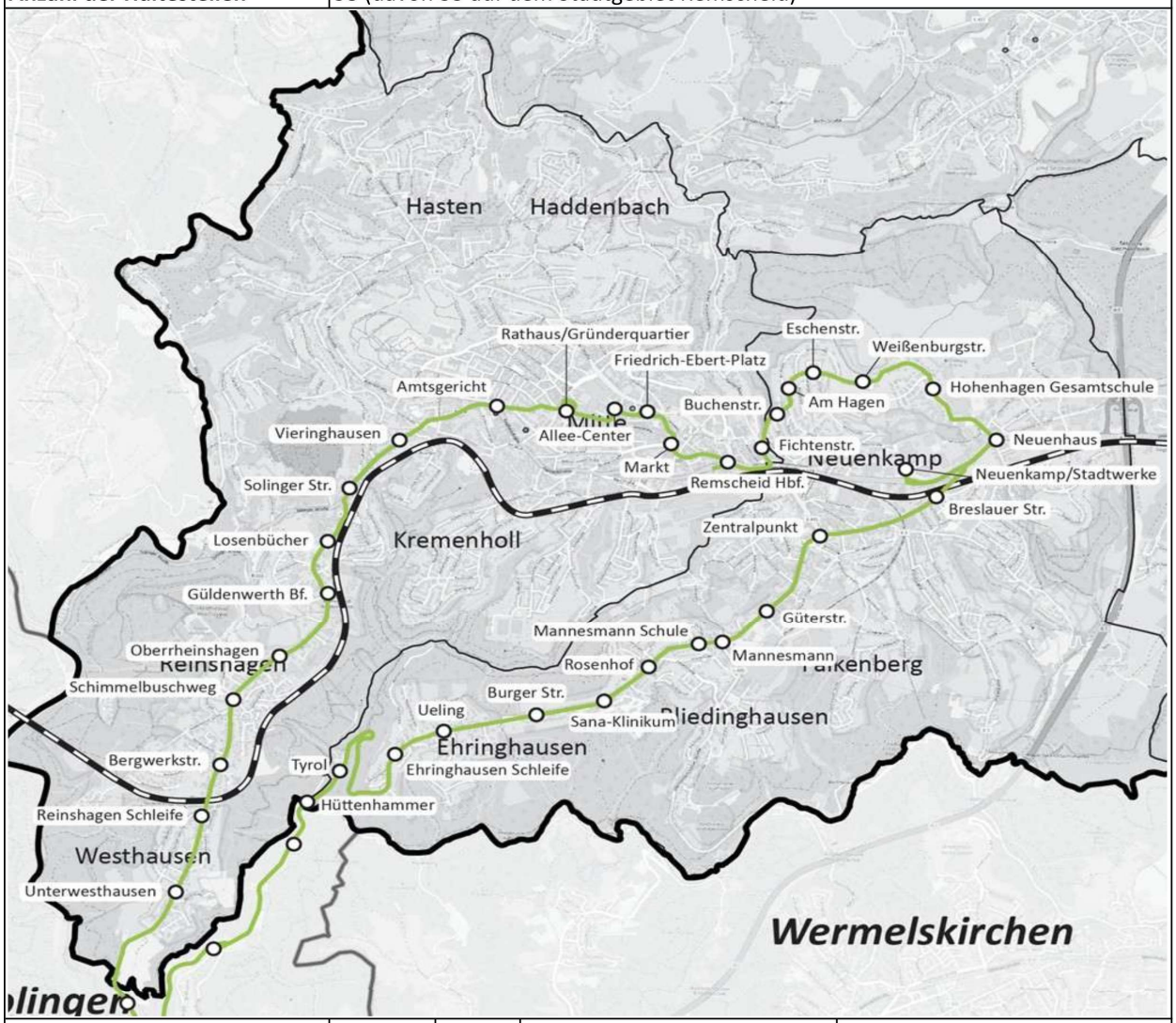
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten-paare)	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag/ Feiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr	7 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr
Lennep Bf. - Lennep Langenbusch	7,00	FP	2	18	1	3	2	12	0	2	1	11	1	1
Lennep Langenbusch - Hückeswagen Bahnhofstr.	6,67	FP	2	18	1	3	1	12	0	2	0	9	1	1
Hückeswagen Bahnhofstr. - Wipperfürth Busbf.	12,98	FP	2	18	1	3	1	12	0	3	0	9	1	1
Wipperfürth Busbf. - Marienheide Bf.	11,50	FP	2	18	1	3	1	12	0	3	0	12	2	1
Marienheide Bf. - Gummersbach Bf.	10,00	FP	2	18	1	3	1	12	1	3	0	9	2	1
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**734.000**	**578.000**				**80.000**				**76.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus													
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.													
Sonstiges	-													

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie NE12
Linienverlauf	RS-Mitte – Zentralpunkt – Mannesmann – Bliedinghausen – Wermelskirchen Mitte – Belten – Talsperre – Struck – RS-Mitte	
Anzahl der Haltestellen	39 (davon 30 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



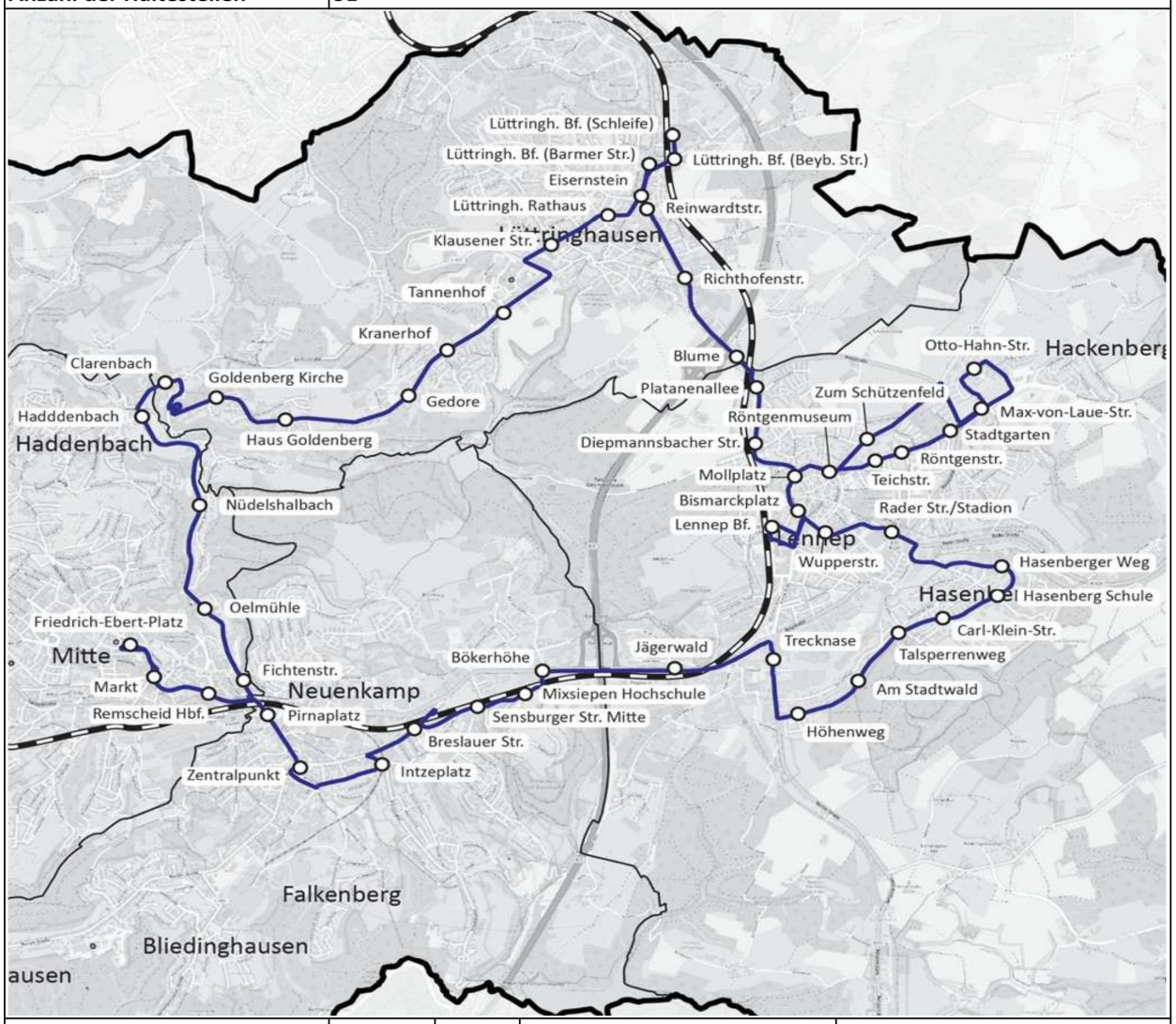
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten)	Sonntag - Donnerstag				Freitag/ Samstag/ Vorfeiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr
Friedrich-Ebert-Platz - Zentralpunkt	3,50	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Zentralpunkt - Intzeplatz	1,20	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Intzeplatz - Preyersmühle	4,40	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Preyersmühle - Talsperre/Mebusmühle	8,50	F	0	0	0	3	0	0	0	5
Talsperre/Mebusmühle - Friedrich-Ebert-Platz	5,20	F	0	0	0	3	0	0	0	5
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**33.000**	**20.000**				**13.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Sonstiges	-									

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie NE13
Linienverlauf	RS-Mitte – Güldenwerth – Reinshagen – Solingen-Burg – Ehringhausen – Mannesmann – Zentralpunkt – Fichtenhöhe – RS-Mitte	
Anzahl der Haltestellen	38 (davon 35 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



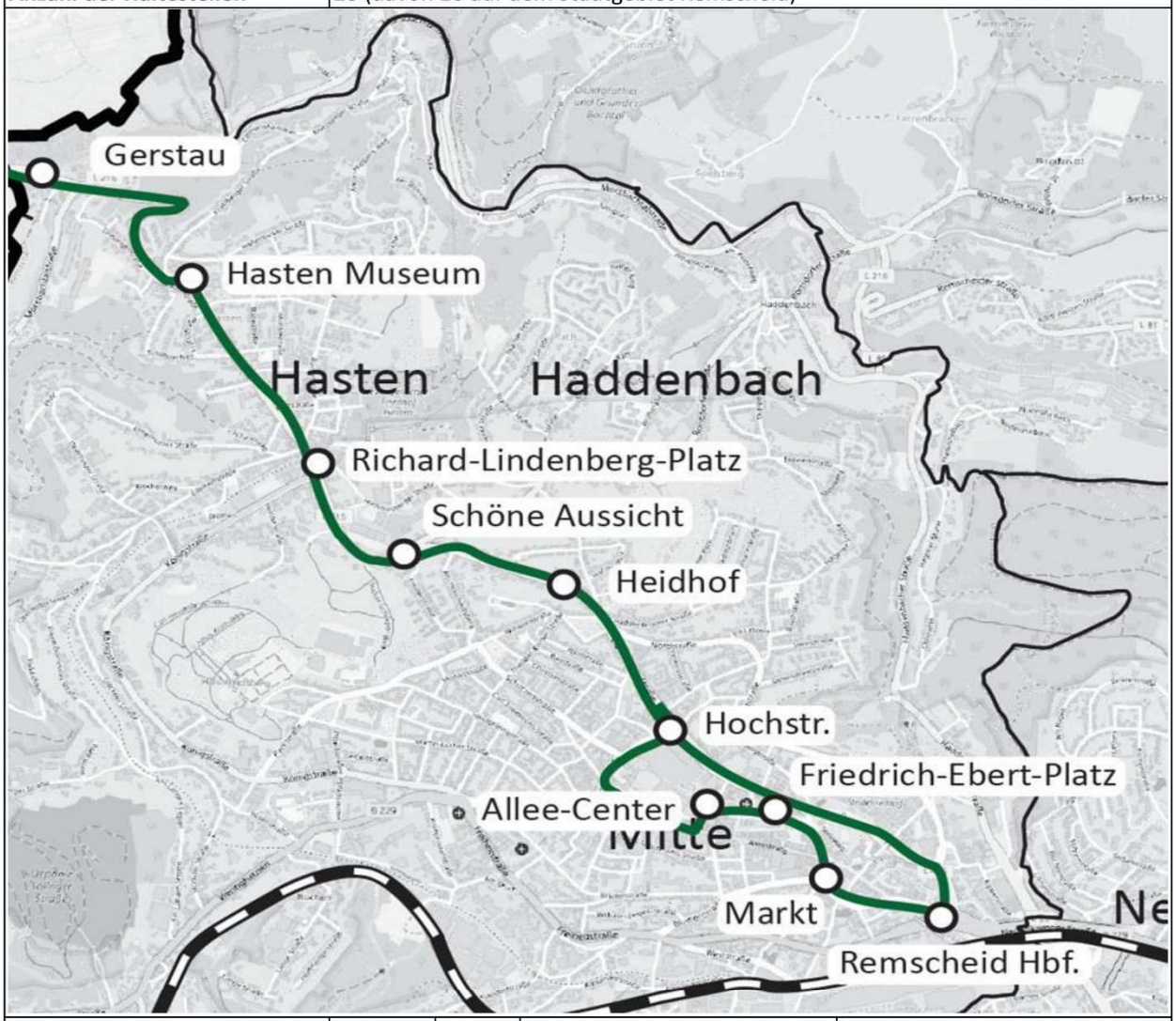
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten)	Sonntag - Donnerstag				Freitag/ Samstag/ Vorfeiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr
Remscheid Hbf. - Reinshagen Schleife	6,50	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Reinshagen Schleife - Unterwesthausen	0,60	F	0	0	0	5	0	0	0	7
Unterwesthausen - Hüttenhammer	3,70	F	0	0	0	5	0	0	0	7
Hüttenhammer - Neuenkamp/Stadtwerke	6,90	F	0	0	0	5	0	0	0	7
Neuenkamp/Stadtwerke - Friedrich-Ebert-Platz	3,10	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**39.000**	**25.000**				**14.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Sonstiges	-									

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie NE14
Linienverlauf	RS-Mitte – Zentralpunkt – Mixsiepen – Bökerhöhe – Hasenberg – Lennep Mitte – Hackenberg – Lüttringhausen Mitte – Goldenberg – Clarenbach – RS-Mitte	
Anzahl der Haltestellen	51	



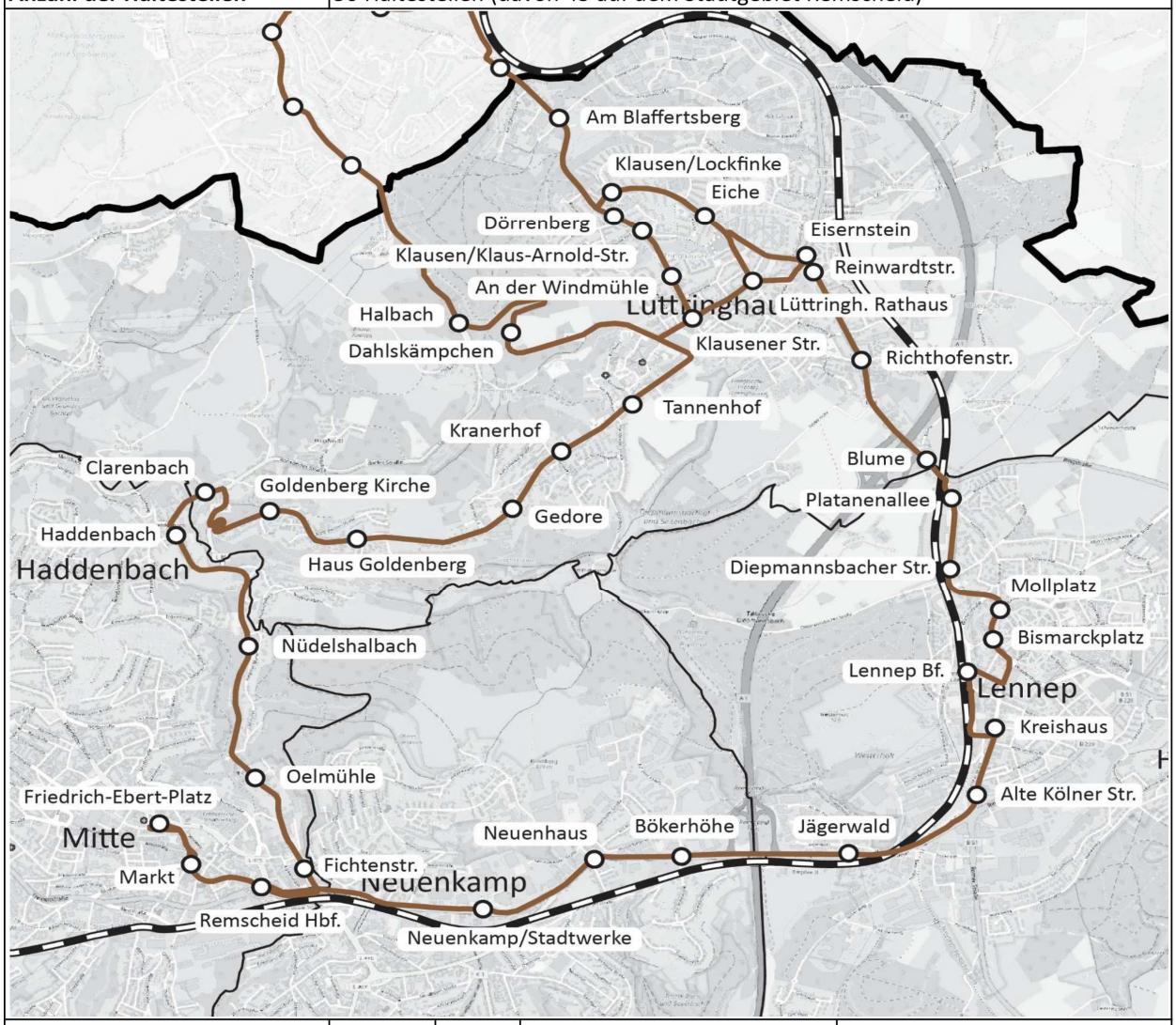
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten)	Sonntag - Donnerstag				Freitag/ Samstag/ Vorfeiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr
Friedrich-Ebert-Platz - Lennep Bf.	9,80	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Lennep Bf. - Badeparadies H2O	2,50	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Badeparadies H2O - Lüttringhausen Bf.	5,60	F	0	0	0	5	0	0	0	7
Lüttringhausen Bf. - Friedrich-Ebert-Platz	8,70	F	0	0	0	5	0	0	0	7
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**50.000**	**32.000**				**18.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Sonstiges	-									

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie NE15
Linienverlauf	RS-Mitte – RS-Hasten – Cronenfeld – Hahnerberg – Universität – W-Elberfeld Mitte	
Anzahl der Haltestellen	28 (davon 10 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



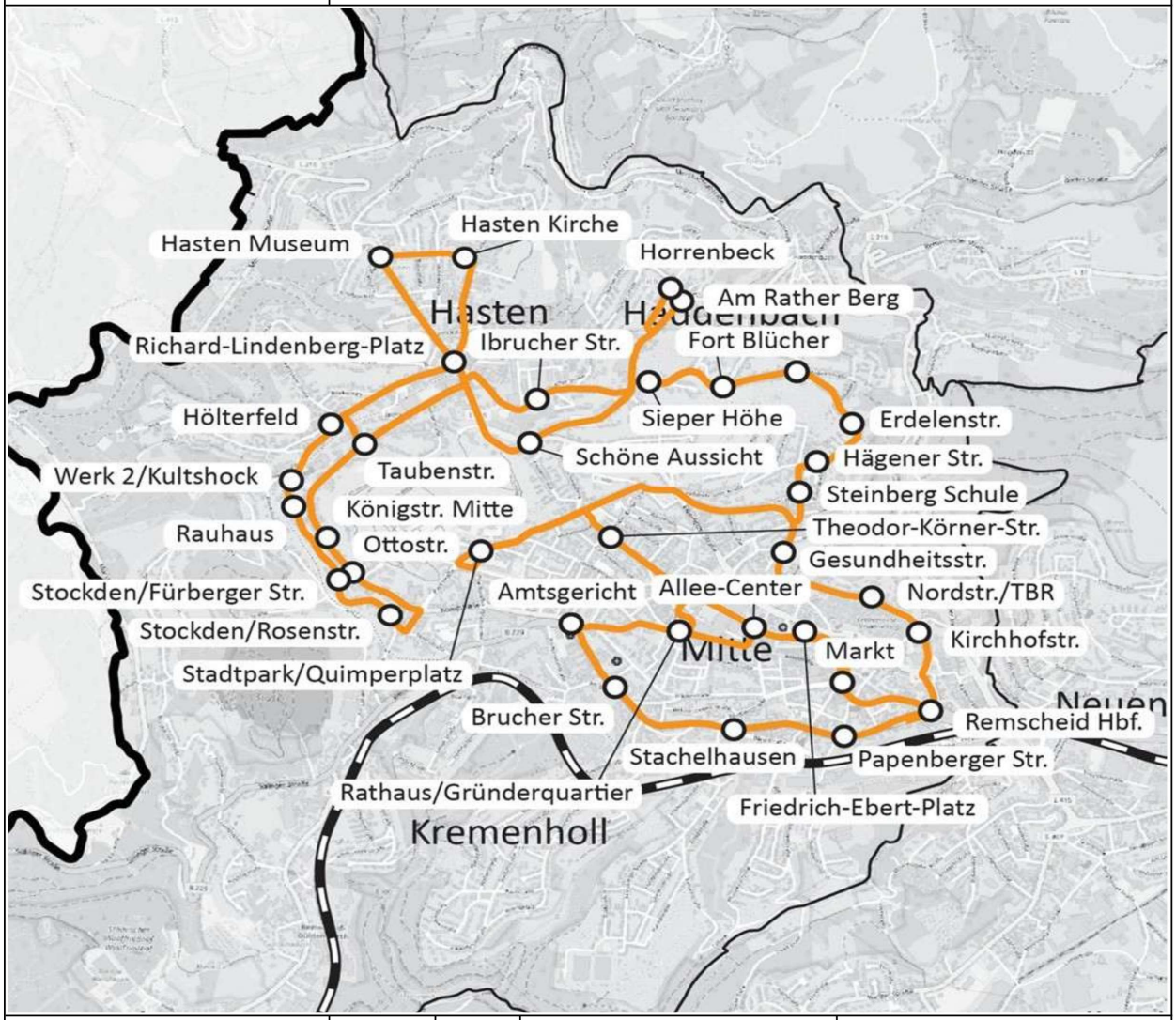
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten)	Sonntag - Donnerstag				Freitag/ Samstag/ Vorfeiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr
Remscheid Hbf. - Richard-Lindberg-Platz	3,45	F	0	0	0	7	0	0	0	10
Richard-Lindberg-Platz - Gerstau	1,70	F	0	0	0	7	0	0	0	10
Gerstau - Wuppertal Hbf.	8,70	F	0	0	0	0	0	0	0	3
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**17.000**	**9.000**				**8.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Sonstiges	-									

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie NE16
Linienverlauf	RS-Mitte – Clarenbach – Goldenberg – Lüttringhausen Mitte – Klausen – W-Ronsdorf – Halbach – Klausen – Lüttringhausen Mitte – Lennep Mitte – Bökerh. – Neuenkamp – RS-Mitte	
Anzahl der Haltestellen	50 Haltestellen (davon 43 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



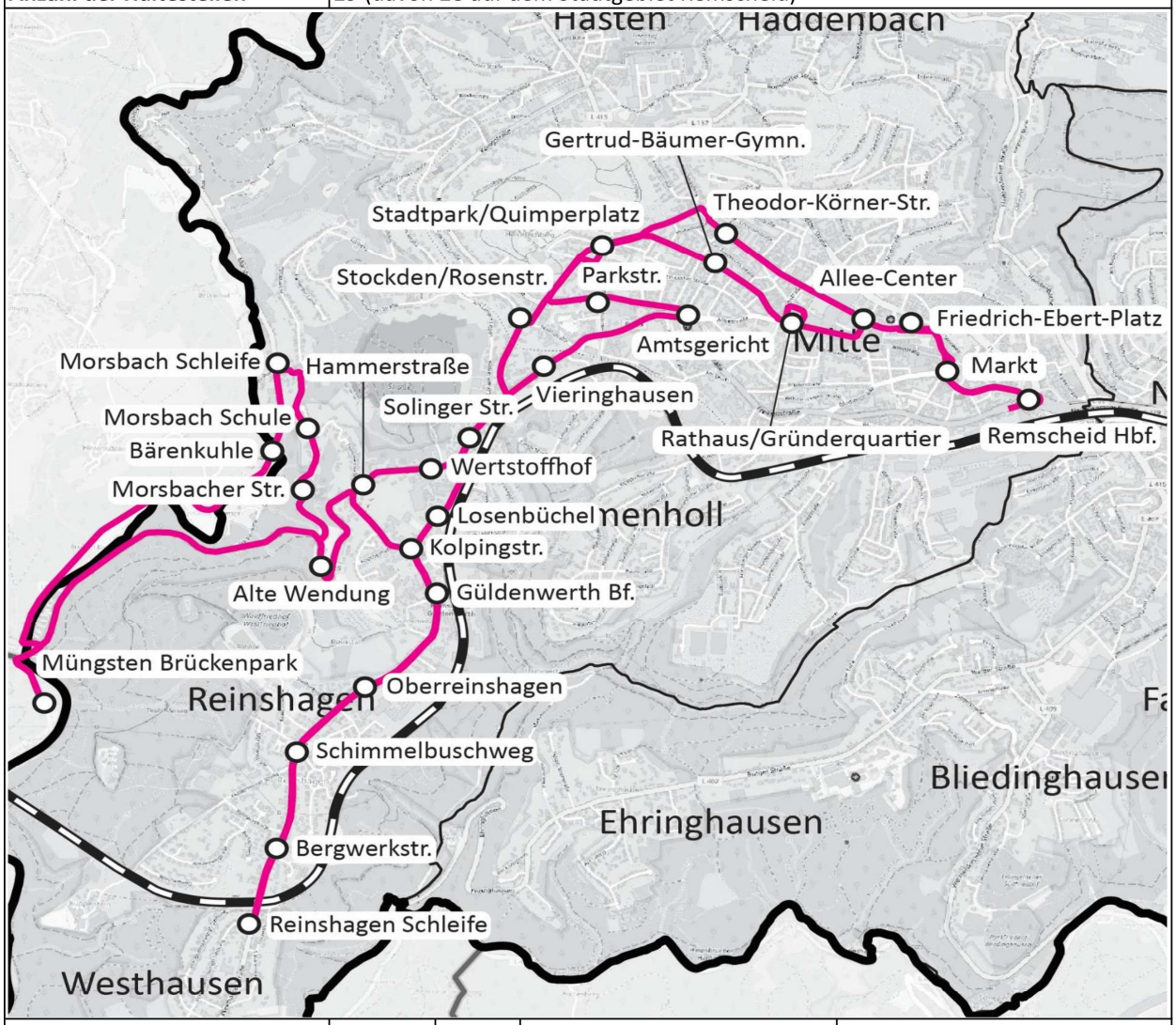
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten)	Sonntag - Donnerstag				Freitag/ Samstag/ Vorfeiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr
Friedrich-Ebert-Platz - Am Blaffertsberg	10,40	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Am Blaffertsberg - Graben	3,20	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Graben - Lennep Bf.	8,60	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Lennep Bf. - Friedrich-Ebert-Platz	6,20	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**47.000**	**30.000**				**17.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Sonstiges	-									

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie NE17
Linienverlauf	RS-Mitte – Stadtpark – Steinberg – (b.B. Rath) – Hasten – Stockden – Königstraße – Hasten – Steinberg – Nordstraße – RS-Mitte	
Anzahl der Haltestellen	41	



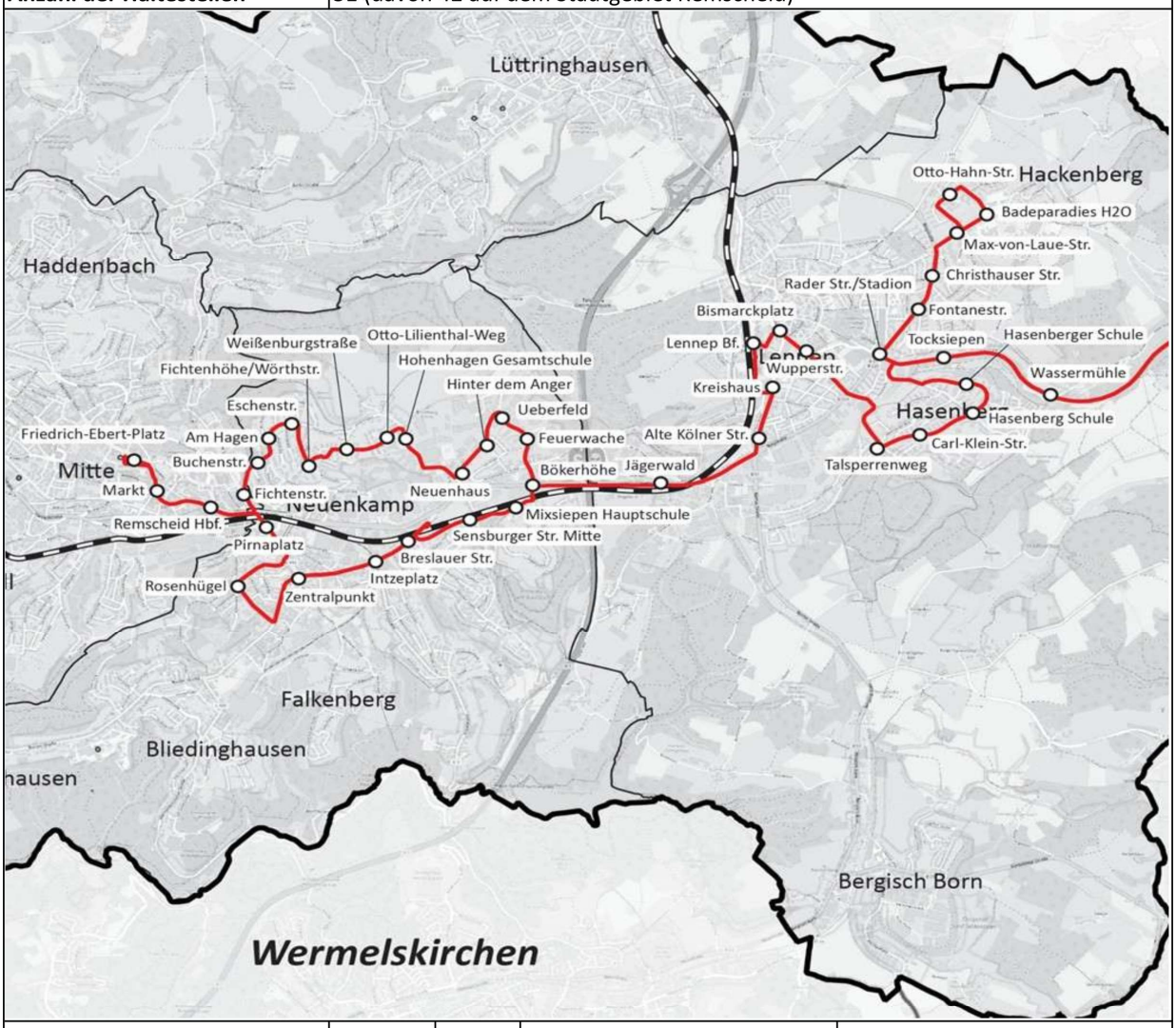
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten)	Sonntag - Donnerstag				Freitag/ Samstag/ Vorfeiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr
Remscheid Hbf. - Taubenstraße	12,69	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Taubenstraße - Remscheid Hbf	4,74	F	0	0	0	3	0	0	0	5
Remscheid Hbf - Friedrich-Ebert-Platz	2,97	F	0	0	0	4	0	0	0	5
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**32.000**	**20.000**				**12.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Sonstiges	-									

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie NE18
Linienverlauf	RS-Mitte – Stadtpark – Stockden – Güldenwerth – Reinshagen – Güldenwerth – (b.B. Müngsten – Morsbach) – Stadtpark – RS-Mitte	
Anzahl der Haltestellen	29 (davon 28 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



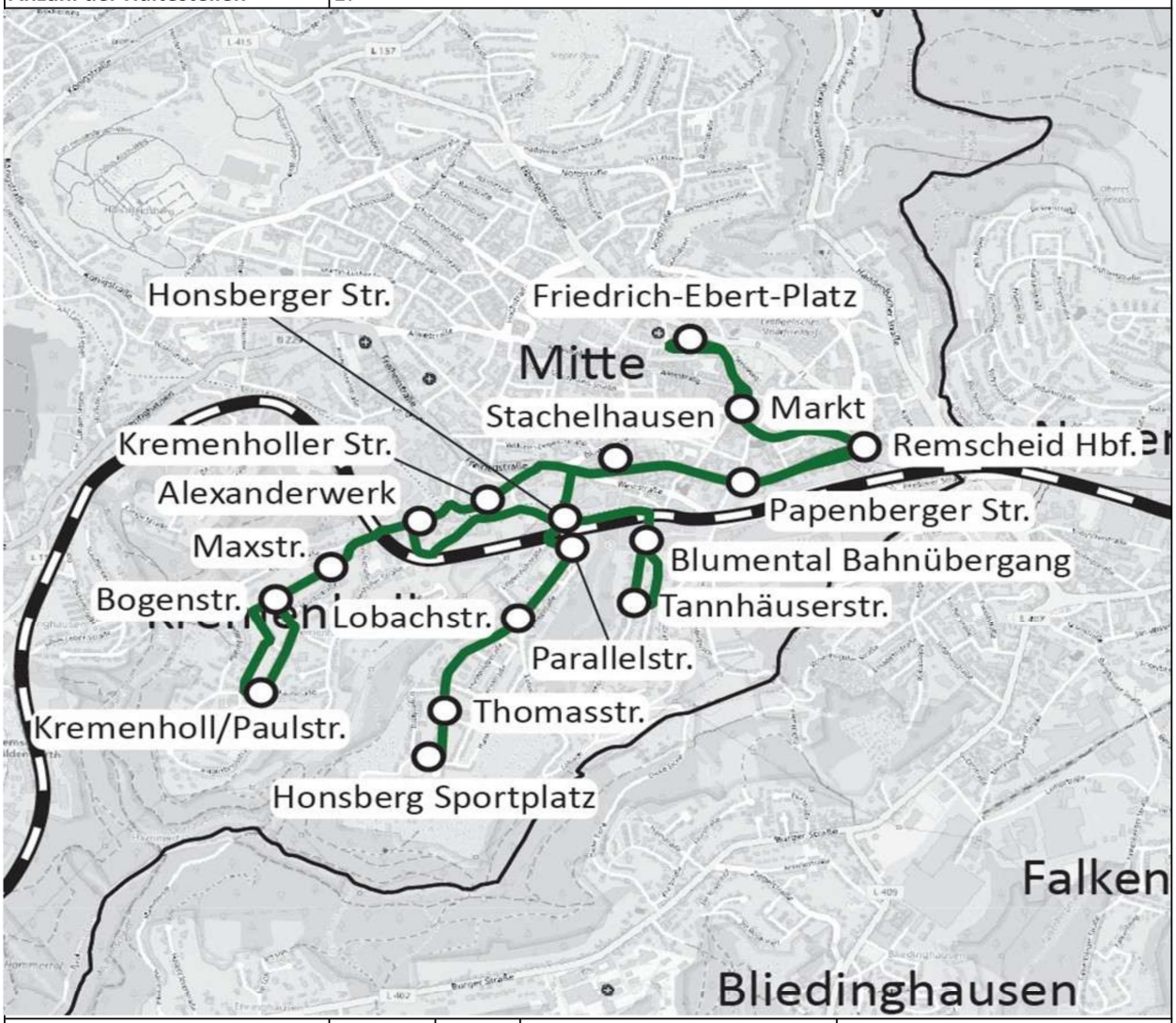
Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten)	Sonntag - Donnerstag				Freitag/ Samstag/ Vorfeiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr
Remscheid Hbf. - Stadtpark/Quimperplatz	3,50	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Stadtpark/Quimperplatz - Güldenwerth Bf.	2,50	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Güldenwerth Bf. - Stadtpark/Quimperplatz	11,80	F	0	0	0	3	0	0	0	5
Stadtpark/Quimperplatz - Remscheid Hbf.	3,50	F	0	0	0	3	0	0	0	5
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**29.000**	**18.000**				**11.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Sonstiges	-									

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie NE19
Linienverlauf	RS-Mitte – Fichtenhöhe – Hohenhagen – Bökerhöhe – Hasenberg – Hackenberg – Lennep Mitte – Radevormwald-Herbeck – Radevormwald-Mitte	
Anzahl der Haltestellen	51 (davon 42 auf dem Stadtgebiet Remscheid)	



Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten)	Sonntag - Donnerstag				Freitag/ Samstag/ Vorfeiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr
Friedrich-Ebert-Platz - Neuenhaus	3,90	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Neuenhaus - Lennep Bf.	3,90	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Lennep Bf. - Otto-Hahn-Straße	5,26	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Otto-Hahn-Straße - Radevormwald Busbf.	9,00	F	0	0	0	3	0	0	0	5
Radevormwald Busbf. - Lennep Bf.	9,00	F	0	0	0	3	0	0	0	5
Lennep Bf. - Remscheid Hbf.	5,38	F	0	0	0	3	0	0	0	5
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**52.000**	**32.000**				**20.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Sonstiges	-									

LINIENSTECKBRIEF	NVP Remscheid	Linie NE20
Linienverlauf	RS-Mitte – (b.B. Blumental) – Honsberg – Kremenholl – RS-Mitte	
Anzahl der Haltestellen	17	



Linienabschnitt	Länge in km	Mindest-angebot (Fahrten)	Sonntag - Donnerstag				Freitag/ Samstag/ Vorfeiertag			
			SVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
			4 - 6 Uhr	6 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 1 Uhr	5 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 21 Uhr	21 - 3 Uhr
Friedrich-Ebert-Platz - Honsberg Sportplatz	3,50	F	0	0	0	4	0	0	0	6
Honsberg Sportplatz - Bogenstraße	3,60	F	0	0	0	5	0	0	0	6
Bogenstraße - Friedrich-Ebert-Platz	3,50	F	0	0	0	5	0	0	0	6
Fahrplan-km pro Jahr	**gesamt**	**19.000**	**13.000**				**6.000**			
Geplanter Fahrzeugeinsatz	Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Sonstiges	-									

II. Stellungnahmen

Bei der TÖB-Beteiligung vom 22. Juli bis 12. September 2025 sind Stellungnahmen von folgenden Institutionen eingegangen:

Benachbarte ÖPNV-Aufgabenträger

1. Oberbergischer Kreis
2. Rheinisch-Bergischer Kreis
3. Stadt Solingen
4. Stadt Wuppertal

Nachbarkommunen

5. Stadt Hückeswagen
6. Stadt Wermelskirchen

Zweckverbände/AöR

7. go.Rheinland GmbH
8. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Verkehrsunternehmen

9. Busverkehr Rheinland GmbH (BVR)
10. DB InfraGO AG - Netz Düsseldorf
11. Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH
12. Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH
13. Regionalverkehr Köln GmbH
14. Stadtwerke Remscheid GmbH
15. Stadtwerke Solingen GmbH
16. WSW mobil GmbH

Vereine/Verbände

17. Bergische Industrie- und Handelskammer
18. Pro Bahn Bergisches Land
19. Remscheider Blinden- und Sehbehindertenverein e.V.
20. VCD Bergisches Land e.V.

1. Oberbergischer Kreis

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
1.1	Der Oberbergische Kreis als Aufgabenträger ist von der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Remscheid insbesondere durch die kreisgrenzenübergreifenden Buslinien 336 (Gummersbach – Remscheid-Lennep) und 671/NE19 (Radevormwald – Remscheid-Lennep) betroffen. Insbesondere die Linie 336 wird durch das im Oberbergischen Kreis ansässige Verkehrsunternehmen OVAG Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH betrieben. Die Linie 671 wird gemeinschaftlich von der OVAG und den Stadtwerken Remscheid betrieben. Der Eintrag in der Abbildung 4.3-2 auf Seite 26 ist entsprechend anzupassen.	Ist in den NVP übernommen worden.
1.2	Mit Blick auf die finanziellen Entwicklungen der letzten Jahre im ÖPNV rund um das Thema Deutschlandticket sowie den weiteren wirtschaftlichen Herausforderungen für die Städte und Gemeinden, begrüßt der Oberbergische Kreis die im Entwurf gemachten Zielsetzungen mit Fokus auf Bestandssicherung und Optimierung des Ressourceneinsatzes. Umfangreichere Leistungsausweitungen sind auf den genannten Linien 336 und 671/NE19 auch von Seiten des Oberbergischen Kreises nicht geplant. Die Zielsetzungen zu Vertaktung und Anschlusssicherung werden ebenfalls begrüßt.	Wird zur Kenntnis genommen.
1.3	Bedenken äußere ich bezüglich der Ausführungen zu den Qualitätsstandards für die eingesetzten Busse. Aus den Ausführungen auf Seite 40 f. ergibt sich, dass diese Standards für alle in Remscheid verkehrenden Verkehrsunternehmen inkl. Subunternehmen verbindlich sind. Auf Seite 45 f. werden zudem konkrete Standards genannt. Nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans des Oberbergischen Kreises und dem Öffentlichen Dienstleistungsvertrag mit der OVAG sowie nach Bestätigung durch das Verkehrsunternehmen weise ich deutlich darauf hin, dass die Fahrzeugflotte der OVAG sowie der beauftragten Subunternehmen manche der genannten Punkte nicht erfüllen. Hier sind namentlich die geforderten drei Doppeltüren, auch bei Solobussen, sowie Kunden-Wlan anzuführen. Eine entsprechende Umstellung oder Anpassung der Fahrzeugflotte ist zudem zukünftig nicht vorgesehen und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht darstellbar, u.a. da die Fahrzeuge in den Betriebsläufen nicht linienrein eingesetzt werden.	Ist in den NVP aufgenommen worden.
1.5	Des Weiteren nehme ich Bezug auf die Maßnahmen M4 und M5 (Seite 70 ff.) und hierbei insbesondere auf die Auswirkungen auf die Linie 671/NE 19. Aus den Ausführungen zur Maßnahme M5 wird nicht deutlich, inwieweit dies eine Reduzierung des Fahrplanangebots auf der Linie 671/NE 19 bedeuten soll. Ich spreche mich allerdings für den Erhalt des bestehenden Fahrplanangebots aus und bitte um frühzeitige Beteiligung und Einbindung in diese Linien betreffende Planungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
1.6	Bezüglich der Ausführungen zu potenziellen Schnellbuslinien weise ich auf den bestehenden Austausch zum potenziellen Schnellbus Lüdenscheid – Remscheid hin. Aus jüngsten Gesprächen ist deutlich geworden, dass insbesondere die drei Tarifverbünde VRS, VRR und NWL großes Interesse an einer solchen Linie haben. Die rechtliche Prüfung einer Leistungsausweitung auf bestehenden Verkehrsleistungen des Märkischen Kreises hat jedoch ergeben, dass eine Umsetzung nur mit einer vollständigen europaweiten Neuausschreibung der Linie möglich ist. Hierzu sollten weitere Abstimmungen mit den involvierten Akteuren, beteiligten Aufgabenträger abgewartet werden.	Wird zur Kenntnis genommen.

2. Rheinisch-Bergischer Kreis

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
2.1	Die Städte Remscheid und Wermelskirchen verfügen über enge Pendlerbeziehungen. Übertroffen wird diese Beziehung nur vom Pendlerstrom zwischen Remscheid und Wuppertal: Auch auf der Relation Wermelskirchen – Remscheid hat die Zahl der Pendlerinnen und Pendler zugenommen. Hinzu kommen die Pendlerinnen und Pendler aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis, die zum Erreichen von Zielen an der Rheinschiene sowie im südlichen Ruhrgebiet in Remscheid in den SPNV umsteigen. Diesen Pendlerbeziehungen tragen bisher vor allem die Angebote der interlokalen Linien 260 (Köln – Wermelskirchen – Remscheid), 652 und 672 (Wermelskirchen – Remscheid, ergänzt durch NachtExpress-Linie NE 12) sowie der interlokalen Linie 240 (Wermelskirchen – Remscheid-Lennep, ergänzt durch das AST Lennep, mit dem weitere Fahrten zwischen Wermelskirchen und Remscheid-Lennep möglich sind) Rechnung. Mit dem vorgelegten Nahverkehrsplan ergäben sich bei Umsetzung teilweise weiterreichende Veränderungen auf den genannten Angeboten. Vor diesem Hintergrund irritiert es mich, dass im Rahmen des Fortschreibungsprozesses nach Information meines Fachamtes offenbar zu keinem Zeitpunkt ein diesbezüglicher fachlicher Austausch erfolgte. Ich hätte es sehr begrüßt, wenn Sie mein Fachamt bereits zu einem früheren Zeitpunkt in die Planungen eingebunden hätten. Eine frühzeitige Einbindung – auch außerhalb des formellen Anhörungsverfahrens – entspricht meinem Verständnis der in § 9 ÖPNVG NRW geforderten Abstimmung zwischen benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten. Darüber hinaus würde sich durch die vorgesehenen Veränderungen – soweit es für mich ersichtlich ist – das Finanzierungsverhältnis der Verkehrsleistungen zwischen Remscheid und Wermelskirchen nicht unwesentlich verschieben. Vor diesem Hintergrund würde sich im Zuge der hiesigen NVP-Aufstellung sicherlich die Frage stellen, ob entsprechende Angebotsanpassungen auf Seiten des Rheinisch-Bergischen Kreis erfolgen sollen. Vor diesem Hintergrund rege ich an, dass die Stadt Remscheid und der Rheinisch-Bergische Kreis das Verhältnis in Bezug auf die interlokalen ÖPNV-Angebote dringend klären sollten, beispielsweise in Form einer Delegations- und Finanzierungsvereinbarung.	Der Maßnahmenvorschlag bzw. das Einspar-Potential wurde auf Grundlage des gleichen Linienverlaufs auf Remscheider Stadtgebiet erkannt, jedoch sollte dies auch durch aktuelle Fahrgastzahlen bestätigt werden. Sollte die Nachfrage auf beiden Linien hoch sein, würde sich die Umsetzung dieses Maßnahmenvorschlags erübrigen. Der mitbedienende Aufgabenträger der Rheinisch-Bergische-Kreis werden in mögliche Abstimmungsgespräche frühestmöglich eingebunden. Das Aufstellen einer Delegations- und Finanzierungsvereinbarung wird auch auf Seiten der Stadt Remscheid befürwortet.
2.2	**Maßnahme M1 (Erfassung von fahrtenscharfen Fahrgastzahlen)** Auch der Rheinisch-Bergische Kreis beschäftigt sich fortlaufend mit der Optimierung des ÖPNV-Angebots. Hierfür sind die Ermittlung und Analyse der Fahrgastzahlen ein elementarer Faktor. Daher begrüßen wir die Einführung von AFZS ausdrücklich und bitten um Bereitstellung der Daten zu den Linien, die seitens der Stadtwerke Remscheid ins Gebiet des Rheinisch-Bergischen Kreises geführt werden, damit diese Daten in die Planungen des Rheinisch-Bergischen Kreises einfließen können.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.3	**Maßnahmen M2 und M7 (Kurzfristige Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen und Machbarkeitsstudie zu Busbeschleunigungsmaßnahmen)** Maßnahmen zur Busbeschleunigung werden ausdrücklich begrüßt. Entsprechende Maßnahmen verbessern die Zuverlässigkeit und damit die Attraktivität des Angebots signifikant.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.4	**Maßnahme M3 (Umstellung des AST-Angebotes auf einen Taxi-Bus)**	Wird zur Kenntnis genommen.

	Die Umstellung des Angebots im Bereich Lennep wird begrüßt. Insbesondere die dann erfolgende Anwendung der Regeltarife führt zu einem Attraktivitätsgewinn für die Fahrgäste.	
2.5	**Maßnahme M4 (Verlängerung des Tagnetzes bis 22:00 Uhr (So-Do))** Wir begrüßen die zwischen Sonntag und Donnerstag geplante Ausweitung des Tagnetzes bis 22:00 Uhr. Mit der geplanten Ausweitung bleiben die Fahrzeiten auf den Linien 652 und 672 auch nach 21:00 Uhr weiter kurz. Im Gegensatz zu den von den Stadtwerken Remscheid betriebenen Linien verkehren die Hauptbuslinien im Rheinisch-Bergischen Kreis in der gesamten Hauptverkehrszeit, das heißt auch jenseits der Hauptlastzeiten, mit durchgezogenen Grundtakten. Ein Nachtbusverkehr besteht im Rheinisch-Bergischen-Kreis erst nach Mitternacht und nur am Wochenende. Somit trägt diese Maßnahme – wie auch die Maßnahmen 13 und 14 – zur Synchronisierung der unterschiedlichen Angebotsstrukturen in Remscheid und Wermelskirchen bei.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.6	**Maßnahme M5 (Verbesserung im Nachtnetz)** Im Konzeptentwurf für ein Nachtbusnetz sind für uns keine Busverkehre zwischen Wermelskirchen und Remscheid ersichtlich. Damit würden die Verkehre der Linien 260 und des NE 12 sonntags bis donnerstags ab 22:00 Uhr sowie freitags, samstags sowie vor Feiertagen bereits ab 21:00 Uhr auf einen nur auf Anforderung gefahrenen TaxiBus-Verkehr umgestellt. Eine solche Maßnahme lehnen wir vor allem mit Blick auf Pendlerinnen und Pendler, die Spätdienste versehen, aber auch auf die von diesen Linien im Stadtgebiet Wermelskirchen versehenen Erschließungsfunktionen sowie die Bedeutung im Freizeitverkehr ab.	Der Rheinisch-Bergische Kreis als mitbedienender Aufgabenträger wird frühzeitig in etwaige Abstimmungsgespräche eingebunden.
2.7	**Maßnahme M6 (Vorstudie höherwertiger ÖPNV)** Wir gehen davon aus, dass die Überlegungen zu unserem gemeinsamen Projekt „Reaktivierung der Balkantrasse“ bei dieser Maßnahme in geeigneter Weise berücksichtigt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.8	**Maßnahme M8 und M11 (Errichtung von Mobilstationen und Errichtung eines Netzes von Mobilstationen)** Der Rheinisch-Bergische Kreis betreibt gemeinsam mit seinen kreisangehörigen Kommunen bereits seit mehreren Jahren Mobilstationen sowie in diesem Zusammenhang auch ein Fahrradmietsystem. Im Grenzbereich zwischen zwei benachbarten Vermietsystemen hat sich die Einrichtung von Übergabestationen bewährt, bei denen Räder beider Systeme abgegeben werden können. Zu einem diesbezüglichen Austausch sind wir gerne bereit. Im Zusammenhang mit digital gesteuerten Fahrradabstellanlagen regen wir an, auf eine möglichst weitreichende Kompatibilität aller in NRW verfügbaren Systeme sowie die Möglichkeit der Tiefenintegration in bestehende Apps hinzuwirken.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.9	**Maßnahme M10 (Optimierung auf den Linien 652 und 672)** Eine Reduzierung des Angebots auf den Linien 652 und 672 sehen wir vor allem aufgrund der vorgenannten Pendlerverflechtung und der Bedeutung im Freizeitverkehr kritisch. Von Bedeutung ist für uns auch, dass alle zentralen Punkte in Remscheid umsteigefrei erreichbar bleiben. Zu berücksichtigen ist darüber hinaus, dass Einschränkungen auf den Linien 652 und 672 Ersatzangebote im Stadtgebiet Wermelskirchen bedingen, da diese Linien neben ihrer Funktion als Hauptlinie zwischen Wermelskirchen und Remscheid nördlich des Zentrums von Wermelskirchen auch bedeutsame Erschließungsfunktionen versehen. Schließlich möchten wir darauf hinweisen, dass das für die Fahrgäste kostengünstige Deutschlandticket,	Wird zur Kenntnis genommen. Der Rheinisch-Bergische Kreis als mitbedienender Aufgabenträger wird frühzeitig in etwaige Abstimmungsgespräche eingebunden.

	mit dem Verbundraumgrenzen überschreitende Fahrten deutlich vereinfacht wurden, zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen geführt hat, den wir durch Angebotseinschränkungen von interlokalen Verkehren gefährdet sehen. In Bezug auf mögliche Angebotsveränderungen muss in jedem Fall berücksichtigt werden, dass die Anschlüsse im Systemknoten Wermelskirchen erhalten bleiben. Gegenstand weiterer Überlegungen könnte jedoch der Verzicht auf die Fahrten zwischen den Haltestellen Wermelskirchen Busbahnhof und Taubengasse sein, sofern die Stadt Wermelskirchen entsprechenden Planungen zustimmt. Im Zusammenhang mit den Kosten für den Betrieb der Linien zwischen Wermelskirchen und Remscheid möchten wir abschließend auf das Fördermittelprogramm des Landes verweisen, in dem auch die Relation Remscheid – Wermelskirchen als förderfähige Schnellbusrelation geführt wird. Entsprechenden Überlegungen stehen wir weiterhin offen gegenüber.	
2.10	**Sonstige Anmerkungen** Sofern künftig Vereinbarungen zur Mitfinanzierung von interlokalen Angeboten durch den Rheinisch-Bergischen Kreis getroffen werden sollen, müssen diese im Einklang auch mit dem Nahverkehrsplan des Rheinisch-Bergischen Kreises stehen, dessen Neuaufstellung in nächster Zeit startet. Beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet Remscheid bitten wir in Bezug auf technisch-betriebliche Fragen darum, auch die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) einzubeziehen. Dies gilt auch für die Einbindung in das Busbeschleunigungssystem auf dem Stadtgebiet von Remscheid, technische Maßnahmen zur Anschlusssicherung, das Baustellenmanagement und das Beschwerdemanagement.	Wird zur Kenntnis genommen.

3. Stadt Solingen

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
3.1	**Kapitel 7.4.3 „M13 - Taktverdichtung auf dem Hauptnetz“** Mit der potentiellen Taktverdichtung auf der Linie 654 besteht eine Betroffenheit der Stadt Solingen, da die Taktverdichtung zu einer Kostensteigerung für die Stadt Solingen führt. Die Betroffenheit der Stadt Solingen wird weder in dem Text /S.77) noch in der Grafik (S.80) aufgeführt. Außerdem sollte in der Ausführung erwähnt werden, dass zur Umsetzung der Maßnahme eine Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträger erforderlich ist. Zum jetzigen Zeitpunkt kann nicht zugesagt werden, dass die Stadt Solingen die Taktverdichtung mitträgt. Zu gegebener Zeit muss eine Abstimmung mit der Stadt Solingen als Aufgabenträgerin und eine Beschlussfassung in Solingen erfolgen.	Ist in den NVP übernommen worden.

4. Stadt Wuppertal

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
4.1	Im Hinblick auf die Betreiberkonstellationen (S. 24, 25) wird um Berücksichtigung gebeten, dass die Linien 620, 666 und AST 70 durch die WSW mobil betrieben werden. Die Stadtwerke Remscheid sind Mitkonzessionärin. Andersherum ist die WSW mobil Mitkonzessionärin bei den Linien 670 und NE16.	Ist in den NVP übernommen worden.
4.2	Bezüglich der Auflistung des Buslinienangebots in Remscheid (Abb. 4.3-2, S. 25, 26, sowie Abb. 4.3-6, S. 28) wird empfohlen, die Bezeichnungen im Linienverlauf bei den Linien 615, 620, 666, 669, 670, NE 15 und NE 16 nochmals zu prüfen. Beispielsweise verkehrt die Linie 615 an der Haltestelle Wuppertal Hbf. Eine Haltestelle Wuppertal-Elberfeld-Mitte gibt es nicht.	Die Bezeichnungen sind den offiziellen Fahrplänen der Stadtwerke Remscheid unter www.stadtwerke-remscheid.de/fahrplanangebot entnommen worden. Die Bezeichnungen im Linienverlauf wurden überprüft und teilweise angepasst. Die Bezeichnungen der Linie 615 und NE 15 werden hier beibehalten.
4.3	Zum Vorschlag der Beschleunigung von Linie 615 durch weniger Zwischenhalte (S. 37, 38) wird angemerkt, dass sich dies negativ auf die Erschließungsfunktion der Buslinie auswirkt. Es bleibt unklar, ob die Stadt Remscheid an dieser Anregung aus dem Bürgerworkshop festhalten möchte.	Bei der Umsetzung dieser Maßnahme wird eine Abstimmung mit Stadt Wuppertal erfolgen.
4.4	Im Kapitel 5.2 Qualitätsstandards und Zielsetzungen der ÖPNV-Qualität wird geschrieben: „Für alle im Stadtgebiet von Remscheid tätigen Verkehrsunternehmen sind die Qualitätsstandards verbindlich“ (S. 40). Die WSW mobil haben sich allerdings nach dem Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal zu richten, sodass es hier zu Abweichungen zwischen den Standards der Stadt Remscheid und der Stadt Wuppertal kommt. Es wird um eine Anpassung gebeten, die die WSW mobil von den Qualitätsstandards im Rahmen des Nahverkehrsplans der Stadt Remscheid ausnimmt. Damit würde auch die in Ihrem Nahverkehrsplan aufgeführte notwendige Genehmigung des Aufgabenträgers bei Unterschreitung der durch die Stadt Remscheid festgesetzten Standards entfallen (S. 41). Um Anpassung wird gebeten.	Ist in den NVP übernommen worden.
4.5	In der Übersicht der ÖPNV-Betriebsformen (Abb. 5.5-1, S. 44) ist das Produkt CityExpress nicht aufgeführt.	Ist in den NVP übernommen worden.
4.6	Bezüglich der aufgeführten Fahrzeugmindeststandards (S. 46, 47) ist zu beachten, dass sämtliche Standards, die über gesetzliche Anforderungen hinaus gehen, für die Fahrzeuge der WSW mobil durch die Stadt Wuppertal geregelt sind. Es wird ebenfalls um Anpassung gebeten, dass die Fahrzeugmindeststandards des Nahverkehrsplans Stadt Remscheid nicht für die WSW mobil gelten.	Ist in den NVP übernommen worden.
4.7	Die auch in Wuppertal verkehrenden Fahrzeuge der WSW mobil sowie Haltestellen und Kommunikationsinstrumente in der Stadt Wuppertal können nicht entsprechend eines einheitlichen Corporate Designs der Stadtwerke Remscheid optisch verändert werden (S. 48, 49).	Eine Ausnahme für einbrechende Verkehre ist in den NVP ergänzt worden.
4.8	Hinsichtlich der genannten Zeitspannen zur Definition von Pünktlichkeit (S. 51) wird angemerkt, dass die Stadt Wuppertal im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems andere Grenzen setzt. Im Rahmen späterer Auswertungen ist dies zu beachten.	Ist in den NVP übernommen worden.
4.9	Zur kurzfristigen Maßnahme M3 – Umstellung des AST-Angebotes auf einen Taxibus (S. 68, 69) wird gebeten, die Auswirkungen bezüglich AST 70 frühzeitig mit der Stadt Wuppertal abzustimmen. Diese Maßnahme ist in Szenario 1 im Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal enthalten (vgl. NVP Stadt Wuppertal Teil 3, S. 38). Für dieses	Vor der Umsetzung dieser Maßnahme wird eine Abstimmung mit Stadt Wuppertal erfolgen.

	Szenario liegt allerdings kein politischer Beschluss vor, sodass um frühzeitige Gespräche gebeten wird. Dabei sind auch die monetären Auswirkungen einer möglichen Umstellung zu beachten.	
4.10	Es wird um Einbindung und Abstimmung hinsichtlich möglicher Auswirkungen der Maß- nahmen M4 – Verlängerung des Tagnetzes bis 22:00 Uhr (So-Do) und M5 – Verbesserung des Nachtnetzes (beide S. 70) für WSW mobil und Stadt Wuppertal gebeten. Es ist zu beachten, dass die politischen Beschlüsse der Nahverkehrspläne der Stadt Wuppertal diese Maßnahmen im Hinblick auf Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr nicht beinhalten. Eine Angebotsverschlechterung z. B. durch einen Umstieg an der Stadtgrenze vom Linienbus in den Taxibus gilt es zu vermeiden, da dies eine Angebotsverschlechterung darstellt. Auch finanzielle Aspekte sind bei dieser Einbindung zu beachten, da keine Finanzmittel zur Verfügung stehen. Der genannte Zeithorizont zur Umsetzung in 1 – 2 Jahren (S. 80), wird daher als unrealistisch eingestuft. Bei den Maßnahmen ist zudem keine Kennzeichnung hinsichtlich der Notwendig zur Abstimmung mit Nachbarkommunen vorhanden. Um Ergänzung sowie Abstimmung wird gebeten.	Vor der Umsetzung dieser Maßnahme wird eine Abstimmung mit Stadt Wuppertal erfolgen.
4.11	Auch bezüglich der langfristigen Maßnahme M14 – Verlängerung des Tagnetzes bis 00:00 Uhr wird um Abstimmung gebeten. Die Auswirkung auf die Linien, die auch die Stadt Wuppertal betreffen, ist unklar. Diese Maßnahme ist ebenfalls nicht im Einklang mit den politischen Beschlüssen der Nahverkehrspläne der Stadt Wuppertal.	Vor der Umsetzung dieser Maßnahme wird eine Abstimmung mit Stadt Wuppertal erfolgen.
4.12	In Anlage 1 Liniensteckbriefe liegt zurzeit lediglich der Liniensteckbrief der Linie 615 vor. Hinsichtlich des Linienverlaufs wird die Nennung von konkreten Haltestellen empfohlen. Bezüglich der Fahrzeugmindeststandards wurde bereits Stellung genommen, dass die Vorgaben der Stadt Remscheid nicht mit den Vorgaben der Stadt Wuppertal übereinstimmen, weshalb um Anpassung gebeten wird.	Der Linienverlauf ist in den Liniensteckbriefen schematisch dargestellt. Alle Zwischenhaltestellen im Linienverlauf werden dabei bedient. Die Vorgaben zur Fahrzeugkapazität sind angepasst worden.
4.13	Zu weiteren Liniensteckbriefen ist keine Stellungnahme möglich, da diese zum momentanen Zeitpunkt nicht vorliegen. Es wird um Übersendung der Liniensteckbriefe 620, 666, 669, 670, NE 15, NE 16 sowie AST 70 zur Stellungnahme gebeten.	Wird zur Kenntnis genommen.

5. Stadt Hückeswagen

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
5.1	Die vorgesehenen Planungen und Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr werden von unserer Seite ausdrücklich begrüßt. Auch die Schloss-Stadt Hückeswagen ist bestrebt, im Rahmen ihrer begrenzten Einflussmöglichkeiten, den Personennahverkehr nachhaltig zu verbessern. Besonders hinweisen möchten wir auf die bestehende Defizitsituation hinsichtlich der nächtlichen Anbindung unserer Innenstadt. Aus unserer Sicht wäre es wünschenswert, eine nächtliche Busverbindung in Richtung Remscheid einzurichten und somit den Anschluss an den Bahnhof Lennep auch in den Nachtstunden sicherzustellen. Als mögliche Lösung erscheint eine Erweiterung der Linie **NE19**, die derzeit bis nach Radevormwald verkehrt. Ein Halt an der Bahnhofstraße in Hückeswagen mit anschließender Weiterfahrt nach Radevormwald könnte die Erreichbarkeit erheblich verbessern.	Wird zur Kenntnis genommen.
5.2	Voraussetzung dafür ist selbstverständlich, dass der bestehende Taktfahrplan nicht wesentlich beeinträchtigt wird und eine enge Zusammenarbeit zwischen der OVAG und den Stadtwerken Remscheid erfolgt. Entsprechend haben wir diesen Wunsch bereits auch an den Oberbergischen Kreis als zuständigen Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr in unserem Stadtgebiet herangetragen.	Wird zur Kenntnis genommen.

6. Stadt Wermelskirchen

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
6.1	Aus Sicht der Stadtentwicklung und des Mobilitätsmanagements der Stadt Wermelskirchen schließen wir uns der Stellungnahme des Rheinisch-Bergischen Kreises und den darin bezeichneten Anregungen, Ergänzungen und Hinweisen an: *„Anhang Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Remscheid, Beteiligungsverfahren gemäß § 9 ÖPNVG NRW, Stellungnahme des Rheinisch-Bergischen Kreises“*, übersandt am 11.09.25 (Anlage).	Wird zur Kenntnis genommen.
6.2	In Bestätigung der Stellungnahme des Rheinisch-Bergischen Kreises bitten wir Sie, die Veränderungen der Linie 260 im Spätverkehr einzeln zu benennen.	Der Maßnahmenvorschlag bzw. das Einspar-Potential wurde auf Grundlage des gleichen Linienverlaufs auf Remscheider Stadtgebiet erkannt, jedoch sollte dies auch durch aktuelle Fahrgastzahlen bestätigt werden. Sollte die Nachfrage auf beiden Linien hoch sein, würde sich die Umsetzung dieses Maßnahmenvorschlags erübrigen. Die Stadt Wermelskirchen wird in mögliche Abstimmungsgespräche frühestmöglich eingebunden.
6.3	Des Weiteren bitten wir Sie, die Stadt Wermelskirchen, wie auch den Rheinisch-Bergischen Kreis als Träger des ÖPNV, bei der zukünftigen Gestaltung der Fahrpläne der Linien 652/672 <u>frühzeitig</u> mit einzubinden, um die Auswirkungen auf den Netzknoten Wermelskirchen Busbahnhof bewerten zu können. Zu einem konstruktiven, interkommunalen Austausch sind wir jederzeit bereit, gerne frühzeitig und im Vorfeld der nächsten Schritte im Rahmen des Beteiligungsverfahrens.	Die Stadt Wermelskirchen wird bezüglich der Gestaltung der Fahrpläne der Linien 652 und 672 frühestmöglich eingebunden.
6.4	Darüberhinaus betonen wir die bestehenden, intensiven Pendlerbeziehungen zwischen Remscheid und Wermelskirchen. Auch stellen der Hauptbahnhof Remscheid und der Bahnhof Lennep für die Wermelskirchener Bürgerinnen und Bürger wichtige Einstiegsorte in und Anknüpfungspunkte an das SPNV-Netz dar, um an die Rheinschiene oder das Ruhrgebiet zu gelangen. Zukunftsweisenden und nachhaltigen Überlegungen zur Gestaltung des künftigen ÖPNV-Angebots für alle Bürgerinnen und Bürger stehen wir offen gegenüber.	Wird zur Kenntnis genommen.

7. go.Rheinland GmbH

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
7.1	**Zu Kapitel 4.9.1 Tarifstruktur (Seite 36)** go.Rheinland weist darauf hin, dass auf Seite 36 eine Ergänzung des folgenden Satzes vorgenommen werden sollte: „Im Grenzbereich zwischen VRR und VRS gilt der sogenannte „Große Grenzverkehr“.“ Korrekt wäre es, wenn man hier den großen UND den kleinen Grenzverkehr nennen würde.	Ist in den NVP übernommen worden.

8. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
8.1	Vorab möchten wir ein paar grundsätzliche Hinweise zu Ihrem Nahverkehrsplan geben: Der uns vorliegende Nahverkehrsplanentwurf macht es uns als Träger der Belange des ÖPNV schwer, eine Stellungnahme mit qualifizierten Hinweisen zum ÖPNV in Remscheid abzugeben, da eine ausreichende Grundlage hierfür – also eine Zielplanung bzw. ein Zielkonzept für den ÖPNV in der Stadt Remscheid (mit Änderungen in der Linienführung, in den Betriebszeiten, in der Vertaktung, bei den Kapazitäten etc.) sowie die Liniensteckbriefe - nicht vorliegt.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.2	In den Beschreibungen der Änderungsvorhaben bei den Linien im Tagesverkehr sind aktuell keine Änderungen zu regionalen bzw. stadtgrenzenüberschreitenden Linien dargestellt, sodass wir davon ausgehen, dass der Status-quo-Verkehr hier weiterhin angeboten werden soll.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.3	Im Spät- und Nachtverkehr ab 22 Uhr ist eine Umstellung des Nachtverkehrs (So–Do) auf ein Taxibussystem geplant. Auch sollte zur Wahrung der stadtgrenzenüberschreitenden Mobilität ein Angebot in die Nachbarstädte bereitgestellt werden. Zudem sollte gerade im Spät- und Nachtverkehr eine Berücksichtigung der SPNV-Fahrten und möglichst eine Anschlussgarantie an den SPNV eingerichtet werden.	Die Abstimmung des Angebotes des Nachtnetzes mit dem Angebot des SPNV ist in den NVP übernommen worden.
8.4	**zu 1.1 Veranlassung und Zielstellung (S. 2)** Der VRR begrüßt ausdrücklich, das Ziel in Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern ein möglichst lückenloses ÖPNV-Angebot bereitzustellen und die regionale Verpflichtung im ÖPNV zu berücksichtigen.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.5	**zu 3.5 Publikumswirksame Ziele (S. 15 ff) und 3.7 ÖPNV-Nachfragestruktur (S. 18 ff)** In die Analysen und Auflistung von publikumswirksamen Zielen und der ÖPNV-Nachfragestruktur werden Ziele und Verpflichtungen nur auf die Stadt Remscheid bezogen. Mit Blick auf die neuen Tarifangebote wie dem Deutschlandticket und dem luftlinienbezogenen eezy.nrw-Tarif und dem damit verbundenen Wegfall von Preissprüngen an den Stadtgrenzen sowie dem Ziel eines integrierten städteübergreifenden ÖPNV empfehlen wir, in Zusammenarbeit mit den benachbarten Städten und Verkehrsunternehmen diese Analysen auf benachbarte Städte bzw. an Remscheid angrenzende Stadtteile auszuweiten.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.6	**zu 4.3 Schienenpersonennahverkehr (S. 23 ff)** Im VRR-Nahverkehrsplan 2025 ist in Kapitel 4, Teil B.2: Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebotes ab Seite 208 die Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes beschrieben. Demnach ist eine Taktumstellung des S-Bahn- und Regionalverkehrs im Großraum Düsseldorf geplant. Die Planungen des Zielnetzes 2032/2040 für Remscheid sehen ein sich zum 15-Minuten-Takt ergänzendes Angebot aus den im 30-Minuten-Takt verkehrenden Linien S 7 Wuppertal – Remscheid – Solingen – Düsseldorf – Ratingen Ost – Essen und S 47X Wuppertal – Remscheid – Solingen – Düsseldorf – Ratingen West – Duisburg vor. Die Umsetzung dieses Konzeptes ist noch nicht beschlossen; im Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid sollten diese Planungen dennoch für zukünftige Änderungen berücksichtigt werden.	Ist in den NVP übernommen worden.
8.7	**zu 4.7 Weitere Angebote im ÖPNV (S. 32)** Für den Mitfahrwunsch an einer flexibel angedienten Haltestelle schlägt der VRR in seiner 2025 überarbeiteten Haltestellenrichtlinie	Laut der VRR-Haltestellenrichtlinie „kann das Mitfahrwunschsignal an Haltestellen an Land- und

	unter Punkt 5.3.6 auf Seite 19 ein Mitfahrwunschsignal vor, das ermöglicht, dass der Mitfahrwunsch mittels Knopfdrucks an der Haltestelle angezeigt werden kann. Dieses System könnte die telefonische Voranmeldung ergänzen.	Bundesstraßen, die aufgrund der Gegebenheiten nur schlecht oder nicht beleuchtet sind, bzw. dort, wo ein Fahrzeitgewinn durch Auslassen von einzelnen Haltestellen erzielt werden kann, eingerichtet werden.“. Da jedoch nicht alle FlexiBus-Haltestellen auf Land- oder Bundesstraßen verortet, nur schlecht beleuchtet und durch das Auslassen von Haltestellen keine Einsparung der Fahrzeit erzielt wird, ist jeweils eine Einzelfallprüfung notwendig. Gleichzeitig ist der Mehrwert gegenüber dem Gesamtaufwand, sowie die jeweilige Umsetzbarkeit vor Ort zu prüfen.
8.8	**zu 5.1 Zielkonzept für den Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid (S. 39 ff)** Im Zielkonzept für den Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid wird die Entwicklung und Ausweitung des ÖPNV in der Stadt Remscheid sehr konservativ angegangen und als Ziel ein bezahlbares ÖPNV-System dargestellt. In Zeiten knapper Kassen und Kostensteigerungen ist dem VRR bewusst, dass ein solches Angebot für die Betrauung im Nahverkehrsplan dargestellt werden muss. Dennoch empfiehlt der VRR, die Fortschreibung des Nahverkehrsplans auch dazu zu nutzen, Ausweitungszenarien durch eine angebotsorientierte Entwicklung der ÖPNV-Leistungen und die dadurch entstehenden positiven Effekte für eine Verkehrswende darzustellen, um u. a. eine bessere Finanzierung für den ÖPNV anzustreben.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.9	**zu 5.4.1 Verkehrs- und Betriebszeiten (S. 42)** Grundsätzlich wird begrüßt, dass es ein Ziel des Verkehrsangebotes ist, den ÖPNV in Remscheid an das Angebot im SPNV anzupassen, sodass es gute Anschlussbeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln gibt. In Abb. 5.4-1 werden die Verkehrszeiten dargestellt. Dabei fällt auf, dass der Nachtverkehr in der Regel bis in die 0:00-Uhr-Stunde besteht und dieser lediglich in der Nacht Freitag/Samstag bis in die 2:00-Uhr-Stunde verlängert wird. Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr ist grundsätzlich so gestaltet, dass in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag ein identisches nächtliches Fahrtenangebot besteht. Insofern wäre es sinnvoll, für das Busangebot in Remscheid für die Nacht Samstag/Sonntag das gleiche Angebot und die gleichen Verkehrszeiten wie für die Nacht Freitag/Samstag zu definieren, damit zu jeder ankommenden Zugfahrt auch ein passendes Abbringerangebot im städtischen Verkehr besteht.	Ist in den NVP übernommen worden.
8.10	**zu 5.4.3 Verknüpfungspunkte und Anschlussbindungen (S. 43)** Im Sinne einer durchgängigen Reisekette ist die Vorgabe, die Fahrzeiten des Busverkehrs mit den An- und Abfahrtszeiten des Schienenverkehrs zu harmonisieren, ausdrücklich zu begrüßen.	Wurde zur Kenntnis genommen.
8.11	**zu 5.5.1 Produkte im ÖPNV (S. 44)** In Abbildung 5.5-1 werden verschiedene Produkte des ÖPNV dargestellt. Hier bitten wir darum, die offizielle Produktschreibweise „SchnellBus“ mit Binnenmajuskel zu verwenden. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass das Produkt CityExpress, welches in der Stadt Remscheid auch Teil des ÖPNV-Angebotes ist, in der Auflistung der Produkte fehlt. Für einen vollständigen Überblick über die	Ist in den NVP übernommen worden.

	Produkte im VRR verweisen wir auf unsere Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“.	
8.12	**zu 5.5.7 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (S. 51)** In diesem Kapitel wird u. a. dargestellt, dass auf Fahrgastwunsch Anschlüsse, auch mit anderen Verkehrsunternehmen, sicherzustellen sind. Wir bitten um Ergänzung eines Hinweises, dass auch die fahrplanseitig definierten Anschlüsse vom Schienenpersonennahverkehr auf den Bus sicherzustellen sein sollen.	Ist in den NVP aufgenommen worden.
8.13	**zu 5.6.4 Haltestellen (S. 54)** Die überarbeitete VRR-Haltestellenrichtlinie wurde im Sommer 2025 veröffentlicht. Es ist zu begrüßen, dass die Vorgaben der Richtlinie an den Haltestellen der Stadt Remscheid Anwendung finden. Bei der Herstellung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen empfehlen wir die Berücksichtigung der gängigen Normen, z. B. DIN 18040-3 und DIN 32984, für alle Haltestellen.	Ist in den NVP übernommen worden.
8.14	**5.7 Qualitätsmanagementsystem Stadt Remscheid (S. 56)** Es ist zu begrüßen, dass für das Qualitätsmanagementsystem der Stadt Remscheid die Handreichung zum Qualitätsmanagement des VRR genutzt wird.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.15	**zu 6.1 Erschließungsqualität/ ÖV-Güteklassen (S. 58)** Zur Messung der vom ÖPNV erschlossenen Fläche werden Radien von 300 m – 1000 m angegeben, die in einigen Fällen nicht die Fußwegbeziehungen zur Haltestelle berücksichtigen (z. B. durch nicht überwindbare Flüsse). Zur besseren Erfassung der Erreichbarkeit von Haltestellen und der vom ÖPNV erschlossenen Gebiete schlagen wir Erreichbarkeitspolygone vor, die eine fußläufige Erreichbarkeit und somit eine wirkliche Abdeckung des Stadtgebietes aufzeigen.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.16	**zu 6.5 Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus (S. 63)** Zur Wahrung der Transparenz und zur Einhaltung des § 8 Abs. 3 PBefG empfehlen wir, dem Nahverkehrsplan die Auflistung aller nicht barrierefreien Haltestellen und der jeweiligen Priorisierung zum Ausbau anzuhängen. In dieser Auflistung sollten auch Ausnahmen benannt und begründet werden.	Ausnahmen sind in den NVP ergänzt worden.
8.17	**zu 6.6 Abend- und Spätverkehre (S. 64)** Zur Anmeldung der Abfahrten an FlexiBus-Haltestellen wäre auch ein redundantes Lichtsignalsystem einsetzbar, bei dem die Fahrgäste bis zu einem gewissen Zeitpunkt die Mitfahrt mittels Taster an der Haltestelle signalisieren können. Mittels Lichtsignal am Linienweg oder einer Meldung in den Bus erkennt das Fahrpersonal den Mitfahrwunsch und kann so den Fahrweg noch kurzfristig anpassen. Siehe hierzu auch VRR-Haltestellenrichtlinie, Punkt 5.3.6 Mitfahrwunschsignal.	Siehe Stellungnahmen Nr. 7.7
8.18	**zu 7.2.3 M3 – Umstellung des AST-Angebotes auf einen TaxiBus (S. 68)** Im Rahmen der Beschreibung der Maßnahme werden sowohl im Text als auch in der Abbildung 7.2.3-1 verschiedene Merkmale eines On-Demand-Verkehrs nicht zutreffend dargestellt. Wir bitten um entsprechende Korrektur: • Als Bestellform wird ausschließlich die Buchung per App dargestellt. Eine ergänzende telefonische Buchungsabwicklung über ein Callcenter, das Zugriff auf eine Buchungsmaske hat, ist allerdings auch beim On-Demand-System grundsätzlich möglich und wird vielerorts auch so praktiziert. • Für den Ein- und Ausstieg der Fahrgäste wird angegeben, dass dieser an jedem beliebigen Punkt ohne	Ist in den NVP übernommen worden.

	Haltestellenbindung erfolgen könne. Dies ist nicht korrekt. Vielmehr stützt sich der On-Demand-Verkehr auf ein Verkehrsangebot zwischen einer definierten Menge an virtuellen und physischen Haltestellen. • Als möglicher Tarif ist angegeben, dass es sich hierbei um den On-Demand-Tarif des VRR oder einen eigenständigen Tarif handeln könne. Hier weisen wir darauf hin, dass der On-Demand-Tarif des VRR verpflichtend anzuwenden ist. Dieser wird derzeit im Rahmen der Erarbeitung eines landesweiten On-Demand-Tarifs weiterentwickelt und bietet verschiedene Ausprägungen, innerhalb derer sich das betreibende Verkehrsunternehmen allerdings verpflichtend bewegen muss. Das Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW stellt in Kürze die mandantenfähige OD-Plattform NRW bereit. Diese kann für die Einrichtung eines On-Demand-Systems genutzt werden. Vorteile sind hier, dass es für alle teilnehmenden OD-Systeme eine einheitliche Buchungs-App geben wird.	
8.19	**zu 8.1 Finanzierung des ÖPNV (S. 84)** Auf Seite 84 heißt es: *„Nordrhein-Westfalen erhält einen substanziellen Anteil der Regionalisierungsmittel und leitet diese über die Aufgabenträgerorganisation Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) an die Stadt Remscheid als zuständigen Aufgabenträger weiter.“* Der VRR gibt nur einen Teil der Regionalisierungsmittel an die Aufgabenträger weiter, die restlichen Mittel werden direkt an die in Remscheid verkehrenden Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Wir empfehlen daher folgende Formulierung: *„Nordrhein-Westfalen erhält einen substanziellen Anteil der Regionalisierungsmittel und leitet diese über die Aufgabenträgerorganisation Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) an die Stadt Remscheid und die dort fahrenden Verkehrsunternehmen weiter.“*	Ist in den NVP übernommen worden.
8.20	**zu 8.3 Organisation des ÖPNV (S. 84)** Auf Seite 87 heißt es: „Die Stadt Remscheid hat als Aufgabenträger derzeit die Stadtwerke Remscheid GmbH mit der Erbringung der Verkehrsleistung in Form eines öDA betraut.“ Wir empfehlen folgende Formulierung aus dem EU-Amtsblatt: „Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, vertreten durch die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, handelnd als Gruppe von Behörden nach Art. 1 lit. C) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, zugleich handelnd für die Stadt Remscheid, hat einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die Stadtwerke Remscheid GmbH als internen Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben. Beginn des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist der 1. Januar. 2018.“	Ist in den NVP übernommen worden.

9. Busverkehr Rheinland GmbH (BVR)

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
8.1	Wir bitten um Aufnahme des Busverkehr Rheinland GmbH im Kapitel 8.3. Begründung: Neben der RVK, WSW und der OVAG fährt auch der BVR eine grenzüberschreitende Linie, die Linie 636 Remscheid – Wuppertal. Aus unserer Sicht sollte das Kapitel 8.3 wie folgt aussehen: 8.3 Organisation des ÖPNV Am 3. Dezember 2009 trat die EU-VO 1370/2007 in Kraft. Inhaltliche Schwerpunkte sind Regelungen zum Vergaberecht sowie Regelungen zur beihilfekonformen Aus-gestaltung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Neben der europaweiten Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA) im Bereich des ÖPNV sieht die Verordnung EU-VO 1370/2007 als gleichwertigen alternativen Weg auch die Möglichkeit der Direktvergabe an das eigene Verkehrs-unternehmen/einen internen Betreiber vor. Mit dem Inkrafttreten des neuen PBefG am 1. Januar 2013 wurde das nationale Recht an die Vorgaben der EU-VO 1370/2007 angepasst. Dadurch wurde die Position der ÖPNV-Aufgabenträger gestärkt und Sie können alle Instrumente der EU-VO 1370/2007 nutzen, d. h. sowohl Ausschreibungen als auch Direktvergaben. Die Stadt Remscheid hat als Aufgabenträger derzeit die Stadtwerke Remscheid GmbH mit der Erbringung der Verkehrsleistungen in Form eines ÖDA betraut. Zusätzlich wird das Verkehrsangebot durch folgende Verkehrsunternehmen ergänzt, die zu Gunsten des Verkehrsinteresses benachbarter Aufgabenträger in das Stadtgebiet Remscheids einbrechende Linien als Teil ihrer jeweiligen Betrauungen durch die jeweiligen Aufgabenträger erbringen: • Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) • Wuppertaler Stadtwerke (WSW) • Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG) • Busverkehr Rheinland GmbH (BVR) **….**	Wird in den NVP übernommen.

10. DB InfraGO AG - Netz Düsseldorf

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
10.1	Im Unterkapitel 4.11 heben Sie hervor, dass eine zentrale Erkenntnis der Online-Bürgerbefragung die attraktive Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel ist, insbesondere zwischen Bus und Bahn. Konsequent formulieren Sie im Unterkapitel 5.2 das Ziel, an zentralen Verknüpfungspunkten möglichst attraktive Anschlüsse zu gewährleisten.	Die Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung deuten nicht auf eine bereits attraktive Verknüpfung zwischen Bus und Bahn hin, sondern vielmehr auf bestehenden Optimierungsbedarf in diesem Bereich.
10.2	Im Rahmen der Maßnahme M13 – Taktverdichtung auf dem Hauptnetz planen Sie, den derzeitigen 20-Minuten-Takt im Tagesnetz perspektivisch auf einen 15-Minuten-Takt umzustellen. Kurz- und mittelfristig könnte dies zu einer Verschlechterung der bestehenden Anschlüsse zwischen Bus- und Bahnverkehr führen. Langfristig ergibt sich jedoch die Möglichkeit, den Busverkehr gezielt auf die S-Bahnverbindungen auszurichten. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) verfolgt im Rahmen des Zielnetzes 2040 des NRW-Takts unter anderem mit den Linien S 7 und S 47X zwei S-Bahn-Verbindungen zwischen Solingen und Wuppertal über Remscheid. Dabei ist die Linie S 47 auf einzelnen Abschnitten beschleunigt vorgesehen. Beide Linien sollen jeweils im 30-Minuten-Takt verkehren und gemeinsam einen annähernden 15-Minuten-Takt bilden. Eine mögliche zeitliche Koordinierung der Maßnahme M13 mit der Einführung dieses Betriebsprogramms könnte Synergieeffekte schaffen und erscheint prüfenswert.	Die mögliche zeitliche Koordinierung ist vorgesehen, sodass durch eine Taktanpassung im Tagnetz keine Verschlechterung der Anschlüsse entsteht.
10.3	Ein weiterer Aspekt betrifft den im Zielnetz vorgesehenen neuen Haltepunkt Remscheid-Honsberg auf Höhe der Kremenholler Straße. Dieser ist im vorliegenden Nahverkehrsplan bislang nicht berücksichtigt. Als potenzielle Verknüpfungsstelle zwischen Bus und Bahn wäre eine entsprechende Einbindung in Ihre Planung sinnvoll.	Ein Baubeginn für einen neuen Haltepunkt des Schienen-Personennahverkehrs im Bereich Kremenholl/Honsberg ist derzeit nicht absehbar, da von Seiten der Deutschen Bahn AG bisher weder ein Standort noch eine Zeitschiene fixiert wurde. Daher wird dies voraussichtlich erst im Rahmen der nächsten Fortschreibung des NVP relevant.
10.4	Im Unterkapitel 6.5 führen Sie an, dass die Bushaltestellen am Remscheider Hauptbahnhof zu den fünf Haltestellen mit dem höchsten Nutzwert im Hinblick auf den barrierefreien Ausbau zählen. Diese Maßnahme ist unter dem Gesichtspunkt der Attraktivitätssteigerung zentraler Umsteigepunkte und insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu begrüßen.	Wird zur Kenntnis genommen.
10.5	Ebenfalls positiv hervorzuheben ist die Maßnahme M8 – Errichtung von Mobilitätsstationen, insbesondere an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Stadtgebiet. Solche Maßnahmen können wesentlich zur Verbesserung intermodaler Verknüpfungen beitragen.	Wird zur Kenntnis genommen.
10.6	In der Maßnahme M9 – Anpassung der Linien CE 63 und 660 thematisieren Sie die im Bürgerworkshop diskutierte Ausweitung des Schnellbusangebots. Die Linie CE 63 bietet durch ihre zusätzlichen Halte eine gute Möglichkeit, weitere Gebiete für den Stadt- und Bahnverkehr zu erschließen. Gleichzeitig sollte das Risiko einer möglichen Kannibalisierung zwischen dem CE 63 und der parallel verlaufenden S 7 berücksichtigt werden. Angesichts der heutigen hohen Auslastung beider Verkehrsmittel scheint dieses Risiko derzeit jedoch in vertretbarem Rahmen zu liegen.“	Wird zur Kenntnis genommen.

11. Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
11.1	Bei der Linie 671 handelt es sich um eine Gemeinschaftskonzession mit den Stadtwerken Remscheid. Der Eintrag und er Spalte „Betreiber“ in Abbildung 4.3-2 auf Seite 26 ist daher entsprechend anzupassen. Das Fahrtenangebot der Linie 671 wird jeweils zu ca. 50% von den beiden Konzessionären durchgeführt.	Ist in den NVP übernommen worden.
11.2	Bezüglich der beiden Linien 336 und 671 weisen wir darauf hin, dass die auf den Seiten 45 ff. formulierten Qualitätsstandards für die eingesetzten Busse nicht vollständig einhaltbar sind. Der Fuhrpark der OVAG ist auf die Vorgaben des Nahverkehrsplans des Oberbergischen Kreis und des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags zwischen Oberbergischen Kreis und der OVAG ausgerichtet. Abweichungen ergeben sich hier insbesondere u.a. im Hinblick auf die drei Doppeltüren bei Solo-Fahrzeug sowie Kunden-WLAN. Beide Merkmale sind im OVAG Fuhrpark nicht erfüllt und sind auch zukünftig nicht vorgesehen. Eine gesonderte Vorhaltung spezieller Fahrzeugausstattungen für die Leistungen der in der Stadt Remscheid einbrechenden Verkehre wäre – insbesondere auch wegen des nicht linienreinen Einsatzes der Fahrzeuge – weder wirtschaftlich noch praktisch darstellbar und würde überdies dem auf der Seite 39 formulierten Ziel der „Optimierung des Einsatzes der vorhandenen Ressourcen u.a. durch Ausnutzung von Synergieeffekten“ widersprechen. Wir möchten daher anregen, im NVP eine Klarstellung bezüglich der Qualitätsstandards für die Linien 336 und 671 vorzunehmen, indem z.B. auf Seite 40, letzter Absatz, hinter der grundsätzlichen Verbindlichkeitserklärung der Qualitätsstandards für alle im Stadtgebiet Remscheid tätigen Verkehrsunternehmen eine Ausnahmeregelung aufgenommen wird. Diese könnte wie folgt lauten: „Für die aus dem Oberbergischen Kreis in die Stadt Remscheid einbrechenden Verkehre gelten abweichend hiervon die Qualitätsstandards aus dem NVP des Oberbergischen Kreises“.	Ist in den NVP übernommen worden.

12. Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
12.1	**Allgemeine Hinweise zur Linie RE 47:** Die Linie RE 47 wird voraussichtlich ab Juli 2026 ihren regulären Betrieb aufnehmen. Zum Einsatz kommen batterieelektrische Züge, die ein hohes Ausstattungsniveau bieten und den Reisenden einen deutlich verbesserten Komfort ermöglichen. Bis zur Aufnahme des Regelbetriebs wird weiterhin ein Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen angeboten. Der SEV verkehrt als ExpressBus RE 47 direkt zwischen Remscheid und Düsseldorf und bedient die Haltepunkte Remscheid-Lennep, Remscheid Hbf, Remscheid-Güldenwerth und Düsseldorf Hbf.	Wird zur Kenntnis genommen.

12.2	**Anmerkungen zum Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Remscheid:**
	• **Kapitel 4.3:** Ab Aufnahme des Regelbetriebs (voraussichtlich Juli 2026) beträgt die **Fahrzeit zwischen Remscheid Hbf und Solingen Hbf rund 20 Minuten**.
	• Fußnote 20: Die Fahrpläne werden demnächst unter folgendem Link veröffentlicht: https://regiobahn.de/fahrplan/fahrplaene/
	• **Betriebszeiten:**
	  • Montag–Freitag: 04:40 – 23:20 Uhr
	  • Samstag: 05:40 – 23:20 Uhr
	  • Sonn- und Feiertage: 06:40 – 23:20 Uhr
		Ist in den NVP aufgenommen worden (Betriebszeiten wurden auf Stundengruppen gerundet).

13. Regionalverkehr Köln GmbH

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
13.1	Der NVP-Entwurf enthält keine konkreten Änderungen bezüglich der Takte, Linienwegen oder der Anzahl der Fahrten auf unseren Linien 240 (mit SR) und 260, so dass wir nur ergänzend dazu folgende Vorschläge haben: • Es wäre im Interesse der Fahrgäste, die zwischen Wermelskirchen und Remscheid fahren, wenn die Linien 260, 652 und 672 auf dem Anschnitt einen sauberen 15-Minuten-Takt bilden würden.	Ist in den NVP aufgenommen worden.
13.2	• Die Linie 240 fährt innerhalb von Wermelskirchen mal Taubengasse – Busbahnhof und dann auch Busbahnhof – Taubengasse. Hier wäre eine einheitliche Linienführung sinnvoll, aber das ist nicht primär ein Thema für den NVP der Stadt Remscheid.	Wird zur Kenntnis genommen.

14. Stadtwerke Remscheid GmbH

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
14.1	**Zu 2.2.2 Landesentwicklung, Seite 6:** *„Dadurch ist in Remscheid auf vielen innerstädtischen Wegen über die Bahnhaltepunkte eine Alternative zum Busverkehr vorhanden."* Der Begriff „innerstädtisch" ist in Bezug auf Remscheid missverständlich, da die Stadt mehrere Zentren in verschiedenen Stadtteilen aufweist. Eine allgemeinere Formulierung wie „in der Stadt" oder „im Stadtgebiet" verdeutlicht die tatsächliche Siedlungsstruktur Remscheids besser und verhindert das Missverständnis, dass es sich um reine Wege innerhalb eines Innenstadtbereichs handelt.	Ist in den NVP übernommen worden.
14.2	**Zu 3.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung, Seite 9 f.:** Es wird von Stadtbezirken und Stadtteilen gesprochen, auf der Karte auf Seite 10 sind jedoch nur die Stadtteile eingezeichnet. Die parallele Verwendung der Begriffe „Stadtbezirke" und „Stadtteile" kann für Leser*innen verwirrend sein, insbesondere da die Abbildung auf Seite 10 lediglich die Stadtteile darstellt. In der Abbildung sollten zusätzlich die Stadtbezirke kenntlich gemacht werden, um das Verständnis für die räumliche Gliederung Remscheids und die Ausführungen im Nahverkehrsplan zu verbessern.	Ist in den NVP übernommen worden.
14.3	**Zu 3.5 Publikumswirksame Ziele, Seite 15 ff.:** *„Die zentralen Versorgungsbereiche befinden sich im Innenstadtzentrum sowie in den Stadtbezirkszentren Lennep, Hasten, Lüttringhausen und Süd."* Remscheid verfügt über vier Stadtbezirke: Alt-Remscheid, Süd, Lüttringhausen und Lennep. Hasten ist ein Stadtteil und kein eigenständiger Stadtbezirk. Die Formulierung sollte entsprechend angepasst werden, um Missverständnisse zu vermeiden und der offiziellen Stadtgliederung zu entsprechen.	Ist in den NVP übernommen worden.
14.4	**Zu 4.2 Bedienungsangebot im ÖPNV, Seite 23:** *„Linien, die die Stadt Remscheid mit den umliegenden Städten Wuppertal, Solingen, Wermelskirchen und Radevormwald verbinden, werden teilweise in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen der angrenzenden Städte betrieben."* Die Aussage ist teilweise zutreffend, bedarf jedoch einer Ergänzung. Die SR besitzt für Linien gemeinsame Konzessionen und betreibt diese kooperativ mit benachbarten Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus existieren Linien, die Remscheid mit der Region verbinden und unabhängig von den Stadtwerken Remscheid betrieben werden. Beispiele sind: • Linie 260 (Remscheid – Köln) Betrieb und Konzession: Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) • Linie 636 (Remscheid Lüttringhausen – Wuppertal Oberbarmen) Betrieb und Konzession: BVR Busverkehr Rheinland GmbH (BVR)	Ist in den NVP übernommen worden.
14.5	**Zu 4.3 Schienenpersonennahverkehr, Seite 23:** In dem Kapitel wird von Bezirken gesprochen, es scheinen aber Stadtteile gemeint zu sein. Zur Verhinderung von Missverständnissen und zur eindeutigen Unterscheidung zwischen Stadtteilen und den Remscheider Stadtbezirken, sollten im gesamten Text die Begrifflichkeiten eindeutig verwendet werden.	Ist in den NVP übernommen worden.
14.6	**Zu 4.4 Busverkehr, Seite 24 ff.:** In den Übersichtstabellen der Linien ab Seite 25 wird der Begriff „Betreiber" verwendet. Die Begrifflichkeit „Konzessionsinhaber" wäre an dieser Stelle präziser. Die Verwendung des Begriffs „Betreiber" ist nicht immer zutreffend, da zwar teilweise gemeinsame Konzessionen bestehen, der tatsächliche Betrieb jedoch	Ist in den NVP übernommen worden.

	ausschließlich durch ein Unternehmen erfolgt. Falls sowohl Konzessionsinhaber als auch Betreiber dargestellt werden sollen, sollte die Tabelle entsprechend ergänzt werden.	
14.7	Konkrete Hinweise zu den Linien: • Linie 620: Konzessionsinhaber Stadtwerke Remscheid GmbH und WSW mobil GmbH – Betrieb durch die WSW mobil GmbH. • Linie 666: Konzessionsinhaber Stadtwerke Remscheid GmbH und WSW mobil GmbH – Betrieb durch die WSW mobil GmbH. • Linie 670: Konzessionsinhaber Stadtwerke Remscheid GmbH und WSW mobil GmbH – Betrieb durch die Stadtwerke Remscheid GmbH. • Linie 671: Konzessionsinhaber Stadtwerke Remscheid GmbH und Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH – Betrieb gemeinsam durch die Stadtwerke Remscheid GmbH und die Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH. • Hinweis: Die zugehörige Linienkonzession wird bis Ende 2025 verlängert und soll dann zunächst bis zum 31.12.2027 gelten. • NE16: Konzessionsinhaber Stadtwerke Remscheid GmbH und WSW mobil GmbH – Betrieb durch die Stadtwerke Remscheid GmbH.	Ist in den NVP übernommen worden.
14.8	**Zu 4.5 AnrufSammelTaxi, Seite 29 ff.:** Es sollte aufgezeigt werden, dass das AnrufSammelTaxi Ronsdorf ein Angebot der WSW mobil GmbH ist, bei dem sowohl Konzession als auch Betrieb bei der WSW mobil GmbH liegen. Im Gegensatz dazu liegen Konzession und Betrieb der AST-Angebote in Hasten, Lennep und Lüttringhausen bei der Stadtwerke Remscheid GmbH	Ist in den NVP übernommen worden.
14.9	**Zu 4.6 ÖPNV-Nachfrage, Seite 30 ff.:** *„Die Anzahl der Ein- und Aussteiger an den Remscheider Haltestellen zeigt deutlich die Fahrgastschwerpunkte Hauptbahnhof, Mitte Lennep, aber auch Schwerpunkte an Haltestellen in Hasten, Lüttringhausen und Reinshagen."* Die Formulierung ist zu überarbeiten, da bei der Angabe „Mitte Lennep" vermutlich ein Fehler vorliegt. Es sollte geprüft werden, ob tatsächlich „Lennep Mitte" oder eine andere Örtlichkeit gemeint ist.	Ist in den NVP übernommen worden.
14.10	**Zu 4.7 Weitere Angebote im ÖPNV, Seite 32 ff.:** *„Für den BürgerBus ist ein separates Ticket notwendig. Die Ticketpreise und Sonderbestimmungen für die Nutzung des BürgerBusses sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:"* Der Hinweis, dass für den BürgerBus ein separates Ticket erforderlich ist, ist nicht mehr in allen Fällen zutreffend. Das DeutschlandTicket wird mittlerweile im BürgerBus anerkannt, sodass Inhaber dieses Tickets kein Zusatzticket erwerben müssen	Zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP bestand diese Regelung noch nicht. Ist in den NVP übernommen worden.
14.11	**Zu 4.8.2 Barrierefreiheit der Haltestellen, Seite 35:** Angaben zum aktuellen Stand der Barrierefreiheit der Haltestellen. Im Text wird der Begriff derzeit verwendet. Die Ausführungen sollten den konkreten Stand der Erhebung bzw. Angaben enthalten, da seit der Erfassung im Jahr 2023 bereits Maßnahmen umgesetzt oder angestoßen wurden.	Ist in den NVP übernommen worden.
14.12	**Zu 5.4.1 Verkehrs- und Betriebszeiten, Seite 42:** In der Abbildung zu den Verkehrszeiten wird die Nachtverkehrszeit bis 3 Uhr nachts nur am Samstag dargestellt. Die Darstellung zu den Verkehrszeiten bildet nicht das bestehende Angebot ab. Der verlängerte Nachtverkehr in Remscheid wird derzeit in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie an	Ist in den NVP übernommen worden.

	Vorfeiertagen angeboten. In der Abbildung fehlt die Darstellung des Angebots in der Nachtverkehrszeit an diesen Tagen. Wird die Abbildung als Status quo verstanden, ist sie unvollständig; als zukünftiges Szenario würde sie den Wegfall des verlängerten Nachtverkehrs an einem Wochentag bedeuten.	
14.14	**Zu 5.5.1 Produkte im ÖPNV, Seite 44:** In der Tabelle heißt es zum Produkt TaxiBus/ AST: *„TaxiBus-Angebote sind in den VRR-Tarif eingebunden."* Auch AST-Angebote sind grundsätzlich im VRR-Tarif berücksichtigt, jedoch ist für deren Nutzung der Erwerb eines speziellen AST-Tickets erforderlich. Für Fahrgäste mit Zeitkarten gilt bei AST-Angeboten im VRR ein ermäßigter Fahrpreis	Ist in den NVP übernommen worden.
14.15	**Zu 5.5.2 Fahrzeuge und Antriebsform, Seite 45:** *„Im ersten Referenzzeitraum müssen mindestens 45 % der Busse in Remscheid saubere Fahrzeuge sein, im zweiten Zeitraum steigt dieser Anteil auf mindestens 65 %. Die Stadt Remscheid hat im Jahr 2022 beschlossen zukünftig ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge zu beschaffen."* Die Formulierung könnte missverständlich sein, da sie suggeriert, dass zu den genannten Zeitpunkten bereits der entsprechende prozentuale Anteil der Gesamtflotte auf saubere Fahrzeuge umgestellt sein muss. Tatsächlich legt die Clean Vehicles Directive (CVD) jedoch Beschaffungsquoten für Neufahrzeuge fest, wie zuvor und auch später im Kapitel korrekt erläutert.	Ist in den NVP übernommen worden.
14.16	**Zu 5.6.2 Leitstelle, Seite 52 f.:** *„Das Fahr- und Dienstplanungssystem für den ÖPNV ist eine spezialisierte Softwarelösung, die Verkehrsunternehmen bei der effizienten Planung, Organisation und Optimierung ihres Betriebs unterstützt. Es hat die Aufgabe Fahrplanung, Umlaufplanung, Dienstplanung und Disposition vorzunehmen. Dabei ist ein reibungsloser, wirtschaftlicher und kundenorientierter Betrieb zu gewährleisten.* *Die Stadtwerke Remscheid haben dafür bisher ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) mit einem gewissen Alter verwendet. Ein modernes Intermodal Transport Control System (ITCS) löst die alte Planungssoftware ab und wird zugleich Leistellensoftware."* Die Darstellung vermischt die Aufgaben und Funktionen der in der Planungsabteilung eingesetzten Fahr- und Dienstplanungssoftware mit denen des ITCS, das zur Steuerung des Betriebs in der Leitstelle eingesetzt wird. Es sollte klar zwischen diesen beiden Softwaresystemen mit ihren Aufgaben unterschieden werden.	Ist in den NVP übernommen worden.
14.17	**Zu 6.5 Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus, Seite 63 f.:** *„Dabei sollen Haltestellen mit dem größten Nutzen zuerst ausgebaut werden. Zudem gilt stets der Ausbau der gesamten Haltestelle als Ziel, wodurch die Priorisierung einzelner Bussteige entfällt."* Die Aussage trifft nur auf die erste Bewertungsebene zu, bei der die Priorisierung zunächst auf die gesamte Haltestelle bezogen wird. Im weiteren Verlauf des Kapitels wird jedoch erläutert, dass geprüft werden muss, wie viele Steige an einer Haltestelle noch nicht barrierefrei sind und dass Einzelfallprüfungen erfolgen. Die Darstellung sollte konkretisiert werden: Die Priorisierung erfolgt zunächst auf Haltestellenebene, kann aber nach Einzelfallprüfung dazu führen, dass nicht alle Steige vorrangig ausgebaut werden, wenn der Nutzen für die Fahrgäste gering ist (z. B. Steige mit wenigen Fahrten an Haltestellen mit ansonsten hohem Nutzwert).	Ist in den NVP übernommen worden.
14.18	**Zu 7.2.4 M4 – Verlängerung des Tagnetzes bis 22:00 Uhr (So–Do), Seite 70:**	Wird zur Kenntnis genommen.

	„Aktuelles Betriebszeitende im Tagverkehr ist gegen 21:00 Uhr. Die Maßnahme sieht eine Verlängerung des Tagnetzes um eine Stunde bis 22:00 Uhr zwischen Sonntag und Donnerstag vor." Die Verlängerung des Tagnetzes ist grundsätzlich auch an Freitagen und Samstagen relevant. Unterschiede zwischen den einzelnen Wochentagen ergeben sich erst mit dem Beginn des Nachtnetzes im weiteren Tagesverlauf. An Freitagen und Samstagen schon früher auf ein Nachtnetz umzustellen, erscheint nicht zielführend.	
14.19	**Zu 7.2.5 M5 – Verbesserung im Nachtnetz, Seite 70:** Die zu Kapitel 7.2.4 (Maßnahme M4) dargestellten Anmerkungen müssen auch bei der Maßnahme M5 berücksichtigt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
14.20	**Zu 7.5 Maßnahmenwirkung, Seite 78 ff.:** Für eine konsistente Darstellung sind die bisher aufgeführten Anmerkungen und auch in diesem Kapitel zu berücksichtigen.	Wird zur Kenntnis genommen.

15. Stadtwerke Solingen GmbH - Verkehrsbetrieb

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
15.1	Der Verkehrsbetrieb Solingen schließt sich ausdrücklich der Stellungnahme der Stadt Solingen zum Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Remscheid 2025 im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens gemäß §9 ÖPNVG NRW an.	Wird zur Kenntnis genommen.

16. WSW mobil GmbH

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
16.1	Alle Linien: „Die im Kap. 5 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.“ → Für die Fahrzeuge der WSW hat der Aufgabenträger Stadt Wuppertal in Teilen abweichende Standards definiert, vgl. Stellungnahme TÖB. Ggf. in den Liniensteckbriefen präzisieren (?).	Ist in den NVP übernommen worden.
16.2	Alle Linien: Die Leistungskilometer weichen in Teilen von unseren Statistiken ab. Wir gehen davon aus, dass die Ermittlung kartenbasiert erfolgt ist und insofern hier ungefähre Angaben gelistet sind? Beispiel: • 620 EPON, WSW MF: 357.000 km SA: 45.000 km SO: 50.000 km • 620 Steckbrief MF: 342.000 km SA: 42.000 km SO: 45.000 km	Die Bestimmung der Gesamtkilometerleistungen errechnet sich aus den Längen der Linienabschnitte und der Anzahl der Fahrtenpaare.
16.3	Alle Linien: Anzahl der Fahrtenpaare bitte überprüfen. Beispiel: • 666 heute; 9 Fahrten Richtung Ronsdorf, 11 Fahrten Lüttringhausen • im Vergleich dazu im Steckbrief: 10 Fahrtenpaare	Die 20 Fahrten entsprechen von der Gesamtleistung den 10 Fahrtenpaaren, eine richtungsbezogene Betrachtung wurde nicht durchgeführt.
16.4	Linie 620: Im Linienverlauf bitte „Würstenhofer Straße“ korrigieren in „Wüstenhofer Straße“	Ist in den NVP übernommen worden.
16.5	AST70: Fehlt, da Linienbedarfsverkehr?	Bedarfsverkehre sind hier nicht aufgeführt, da diese nur bei Bedarf verkehren.

17. Bergische Industrie- und Handelskammer

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
17.1	Der ÖPNV ist auch in Remscheid ein wichtiger Verkehrsträger, der dazu beiträgt, Mobilität für Bevölkerung und Wirtschaft in der Stadt zu gewährleisten. Er ist Teil der Daseinsvorsorge der Stadt, die Aufgabenträger des ÖPNV ist. Für eine starke Wirtschaft müssen nicht nur Güter schnell, flexibel und zuverlässig bewegt werden, sondern auch Menschen. Dem öffentlichen Personennahverkehr kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu, da er im Mobilitätsmix der Städte eine wichtige Funktion erfüllt und gleichzeitig die Anbindung ländlicher Regionen gewährleistet. Ihn als Ergänzung und attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu stärken, ist ein wesentlicher Grundstein, um den gegenwärtigen und künftigen Herausforderungen an Mobilität und Verkehr zu begegnen. Der vorliegende Entwurf zielt auf eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs als einen wesentlichen Bestandteil moderner und umweltbewusster Mobilität, der im gesamten Stadtgebiet im Rahmen eines flächendeckenden, integrativen, vertakteten und angebotsorientierten Gesamtverkehrssystems mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen als ein vollwertiger, attraktiver und umweltfreundlicher Verkehrsträger zur Verfügung stehen soll. Diese Zielsetzung begrüßen wir ausdrücklich, auch im Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele der Politik. Ein breiter Mix der Verkehrsträger wird jedoch auch in Zukunft notwendig sein, um allen Mobilitätsbedürfnissen zu entsprechen und die Erreichbarkeit der Gewerbe, sowohl in als auch außerhalb der Zentren, zu sichern. Damit die nicht verlagerbaren Verkehre auch künftig den für sie nötigen Raum bekommen, darf der geplante Ausbau alternativer Mobilitätsformen den Motorisierten Individualverkehr (MIV) aus Sicht der Wirtschaft nicht verdrängen oder in unangemessenem Rahmen behindern.	Wird zur Kenntnis genommen.
17.2	**1.3 Beteiligung** Im NVP wird beschrieben, dass die Erarbeitung des Remscheider Nahverkehrsplanes unter Mitwirkung verschiedener Akteure erfolgte (*S.3, Kap. 1.3, Beteiligung*). Im Hinblick auf die Besetzung der Begleitkommission sollte auch berücksichtigt werden, dass gerade örtliche kleine und mittelständische Verkehrsunternehmen mit ihrer Erfahrung und ihrem Fachwissen Stützen des Systems der günstigen und qualitativ hochwertigen Beförderung sind. Dies sollte bei der Darlegung des Hintergrundes und Handlungskonzepts für den NVP Remscheid deutlich werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
17.3	**4.11 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung** Aus dem vorliegenden Entwurf geht nicht eindeutig hervor, wie hoch der relative Anteil von Nutzenden des ÖPNV, des MIV, Radfahrern oder Fußgängern an der Befragung gewesen ist (*S.37, Kap. 4.11, Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung*). Eine Konkretisierung wäre an dieser Stelle wünschenswert. Den Feststellungen, dass • Verdichtung des Taktes auf bestimmten Linien • Verlängerung des Tagesnetzes • passende Anschlüsse zu den Zügen/S-Bahnen wichtige Qualitäten im ÖPNV sind, kann aus Sicht der Bergischen IHK zugestimmt werden. Wir begrüßen es daher, dass die genannten Themen wesentliche Kernpunkte für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Systems in Remscheid darstellen und sich im NVP wiederfinden. Natürlich unter Beachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.	Die Modal Split-Anteile wurden bei der Haushaltsbefragung 2021 nach statistisch gesicherten Verfahren erhoben und sind in Kapitel 3.7 dargestellt.

17.4	**5.1 Zielkonzept für den NVP der Stadt Remscheid** Im Hinblick auf das Anforderungsprofil für den städtischen ÖPNV in Remscheid wird auf den nicht prognostizierbaren finanziellen Gestaltungsrahmen hingewiesen (*S. 39, Kap. 5.1, Zielkonzept für den NVP Remscheid*). Dabei wird nicht klar, wie sich die Finanzierung des ÖPNV-Systems in Zukunft gestalten soll. Aus Sicht der Bergischen IHK muss in diesem Zusammenhang deutlich werden, dass Remscheid mit dem bestehenden Angebot im ÖPNV einen hohen Standard erreicht hat, der nur weiter verbessert und ausgebaut werden kann, wenn dadurch für Wirtschaft und Bürger dieser Stadt keine weiteren Belastungen über die Quersubventionierung oder über städtische Haushaltsmittel zur Deckung eines vom ÖPNV verursachten Defizits der Stadtwerke Remscheid GmbH zu erwarten sind. Zudem muss deutlich werden, dass Bund und Land den ÖPNV noch stärker bezuschussen müssen, um gegenzusteuern. Im Entwurf wird ausgeführt, dass das Fahrpersonal eine zentrale Rolle im öffentlichen Nahverkehr spielt (S. 50, Kap. 5.5.6, Betriebs- und Servicepersonal). In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die Stadtwerke Remscheid seit dem Ende der Osterferien dieses Jahres wieder zum Normalfahrplan zurückgekehrt sind. Dies konnte durch zahlreiche Neueinstellungen von Fahrerinnen und Fahrern erreicht werden. Trotz dieser erfreulichen Entwicklung weisen wir auf den eklatanten Fachkräftemangel (Fahrpersonal) innerhalb der Busbranche hin. Da es sich hier um kein kurzfristiges Problem handelt, regen wir an, diesen Umstand im NVP zu berücksichtigen. Der NVP beinhaltet ein Zielkonzept, das eine Verbesserung des stadtweiten ÖPNV-Angebots verfolgt. Die Zielerreichung bedarf einer stringenten Umsetzung, die aber auch eine ausreichende Flexibilität bei sich ändernden Rahmenbedingungen aufweisen muss. Neben aus heutiger Sicht noch nicht absehbaren Stadtentwicklungsprojekten müssen auch unerwartete Entwicklungen (wie die Nichtrealisierungsfähigkeit von erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen) im Umsetzungsprozess mit einer Konzeptanpassung „einplanbar“ sein. Im Rahmen der Zielkonzeptionierung sind alle Maßnahmen unter den wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen zu betrachten. Daher bitten wir zu beachten, dass der Umsetzungsprozess unter Beachtung der aktuell unsicheren Finanzierung, flexibel und anpassungsfähig gestaltet werden muss. Aus Sicht der Bergischen IHK werden technologische Innovationen dabei helfen, den Mobilitätsbedürfnissen von Gesellschaft und Wirtschaft bei einem deutlich sparsameren Einsatz von Ressourcen gerecht zu werden. Wesentlich für deren erfolgreiche Einführung sind neben der gesellschaftlichen Akzeptanz sektorübergreifende Kooperationen und Partnerschaften. Die besondere Herausforderung besteht dabei in der Organisation eines stadtverträglichen Verkehrs. Damit kann unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen von Unternehmen, Pendlern, Geschäftsreisenden, Kunden und Bewohnern Rechnung getragen werden. Städtische Mobilitätskonzepte werden künftig an diesen Anforderungen zu messen sein. Die Erreichbarkeit der Innenstädte für den Wirtschaftsverkehr sollte hierbei stets berücksichtigt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
17.5	**7. Maßnahmenkonzept ÖPNV** Das Maßnahmenkonzept verfolgt eine Unterteilung in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen (*S. 66, Kap. 7.1, Aufbau des Maßnahmenkonzeptes*). Im Hinblick auf Kostenreduzierungspotential unterstützt die Bergische IHK auch Überlegungen im NVP, ob und wo es gegebenenfalls verzichtbare oder ersetzbare Leistungen gibt. So	Ein Taxibus-System ist ein geeignetes Instrument zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Reduzierung von ÖPNV-Leistungskosten, sofern es in

	begrüßen wir zum Beispiel die Überprüfung, ob nicht in Schwachverkehrszeiten weniger nachgefragte Linienabschnitte verstärkt durch Taxibus-Linien bedient werden können, um weitere Betriebskosten zu sparen. Ein bedarfsgerechter Taxibus-Linien-Verkehr sichert für die Bevölkerung in diesen Relationen das öffentliche Verkehrsangebot, sofern es wirtschaftlicher als eine normale Buslinie angeboten werden kann und bietet andererseits auch dem örtlichen Taxengewerbe die Chance, seine wirtschaftliche Basis zu verbessern (*S. 68, Kap. 7.2.3, M3 – Umstellung des AST-Angebots auf einen TaxiBus*). Die strategische Ausrichtung des Nahverkehrsplans im Remscheider Hauptnetz zielt auf die Taktverdichtung der fahrgaststarken Linien 660, 654 und 655 (*S. 77, Kap. 7.4.3, M13 – Taktverdichtung auf dem Hauptnetz*). Eine Takterhöhung im Kernnetz ist nach Meinung der Bergischen IHK eine sinnvolle und weiter zu verfolgende Maßnahme. Die dafür aufgeführten Merkmale sind in sich schlüssig und werden nachweislich der Nachfragesituation gerecht. Die Verlängerung des Tagesnetzes bis 22.00 Uhr als kurzfristige Maßnahme sowie bis 00.00 Uhr als langfristige Maßnahme ist grundsätzlich zu begrüßen (*S. 80, Abb. 7.5-1, Maßnahmenübersicht mit Zeiträumen*). So könnte die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von Schichtbetrieben einen wichtigen Beitrag zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität leisten. Durch eine gezielte Anpassung der Angebote und eine enge Zusammenarbeit mit den beteiligten Akteuren könnten die Herausforderungen der Schichtarbeit besser bewältigt und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden. Im Jahr 2022 wurde durch den Remscheider Stadtrat beschlossen, zukünftig ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge zu beschaffen. Bis 2028 sollen insgesamt 54 Elektrobusse eingesetzt werden, was einer Quote von 60 Prozent der gesamten Busflotte entspricht (*S. 45, Kap. 5.5.2, Fahrzeuge und Antriebsform*). In unseren Augen wird somit ein wichtiger Beitrag geleistet, um energieeffiziente Antriebssysteme alltags- und linientauglich zu machen und diese langfristig im Liniengebiet zu etablieren. Die Transformation des ÖPNV hin zum Elektro- oder Wasserstoffbetrieb ist ein nachhaltiger Beitrag zur Reduktion des lokalen Abgasausstoßes und somit ein wesentlicher Punkt für bessere Luft in den Städten. Wir befürworten die Pläne der Stadtwerke Remscheid bei der Umstellung ihrer Flotte auf lokal emissionsfreie Antriebe, damit die E-Mobilität im ÖPNV weiter vorankommt. Ein wichtiger Aspekt des NVP ist die Vernetzung des ÖPNV mit dem Fußverkehr, dem Radverkehr und dem Auto. Die Bergische IHK befürwortet Maßnahmen zur Verbesserung der Anschlüsse zur Nah-, Fahrrad- und Automobilität durch die Weiterentwicklung und Ausbau von Mobilstationen (*S. 73, Kap. 7.3.3, M8 – Errichtung von Mobilstationen*). Explizit möchten wir darauf hinweisen, dass die Prüfung zur Einrichtung von Elektroladesäulen für Taxis im NVP aufgeführt werden sollte. Denn erst wenn die nötige Elektroladeinfrastruktur flächendeckend vorhanden ist, werden Taxiunternehmen bereit ein, auf E-Fahrzeuge umzusteigen. Wir sehen hier einen wichtigen Ansatzpunkt, der zur Dekarbonisierung im Verkehrssektor beitragen kann. Weitere Maßnahmen wie zum Beispiel die Optimierung von Schulverkehren und die Digitalisierung des Vertriebs werden unsererseits ebenfalls begrüßt.	nachfrageschwachen Räumen oder in Tagesrandlagen eingesetzt wird. Es ist aber zu berücksichtigen, dass der Einsatz eines Taxibusses nicht sinnvoll ist, wenn ein hohes oder stark schwankendes Fahrgastaufkommen besteht, das eine planmäßige Linienbedienung wirtschaftlicher und verlässlicher macht. Ebenso ist er ungeeignet, wenn spontane Mobilitätsbedürfnisse ohne Voranmeldung häufig auftreten und die Bedienflexibilität dadurch eingeschränkt wird. In diesem Fall ist eine reguläre Bedienung vorzuziehen. Hier können regelmäßige Fahrgastzählungen entsprechende Datengrundlagen zu einer abschließenden Bewertung liefern.
17.6	**7.5 Maßnahmenwirkung** Im Hinblick auf die Wirkungsabschätzung wird erwartet, dass der Modal-Split-Anteil des ÖPNV bei einer Taktverdichtung im Hauptnetz gesteigert wird (*S. 82, Modul 13 – Taktverdichtung im*	Eine Wirkungsabschätzung der Maßnahmen erfolgt in den Kapiteln 7.5 und 7.6. Eine Quantifizierung und Umlegung auf den

	Hauptnetz). Hier wäre eine detailliertere Analyse über die Verschiebung des Modal-Split-Anteils zu Gunsten des ÖPNV wünschenswert. Denn auch wenn der ÖPNV ein wichtiger Verkehrsträger in der Stadt ist, kann er nicht allein die notwendige Mobilität in der Stadt gewährleisten. Der Individualverkehr ist und bleibt der wichtigste Verkehrsträger, wie aus Abbildung 3.7-1 eindeutig hervor geht (*S. 19, Verkehrsmittelwahl (Modal Split)*).	Modal Split ist auf Grund des Modularen Aufbaus des Maßnahmenkonzeptes nicht zielführend.
17.7	**8.1 Finanzierung des ÖPNV** Die Finanzierung des ÖPNV-Systems in Remscheid setzt sich aus verschiedenen Quellen zusammen. Zum einen die Ticketerlöse durch die tatsächlichen ÖPNV-Nutzenden und zum anderen aus Zuschüssen durch die öffentliche Hand. Hierbei spielen die Landesmittel eine wesentliche Rolle. Da die vollständige Finanzierung des ÖPNV über Bundes- und Landesmittel in Kombination mit den Fahrgeldeinnahmen nicht kostendeckend erfolgen kann, muss die Stadt Remscheid durch Zuschüsse das ÖPNV-Angebot sicherstellen. (*S. 84, Kap. 8.1, Finanzierung des ÖPNV*). Im Bilanzjahr 2023 hat die Mobilsparte der Stadtwerke Remscheid ein Defizit von 12,3 Millionen Euro eingefahren. Hier zeigt sich das ganze Dilemma der ÖPNV-Finanzierung: Neben den Zuschüssen durch die Stadt wird der Verlust der ÖPNV-Sparte innerhalb des Stadtwerke-Konzerns im Querverbund ausgeglichen. Das heißt, dass Wirtschaft und Bevölkerung als Versorgungskunden über die Energiepreise quasi eine ÖPNV-Umlage bezahlen. Die Bergische IHK erwartet, dass der NVP Remscheid die finanzielle Schieflage des ÖPNV noch deutlicher darlegt. Die Mitglieder des Stadtrates, die über den NVP entscheiden müssen, wie auch jeder Bürger der Stadt, der den NVP liest, müssen eindeutig erkennen können, dass der ÖPNV in der in Remscheid erreichten guten Qualität, für Wirtschaft und Bürger dieser Stadt einen hohen Preis hat. Der Gedanke der Regionalisierung des ÖPNV, der durch entsprechende Richtlinien der Europäischen Union beschlossen wurde, geht ganz eindeutig davon aus, dass die Defizite im ÖPNV im Sinne des Bestellerprinzips von den Aufgabenträgern, das heißt aus öffentlichen Mitteln, zu begleichen sind. Leider trägt die bundesrechtliche Regelung des PBefG dieser Vorgabe nicht mehr in ausreichendem Maße Rechnung. Wie sind der Meinung, dass die zukünftige Finanzierung des ÖPNV angesichts der durch den geplanten Angebotsausbau zu erwartenden Kosten aus öffentlichen Mitteln gesichert sein muss. Dieser Bedarf hat sich, wie im Entwurf beschrieben, auch aus Sicht der Bergischen IHK im Hinblick auf die Einführung des Deutschlandtickets verstärkt. Vor diesem Hintergrund kann es für den fortzuschreibenden NVP angesichts der sehr schwierigen Haushaltssituation der Stadt nur das Ziel geben, den recht guten Leistungsstandard in Remscheid möglichst zu halten. In diesem Zusammenhang begrüßt es die Bergische IHK, dass alle verfügbaren Fördermöglichkeiten von Land, Bund und EU zur Neubeschaffung von Fahrzeugen bestmöglich ausgeschöpft werden sollen. Die im Entwurf aufgeführten Themen zur ÖPNV-Finanzierung, wie Mobilitäts- oder Nahverkehrsabgaben, City-Maut oder Umweltabgaben sehen wie, auch wenn es im NVP nicht näher beschrieben wird, sehr kritisch (S. 84, Kap. 8.1, Finanzierung des ÖPNV). Etwaige Kosten einer dritten Finanzierungssäule dürfen in keinem Fall zu Lasten der ortsansässigen Unternehmen gehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
17.8	**8.2 Qualitätssteuerung** Die kontinuierlich und systematisch durchzuführende Erfolgskontrolle soll in Form eines jährlichen Evaluierungsberichtes mit	Wird zur Kenntnis genommen.

	Darstellung der Zielerfüllung erfolgen. Für diese jährlichen Evaluierungsberichte sind Erfolgsindikatoren (Kennwerte) zu erfassen (S. 85, Kap 8.2, Qualitätssteuerung). Die Bergische IHK unterstützt die Einführung eines Controlling-Systems, um mögliche Kostensteigerungen besser zu beherrschen zu können. Zudem kann die Installation eines Soll-Ist-Vergleiches die Wirksamkeit der Maßnahmen transparenter abbilden.	
17.9	Aus Sicht der Bergischen IHK werden im Hinblick auf die Mobilitätsentwicklung technologische Innovationen dabei helfen, den Mobilitätsbedürfnissen von Gesellschaft und Wirtschaft bei einem deutlichen sparsameren Einsatz von Ressourcen gerecht zu werden. Wesentlich für deren erfolgreiche Einführung sind neben der gesellschaftlichen Akzeptanz sektorübergreifende Kooperationen und Partnerschaften. Die besondere Herausforderung besteht dabei in der Organisation eines stadtverträglichen Verkehrs. Damit kann unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen von Unternehmen, Pendlern, Geschäftsreisenden, Kunden und Bewohnern Rechnung getragen werden. Städtische Mobilitätskonzepte werden künftig an diesen Anforderungen zu messen sein. Die Erreichbarkeit der Innenstädte für den Wirtschaftsverkehr sollte hierbei stets berücksichtigt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.

18. Pro Bahn Bergisches Land

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
18.1	**Modal Split S. 19** Laut Fußnote 16 wurden diese Werte offenbar im Corona-Jahr 2021 erhoben, in dem der Marktanteil des ÖPNV besonders niedrig war / durch administrative Maßnahme niedrig gehalten wurde. Als Grundlage für eine ÖPNV-Angebotsplanung sind diese Zahlen kaum geeignet.	Die Umstände des Zeitraums der Erhebung wurde bei der Bewertung berücksichtigt. Zum Zeitpunkt der Erhebung gab es keinen „Lockdown“.
18.2	**Früh-Express / Flexi-Bus S. 28:** Dieses Produkt ist in der aktuellen Produktpalette, welche von den Verkehrsverbünden beworben wird, m.W. nicht enthalten. Die Idee eines teil-gebundenen Busverkehrs ist sicher nachfragegerecht, sollte aber auch entsprechend beworben werden, so dass nicht nur „Insider“ das Angebot kennen und nutzen.	Es handelt sich hierbei um Sonderlösungen zur Nutzung von Synergieeffekten im Betriebsablauf und bei der Bedienung. Ein zusätzliches Bewerben ist nicht vorgesehen. Ist in den NVP übernommen worden.
18.3	**S.36 Umsetzungsstand Nahverkehrsplan 2007** Es ist leider festzustellen dass die dort als nicht umgesetzt aufgelisteten Maßnahmen einen wesentlichen Teil der Qualitätsverbesserungen aus dem damaligen Nahverkehrsplan ausmachen. Es hat also in den 18 Jahren kaum Fortschritte gegeben.	Früh-Express und Flexi-Bus sind keine speziellen Produkte, sondern interne Namen der Stadtwerke Remscheid für gewisse Sonderlösungen im Rahmen der Bedienung.
18.4	**Online-Öffentlichkeitsbeteiligung:** Das hier gewählte Verfahren, auf der Basis eines Stadtplanes Wünsche zu verorten und zur Diskussion zu stellen ist u.E. sehr gelungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
18.5	**Zielkonzept S.39:** Hier wird der Verzicht auf eine angebotsorientierte Planung mit dem Deutschland-Ticket begründet, ohne abzuwägen, inwieweit durch das Deutschland-Ticket neue Kundengruppen gewonnen und eine Nachfragsteigerung erreicht werden kann, die wiederum eine offensivere Angebotsplanung rechtfertigen kann.	Die Begründung ruht nicht allein auf dem Deutschlandticket. Potentielle Nachfragesteigerungen wurden bei der Betrachtung berücksichtigt.
18.6	**S.48 Erscheinungsbild und Design** Die Forderung nach einem einheitlichen Erscheinungsbild der eingesetzten Fahrzeuge wird ausdrücklich begrüßt.	Wird zur Kenntnis genommen.
18.7	**S.52 ITCS** Ein neues Leitsystem sollte nunmehr auch eine flächendeckende Signalanforderung für die Busse im gesamten Stadtgebiet beinhalten.	Entsprechend Anforderungen wurden im Rahmen der Ausschreibung des neuen ITCS formuliert.
18.8	**S.53 Fahrweg** Die Einschränkung „sofern technisch möglich“ bei der Signalanforderung ist uns unverständlich. Die entsprechende Technik existiert seit beinahe 40 Jahren!	Es wird auf das noch aufzustellende Konzept zu Busbeschleunigungsmaßnahmen (M2 und M7) verwiesen.
18.9	**S.53 ff. Haltestellen** Hier fordern wir, dass bei künftigen Neugestaltungen von Haltestellen auf die Bauform Busbucht grundsätzlich verzichtet wird, sofern nicht fahrplantechnisch längere Standzeiten vorgesehen sind.	Buskaps sind bei künftigen Neugestaltungen der Bauform Busbucht vorzuziehen. Eine Umsetzung ist aber nicht überall möglich.
18.10	**S.64 Spätverkehre** Der Einsatz von Ringlinien im Nachtexpressverkehr ist verbundweit absolut üblich und nicht zu beanstanden, sofern die Linien im wesentlichen Freizeitverkehre bedienen, die weniger zeitsensibel sind. Für den frühen Abendverkehr, wie in Remscheid praktiziert, sind sie dagegen wenig geeignet. Die Forderung nach einer Wieder-Ausweitung des Tagnetzes auf die Zeit bis 24:00 Uhr wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung mehrfach erhoben.	Eine Ausweitung des Tagnetzes bis 24:00 Uhr ist im Maßnahmenkonzept als Maßnahme 14 enthalten.
18.11	**S.67 Busbeschleunigung** Bevorrechtigung an LSA, S. 68: Die Darstellung beschränkt sich auf eine allgemeine Beschreibung der Funktionsweise der	Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme M7 im Maßnahmenkonzept soll eine

	Signalanforderung. Es müsste hier konkret beschrieben werden, an welchen LSA, in welchen Linienverläufen (CE 63, 653, 654 ?) Signalanforderung bereits installiert ist, mit welcher Priorität sie vorgesehen ist, und welche weiteren Ausbauten gefordert werden.	Machbarkeitsstudie zu Busbeschleunigungsmaßnahmen in Remscheid durchgeführt werden. Diese soll eine Bestandsanalyse enthalten, entsprechende Ausbauplanungen benennen und eine Priorisierung vornehmen.
18.12	**S.68 Flexible Bedienungsformen** Bei der Umstellung von AST auf Taxi-Bus-Linien ist darauf zu achten, dass trotz gestraffter Linienwege die Erschließungsqualität in den Außenbezirken der Bedienungsgebiete erhalten bleibt. Im Zusammenhang mit dem Auftreten neuer Anbieter (UBER) sollte versucht werden, ein nutzerfreundliches einheitliches System der Bedarfsverkehre zu etablieren.	Wird zur Kenntnis genommen.
18.13	**S. 70 Nachtnetz** Der Vorschlag, das Tagnetz nur bis 22:00 Uhr zu betreiben, bleibt hinter den Wünschen der Bürgerschaft zurück. Der Einsatz von Taxi-Bussen nach 22:00 Uhr könnte aber den Bedarf abdecken, sofern für den wesentlichen Teil des Tagnetzes tatsächlich alternativ ein Taxi-Bus-Angebot eingerichtet wird. S.71: Die Orte Nr. 1-8 sind anscheinend zweifelsfrei als verbesserungsbedürftig identifiziert worden. Da die Anlage von Busspuren meist mit erhöhtem baulichen Aufwand verbunden ist und auch der Platz nicht immer ausreicht, bleibt die Ampelvorrangschaltung regelmäßig die einzig umsetzbare Maßnahme. Sie ist bewährt und sollte nunmehr kurzfristig stadtweit vorgesehen werden, ohne eine zeit- und kostenaufwendige Begutachtung vorzuschalten.	Wird zur Kenntnis genommen.
18.14	**S. 71 höherwertiger ÖPNV:** Es wird begrüßt, dass der NVPl-Entwurf eine solche Option zur Qualitätssteigerung beinhaltet und dabei auf eine Verbesserung des Merkmals „Fahrweg“ fokussiert. Konkret kommen für uns ebenfalls die beiden Varianten BRT-Trasse oder Stadtbahn in Betracht. Der meist befahrene Abschnitt Allee-Center – Haddenbacher Straße verfügt schon heute über einen hohen Anteil von Sonderfahrstreifen, bietet aber sowohl in seinem Streckenverlauf als auch an den Endpunkten Erweiterungspotential. Alternativ könnte parallel zur Trasse der S7 eine separate ÖPNV-Trasse erstellt werden, die im Vorlauf als BRT-Trasse genutzt wird und im Endausbau von einer Stadtbahn befahren wird. Sie wäre zur besseren Erschließung von Siedlungsschwerpunkten an geeigneten Stellen „auszuschleifen“ und mit zusätzlichen Haltestellen auszustatten. Die Haltestellen wären als Seitenbahnsteige sowohl für den Bus als auch für eine niederflurige Stadtbahn nutzbar. Die Stadtbahn könnte parallel zur weiter verkehrenden S7 / RE47 verkehren oder im Rahmen einer Gesamtlösung mit den Nachbarstädten die S7 ersetzen (Reisezeit?). Dies würde auch bei einer Wiederaufnahme des SPNV auf der Strecke RS-Lennep – Opladen, für die nach derzeitigem politischen Beratungsstand ebenfalls eine Stadtbahnlösung bevorzugt wird, zusätzliche Optionen eröffnen.	Wird zur Kenntnis genommen.
18.15	**SPNV allgemein** Der Entwurf enthält keine Aussagen zur Ausgestaltung des SPNV. Zuständig hierfür ist der Aufgabenträger VRR. Der kommunale Aufgabenträger ist aber nicht gehindert, im Rahmen eines „Bottom-up-Prozesses“ eigene Vorstellungen zu formulieren. Dies gilt hier konkret insbesondere für die Wiederaufnahme des SPNV auf der Strecke RS-Lennep- Opladen. Wenn ein	SPNV-Anregungen wurden Seitens der Stadt Remscheid bei der Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans platziert, da dieser die Rolle des SPNV-Aufgabenträgers hat.

	Aufgabenträger eine zusätzliche Bedienung wünscht, sollte er auch in seinem eigenen Nahverkehrsplan darauf hinweisen. Auch zu den angedachten Varianten einer Verlängerung der S7 nach Düsseldorf (weiterhin Umstieg in Solingen Hbf, Durchbindung, Flügelung / Kopplung mit S1) sollte die Stadt Remscheid ihre Vorstellungen darlegen. Darüber hinaus wäre eine Aussage zur Zukunft der „Mannesmann-Trasse“ wünschenswert. Diese wurde erst vor wenigen Jahren grundsaniert, ist aber derzeit ohne Verkehr und wird auch nicht mehr unterhalten, so dass in schon wenigen Jahren eine erneute Grundüberholung anstehen würde. Wenn in Remscheid eine Stadtbahn-Lösung in Frage kommt, sollte auch diese Strecke mit betrachtet werden.	Unter Berücksichtigung des Planungshorizontes bei SPNV-Maßnahmen hat man sich gegen die Integration von SPNV-Maßnahmen bei der Fortschreibung des NVPs entschieden. Dies betrifft unter anderem die beiden angesprochenen Maßnahmen der Reaktivierung der Strecke RS-Lennep – Opladen und der Mannesmann-Trasse. Insbesondere eine mögliche Reaktivierung der Strecke RS-Lennep – Opladen soll vorerst durch eine Vorstudie bestätigt werden. Demnach können diese Projekte ggf. bei der nächsten Fortschreibung berücksichtigt werden.
18.16	**<u>S.74 Anpassung der Linien CE63 und 660</u>** Eine Verschiebung des Leistungsangebotes zu Lasten der Li. 660 sehen wir kritisch, weil diese Linie ein Grundangebot im Bereich Haddenbach – Tannenhof darstellt. Zudem wird sie auf S 77 als ggfs. zu verdichtende aufkommenstarke Linie dargestellt. Zwischen RS-Mitte und Lüttringhausen verkehren zudem weitere Bus-Linien sowie auch die S7. Wenn die Li. 660 selbst nicht aufgrund geringer Nachfrage eine Ausdünnung auf 30-Min.-Takt rechtfertigt, sollte diese unterbleiben.	Über eine Umsetzung der Maßnahme der Linie 660 soll erst nach Verfügbarkeit aktuellerer Fahrgastzahlen entschieden werden. Hinweis zu den Alternativmöglichkeiten wird dankend angenommen und bei der weiteren Betriebsplanung berücksichtigt.
18.17	**<u>S.76 On-Demand- Verkehre</u>** Siehe Anmerkung zu flexiblen Bedienungsformen. App-gesteuerte On-Demand-Verkehre sind inzwischen in zahlreichen anderen Städten im Einsatz, z.T. aufgrund des hohen Zuschussbedarfs aber auch schon wieder eingestellt. Wenn das System wie hier „ersetzend“ und nicht „überlagernd“ geplant ist, könnte der Aufwand kompensiert werden. Entscheidend für die Festlegung eines Bedienungsgebietes ist das Vorhandensein eines zentralen in dichtem Takt bedienten Verknüpfungspunktes, auf den die Fahrten ausgerichtet werden können. Dies ist bei der Haltestelle Richard-Lindenberg-Platz gegeben, aber auch bei den zu ersetzenden AST-Verkehren.	Wird zur Kenntnis genommen.
18.18	**<u>S. 77 Taktverdichtungen</u>** Die Linie 660 wird hier als aufkommenstark eingestuft, soll aber zugunsten der CE 63 ausgedünnt werden, s.o. Alternativ zu einer Taktverdichtung können größere Fahrzeuge und konsequente Beschleunigung ebenfalls zu einer Steigerung der fahrgastnachfrage beitragen.	Siehe Stellungnahmen Nr. 17.16
18.19	**<u>S.78 sonstige Maßnahmen</u>** Eine Netzumstellung von umsteigefreien Direktfahrten zu dicht getakteten Umsteigeverbindungen erfordert wohl mindestens einen 10-Minuten-Takt mit Anschlusssicherung, oder gar einen 5-Minuten-Takt, um fahrplanunabhängig attraktive Gesamtreisezeiten anbieten zu können.	Wird zur Kenntnis genommen.
18.20	**<u>S.79 Kostenloser Nahverkehr an Wochenenden</u>** Durch das Deutschland-Ticket ist möglicherweise schon ein erheblicher Teil des zu erwartenden Nachfragezuwachses „abgegriffen“. Die erwünschte Lenkungswirkung weg vom MIV tritt wohl nur mit gleichzeitigen Restriktionen (autofreie Innenstadt an Wochenenden o.ä.) ein. In der Einführungsphase sollte man ein solches Angebot	Wird zur Kenntnis genommen.

	aber auf besondere Anlässe (Stadtfeste o.ä.), bei denen die Innenstädte ohnehin für den MIV gesperrt werden, beschränken.	

19. Remscheider Blinden- und Sehbehindertenverein e.V.

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
19.1	Telefonische Rückmeldung: Keine Anmerkungen zum Nahverkehrsplan Remscheid.	Wird zur Kenntnis genommen.

20. VCD Bergisches Land e.V.

Nr.	Anregungen und Hinweise	Bewertung
20.1	**Generelles Vorgehen** Der VCD begrüßt die Aufstellung des Nahverkehrsplans in der vorgesehenen Form. Angesichts der bestehenden Herausforderungen erscheint er uns jedoch als zu wenig ambitioniert.	Wird zur Kenntnis genommen.
20.2	**Verkehrsprognose** In Kapitel 3.7 (S. 18 ff) wird der derzeitige Modal-Split-Anteil des ÖPNV in Remscheid mit nur 10% angegeben. In Kapitel 3.8 (S.21, 22) wird eine Steigerung um 10% bis 2030 erwartet. Darauf wird im Weiteren der gesamte Nahverkehrsplan aufgebaut, obwohl auf die bereits erfolgte Steigerung der ÖPNV-Nutzung hingewiesen wird. Die absolute Notwendigkeit einer Verkehrswende in den nächsten Jahren ist weitgehend unumstritten. Daher ist bei der Zielvorgabe ein deutlich höherer ÖPNV-Anteil anzusetzen. Man vergleiche, dass die Nachbarstadt Solingen eine Verdopplung des ÖPNV-Anteils bis 2032 anstrebt.	Steigerungen des ÖPNV-Anteils am Modal Split hängen von vielen Parametern ab. Hohe Verlagerungseffekte sind in der Regel nur durch umfassende Veränderungen der gesamten Mobilität zu erreichen. Dies erfordert u.a. hohe Investitionen, Planungskapazitäten und entsprechende Personalverfügbarkeiten. Das Stufenkonzept benennt hier entsprechende Maßnahmen.
20.3	**Zielkonzept** Die angestrebten Qualitätsstandards zu Erschließung und Betriebszeiten (S.41, 42) sind grundsätzlich zu begrüßen. Hinsichtlich des Übergangs von SVZ auf Nachtverkehr sollte jedoch eine Korrektur vorgenommen werden. In Hinblick auf Schichtarbeiter sollte das Tagesnetz montags bis samstags bis 23 Uhr betrieben werden. (vgl. Kapitel 7.2.4 S. 70) Dies sollte als kurzfristige Maßnahme aufgenommen werden, um Fahrgäste zu gewinnen, die bisher keine Möglichkeit hatten, den ÖPNV regelmäßig zu nutzen. Eine Taktverdichtung auf einigen Linien sollte auch schon kurzfristig erfolgen. Der alleinige Hinweis auf mangelnde Finanzmittel ist nicht legitim	Wird zur Kenntnis genommen.
20.4	Der Aufbau von Mobilstationen (Maßnahme M8, S. 73) ist sehr zu begrüßen und sollte in Teilen (Bike+Ride-Anlagen) bereits kurzfristig erfolgen sowohl an Bahnhöfen als auch an Bushaltestellen mit großem Einzugsbereich.	Wird zur Kenntnis genommen.