

Beschlussvorlage	Geschäftsbereiche	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt Bürgerbeteiligung, Recht, Beteiligungsmanagement, E-Government
	Ressorts / Stadtbetriebe	Ressort 104 - Straßen und Verkehr Ressort 300.3 - Bürgerbeteiligung
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Volker Klöpffer 563 - 6653 563 - 8036 volker.kloepfer@stadt.wuppertal.de
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Franziska Fischer 563 - 6740 563 - 8260 franziska.fischer@stadt.wuppertal.de
	Datum:	23.08.2016
	Drucks.-Nr.:	VO/0554/16 öffentlich
Sitzung am Gremium		Beschlussqualität
01.09.2016 Ausschuss für Verkehr		Entscheidung
Fortschreibung des Wuppertaler Nahverkehrsplans - Rahmenbedingungen, übergeordnete Zielsetzungen und Beteiligungsverfahren		

Grund der Vorlage

Beschluss des Ausschusses für Verkehr vom 14.04.2016.

Beschlussvorschlag

1. Der Ausschuss für Verkehr nimmt die skizzierten Rahmenbedingungen sowie die inhaltlichen Schwerpunkte und übergeordneten Ziele für den neuen Wuppertaler Nahverkehrsplan zustimmend zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das beigefügte Beteiligungskonzept umzusetzen.
3. Dem zuständigen Fachausschuss – Ausschuss für Verkehr – ist regelmäßig über die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zu berichten.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer
Paschalis

Begründung

Der Ausschuss für Verkehr hatte die Verwaltung mit Beschluss vom 14. April 2016 beauftragt, nach der Sommerpause nähere Informationen zu den wesentlichen Rahmenbedingungen der weiteren Erarbeitung des Nahverkehrsplans, inhaltlichen Schwerpunkten und dem vorgesehenen Beteiligungsverfahren vorzulegen. Diesem Auftrag kommt die Verwaltung hiermit nach. Im Einzelnen:

Rahmenbedingungen und inhaltliche Schwerpunkte

Neben allgemeinen Rahmenbedingungen, wie übergeordnete Planungen (z.B. Landesentwicklungsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen, Regionalplan etc.), sind bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans weitere Rahmenbedingungen zu beachten bzw. haben dessen Fortschreibung mit erforderlich gemacht. Zu nennen sind hierbei z.B.:

- geänderte rechtliche Rahmenbedingungen,
- die seit 1997 eingetretene und absehbare Entwicklung der Stadtstruktur,
- (veränderte) Nachfragestrukturen,
- verkehrliche Rahmenbedingungen,
- wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Einige Rahmenbedingungen, wie Veränderungen in der Stadtstruktur, wirken sich eher kleinteilig aus und sind daher in der Bestandsaufnahme für den neuen Nahverkehrsplan näher zu beleuchten. Im jetzigen Stadium der Bearbeitung soll hingegen auf die Rahmenbedingungen von genereller Natur und die damit verbundenen Implikationen eingegangen werden:

1. Geänderte rechtliche Rahmenbedingungen
In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Anfang 2013 in Kraft getretene Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zu nennen, die die Bedeutung der Barrierefreiheit deutlich verstärkt hat. Das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 ist nun verbindlich im Nahverkehrsplan zu verankern. Insofern wird das gesamte Themenfeld der Herstellung von Barrierefreiheiten im ÖPNV in allen seinen Aspekten, die weit über die reine Infrastruktur hinausgehen, detailliert zu betrachten sein.
2. (Veränderte) Nachfragestrukturen
Das heutige ÖPNV-Netz hat in seinen Grundzügen seit der Liniennetzreform Mitte der 90er Jahre, d.h. seit ca. 20 Jahren Bestand. In dieser langen Zeit haben sich zum einen, aus den verschiedensten Gründen, Veränderungen in den Nachfragestrukturen ergeben und zum anderen haben manche Angebote letztlich bis heute nicht die erwartete und für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendige Resonanz erfahren. Auf diese Aspekte ist mit der 2013 vollzogenen Leistungsanpassung in Teilen bereits reagiert worden. Im Zuge der Erstellung des neuen Nahverkehrsplans ist hierauf aufzubauen und noch einmal detailliert zu überprüfen, wo die beobachtete Nachfrage Anpassungen im Leistungsangebot (nach „oben“ oder „unten“) erforderlich macht.
3. Verkehrliche Rahmenbedingungen
Hierbei ist insbesondere die absehbare Einführung des Zwei-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit auf der Schwebebahn zu nennen. Mit der quantitativen und qualitativen Verbesserung des Schwebebahnverkehrs geht eine weitere Attraktivierung des Rückgrats des städtischen ÖPNV in der Talachse einher, die bei der weiteren Ausgestaltung des nachgeordneten Busnetzes zu berücksichtigen ist. Daneben ist auch der 2018 in Betrieb gehende, neue Busbahnhof am Döppersberg zu beachten.

4. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Finanzierung der bei WSW mobil anfallenden Defizite im Querverbund des WSW-Konzerns und damit ohne direkte Zuschüsse aus dem städtischen Haushalt stellt eine wichtige Prämisse für die weitere Ausgestaltung des Wuppertaler ÖPNV-Angebotes dar. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass bei WSW mobil erheblicher Investitionsbedarf besteht, der sich z.B. aus erhöhten Umweltaforderungen, den Vorgaben zur Barrierefreiheit (s.o.) oder gestiegenen Fahrgasterwartungen, z.B. mit Blick auf die Digitalisierung des Angebotes, ergibt. Im Ergebnis ist damit davon auszugehen, dass das für das ÖPNV-Angebot letztlich zur Verfügung stehende Budget konstant bleibt.

Durch die Entwicklung neuer Mobilitätsformen und -angebote, die den ÖPNV ergänzen oder mittel- bis langfristig in Teilbereichen sogar ersetzen könnten (Stichworte sind hier z.B. autonome Fahrzeuge und die (privatwirtschaftliche) Vermittlung von Fahrdiensten), wird ein regelmäßiges Monitoring der im Nahverkehrsplan enthaltenen Ziele und Maßnahmen deutlich wichtiger. Angestrebt wird daher, den Nahverkehrsplan zukünftig in deutlich kürzeren Abständen (zumindest in Teilen) fortzuschreiben.

Die inhaltlichen Schwerpunkte des Nahverkehrsplans leiten sich aus den geschilderten Rahmenbedingungen sowie den mit einem neuen Nahverkehrsplan verbundenen, übergeordneten Zielsetzungen ab. Nach Auffassung der Verwaltung soll der fortgeschriebene Nahverkehrsplan einen Beitrag leisten zu(r)

- Standortsicherung /-entwicklung des Oberzentrums Wuppertal im interkommunalen Wettbewerb (Wohnen, Wirtschaft, Bildung usw.),
- positiven Beeinflussung der Wanderungsbilanz,
- Klimaschutz und Gesundheitsschutz, indem eine Halbierung des CO₂- und Schadstoffausstoßes im ÖPNV-Bereich bis 2030 angestrebt wird (Basisjahr: 2008 – Einführung der Umweltzonen),
- Förderung einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität (weitere Steigerung des ÖV-Anteils am Verkehrsmarkt auf 33 % bis 2030),
- Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des ÖPNV-Angebotes durch nachfragegerechte Optimierungen im Leistungsangebot und Steigerung der Fahrgastzahlen bei möglichst konstant bleibendem Gesamtaufwand,
- weitgehender Barrierefreiheit im Wuppertaler ÖPNV bis 2022 (bzw. definitive Planaussagen zur baldmöglichen Umsetzung).

Konkretere Zielsetzungen für das zukünftige ÖPNV-Angebot werden nach Fertigstellung der Bestandaufnahme und deren Bewertung formuliert.

Beteiligungsverfahren

Das Thema Nahverkehr in Wuppertal ist für viele Bürgerinnen und Bürger von besonderem Interesse, da sie als Fahrgäste, zu Fuß Gehende, Rad-Fahrende und von Umweltauswirkungen des städtischen Verkehrs betroffen sind. Auch hat die Verkehrsentwicklung Einfluss auf vielerlei Aspekte der persönlichen Lebenswirklichkeit wie Gesundheit, Sicherheit, städtisches Leben und Kultur. Die Bürgerinnen und Bürger verfügen daher über wichtiges Erfahrungswissen, das in einem Bürger-Dialog für die Nahverkehrsplanung nutzbar gemacht werden kann. Ziel ist es, eine höhere Tragfähigkeit der Planung zu erreichen sowie die Attraktivität des Wuppertaler Nahverkehrs zu steigern. Auch soll der Bürger-Dialog als Information über Planungsprozesse sowie Rahmenbedingungen der Planung (z. B. Finanzierung des ÖPNV) dienen.

Zum Beteiligungskonzept und Bürger-Dialog zählen folgende Formate bzw. Angebote:

- **Auftaktworkshops** (September 2016): In den Auftaktworkshops können sich interessierte Bürgerinnen und Bürger über die Nahverkehrsplanung in Wuppertal informieren und ihre Anregungen zum ÖPNV-Angebot im Allgemeinen sowie zu verschiedenen, vorab definierten Themenfeldern einbringen. Die Beiträge werden ausgewertet, zusammenfassend dokumentiert und gehen – soweit sie im Rahmen des aktuellen Nahverkehrsplans bear-

beitet werden können – in den Nahverkehrsplan ein. Geplant sind mindestens zwei Auftaktworkshops.

Abhängig vom Projektverlauf können, wenn dies inhaltlich angezeigt erscheint, auch im weiteren Verfahren noch zusätzliche Workshops anberaumt werden.

- Online-Beteiligung (ab September 2016): Inhaltlich analog zu den o.g. Auftaktworkshops wird eine Online-Beteiligungsmöglichkeit bereitgestellt, über die weitere Anregungen zu vorab definierten Themen abgegeben werden können. Diese Beteiligungsmöglichkeit wird über eine hauseigene Lösung abgebildet.
- Projektwebsite (ab September 2016): Um über aktuelle Entwicklungen der Nahverkehrsplanung sowie die Bürgerbeteiligung zu informieren, wird eine Projektwebsite eingerichtet, die laufend aktualisiert und ergänzt wird.
- Begleitende Expertenrunde: Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird durch eine Expertenrunde begleitet, die, um arbeitsfähig zu bleiben, aus insgesamt maximal 15 Personen bestehen sollte. Die Verwaltung schlägt folgende konkrete Besetzung vor:
 - Fachplanung/Projektleitung R 104.53
 - Bürgerbeteiligung R 300.3
 - Gutachter
 - WSW mobil GmbH
 - Inklusionsbeauftragte
 - Gleichstellungsbeauftragte
 - VCD
 - Pro Bahn
 - Universität Wuppertal
 - Wuppertal Institut
 - Vier zufällig ausgewählte, regelmäßige ÖPNV-Nutzerinnen bzw. -NutzerDie Expertenrunde soll dabei bewusst nicht nur aus bereits institutionalisierten Expertinnen und Experten im engeren Sinne, sondern auch aus regelmäßigen Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV-Angebotes in Wuppertal bestehen, die ebenfalls und gleichberechtigt ihr Wissen in die Diskussion einbringen sollen.
Vorgesehen ist, die Expertenrunde etwa vierteljährlich einzuberufen (erstmalig noch in 2016) und dort, themenbezogen, einen Diskurs insbesondere über Datengrundlagen, im Bearbeitungsprozess getroffene Annahmen, vorgenommene Interpretationen und notwendige Ergänzungen der Projektarbeit zu führen.
- Öffentlicher Diskurs über den Entwurf (1./2. Quartal 2018): Sobald der Entwurf des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans vorliegt, werden sowohl die Bürgerinnen und Bürger als auch die gemäß ÖPNV-Gesetz zu beteiligenden Stellen Gelegenheit haben, zu diesem Stellung zu nehmen.

Organisation und Durchführung der Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird vom beauftragten Dienstleister PGV Köln in Zusammenarbeit mit Ressort 300.3 (Stabsstelle Bürgerbeteiligung) durchgeführt. Die fachliche Federführung liegt bei Ressort 104.

Demografie-Check

Entfällt.

Anlagen

Anlage 01 – Aktualisierter Zeitplan zur NVP-Bearbeitung