

Presseauszug zur Entwicklung des neuen Nahverkehrsplans 2022

1. September 2021: Fortschreibung Nahverkehrsplan; Bearbeitungsschritt I

Stadt Solingen Nahverkehrsplan Teilfortschreibung 2021 - Aktualisierung - Entwurf für Anhörungsverfahren

https://ratsportal.solingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZd0iOPEjXPkiQneb_U5mDx1WFT9-qtMVKLXp6H72Hf2V/1337_Anlage_1_Stadt_Solingen_NVP_Teilfortschreibung_2021_Stand_Anhoerung_-_Teil_1.pdf

aus der 7. Sitzung des Rates am Donnerstag, 30.09.2021 Öffentlicher Teil Punkt 23. Fortschreibung Nahverkehrsplan; Bearbeitungsschritt I - Teilfortschreibung 2021 Vorlage Nr. 1337/2021 Der Rat beschließt einstimmig den Nahverkehrsplan – Bearbeitungsschritt I, Teilfortschreibung 2021 und beauftragt die Verwaltung, die in der Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens aufgeführten Änderungen nachträglich einzuarbeiten und dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen in seiner nächsten Sitzung zur Kenntnis zu geben.

https://ratsportal.solingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZaPsGMvrEXbEV-fp4qjfrX1BmTW5rPnpAZ1EPXLvn54G/Beschlusstext_1337-2021_-oeffentlich- Rat_30.09.2021.pdf

B E S C H L U S S aus der 6. Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen am Donnerstag, 23.09.2021 Öffentlicher Teil Punkt 12. Fortschreibung Nahverkehrsplan; Bearbeitungsschritt I - Teilfortschreibung 2021 Vorlage Nr. 1337/2021 Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen empfiehlt einstimmig dem Rat, den Nahverkehrsplan – Bearbeitungsschritt I, Teilfortschreibung 2021 in der in der Anlage 1 und 2 beigefügten Fassung zu beschließen und die Verwaltung zu beauftragen, die in der Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens (Anlagen 3 und 4) aufgeführten Änderungen nachträglich einzuarbeiten und dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen in seiner nächsten Sitzung zur Kenntnis zu geben.

Hintergrund ♣ Notwendige Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zum 01.01.2024 – verbindliche Umsetzung der Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan ♣ daraus resultierend: Veröffentlichung Vorabbekanntmachung (angestrebter Zeitpunkt: 4. Quartal 2021; rechtliche Vorgabe: frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn und spätestens ein Jahr vor Einleitung des Vergabeverfahrens (PBefG bzw. Art. 7 Abs. 2 VO 1370)) – Grundlage für die Beschreibung des Leistungsangebotes in der Vorabbekanntmachung: Derzeitiges Verkehrsangebot als Mindestangebot. (Die zukünftige Gestaltung der Verkehrsbedienung soll nicht unter dieses Bedienungsniveau zurückfallen) ♣ Fortschreibung des Planungsinstruments Nahverkehrsplan – Konkretisierung der öffentlichen Verkehrsinteressen – keine Selbstverpflichtung der Stadt – zwei Bearbeitungsschritte / Abschluss des ersten mit der Beschlussfassung

Weiteres Vorgehen ♣ Überarbeitung des Nahverkehrsplanes und somit die Erstellung einer endgültigen Fassung erfolgt nach der Beschlussfassung jetzt vorgelegten Synopse durch den Rat um evtl. Änderungsvorschläge aus der Politik ebenfalls berücksichtigen zu können ♣ Vorlage der endgültigen Fassung gegenüber dem AKUMW in der nächsten Sitzung zur Kenntnisnahme

https://ratsportal.solingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZREVvxma8FdKhLRkjgkyi3BjSpBO2RHtAUU-OiwhQut6/1337_Anlage_1_Praesentation_Nahverkehrsplan.pdf

II-13: Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen“ (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste)		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
		
Beschreibung		
Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen“ (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste; Nahverkehrsplan, Fortschreibung Teil I, Kap. 6.5)		
Begründung		
Schaffung der gesetzlich vorgegebenen „vollständigen Barrierefreiheit“		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
SWS und Stadt/ Straßenbau- lastträger	siehe Prioritätenliste (siehe Nahverkehrsplan Teilfortschreibung 2021; Kapitel 6.5)	Flankierung des Handlungsfeldes I
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
sehr hoch	kurz (bezogen auf einzelne Haltestelle)	i. d. R. geringer Prozessaufwand (mittel bei anspruchsvollen Rahmenbedingungen vor Ort (Topografie, Querschnitte usw.) und/ oder bei umfassenden Abstimmungen mit Anliegern)

Fortsetzung des Ausbauprogramms „Barrierefreie Bushaltestellen“

2. August 2022: Fortschreibung Nahverkehrsplan; Bearbeitungsschritt II

Beratung im ÖPNV-Fahrgastbeirat und im
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen

 Ratsportal Solingen  Klickpfad anzeigen

Vorgang 2734/2022

Diese Ansicht enthält Informationen zum Vorgang: Informationsvorlage 2734/2022

Informationsvorlage	2734/2022
Betreff	Nahverkehrsplan Teilfortschreibung 2022/ 2023-Neuaufstellung für die Zukunft
Federführung	61-3 Mobilität und generelle Planung
Dokument	 Informationsvorlage 2734/2022 (exportiert: 19.08.2022) (66 KB)  2734 Anlage 2 Dokumentation Workshop mit den Bezirksvertretungen BuHö, Mi und Gr (exportiert: 19.08.2022) (3.132 KB)  2734 Anlage 3 Ergebnisprotokoll Workshop mit dem Fahrgastbeirat (exportiert: 19.08.2022) (194 KB)  2734 Anlage 4_Auswertung Bürgerbefragung (exportiert: 19.08.2022) (3.959 KB)  2734 Anlage 5_Solingen_Leitbild (exportiert: 19.08.2022) (623 KB)  2734 Anlage 1_Doku_Workshop (exportiert: 19.08.2022) (2.593 KB)  2734 Anlage 6 Maßnahmen-Steckbriefe (exportiert: 19.08.2022) (5.923 KB)

Beratungsfolge

Termin	Gremium	Beschluss	Abstimmung
Di, 30.08.2022 17:00 Uhr	ÖPNV-Fahrgastbeirat		
Do, 01.09.2022 17:37 Uhr	Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen		

https://ratsportal.solingen.de/vorgang/?_id=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZWSCUmTguiHJPnIjGyldKQ

Vorgang 2735/2022 1. Erg.

Diese Ansicht enthält Informationen zum Vorgang: Informationsvorlage 2735/2022 1. Erg.

Informationsvorlage	2735/2022 1. Erg.
Betreff	Empfehlungen des ÖPNV-Fahrgastbeirates
Federführung	61-3 Mobilität und generelle Planung
Dokument	 Informationsvorlage 2735/2022 1. Erg. (exportiert: 04.11.2022) (98 KB)  2735 Anlage 1 Antrag vom 09.08.2022, „Kürzungen“ (exportiert: 04.11.2022) (182 KB)  2735 Anlage 2 Antrag vom 09.08.2022, „Busangebot“ (exportiert: 04.11.2022) (214 KB)  2735 Anlage 3 Antrag vom 09.08.2022, „Modal Split“ (exportiert: 04.11.2022) (183 KB)  2735 Anlage 4 Konzept 2030 MF (exportiert: 04.11.2022) (462 KB)  2735 Anlage 5 Konzept 2030 Sa (exportiert: 04.11.2022) (285 KB)  2735 Anlage 6 Konzept 2030 SF (exportiert: 04.11.2022) (284 KB)

Beratungsfolge

Termin	Gremium	Beschluss	Abstimmung
Do, 17.11.2022 18:00 Uhr	Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen		

Haupt- und Ergänzungsvorlagen

	Betreff	Termin
  	2735/2022 - Informationsvorlage Empfehlungen des ÖPNV-Fahrgastbeirates	Do, 27.10.2022 17:00 Uhr Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen

https://ratsportal.solingen.de/vorgang/?_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZWViQDVnHroZ08Mw-XxDuEI

Vorgang 3113/2022

Diese Ansicht enthält Informationen zum Vorgang: Beschlussvorlage 3113/2022

Beschlussvorlage	3113/2022
Betreff	Nahverkehrsplan Teilfortschreibung 2022/ 2023 - Neuaufstellung für die Zukunft
Federführung	61-3 Mobilität und generelle Planung
Dokument	 Beschlussvorlage 3113/2022 (exportiert: 04.11.2022) (117 KB)  3113 Anlage 1 Nahverkehrsplan Fortschreibung 2022-2023 (nur online) (exportiert: 04.11.2022) (7.990 KB)

Beratungsfolge

Termin	Gremium	Beschluss	Abstimmung
Mo, 14.11.2022 16:00 Uhr	Beirat für Menschen mit Behinderung		
Di, 15.11.2022 17:00 Uhr	ÖPNV-Fahrgastbeirat		
Do, 17.11.2022 18:00 Uhr	Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen		
Mi, 30.11.2022 16:00 Uhr	Seniorenbeirat		

Im Zeitraum vom 19.04. bis 26.06.2022 wurde im Rahmen der NVP-Bearbeitung eine Bürgerbefragung zum ÖPNV-Angebot der Stadt Solingen durchgeführt. Hintergrund der Beteiligung ist die Einbindung der Solinger Bürger:innen in den Prozess der Fortschreibung des städtischen Nahverkehrsplans. Mit der Befragung wurde schwerpunktmäßig erfasst, welche konkreten Vorschläge und Hinweise die Solinger Bürger:innen zum städtischen Busnetz haben. Die Teilnahme an der Befragung erfolgte anonym, beruhte auf Freiwilligkeit und war für jeden Interessierten zugänglich. Sie konnte sowohl digital, über eine separate Online-Plattform mit Verlinkung über die städtische Homepage erfolgen, als auch analog durch das Ausfüllen eines Fragebogens. Dieser lag zur Abholung im Rathaus bereit oder konnte per E-Mail als PDF-Datei angefordert werden. Die Information über das Vorhaben sowie die Teilnahmemöglichkeiten wurden über die Tagespresse sowie über die städtische Homepage kommuniziert.

Diese Verbesserungen führen zu einem fahrplanmäßigen Mehraufwand von ca. 1,9 Mio Buskm pro Jahr, also ca. 46%. Eventuell ist teilweise weiterer Mehraufwand außerhalb des Fahrplanangebots (Zusatzwagen) notwendig. In den Spitzenstunden sind ca. 50 zusätzliche Fahrzeuge erforderlich und ca. 70 zusätzliche Busfahrer. Die von der Verwaltung genannte notwendige Ausweitung des Angebots um 150% erscheint deutlich überzogen, Die Verwaltung spricht von 90 zusätzlichen Fahrzeugen und 180 Fahrern. Begründung: Gemäß der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Solingen soll der ÖPNV-Anteil im Modal-Split bis 2030 von heute 15% auf 30% gesteigert werden. Das kann mit dem heutigen Angebot nicht gelingen. Es ist eine erhebliche Ausweitung des Busangebots notwendig, um die angestrebte Erhöhung der Fahrgastzahlen überhaupt bewältigen zu können.

Klingenstadt Solingen - Informationsvorlage 2734/2022 Informationsvorlage 2734/2022 Seite 1/3
erstellt am: 28.07.2022 - öffentlich - Nahverkehrsplan Teilfortschreibung 2022/ 2023-Neuaufstellung
für die Zukunft Ressort 5: Beigeordneter Budde Vorlage erstellt: 61-3 Mobilität und generelle
Planung Beratungsfolge Sitzungstermin Zuständigkeiten ÖPNV-Fahrgastbeirat 30.08.2022
Kenntnisnahme Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen 01.09.2022
Kenntnisnahme 1.Sachverhalt Der Nahverkehrsplan der Stadt Solingen wird in zwei
Bearbeitungsschritten fortgeschrieben. In den politischen Gremien ist regelmäßig über den
Hintergrund, den Sachstand sowie die Vorgehensweise der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes
berichtet worden, zuletzt in der Sitzung am 30.05.2022 (Vorlage 2477/2022).

Die Nachhaltigkeitsstrategie definiert als strategisches Ziel 2, den Umweltverbund zu erweitern und
zu stärken und konkretisiert als operatives Ziel 2.1: „Der Anteil des Öffentlichen Nahverkehrs am
Modal Split ist von 15 % im Jahr 2015 auf 20 % im Jahr 2025 und 30 % im Jahr 2030 gestiegen. Der
ÖPNV wird im Straßenverkehr bevorrechtigt.“ Aufgabe der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist
es also, Maßnahmen zu entwickeln, die in der Umsetzung vordergründig auf die Erreichung dieses
Ziels ausgerichtet sind.

Zunächst hat in der Bearbeitung im Bearbeitungsschritt I eine ausführliche Grundlagenermittlung
stattgefunden, eine Bestandsermittlung sowohl quantitativer, als auch qualitativer Art. Qualitative
Verfahren haben den Vorteil, dass sie der Alltagserfahrung näher sind. Die qualitative Erfassung im
Bearbeitungsschritt II hatte nicht ausschließlich die reine Erfassung als Ziel, sondern diente
gleichzeitig auch der Eruierung von Zielvorstellungen aus Politik und Bürgerschaft und wurde in Form
von Workshops (mit den Bezirksvertretungen im März 2022 sowie mit dem Fahrgastbeirat im Juni
2022) und der Online-Bürgerbefragung (Mai-Juni 2022) durchgeführt. Der Maßnahmenentwicklung
zugrunde gelegt wurden außerdem die gefassten Beschlüsse aus den politischen Gremien, die
Anregungen und Empfehlungen aus dem Fahrgastbeirat sowie zusätzlich zur Befragung
eingegangene Anregungen aus der Bürgerschaft. Die Dokumentationen der Workshops sind in den
Anlagen 1-3 beigefügt. An der Bürgerbefragung haben 1.216 Personen teilgenommen. Die
Zusammenfassung der Ergebnisse ist in der Anlage 4 beigefügt.

Der Ratsbeschluss ist für das 1. Quartal 2023 vorgesehen. Eine Beschlussfassung zu diesem Zeitpunkt
ist notwendig, da der Nahverkehrsplan als planerisches Instrument die Festlegung der Vorgaben für
den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) und somit der mittel- bis langfristigen ÖPNV-
Entwicklung für die strategische Entwicklung des ÖPNV-Angebotes trifft. Der ÖDA, der ab dem
01.01.2024 gelten soll, muss im ersten Halbjahr 2023 geschlossen werden. Aufgrund dieses strikt
einzuhaltenden Zeitplanes bis zur Direktvergabe im nächsten Jahr können ab dem jetzigen Zeitpunkt
leider keine weiteren, die Bearbeitungszeit ggf. verlängernden Prüfungen, mehr erfolgen. Es wird
jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Umsetzung des Nahverkehrsplans in den
darauffolgenden Jahren mit einer regelmäßigen Evaluierung begleitet wird und bei Erforderlichkeit
eine Teil-Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen kann.

https://ratsportal.solingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZdJlMZLt0fpikJefemGR_eAj4hNZZ_ekBki2sFCoy8XHU/Informationsvorlage_2734-2022.pdf

Klingenstein Solingen - Beschlussvorlage 2767/2022 Beschlussvorlage 2767/2022 Seite 1/5 erstellt am: 02.08.2022 - öffentlich - Finanzierung ÖPNV – Ausgleich Wirtschaftsplanung Stadtwerke Solingen GmbH – Verkehr 2022/2023 Ressort 5: Beigeordneter Budde Vorlage erstellt: 61-3 Mobilität und generelle Planung in Abstimmung mit 20 Finanzmanagement / BSG Beteiligungsgesellschaft Stadt SG mbH / Stadtwerke Solingen GmbH

https://ratsportal.solingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZWYpPpg-nPata9Mxida97wy-jcpa7uYUvvBDEXqVNZcZ/Beschlussvorlage_2767-2022.pdf

B E S C H L U S S aus der 14. Sitzung des Rates am Donnerstag, 08.09.2022 Öffentlicher Teil Punkt 13. Finanzierung ÖPNV – Ausgleich Wirtschaftsplanung Stadtwerke Solingen GmbH – Verkehr 2022/2023 Vorlage Nr. 2767/2022 Der Rat der Klingenstein Solingen fasst mehrheitlich bei einer Gegenstimme (AfD) nachstehenden Beschluss: Der Rat nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und beschließt, jeweils 2,9 Mio. € in die Haushaltsplanung des Jahres 2023 und die Finanzplanung der Jahre 2024 bis 2026 einzustellen. Solingen, 09.09.2022 Für die Richtigkeit des Beschlusses: Der Oberbürgermeister Im Auftrag gez. Heuser

https://ratsportal.solingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZQw9u6yekXkNj1Qq7qGtkmDtz3cMG6Mnc7yzmZ-xsu74/Beschlusstext_2767-2022_-oeffentlich- Rat_08.09.2022.pdf

Klingenstein Solingen - Beantwortung von Anfragen 2745/2022 Beantwortung von Anfragen 2745/2022 Seite 1/1 erstellt am: 01.08.2022 - öffentlich - Empfehlung des Fahrgastbeirates: kurzfristige Verbesserungen im Frühverkehr

Vorlage erstellt: 61-3 Mobilität und generelle Planung in Abstimmung mit Stadtwerke Solingen GmbH Beratungsfolge Sitzungstermin Zuständigkeiten Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Wohnungswesen 01.09.2022 Kenntnisnahme In der Sitzung des AKUMW am 31.03.2022 wurde dem AKUMW eine Empfehlung des Fahrgastbeirates zur Kenntnisnahme vorgelegt (Vorlage Nr. 2137/2022). RM Kröck stellte dazu folgende Fragen: 1) Wie kann der Frühverkehr umgesetzt werden? 2) Kann der Ausbau des Frühverkehrs umgesetzt werden? 3) Sind die Forderungen des Fahrgastbeirates zum Frühverkehr realisierbar bzw. was ist realisierbar? Antwort der Verwaltung: Die Empfehlung des Fahrgastbeirates - Vorlage Nr. 2137/2022 - bezieht sich auf eine Empfehlung des Fahrgastbeirates vom 10.03.2015. In dieser ist eine umfangreiche Auflistung von Vorschlägen enthalten mit der Aufforderung, die Vorschläge umzusetzen. Tlw. sind die Punkte sehr kleinteilig und beziehen sich auf einzelne Fahrlagen. Daraufhin sind die einzelnen Punkte auf ihre Realisierbarkeit hin geprüft worden. Einige sind umgesetzt worden, wie beispielsweise der Einsatz von Verstärkerfahrzeugen im Schülerverkehr, auch Forderungen den Fahrplan betreffend. Andere konnten nicht umgesetzt werden. Weitere Punkte sind nicht mehr aktuell, bspw. fährt die Linie 693 das Monhofer Feld nicht mehr an. Im Rahmen der Prüfung und Bewertung während der Bearbeitung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes spielt das Thema Frühverkehr eine wichtige Rolle. Im Bearbeitungsschritt I sind Aussagen zu den grundsätzlichen Bedienzeiten getroffen worden. Vor dem 01.01.2024 wird es zu keiner „großen Fahrplanänderung“ mehr kommen. In Abhängigkeit von den Maßnahmen, die letztlich mit der Beschlussfassung des Bearbeitungsschrittes II des Nahverkehrsplanes definiert werden, wird anschließend in Vorbereitung auf die Leistungserbringung mit dem neuen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein neuer Fahrplan erstellt.

https://ratsportal.solingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZTzozUP6onxNj0UHxH-OAtEgsvhgmqHZwT-WrrdTck/Beantwortung_von_Anfragen_2745-2022.pdf

Nahverkehrsplan kommt in die heiße Phase

Zum 01.01.2024 muss ein neuer Nahverkehrsplan in Kraft treten. In diesem wird geregelt, welche Anforderungen die Stadt Solingen an das ÖPNV-Angebot stellt. Hierunter fallen unter anderem die angebotenen Linien, Taktungen und Bedienzeiten. Der neue Nahverkehrsplan soll das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie mit Leben füllen, welches vorgibt, den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal-Split) bis zum Jahr 2030 auf 30 % zu erhöhen, was mehr als einer Verdoppelung entspricht. Ein erster Entwurf des Gutachters wurde der Politik nun vorgestellt und es soll bereits im nächsten Frühjahr zu einem Beschluss kommen. Bitterer Weise standen unter anderem aufgrund der Energiekrise zur gleichen Zeit Kürzungen im aktuellen Busangebot für das kommende Jahr im Raum. Diese konnten vorerst abgewendet werden. Für uns GRÜNE ist klar: Wir halten am Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie fest – trotz der dringenden Notwendigkeit einer anderen Finanzierung des ÖPNV wollen wir einen Plan aufstellen, mit dem der Öffentliche Nahverkehr perspektivisch radikal ausgebaut wird. Wir stellen uns konsequent gegen eine Verschlechterung des Angebots. Weiter lesen.

In Zeiten, in denen die Situation für den kommunalen Haushalt (*Link zum Artikel*) kaum angespannter sein könnte, kommt es zu skurrilen Situationen, wie die Diskussionen um den Nahverkehrsplan zuletzt gezeigt hat. Während ein Plan auf dem Tisch liegt, mit dem das Busangebot in den kommenden Jahren massiv erweitert werden soll, mussten wir uns zunächst mit aller Kraft wehren, im kommenden Jahr Kürzungen im Busangebot hinzunehmen. Der Wirtschaftsplan der Stadtwerke (SWS) weist ein Loch von 2,9 Millionen Euro auf, welches einerseits durch die Energiekrise und darauf beruhenden Mehrbelastungen für Betrieb und Personal des Verkehrsbetriebs sowie andererseits auf einen Investitionsstau bei Neuanschaffungen modernerer Busse zurückzuführen ist. Hinzu kommen weiterhin Mindereinnahmen durch die gesunkenen Fahrgastzahlen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie. Glücklicherweise konnten wir uns mit den demokratischen Fraktionen im Rat darauf verständigen, die Finanzierungslücke aus dem Haushalt zu stemmen. Dieses Vorhaben muss abschließend durch die Bezirksregierung genehmigt werden.

Die gegenwärtige Finanzierungspraxis, die Gewinne der Versorgungsparte der SWS (Strom, Wärme, Ladeinfrastruktur u. a.) als Querfinanzierung für den

Nahverkehr zu nutzen, wird von Jahr zu Jahr weniger tragfähig und war mit einer Verkehrswende – bei gleichzeitiger Energiewende - ohnehin nie vereinbar. Hier ist klar, dass es dringend eine andere Finanzierung des ÖPNV braucht, für die Beschlüsse in Bundes- und Landesregierung notwendig sind. Mit der Klimakrise kann schließlich nicht verhandelt werden. Für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor, als Sektor mit den schlechtesten Treibhausgas-Einsparungen überhaupt, müssen die Städte in die Lage versetzt werden, ihr ÖPNV-Angebot bestmöglich auszubauen.

Auch in der Hoffnung, dass sich etwa nach dem erfolgreichen Experiment des 9-Euro-Tickets sowie durch Vereinbarungen im Koalitionsvertrag der Landesregierung, wie etwa der Erhöhung der Regionalisierungsmittel und der Einführung von Drittnutzerfinanzierungen, zukünftig neue Handlungsspielräume eröffnen, sollte der aktuelle Nahverkehrsplan trotz der gegenwärtigen Finanzierungseingänge Maßstäbe für eine echte Verkehrswende setzen. Eine Aufweichung des 30-Prozent-Ziel werden wir daher strikt ablehnen. Die Maßnahmenvorschläge des Gutachters, etwa zu einem 5-Minutentakt auf dem Premiumnetz sowie neuen Doppelgelenkbussen als Angebot in Straßenbahnqualität haben wir daher positiv aufgenommen. In den nächsten Monaten wollen wir das Konzept abrunden. Auch die Themen Anbindung von Gewerbegebieten und Betrieben zu den Zeiten des Schichtwechsels, als auch die Einführung neuer Kleinbuslinien in räumlichen Randlagen halten wir für wichtige Themen.

<https://gruene-solingen.de/fraktion/newsletter/september-2022/nahverkehrsplan-entscheidende-phase-beginnt/>

Fahrgastbeirat in Solingen bespricht Ausbaupläne für ÖPNV

Veröffentlicht: Dienstag, 30.08.2022 20:05

Bringt ein „Premium-Busnetz“ den ÖPNV in Solingen nach vorn? Ein von der Stadt beauftragtes Beratungsunternehmen ist davon jedenfalls überzeugt.



© Stadtwerke Solingen

Das Konzept ist Teil der Vorschläge für den neuen Nahverkehrsplan, der heute (17 Uhr) erstmals im Solinger Fahrgastbeirat beraten wurde. In ihrer Nachhaltigkeitsstrategie hat sich die Stadt vorgenommen, dass bis 2030 ein Drittel der Verkehrsteilnehmer den ÖPNV nutzt. Das Premium-Busnetz wäre aus Sicht des Gutachters ein wichtiger Baustein. Die Idee: Die O-Bus-Linien 681 und 682 werden ausgebaut und fahren tagsüber mit Doppelwagen im Fünf-Minuten-Takt. Geschätzte Investitionskosten: über 7 Millionen Euro. Inwieweit das angesichts der aktuellen Verluste überhaupt realistisch ist, bleibt ungewiss. Für nächstes Jahr stehen Einsparungen von 3 Millionen Euro beim Busnetz im Raum. Mitglieder des Fahrgastbeirats fordern die Politik in verschiedenen Anträgen auf, die Kürzungen abzulehnen und an den bestehenden Zielen festzuhalten.

<https://www.radiorsg.de/artikel/fahrgastbeirat-in-solingen-bespricht-ausbauplaene-fuer-oepnv-1412497.html>

Nachfolgend Auszüge aus dem Entwurf zum Nahverkehrsplan der Stadt Solingen Fortschreibung 2022/ 2023 - Maßnahmensteckbriefe „ÖPNV-Angebot“ - 15. August 2022, siehe:

https://ratsportal.solingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZf3MDRKpt_U_tTK3HeDvw8JecBaSCHYp1Mdz3VyC8jyB/2734_Anlage_6_Massnahmen-Steckbriefe.pdf

1 Vorbemerkungen

Die nachfolgend in Steckbriefen dargestellten Maßnahmen sind konsequent auf die Zielsetzungen der **Nachhaltigkeitsstrategie** der Stadt Solingen ausgerichtet.

- *Strategisches Ziel 2: Umweltverbund erweitern und stärken*
- *Operatives Ziel 2.1: Der Anteil des Öffentlichen Nahverkehrs am Modal Split ist von 15 % im Jahr 2015 auf 20 % im Jahr 2025 und 30 % im Jahr 2030 gestiegen. Der ÖPNV wird im Straßenverkehr bevorzugt.*

Das Erreichen eines Modal-Split-Anteils von 30 % erfordert ggü. 2015 deutlich mehr als eine Verdopplung der Fahrgastnachfrage. Um diese Fahrgastmengen überhaupt abwickeln zu können, müssen die Beförderungskapazitäten merklich erhöht werden. In diesem Kontext ist zu beachten, dass zusätzlich größere Platzkapazitäten in den Bussen benötigt werden, da

- die (bisherigen) Fahrgäste nach den Pandemie-Erfahrungen absehbar „mehr Abstand“ in den Bussen erwarten und
- den Fahrgästen, die neu aus dem Segment der bisherigen Autonutzer gewonnen werden müssen, ein angemessener, höherer Fahrkomfort anzubieten ist.

Um die Steigerung der Fahrgastnachfrage realisieren zu können, ist das städtische Bussystem leistungsfähiger zu gestalten und auf 250% der heutigen Beförderungskapazitäten zu erweitern. Zur Erhöhung der Kapazitäten sind verschiedenen Handlungsansätze vorzusehen (siehe Abbildung 1), die nur im Mix optimal wirken können.



Abbildung 1: Handlungsmöglichkeiten zur Erhöhung der Fahrgastkapazitäten

Um die postulierten Zielgrößen des Modal-Split-Anteils erreichen zu können, muss hinsichtlich der Ausgestaltung des ÖPNV-Systems völlig neu gedacht werden. Die Ziele erfordern in der Konsequenz einen Busverkehr mit Platzkapazitäten in völlig neuen Dimensionen. Bisherige Vorstellungen hinsichtlich „Wirtschaftlichkeit“ und „Angemessenheit“ können somit nicht mehr der Maßstab für die Angebotsgestaltung sein.

Ein wesentlicher „Bremsklotz“ für den erforderlichen Ausbau des ÖPNV ist der aktuelle Fachkräftemangel im Fahrbetrieb, welcher absehbar noch länger das Agieren prägen wird. Eine wesentliche Grundüberlegung der Maßnahmenkonzeption ist vor diesem Hintergrund, mit möglichst wenig zusätzlichem Personalbedarf eine bestmögliche Erhöhung der Platzkapazitäten generieren zu können. Eine Kernmaßnahme ist deshalb die (sukzessive) Umstellung der Busflotte der Stadtwerke Solingen

- von Gelenkbussen auf Doppelgelenkbusse
- und von Standardlinienbussen auf Gelenkbusse.



Abbildung 2: Doppelgelenk-O-Bus (Beispiel: St. Gallen)

Die Platzkapazitäten sind in erster Linie im Kernnetz (insbesondere Linie 681 und 682) merklich zu erhöhen. Die Neueinrichtung von Linien im peripheren Bereich, die nur geringe Potenziale besitzen und deshalb mit Kleinbussen zu betreiben wären, ist in der Prioritätenreihung nachrangig einzuordnen.



Abbildung 3: Strategie der Maßnahmenpriorisierung

Für die dargestellten Maßnahmen werden (in unterschiedlicher Ausprägung) Nachfragezuwächse erwartet, die auch zu Einnahmensteigerungen führen. Diese Steigerungen können zum jetzigen Zeitpunkt aber (noch) nicht beziffert werden, da im Kontext mit den aktuellen Diskussionen über Nachfolgelösungen zum 9-Euro-Ticket das zukünftige Tarifkonzept nicht einschätzbar ist.

Für die grobe Abschätzung der zusätzlichen Betriebskosten¹ werden pauschal folgende Jahreskosten pro Fahrzeug angesetzt:

- 400.000 Euro Doppelgelenkbus²
- 350.000 Euro Gelenkbus

¹ Fahrpersonal-, Fahrzeug- und Energiekosten sowie anteilige Fixkosten für Betriebshof, Werkstatt und Verwaltung

² unter Berücksichtigung längerer täglicher Einsatzzeiten im Kernnetz

2 Maßnahmenfeld I: Maßnahmen zur wirksamen Erhöhung des Modal-Split-Anteils entsprechend Nachhaltigkeitsstrategie

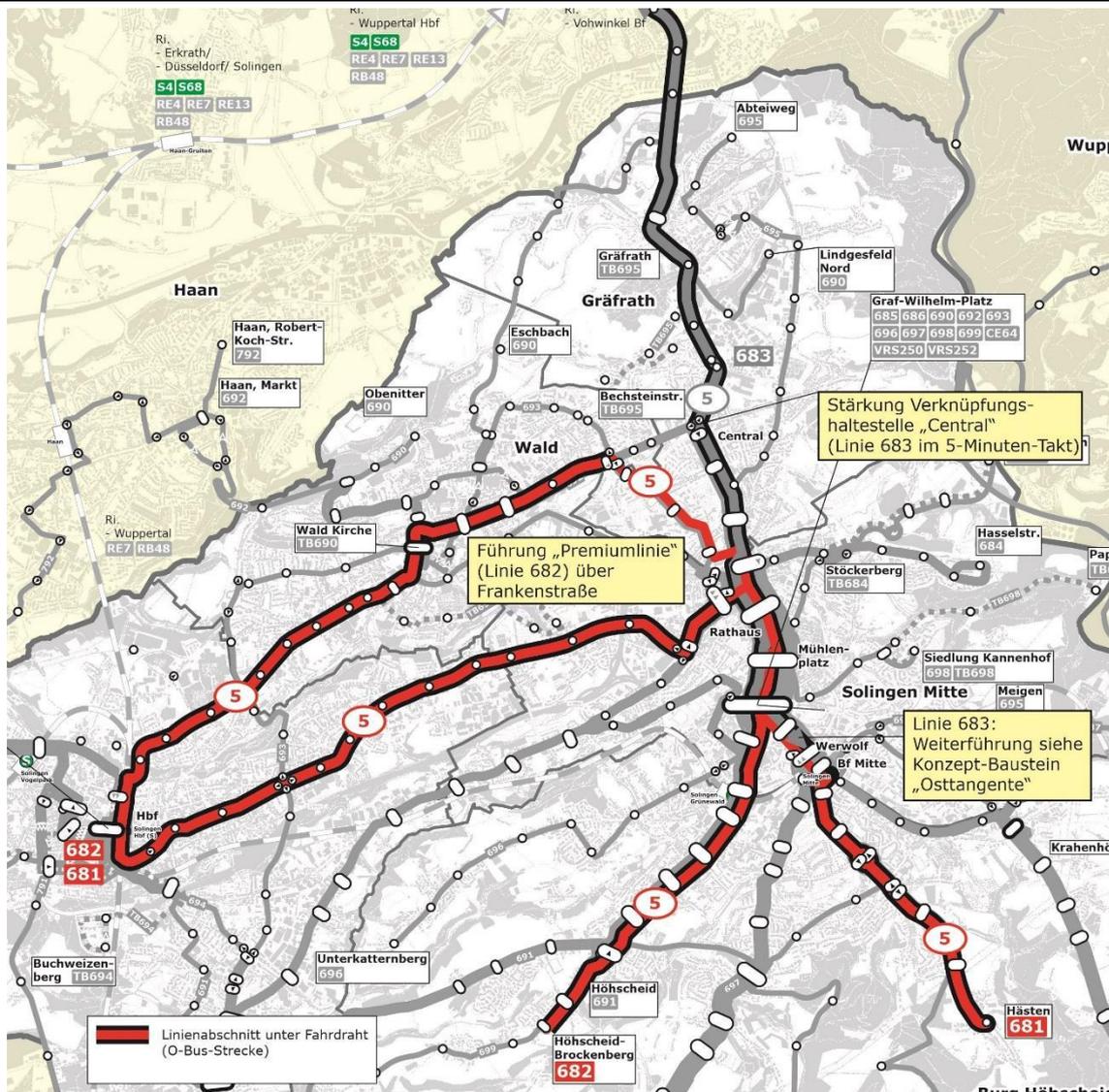
I-1: Einrichtung „Premiibusnetz“

Zielerfüllungs-Kategorie

★★★★★

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Leuchtturmprojekt/ Schlüsselmaßnahme



Beschreibung

- Ausbau der Linien 681 und 682 zu „Premiulinien“
- Arbeitstitel „Zentren-Magistralen“
- Einsatz Doppel-Gelenkbusse (36 Fahrzeuge für 5-Minuten-Takt)
- Führung Linie 682 neu über Frankenstraße (Anbindung Klinikum); Hinweis: zur Kompensation der Linienverlegung in der Schlagbaumer Straße Taktverdichtung der Linie 683

<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Frankenstraße mit Oberleitungen • Produktprofil <ul style="list-style-type: none"> - 24-Stunden-Betrieb - 5-Minuten-Takt - Mo – Fr: 6 bis 21 Uhr - Sa: 8 bis 18 Uhr - Tram-Design (Prüfung) - Produkt-Branding - besondere Fahrzeugausstattung (z. B. Ambientebeleuchtung) - Ein- und Ausstieg an allen fünf Türen <p>Der unterstellte 5-Minuten-Takt ist auf den Einsatz von Doppel-Gelenkbussen ausgerichtet. Sollte der Einsatz dieser Fahrzeuggröße nicht realisierbar sein, ist eine Verdichtung des Taktes vorzusehen. Diese dichteren Taktfolgen (ca. 3 – 4 Minuten) würden in der Konsequenz weitreichende Maßnahmen im Straßenraum zur Sicherung der Betriebsstabilität erfordern.</p>		
Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung		
Ausbau der beiden Hauptlinien des Solinger Busnetzes zu hochwertigen, „straßenbahn-ähnlichen“ Buslinien in hoher Bedienungs- und Komfortqualität		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
SWS	ca. 7,2 Mio. Euro p. a. zzgl. Infrastrukturkosten (Fahrzeugbedarf: 36 Fahrzeuge für 5-Minuten-Takt; Mehrbedarf ggü. heutiger Situation: ca. 18 Fahrzeuge)	Ausbau der beiden Hauptlinien als zentrale Netzelemente im Bussystem ist zwingende Voraussetzung für Ausbau anderer Linien
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von ausreichenden Beförderungskapazitäten zur Abwicklung der laut Nachhaltigkeitsstrategie erforderlichen Steigerung der Fahrgastnachfrage in Solingen • Generierung von wesentlichen Nachfragezuwächsen 	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. keine breite Akzeptanz zum Einsatz der Doppelgelenkbusse 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand • ggf. Umsetzungswiderstände bei Realisierung der flankierenden Infrastruktur
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
sehr hoch (zwingende Voraussetzung für Erfüllung Modal-Split-Ziel)	mittel (insbesondere Prozess zur Fahrzeugbeschaffung)	mittelfristig

I-3: Osttangente (Neuordnung Linien 683 und 684)	
Zielerfüllungs-Kategorie	★★★★
Besonderer Status im Gesamtkonzept	Leuchtturmprojekt
Beschreibung	
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung 5-Minuten-Takt zwischen Krahenhöhe und Gräfrath • 10-Minuten-Takt bis Burg • Tausch der Linienäste der Linien 683 und 684 • Linie 683A: Vohwinkel - Graf-Wilhelm-Platz – Widdert • Linie 683B: Gräfrath – Graf-Wilhelm-Platz – Krahenhöhe (Option: durchgängige Führung von Gräfrath bis Wuppertal-Vohwinkel) • Linie 684: Hasselstraße – Graf-Wilhelm-Platz – Krahenhöhe – Oberburg • Prüfung Linie 684 in Burg: <ul style="list-style-type: none"> – von Oberburg Durchbindung bis Wermelskirchen – und/ oder von Oberburg nach Höhrath anstelle Linie 689 – und/ oder Linienast nach Burg, Aue anstelle Linie 689 	

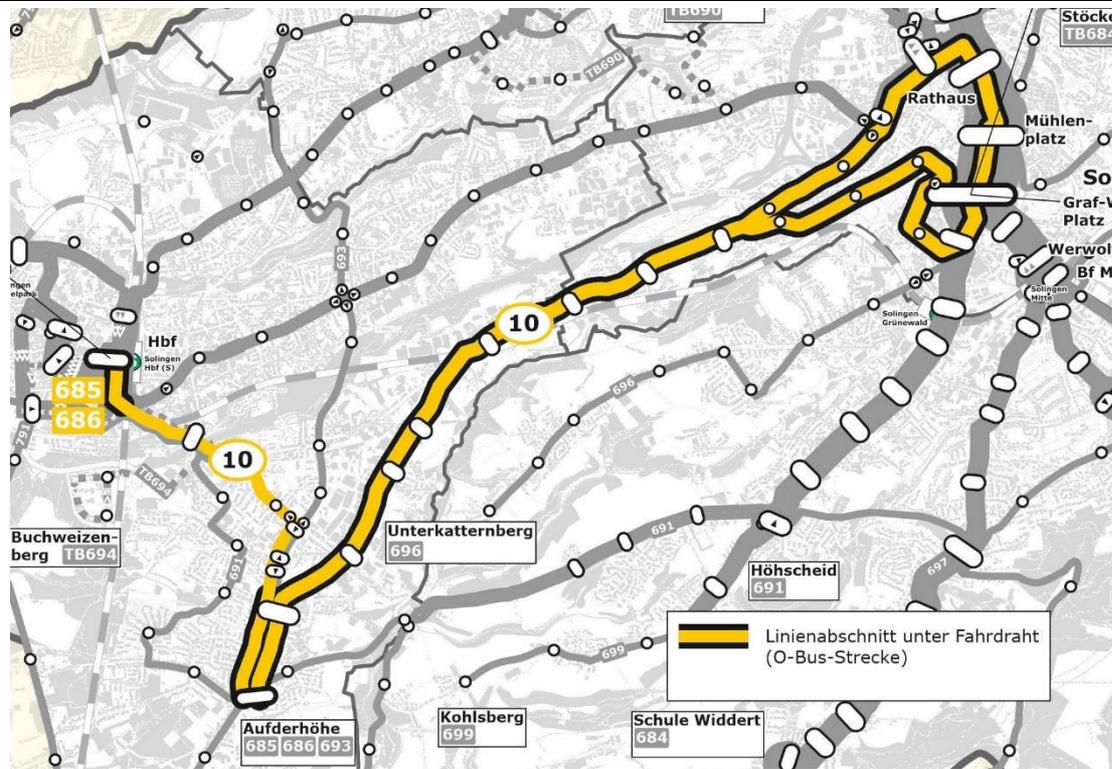
Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung		
<ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtung im Stadtosten in der Nord-Süd-Achse • Neuordnung der Linienäste ist Voraussetzung für Einsatz von Standardlinienbussen („Sobusse“) in Richtung Oberburg 		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
SWS	ca. 4,2 Mio. Euro p. a. zzgl. Infrastrukturkosten (Fahrzeugmehrbedarf: 12 Fahrzeuge für Taktverdichtungen)	<ul style="list-style-type: none"> • Wendeanlage in Oberburg erforderlich • Ausbau Haltestelle „Krahenhöhe“ als Wendestelle/ Verknüpfungshaltestelle
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Generierung von wesentlichen Nachfragezuwächsen • Direktanbindung Oberburg (z. B. Schloss) 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand (einvernehmliche Abstimmung mit Stadt Wuppertal bzgl. Taktverdichtung bis Vohwinkel erforderlich (Linie 683B))
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch bis sehr hoch	mittel (Ausbau Haltestelle Krahenhöhe)	<ul style="list-style-type: none"> • Linienasttausch und Verlängerung Oberburg: kurzfristig • Taktverdichtung: mittelfristig

I-8: Verlängerung Linien 685 und 686 nach Ohligs

Zielerfüllungs-Kategorie

★★★

Besonderer Status im Gesamtkonzept



Beschreibung

- Linien in der Überlagerung im 10-Minuten-Takt
- Verlängerung Linien 685 und 686 von Aufderhöhe nach Ohligs (Solingen Hauptbahnhof)
- Einstellung Linie 691, Neuordnung Linie 694 (siehe Maßnahme I-9)
- Hinweis: Linien mit BOB fahrbar

Hintergrund/ Maßnahmenausrichtung

Schaffung umsteigefreier Verbindungen zum Hauptbahnhof

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
SWS	ca. 2,1 Mio. Euro p. a. (Fahrzeugmehrbedarf: vsl. 6 Fahrzeuge)	Maßnahme I-9
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • keine wesentlichen Mehrkosten 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	mittelfristig (abhängig von Umsetzung I-9)