

# **Studie zur Überprüfung der Planungs- und Förderungsvoraussetzungen für die Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes / Surgères-Platzes**

## **Auftraggeber**

Hansestadt Wipperfürth

Marktplatz 1

51688 Wipperfürth

## **Bearbeitung**

Planungsgruppe MWM

Stadtplaner - Beratender Ingenieur - Landschaftsarchitekt

Niedermeier / Siebenmorgen PartGmbB

Auf der Hüls 128, 52068 Aachen

**Aachen, August 2021**

## INHALTSVERZEICHNIS

Inhaltsverzeichnis.....	i
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis .....	ii
1 Darstellung von Zielen und Grundlagen der Studie .....	1
1.1 Einleitung und Zielsetzung .....	1
1.2 Ausgangslage.....	2
1.3 Rückblick des bisherigen Planungs- und Förderantragsstandes .....	3
2 Planungsanforderungen und Fördervoraussetzungen der Projektbeteiligten .....	5
2.1 Methodik und Vorgehensweise .....	5
2.2 Fördervoraussetzungen des NVR.....	6
2.2.1 Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) .....	6
2.2.2 Mobilstation .....	8
2.3 Planungsanforderungen Straßen.NRW .....	11
2.4 Weitere Planungsanforderungen .....	12
3 Handlungsempfehlung für die Fortschreibung der Verkehrsanlagenplanung .....	13
3.1 Ausblick.....	13
3.2 Empfehlung zum weiteren Vorgehen.....	13
4 Literaturverzeichnis.....	14

### ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS

Abb. 1: Bestandssituation am Surgères-Platz.....	2
Tab. 1: Bewertungsmatrix der Planungsmöglichkeiten und Umsetzungen am ZOB .....	4
Tab. 2: Durchgeführte Beteiligungen .....	5

## 1 DARSTELLUNG VON ZIELEN UND GRUNDLAGEN DER STUDIE

### 1.1 Einleitung und Zielsetzung

Die vorliegende Studie wurde im Rahmen der Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes (nachfolgend kurz ZOB) am Surgères-Platz in Wipperfürth ausgearbeitet. Ziel der Studie ist die Darstellung und Überprüfung der erforderlichen Planungsanforderungen und Fördervoraussetzungen der unterschiedlichen Projektbeteiligten seitens der Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes. Eine Besonderheit am ZOB / Surgères Platz ist die begrenzte Flächenverfügbarkeit, welche nicht 100 % im Besitz der Hansestadt Wipperfürth liegt und die Lage der Verkehrsachse aus diesem Grunde eng mit dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW abgestimmt werden muss. Hinzu kommt, dass die Hauptnutzer die Busbetreiber sind, welche nachvollziehbarerweise Anforderungen an Ihren Betriebsablauf stellen. Daraus folgt, dass Entscheidungen nur in gemeinsamem Einklang aller Projektbeteiligten getroffen werden können.

Im Folgenden werden die dieser Arbeit zugrunde liegenden Fragestellungen erläutert. Dazu zählen die Fragestellungen, in welchem Umfang und zu welchen Anforderungen Förderungen in Zusammenhang mit dem ZOB möglich sind.

In mehreren Abstimmungsterminen mit den Planungsbeteiligten soll das Anforderungsprofil an den ZOB am Surgères-Platz gemeinsam neu definiert werden und als Entscheidungsgrundlage für die politische Beratung dienen.

In der Vergangenheit des Projektverlaufes wurden immer mehr Anforderungen an den öffentlichen Raum des ZOB gestellt. Dies führte dazu, dass nur noch reagiert bzw. ein „**Mehr-Platz-Prinzip**“ geschaffen wurde. Frühzeitig, während der Erarbeitung der Studie, wurde daher gesamtinnerstädtisch abgewogen und die Flächenaufteilung nach dem Prinzip „**Was hat wo den größten Nutzen?**“ untersucht.

Zu Beginn der Studie wird die Zielsetzung erläutert. Im Folgenden wird die Ausgangslage inkl. eines kurzen Rückblickes des bisherigen Planungsstandes des ZOB thematisiert. Kapitel 2 beschreibt die Planungsanforderungen und Fördervoraussetzungen der Projektbeteiligten. In diesem Zusammenhang gilt es, vorhandene Entscheidungen zu hinterfragen und neue Möglichkeiten unter Einbezug der jeweiligen Fördervoraussetzungen durch gezielte Abstimmungstermine und wiederkehrende Rückkopplungen zwischen Akteuren der Verwaltung, Planern und Fördergebern zu erarbeiten. Im Anschluss werden in Kapitel 3 die gezielten Planungsanforderungen und Fördervoraussetzungen der Projektbeteiligten vertiefend dargestellt und das weitere Projektvorgehen erläutert.

## 1.2 Ausgangslage

Zum vertiefenden Einstieg und einer Neubewertung des ZOB am Surgères-Platz ist es notwendig, den bisherigen Planungsverlauf aus dem Ansatz heraus neu zu betrachten.

Im Bestand sind **9 Bushaltestellen** im Bereich des ZOB angeordnet. Die Mehrheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste am Surgères-Platz stellen Schüler der benachbarten Schulen dar. Analysen der morgendlichen Spitzenstunde zeigen **vermehrte Rückstaprobmatiken** im Bereich des Surgères-Platzes und der angrenzenden Knotenpunkte im Norden und Süden. Dies ist zum einen auf die hohe Ansammlung querender Schüler (**pulkartig**) auf Höhe des Fußgängerüberweges der Lüdenscheider Straße (L284) und zum anderen auf die Rückstausituationen an den lichtsignalisierten Knotenpunkten zurückzuführen. Der Rückstau beeinträchtigt die Verkehrsqualität der L284, wodurch sowohl für den motorisierten Individualverkehr (kurz MIV) als auch für den öffentlichen Verkehr (kurz ÖV) Fahrzeitverlängerungen resultieren.



Abb. 1: Bestandssituation am Surgères-Platz

Quelle: Eigene Abbildung

Der ZOB weist im Bestand starke gestalterische und funktionale Defizite auf. Aus den Defiziten lassen sich im Umkehrschluss Planungsanforderungen ableiten. Die vorhandenen Flächenressourcen und ein daraus resultierender Platzmangel, wirken dem primären Ziel des Angebotes einer möglichst vielfältigen Nutzungsfläche, entgegen. Unterdimensionierte Warte- und Aufstellflächen, ebenso ein unzureichend barrierefreier Ausbau des Zentralen Omnibusbahnhofs, resultieren aus bereits erwähnter begrenzter Flächenverfügbarkeit.

## 1.3 Rückblick des bisherigen Planungs- und Förderantragsstandes

Seit 2008 ist die Maßnahme im Zuge des Integrierten Handlungskonzeptes der Hansestadt Wipperfürth (kurz InHK) beim NVR eingeplant. Die eingereichten Entwurfsunterlagen wurden 2018 vom Straßenbaulastträger geprüft und detailliert abgestimmt.

Aufbauend auf bisherigen Beteiligungen, Erörterungen und Entwurfsplanungen der vergangenen Jahre wurde im weiteren Vorgehen bereits die Möglichkeit der Ausgestaltung der vorhandenen Flächenressourcen und deren Kapazität geprüft. Relevante Faktoren der Planabstimmung u.a. der Brückenbau, die Führungsform des Radverkehrs und der ruhende Verkehr sowie Anforderungen der Mobilstation wurden erneut aufgegriffen.

Der Beteiligungsprozess hat gezeigt, dass die diversen Planungsmöglichkeiten aus den vergangenen Jahren teilweise Missverständnisse aufzeigten. Planungskriterien und Anforderungen der Planungsbeteiligten für die zukünftige Umgestaltung des ZOB / Surgères-Platz sind u.a.:

- Sicherstellung der Leichtigkeit des Verkehrs
- Sichere und durchgängige Radverkehrsführung
- Sicherstellung der Barrierefreiheit
- Verbesserung der Rückstausituation
- Konfliktfreie fußläufige Anbindung in Richtung Schulzentrum im Osten
- Regelkonforme Ausgestaltung der Wartebereiche
- Steigerung der Aufenthaltsqualität hin zu einem attraktiven Aufenthaltsraum
- Verlagerung des ruhenden Verkehrs  
(u.a. einhergehend mit vorherigem Planungskriterium)
- Öffnung und Erlebbarmachen des Gaulbaches

Aus den genannten Planungskriterien und Mitwirkungsabsichten aller Projektbeteiligten erfolgt die Möglichkeit, die Planung unter Beibehaltung der Verkehrsachse der L284 im Bestand (erweiterter oder vorhandener Straßenraum) oder in Kombination mit einer Verlagerung der L284 in Richtung Osten des Surgères-Platzes umzusetzen. Zur Sicherstellung der genannten Planungskriterien werden diese in vertiefenden Abstimmungsterminen mit den Projektbeteiligten ausgearbeitet. Der Umgang mit dem ruhenden Verkehr und einer Verlagerung zur Flächengewinnung, ebenso wie die Lage der Straßenachse der L284 werden in den Abstimmungsterminen (vgl. Kapitel 2) detailliert erörtert.

Die nachfolgende Bewertungsmatrix verdeutlicht die Chancen und Möglichkeiten für die Lage der Verkehrsachse der L284 im Osten oder im Westen des Surgères-Platzes und ist dem Anhang zu entnehmen.

# 1 Darstellung von Zielen und Grundlagen der Studie

Tab. 1: Bewertungsmatrix der Planungsmöglichkeiten und Umsetzungen am ZOB

Quelle: Eigene Darstellung

<b>Chancen und Möglichkeiten für die Lage der Fahrbahn mit und ohne Umverlegung</b>				
<b>Bewertungsmatrix Planungsstand Umgestaltung Surgères Platz (ZOB) Hansestadt Wipperfürth</b>	<b>Straßenverlegung</b>	<b>Erhalt des Bestandes / Keine Straßenverlegung</b>		<b>Erläuterung</b>
		<b>erweiterter Straßenraum</b>	<b>vorhandener Straßenraum</b>	
<b>Umweltaspekte</b>				
Erhalt der Böschungskante (Osten)	o	o	o	Restriktion aufgrund geplanter Erweiterung des Straßenraums
Eingriff in den Bestand und das Gewässerbauwerk	-	-	o	Bei geplanter Erweiterung unvermeidbar
<b>Verkehrsaspekte</b>				
Rückstausituation Kfz-Verkehr in die umliegenden Knotenpunkte	+	-	-	Rückstausituation bei Erhalt der Verkehrsachse unverändert
Möglichkeit des Ausbaus einer Führungsform für den Radverkehr	+	+	-	Ohne Erweiterung des Straßenraums besteht die Schwierigkeit der Errichtung einer regelkonformen Führungsform des Radverkehrs
<b>städtebauliche Aspekte</b>				
Trennwirkung zwischen ZOB/ Innenstadt	-	+	+	höhere Trennwirkung von ZOB und Innenstadt bei Verlegung der Straßenachse
Notwendigkeit der Ertüchtigung des Brückenbauwerks	-	o	o	Bei Straßenverlegung Brückenertüchtigung notwendig. In Kombination mit Straßenbaumaßnahme ist eine Ertüchtigung auch bei Erhalt der Verkehrsachse ratsam
<b>Klimatische Grobeinschätzung</b>				
Gewässer: Prüfung von gestalterischen Möglichkeiten zum Aufenthalt oberhalb des Gaulbaches	+	o	o	
Vergrößerung der Abstandsfläche zwischen Gewässer und Fließverkehr bei evtl. Starkregenereignissen	+	-	-	

Bereits seit Beginn der Überlegungen zur Neu- bzw. Umgestaltung des städtischen ZOB / Surgères-Platzes bis zum aktuellen Zeitpunkt wurde der innerstädtische Bereich wiederholt auf alternative Standorte für den ZOB untersucht. Aus den Untersuchungen resultiert, dass der Surgères-Platz nicht zuletzt aufgrund seiner verkehrsgünstigen und zentralen Lage, der (bauplanungsrechtlichen) Zulässigkeit, der verkehrlichen Andienbarkeit und eigentumsrechtlicher Restriktionen nach wie vor als alternativlos anzusehen sein sollte.

Die Auslagerung einzelner funktionaler Bausteine, jenseits des Surgères-Platzes, in den Nahbereich (bspw. auf die Ohler Wiesen oder den Hausmannsplatz), erscheint im Kontext der Neugestaltung jedoch realisierbar und bei gegebenem Bedarf auch erstrebenswert.

### 2 PLANUNGSANFORDERUNGEN UND FÖRDERVORAUSSETZUNGEN DER PROJEKTBETEILIGTEN

Aufbauend auf die Zielsetzungen der Studie sowie auf die bisherigen Planungsständen, werden nachfolgend die Methodik und die Planungsanforderungen und Fördervoraussetzungen der Projektbeteiligten betrachtet. Eine mögliche Flächenaufteilung am ZOB nach der Fragestellung und dem Prinzip „**Was hat wo den größten Nutzen?**“ wird vertieft untersucht und abgewogen.

#### 2.1 Methodik und Vorgehensweise

Zur Neudefinition des Anforderungsprofils und als Entscheidungsgrundlage zur Projektfortsetzung dienen gemeinsam geführte Abstimmungstermine mit den Projektbeteiligten (u.a. Nahverkehr Rheinland (kurz NVR), Straßen.NRW, Oberbergische Verkehrsgesellschaft (kurz OVAG), ...), die nachfolgend erläutert werden.

Die nachstehende Tabelle stellt den Abstimmungsverlauf der durchgeführten Beteiligungen dar:

Tab. 2: Durchgeführte Beteiligungen

Quelle: Eigene Darstellung und Erfassung (2021)

Institution	Datum
Hansestadt Wipperfürth / Planungsgruppe MWM / REGIONALE*	23.03.2021
Hansestadt Wipperfürth / Planungsgruppe MWM / REGIONALE*	23.04.2021
Hansestadt Wipperfürth / OVAG	28.04.2021
Hansestadt Wipperfürth / Planungsgruppe MWM/ NVR	06.05.2021
Hansestadt Wipperfürth / Planungsgruppe MWM / Straßen.NRW	19.05.2021
Hansestadt Wipperfürth / Wupperverband	21.05.2021
Hansestadt Wipperfürth / OVAG / NVR	07.07.2021
Hansestadt Wipperfürth / Planungsgruppe MWM / Straßen.NRW	08.07.2021

\*Die REGIONALE wurde in die vorliegende Studie eingebunden, weist jedoch keine spezifischen Planungsanforderungen an einen Standard-ZOB auf.

## 2.2 Förderungsvoraussetzungen des NVR

Die Besprechungsergebnisse bzgl. der Fördervoraussetzungen des NVR werden nach dem gemeinsamen Abstimmungstermin in zwei Bereiche gegliedert.

### 2.2.1 Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

**Ein ZOB muss nicht zwingend eine Mobilstation** darstellen. Nach der Weiterleitungsrichtlinie des NVR sind Zentrale Omnibusbahnhöfe „als Umsteigeanlagen des ÖPNV mit der Verknüpfung mehrerer Buslinien untereinander definiert“ (NVR 2021:10)<sup>1</sup>. Die Zuwendungen des §12 ÖPNVG NRW sowie die dazugehörigen Verwaltungsvorschriften ermöglichen eine Förderung von bis zu 90% der zuwendungsfähigen Bau- und Grunderwerbsausgaben (NVR 2021)<sup>2</sup>.

An Zentralen Omnibusbahnhöfen sind Investitionsmaßnahmen zur **barrierefreien Gestaltung** zuwendungsfähig. Gefördert werden unter anderem der **Neubau und Ausbau** einschließlich der Ausstattung sowie die Aufstellflächen für Fahrgäste. Abhängig von der Lage der Haltestelle sollte die LSA-Steuerung von Busschleusen oder Signalschaltungen mit ÖPNV-Anforderung in die Maßnahme einbezogen werden (NVR 2021:9)<sup>1</sup>. Die Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrssysteme untereinander, v.a. an Umsteigehaltestellen, ist dabei von großer Bedeutung zur Erzielung **multimodaler Verkehrsverhältnisse** (NVR 2021)<sup>2</sup>.

Folgende Einrichtungsgegenstände an einem ZOB werden nach §13 ÖPNVG NRW (Maßnahmen mit besonderem Landesinteresse) ergänzend zu den Mitteln nach §12 ÖPNVG NRW als Standardausstattung angesehen und sind zuwendungsfähig<sup>3</sup>:

- Fahrgastunterstände
- Sitzmöglichkeiten
- Informations- und Fahrplantaafeln
- Beleuchtung mit Netzanschluss
- Taktile Leiteinrichtungen (auch im nahegelegenen Umfeld einer Haltestelle)

Derzeit werden Überlegungen angestellt, auch die Mittel nach §13 ÖPNVG NRW im ÖPNV, ergänzend zu den Mitteln nach §12 ÖPNVG NRW, für die Infrastruktur im ÖPNV einzusetzen (Nahverkehrsplan 2018:152)<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Vgl. Förderbroschüre mit Weiterleitungsrichtlinie, gesonderten Regelungen, Formularen und weiteren Informationen zur Investitionsförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW (Stand 01.07.2021).

<sup>2</sup> Vgl. Nahverkehr Rheinland (2021): <<https://www.nvr.de/infrastruktur-und-foerderprogramme/foerderprogramme/investitions-foerderprogramm-des-nvr>>.

<sup>3</sup> Vgl. Hinweise zur Förderung von Bushaltestellen und ZOB nach § 13 ÖPNVG NRW. Auszug aus dem Entwurf des Handbuchs zur Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW, Stand 29.11.2017; S.1 und 2.

<sup>4</sup> Vgl. Nahverkehrsplan 2018: Kapitel 5 – Finanzierung des ÖPNV – Investitionsförderung gem. § 12 ÖPNVG NRW.

## Planungsanforderungen und Fördervoraussetzungen der Projektbeteiligten

Zudem gilt nach der Weiterleitungsrichtlinie: „Die Standorte und der Stellplatzbedarf an einem ZOB sind auf die Entwicklung des Verkehrsangebotes abzustimmen. Dies kann durch einen stufenweisen Ausbau erfolgen. Der Stellplatzbedarf ist mit der Anmeldung der Maßnahme nachzuweisen (Busbelegungskonzept)“ (NVR 2021:19)<sup>5</sup>.

Überdachungen sind nur in einem dem Fahrgastaufkommen und der Funktionalität der Anlage angemessenen Umfang förderfähig. Sie sind ggf. gesondert zu begründen. Nachfolgende **Förderobergrenzen** sind der Weiterleitungsrichtlinie zu entnehmen (NVR 2021:19)<sup>5</sup>.

- Überdachung → 1.700.- EUR / m<sup>2</sup>
- Normalbus → 140.000.- EUR / Stellplatz
- Gelenkbus → 200.000.- EUR / Stellplatz
- Wartepplatz → 60.000.- EUR / Stellplatz
- Kurzzeit-Parkplatz (Kiss & Ride Platz) → 6.000.- EUR / Stellplatz

---

<sup>5</sup> Vgl. Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) für die Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ÖPNV-Invest-RL ZV NVR), (2021; S. 19).

### 2.2.2 Mobilstation

Mobilstationen fördern und optimieren, als Teilstück eines Mobilitätskonzeptes, das multi- und intermodale Verkehrsverhalten. Zur Förderung von Mobilstationen besteht die Notwendigkeit, mindestens zwei Verkehrsmittelalternativen zur Verfügung zu stellen. Dies bestätigt die Richtlinie des ZV NVR. Ein ZOB kann, muss aber nicht zwingend eine Mobilstation darstellen.

Nach der Richtlinie des ZV NVR für die Weiterleitung von Zuwendungen ist „eine Mobilstation im Sinne der Richtlinie eine Haltestelle des ÖPNV, an der mindestens zwei Verkehrsmittelalternativen zur Verfügung stehen. Alle im Zusammenhang mit dem Mobilitätsangebot stehenden Anlagen bilden eine städtebauliche Einheit und sind gemäß Nr. 1.4.1 d) dieser Richtlinie vollständig barrierefrei erreichbar“ (NVR 2021:2)<sup>6</sup>.

Der ZV NVR fördert Investitionsmaßnahmen nach dem ÖPNVG NRW als Mobilstationen, wenn diese die vom ZV NVR für die Förderung definierten Mindestanforderungen erfüllen. Die Mindestanforderungen sind in den Weiterleitungsrichtlinien des ZV NVR enthalten. Zur Erhaltung einer Förderung muss ein ZOB nicht zwingend eine Mobilstation darstellen.

Park & Ride Anlagen sind grundsätzlich über den ZV NVR förderfähig. Gefördert werden der Neubau und Ausbau von Park & Ride Anlagen an Haltestellen des ÖPNV (NVR 2021:3)<sup>6</sup>.

Als Ergebnis des Abstimmungstermins im Rahmen der Umgestaltung des ZOB am Surgères Platz, gemeinsam mit dem NVR, ging hervor, dass **Park & Ride Anlagen** grundsätzlich über den ZV NVR förderfähig sind, jedoch nach den Weiterleitungsrichtlinien des ZV NVR **nicht zur Mindestausstattung** einer Mobilstation gehören. Park & Ride Anlagen werden demnach nur in Zusammenhang mit Mobilstationen gefördert, was am ZOB Wipperfürth nicht zwangsläufig in Betracht gezogen werden muss.

Nach der Weiterleitungsrichtlinie des ZV NVR gilt: „Die zweckentsprechende Nutzung von Park & Ride und Bike & Ride Anlagen wird als gegeben angesehen, wenn die geförderten Stellplätze im werktäglichen Durchschnitt zu mindestens 60 v. 100 durch Umsteiger auf den ÖPNV belegt sind und die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger bei einer Belegung unter 80 v. 100 alle geeigneten und wirtschaftlich vertretbaren Maßnahmen zur Steigerung der Auslastung ergreift und dem ZV NVR über deren Erfolg über die Dauer der Zweckbindung jährlich berichtet“ (vgl. NVR 2021:8)<sup>6</sup>.

Aus dem gemeinsamen Abstimmungstermin resultiert, dass Bike & Ride Anlagen über den ZV NVR förderfähig sind. Für **Bike & Ride Anlagen**, gilt ebenso wie für Park & Ride Anlagen, der

---

<sup>6</sup> Vgl. Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) für die Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ÖPNV-Invest-RL ZV NVR), (2021; S. 2/3/8.)

## Planungsanforderungen und Fördervoraussetzungen der Projektbeteiligten

obenstehende Absatz nach den Grundlagen Punkt 1.5.2 der Weiterleitungsrichtlinien des NVR (vgl. NVR 2021:8)<sup>7</sup>.

Ein weiteres Ergebnis des gemeinsamen Abstimmungstermins zeigt, dass der ZV NVR Bike & Ride Anlagen, im Gegensatz zu Park & Ride Anlagen, auch unabhängig von Mobilstationen fördert. Als Voraussetzung zur Förderung von Abstellanlagen für den Radverkehr an einem ZOB gilt die **unmittelbare Nähe zu einer Haltestelle (ÖPNV-Investitionsförderung)**. Die Förderrichtlinien ermöglichen eine Förderung von bis zu 90% der zuwendungsfähigen Bauausgaben (v.a. in Bezug auf Bike & Ride Anlagen).

Die Förderobergrenzen des NVR enthalten jeweils die Bau- und Materialausgaben der jeweiligen Anlage einschließlich Beleuchtung und nur bei Bike & Ride Anlagen eine ggf. vorgesehene Überdachung. Die Standorte und der Stellplatzbedarf sind auf die Entwicklung des Verkehrsangebotes abzustimmen. Dies kann durch einen stufenweisen Ausbau erfolgen. Der Stellplatzbedarf ist bei mehr als 10 Stellplätzen in angemessener Weise mit der Anmeldung der Maßnahme nachzuweisen. Ein ausreichender Witterungsschutz und eine Diebstahlsicherung sind möglichst zu gewährleisten (NVR 2021:17ff)<sup>7</sup>.

Die Weiterleitungsrichtlinie des NVR nennt folgende Förderobergrenzen für **Bike & Ride Anlagen** (NVR 2020:18)<sup>7</sup>:

- Überdachte Fahrradstellplätze → 1.200.- EUR / Stellplatz
- Fahrradboxen → 1.200.- EUR / Stellplatz
- Fahrradsammelabstellanlagen → 1.800.- EUR / Stellplatz
- Fahrradboxen und Fahrradsammelabstellanlagen → 2.300.- EUR / Stellplatz  
mit elektronischem, online angebundenem Buchungs-  
und Schließsystem zur zeitlich flexiblen Nutzung
- Nachrüstung (vgl. Punkt 4) → 800.- EUR / Stellplatz
- Fahrradparkhäuser → 6.000.- EUR / Stellplatz

Radverkehrsstationen, Ladestationen, etc. in umliegender Umgebung zum ZOB können zudem auch durch die Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) gefördert werden. Die Förderobergrenze liegt in diesem Fall bei ca. 70-80 %.

---

<sup>7</sup> Vgl. Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) für die Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ÖPNV-Invest-RL ZV NVR), (2021; S. 17 und 18)

## Planungsanforderungen und Fördervoraussetzungen der Projektbeteiligten

Nach Punkt 2.4 der Förderrichtlinie Nahmobilität FöRi-Nah werden im öffentlichen Raum die verkehrsgerechte Anbindung ebenso wie Fahrradabstellanlagen in der Baulast der Kommune gefördert. Inbegriffen sind ebenso Ladestationen und Elektromobilität<sup>8</sup>.

Nach Punkt 2.3 der Förderrichtlinie Nahmobilität FöRi-Nah stellen Fahrradstationen die Schnittstelle zwischen Verkehrsmitteln des Individualverkehrs und des ÖPNV dar. Fahrradstationen für mehr als 100 Fahrräder werden an Haltestellen des ÖPNV, bei denen mindestens die nachfolgenden Dienstleistungen angeboten werden, gefördert<sup>8</sup>:

- Bewachung und Witterungsschutz
- Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur
- Fahrradvermietung

Zusätzliche Dienstleistungen wie bspw. eine Zentrale für Fahrradkurierdienste, der Verkauf von Fahrradliteratur oder eine Mobilitätsberatung können zusätzlich erbracht werden<sup>8</sup>.

### Zwischenfazit

**Der ZV NVR stellt grundsätzlich keine planerischen Anforderungen an die Gestaltung eines ZOB. Alle technischen, betrieblichen und verkehrlichen Anforderungen (z.B. Radien der Schleppkurven, zukunftsfähige Busbelegungspläne, der Betriebsablauf, uvm.) müssen sichergestellt sein. Sofern diese nachgewiesen und durch den Busbetreiber bzw. den Verkehrsverbund bestätigt sind, ist die Lage der Verkehrsachse, unter Einhaltung vorab genannter Parameter, zur Erhaltung einer Förderung nicht relevant.**

---

<sup>8</sup> Vgl. Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah) RdErl. des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A 2-86.19-4.3 v. 1.12.2014.

### 2.3 Planungsanforderungen Straßen.NRW

Die **Beteiligung** mit Straßen.NRW erfolgte **zweistufig**. Straßen.NRW wurde über die Jahre hinweg in die Maßnahme eingebunden und fordert neben einer richtlinienkonformen Planung eine einheitliche Gestaltung der Entwurfsgrundlagen unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Regelwerke (RASt06, RE2012, uvm.). Der Fokus liegt auf der Gewährleistung der Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs vor Ort und der Einhaltung der geltenden Gesetze und Richtlinien.

In einer ersten Videotelefonkonferenz wurden die **Grundzüge der vorliegenden Planungen** und der Hauptfragestellung bzgl. der Verkehrsachse erörtert. Die Herleitung und Darstellung der Situation am Surgères-Platz wurden grundlegend **nachvollzogen**.

Die Grundbewertung der Straßenachse der L284 (Verlegung / Bestandslage) ebenso die Grundlagen, Kosten und Zustandsbewertung des Brückenbauwerkes „EDEKA“ erforderten eine interne Beratung beim Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßen NRW.

Zur Entscheidungsfindung wurde ein zweiter Termin vor Ort durchgeführt, bei dem die bisherigen Planungsmöglichkeiten ebenso wie die zurzeit fehlende politische Abstimmung zum Planungsentschluss vorgestellt und erörtert wurden. In einer anschließenden gemeinsamen Begangung des Planungsraumes wurden die Brückenbauwerke, die Führungsform des Radverkehrs, der ruhende Verkehr ebenso wie die dazugehörigen Sicherheitsaspekte begutachtet und erörtert.

**Straßen.NRW** bestätigt in diesem Zusammenhang, dass die Notwendigkeit von Sanierungsmaßnahmen der Brückenbauwerke besteht und der gesamte Bereich der Brückenbauwerke inkl. der Zwangspunkte mit der Brückenkappe großräumig überplant werden darf.

Straßen.NRW sieht **eine Lösungsverbesserung** in der sich zwischenzeitlich durch die Beteiligung herausgestellten Planung inkl. **Verlagerung der L284 in Richtung Westen** und bestätigt die **grundsätzliche Präferenz** dieser mit einem „Letter of Intent“. Unter Vorbehalt der Detailplanung und der noch durchzuführenden Auditverfahren stimmt Straßen.NRW der Straßenverlegung zu und bestätigt dessen Leichtigkeit des Verkehrs.

#### Zwischenfazit

**Mit einem „Letter of Intent“ / Zustimmungserklärung bestätigt Straßen.NRW die grundsätzliche Präferenz für die Verlegung der Straßenachse der L284 in Richtung Westen und weist auf die im späteren Planungsprozess noch durchzuführenden Auditverfahren hin. Ebenfalls von Relevanz ist das Ergebnis der Brückenbauwerksprüfung durch Straßen.NRW, aus dem die Überplanung der Zwangspunkte inkl. Brückenkappe resultiert.**

### 2.4 Weitere Planungsanforderungen

#### Planungsanforderungen OVAG

In einem **Abstimmungstermin vom 28.04.2021** zwischen der Hansestadt Wipperfürth und der OVAG ergaben sich **vgl. mit den Aussagen aus dem Jahr 2016 keine neuen Erkenntnisse** oder Festlegungen.

Ein ergänzender Termin am 07.07.2021 bestätigte die vorab kommunizierten Festlegungen.

Die Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG) bewertete die Umgestaltung des ZOB bereits im Jahr 2016 positiv und sah folgende Planungsanforderungen vor:

- Insgesamt 9 Bussteige
  - 7 einzelne Bussteige für Standardbusse
  - 2 Bussteige für Gelenkbusse (wahlweise an Haltestellen von Standardbussen).Ziel dieser Anforderung ist das Erreichen von vermehrter Flexibilität hinsichtlich der Gelenkbuseinsätze.
- Durchgehende Radverkehrsführung zur Sicherstellung der Erreichbarkeit
- Fahrgastunterstände, Wetterschutz und Sitzgelegenheiten
- Ausweichpausenplätze und Zusatzhaltestellen. In diesem Zusammenhang ist die Öffnung des Parkplatzes „Ohler Wiesen“ als Planungsansatz denkbar. Zudem wurden Zusatzhaltestellen in unmittelbarer Nähe zum Busbahnhof angesprochen.

#### Planungsanforderungen Wupperverband

In einem gemeinsamen **Abstimmungstermin am 21.05.2021** zwischen der Hansestadt Wipperfürth und dem Wupperverband wurden **keine neuen relevanten Erkenntnisse** herausgearbeitet.

Die Hansestadt Wipperfürth regt in den Beteiligungsprozessen eine Öffnung sowie das Erlebarmachen des Gaulbaches hinsichtlich einer Steigerung der Aufenthaltsqualität an.

Im Einzugsgebiet der Wupper gilt es, vor Hochwasser zu schützen sowie Sachschäden durch Hochwasser zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Planungsanforderungen sind u.a. die Einhaltung von HQ100 bei evtl. punktuellen Überbauungen.

### 3 HANDLUNGSEMPFEHLUNG FÜR DIE FORTSCHREIBUNG DER VERKEHRSANLAGENPLANUNG

#### 3.1 Ausblick

Auf Grundlage der in Kapitel 2 dargestellten Ergebnisse der gemeinsamen Abstimmungstermine wurden die Leitfragestellungen nach der Hauptprämisse „Was hat wo den größten Nutzen?“ bzgl. dem Umfang der Planungs- und Förderanforderungen gezielt ausgearbeitet.

Die gewonnenen Erkenntnisse zeigen, dass der **ZV NVR grundsätzlich keine planerischen Anforderungen** an die Gestaltung eines ZOB stellt und dass die Lage der Verkehrsachse der L284, unter Einhaltung vorab genannter Parameter für den Betriebsablauf keine Relevanz darstellt.

Der Fokus von Straßen.NRW zur Umgestaltung des ZOB liegt in der Gewährleistung der Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs vor Ort und der Einhaltung der geltenden Gesetze und Richtlinien. Straßen.NRW sieht **eine Lösungsverbesserung** des Bestandes in der **Verlegung der Straßenachse der L284 in Richtung Westen**. Straßen. NRW bestätigt mit einem „Letter of Intent“ die grundsätzliche Präferenz und weist auf noch durchzuführende Prüfungsverfahren- / schritte hin.

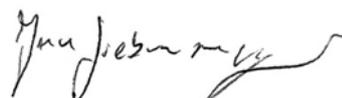
#### 3.2 Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Die Studie hat gezeigt, dass alle Planungsbeteiligten an einer Umgestaltung des ZOB interessiert sind, da die Bestandssituation nicht mehr den heutigen Verkehrsanforderungen entspricht.

Für eine weitere Konkretisierung der Planung und verbindlichen Abstimmungen mit den Planungsbeteiligten benötigt die Stadtverwaltung der Hansestadt Wipperfürth ein politisches Votum. Dieses Votum muss die beiden aus der Studie hervorgehenden Kernthemenpunkte „die Lage der Verkehrsachse“ und „den Umgang mit dem ruhenden Verkehr“ beinhalten.

Aachen, August 2021

Planungsgruppe **MWM**



Dipl.-Ing. (FH) Jan Siebenmorgen

Marina Frank, B.Sc.

#### 4 LITERATURVERZEICHNIS

Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) (Stand 2021): Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah) RdErl. des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr – III A 2-86.19-4.3 v. 1.12.2014;

<[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=1&gld\\_nr=9&ugl\\_nr=910&bes\\_id=28965&val=28965&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=0](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=910&bes_id=28965&val=28965&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=0)>. Düsseldorf: Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen - Redaktion der Verkündungsblätter; abgerufen am 03.08.2021.

Nahverkehrsplan NRW (2018): Kapitel 5 – Finanzierung des ÖPNV – Investitionsförderung gem. § 12 ÖPNVG NRW, o.O.:Köln.

Nahverkehr Rheinland (NVR) (2017): Hinweise zur Förderung von Bushaltestellen und ZOB nach § 13 ÖPNVG NRW. Auszug aus dem Entwurf des Handbuchs zur Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW; o.O.:NVR.

Nahverkehr Rheinland (NVR) (2020): Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) für die Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ÖPNV-Invest-RL ZV NVR) vom 04. Dezember 2008 i.d.F. vom 18.06.2021; o.O.:NVR.

Nahverkehr Rheinland (2021): Förderbroschüre mit Weiterleitungsrichtlinie, gesonderten Regelungen, Formularen und weiteren Informationen zur Investitionsförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW (Stand 07.07.2021); o.O.:NVR.

Nahverkehr Rheinland (NVR) (2021): <<https://www.nvr.de/infrastruktur-und-foerderprogramme/foerderprogramme/investitionsfoerderprogramm-des-nvr>>, abgerufen am 03.08.2021; Köln:NVR.

**Chancen und Möglichkeiten für die Lage der Fahrbahn mit und ohne Umverlegung**

Bewertungsmatrix Planungsstand Umgestaltung Surgères Platz (ZOB) Hansestadt Wipperfürth	Straßenverlegung	Erhalt des Bestandes / Keine Straßenverlegung		Erläuterung
		erweiterter Straßenraum	vorhandener Straßenraum	
Umweltaspekte				
Erhalt der Böschungskante (Osten)	o	o	o	Restriktion aufgrund geplanter Erweiterung des Straßenraums
Eingriff in den Bestand und das Gewässerbauwerk	-	-	o	Bei geplanter Erweiterung unvermeidbar
Verkehrsaspekte				
Rückstausituation Kfz-Verkehr in die umliegenden Knotenpunkte	+	-	-	Rückstausituation bei Erhalt der Verkehrsachse unverändert
Möglichkeit des Ausbaus einer Führungsform für den Radverkehr	+	+	-	Ohne Erweiterung des Straßenraums besteht die Schwierigkeit der Errichtung einer regelkonformen Führungsform des Radverkehrs
städtebauliche Aspekte				
Trennwirkung zwischen ZOB/ Innenstadt	-	+	+	höhere Trennwirkung von ZOB und Innenstadt bei Verlegung der Straßenachse
Notwendigkeit der Ertüchtigung des Brückenbauwerks	-	o	o	Bei Straßenverlegung Brückenertüchtigung notwendig. In Kombination mit Straßenbaumaßnahme ist eine Ertüchtigung auch bei Erhalt der Verkehrsachse ratsam
Klimatische Grobeinschätzung				
Gewässer: Prüfung von gestalterischen Möglichkeiten zum Aufenthalt oberhalb des Gaulbaches	+	o	o	
Vergrößerung der Abstandsfläche zwischen Gewässer und Fließverkehr bei evtl. Starkregenereignissen	+	-	-	