

Dem Vorstandssprecher des VRR,
Herrn Oliver Wittke sowie
den Mitgliedern der politischen Gre-
mien des VRR zur Kenntnis.



Wuppertal, Solingen, Remscheid den
30.04.2024

Forderungen an den Nahverkehrsplan des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr

Die Fraktionen der Grünen im Bergischen Städtedreieck (Wuppertal, Solingen, Remscheid) legen, unterstützt von den Grünen im Kreis Mettmann und der Landeshauptstadt Düsseldorf, die folgenden Forderungen für den Nahverkehrsplan des VRR vor. Diese sind im Zuge des mehrfachen Austausches untereinander, aber auch mit Mitarbeiter:innen der VRR-Verwaltung entstanden und stellen ein gemeinsames Leitbild für den SPNV der Zukunft in unserer Region dar. Die Forderungen sind ihrer Priorität nach sortiert.

1.) **Die Zukunft ist dekarbonisiert.** Alle Züge im VRR fahren spätestens ab Ende des Jahrzehnts dekarbonisiert. Für das Bergische Städtedreieck ist hier insbesondere die S7 und der RE47 hervorzuheben. Diese sollen bis Ende 2028 bzw. bei den nächsten anstehenden Vergaben auf BEMU-Züge umgestellt werden. Der VRR bereitet hierfür die entsprechenden Ausschreibungen vor, setzt sich für die Unterstützung des Vorhabens durch die Landesregierung ein und klärt den Verbleib der Fahrzeugreihen, die aktuell auf der Strecke verkehren.

2.) **Anbindung und Reisezeit.** Die SPNV-Haltepunkte in Meigen und Honsberg sind wichtige Bausteine für die Mobilität im Städtedreieck. Der VRR unterstützt den Bau und die Realisierung dieser. Beide sollen bis spätestens 2028 fertiggestellt werden. Unterdessen gibt es jedoch noch weitere potenzielle SPNV-Haltepunkte auf der Strecke der S7, die wichtige Ortschaften und Wohngebiete anschließen. Neben dem Haltepunkt Schmalzgrube ist dabei auch eine Realisierung des Haltepunkts Wuppertal Rauental zu prüfen. Hier stehen sich jedoch zwei wichtige Ansätze entgegen: die größtmögliche Anbindung und die schnellstmögliche Reisezeit z. B. nach Düsseldorf. Um diesen Konflikt zu lösen und eine bessere Entscheidungsgrundlage zu bieten, prüft der VRR folgende drei Varianten auf dem Streckenverlauf des RE47 und der S7 durch umfassende Simulationen:

- *Variante 1: wie im Zielnetz dargestellt* (Anbindung von Honsberg und Meigen), gegebenenfalls ergänzt um die weiteren zu prüfenden Haltepunkte. Diese Variante bietet Vorteile mit Blick auf die Reisezeit, jedoch Nachteile mit Blick auf die Erschließung.
- *Variante 2: sämtliche Haltepunkte* auf der Strecke werden **im 15-Minuten-Takt** durch sich überlagernde Linien an den SPNV angebunden. Das gilt im Falle der Realisierung auch für die möglichen zusätzlichen Haltepunkte Schmalzgrube und Wuppertal Rauental. Diese Variante bietet Vorteile für die Erschließung, jedoch Nachteile für die Reisezeit.
- *Variante 3: eine Anbindung der in Variante 2* dargestellten Haltepunkte durch eine S-Bahn im 15-Minuten-Takt, **ergänzt durch** einen zusätzlichen **Regionalexpress** mit dem Ziel Düsseldorf, der die wichtigsten Haltepunkte auf dieser Strecke anfährt. Die Variante ist eher als perspektivisch zu betrachten, könnte aber einen guten Mittelweg zwischen größtmöglicher Anbindung und dem Wunsch nach kurzen Reisezeiten darstellen.

Im Anschluss an die Prüfungen der drei Varianten, sollen die politischen Gremien des VRR und Vertreter:innen der betreffenden Kommunen gemeinsam über eine optimale Lösung beraten.

3.) **Die Bundesgartenschau in Wuppertal.** Die Bundesgartenschau 2031 in Wuppertal stellt einen wichtigen Anker für die Weiterentwicklung des Bergischen Städtedreieckes dar. Sowohl touristisch als auch städtebaulich ist die Buga für Wuppertal, Solingen und Remscheid eine Chance. Der VRR setzt sich deswegen dafür ein, dass die Züge zwischen den drei Städten im Zeitraum der Buga eine höhere Taktung fahren und in diesem Zeitraum von DBInfraGO keine größeren Baustellen im Städtedreieck geplant werden. Auch die Taktungen der von den Zentren Köln und Düsseldorf, nach Wuppertal, Solingen und Remscheid verkehrenden Linien sind im Zeitraum der Buga auszuweiten. Weiterhin soll der Haltepunkt Wuppertal-Vohwinkel temporär auch vom RE7 angebunden werden.

4.) **Infrastruktur.** Der RE7 und die RB48 gehören zu den Linien mit den meisten Verspätungen und Ausfällen im VRR-Netz. Spätestens seit Einführung des Deutschland-Tickets, kommt es regelmäßig zu Überlastungen der Fahrgastkapazitäten, weswegen die Fahrgastmitnahme teilweise nicht mehr möglich ist. Daher erarbeitet der VRR, für den anstehenden Nahverkehrsplan,

Lösungen zur Stabilisierung des Betriebes auf den besagten Linien. Diese werden den VRR-Gremien vorgestellt.

Auch für die unter Punkt 2 dargelegte *Variante 3* bedarf es einer Anpassung der Infrastruktur. Gegebenenfalls müssen Überholmöglichkeiten auf der Strecke geschaffen werden. Der VRR wirkt hier auf die Kommunen, die dafür notwendigen Flächen vorzuhalten.

Weiterhin benötigt es die Aufweitung des Rauentaler Tunnels und die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Strecke Leverkusen - Opladen - Solingen durch ein drittes Gleis sowie die Errichtung des Haltepunkts Landwehr.

Haltepunkte sind nach Möglichkeit so zu planen, dass perspektivisch an diesen auch längere Züge halten können.

Im Falle von Zugausfällen wird ein verlässlicher und barrierefreier SEV gewährleistet. Dazu werden die SEV-Haltestellen so platziert, dass sie von Reisenden einfach und unproblematisch aufzufinden sind.

5.) Reaktivierungen. Der VRR unterstützt die Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Balkantrasse. Diese soll im Nahverkehrsplan des VRR vorgemerkt werden, sodass sie im Falle eines positiven Ergebnisses der Machbarkeitsstudie in die Planungen integriert wird. Auch weitere Reaktivierungen im Bergischen Städtedreieck und in den Regionen Mettmann und Düsseldorf werden von den Grünen im Bergischen Städtedreieck unterstützt. Für die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke sind wichtige Schritte eingeleitet. Auch für die Reaktivierung der Niederbergbahn sollten die notwendigen Schritte eingeleitet werden.

6.) X-Buslinien. Der VRR setzt sich für die Realisierung der geplanten X-Buslinie Remscheid - Köln sowie die Schaffung weiterer X-Buslinien für das Bergische Städtedreieck ein (z. B. Solingen - Langenfeld - Monheim, Schwelm - Radevormwald - Halver - Lüdenscheid sowie Wuppertal - Bochum und Wuppertal - Velbert). Weiterhin prüft der VRR die Einführung der Buslinie Wuppertal HBF - Uni Wuppertal - Remscheid-Lennep - Bergisch Born/Radevormwald - Hückeswagen - Wipperfürth - Marienheide - Gummersbach. Bei der Finanzierung der Linien sind Land und VRR gefordert. Außerdem braucht es grundsätzlich eine Änderung des Finanzierungsmechanismus der Schnellbusse, der nicht allein den Anteil der gefahrenen Kilometer je Gebietskörperschaft berücksichtigt.

Weitere Ziele:

Die hier skizzierten Forderungen stellen die Maßnahmen dar, bei denen es sich um Projekte von Bedeutung für das gesamte Städtedreieck handelt. Natürlich bitten die drei Partner den VRR ebenfalls, die Verlängerung der S17 über Leverkusen - Opladen - Solingen bis nach Düsseldorf und die Prüfung der Realisierung der Haltepunkte Arrenberg und Vohwinkel West auf der Linie der S8 zu begleiten und zu unterstützen. Auch wird eine Erweiterung der Relationen Remscheid - Solingen - Düsseldorf wie auch Solingen - Köln, jeweils um ein drittes Gleis, befürwortet. Vorab benötigt es hierfür jedoch eine Prüfung der Auswirkungen dessen auf die verkehrenden Linien. Unterdessen wird die Umlegung des RE2 wie sie im VRR-Zielnetz dargestellt ist, begrüßt und sollte unbedingt in den Nahverkehrsplan einfließen.

Weiterhin wird der VRR im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans gebeten, Schnittpunkte zwischen verschiedenen Mobilitätsformen zu schaffen. Die Integration von Park & Ride Parkplätzen sowie Mobilitätshubs (für Fahrrad, E-Scooter, Auto und Co.) an Haltepunkten ist stets zu berücksichtigen. Hierfür sind stetige Gespräche mit dem Landes- und Bundesverkehrsministerium notwendig. Mit diesen soll auch die Finanzierung der oben beschriebenen Maßnahmen erläutert werden. Der VRR schafft einen möglichst verlässlichen SPNV, der ein gutes und sicheres Fahrerlebnis ermöglicht. Dafür werden Angsträume beseitigt sowie die Sauberkeit und Barrierefreiheit der Züge und der Haltepunkte optimiert. Außerdem benötigt es eine ausreichende Dimensionierung des rollenden Materials, damit die Mitnahme von z. B. Fahrrädern auch zu Stoßzeiten möglich ist.