

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Volker Klöpfer 563 - 6653 563 - 8036 volker.kloepfer@stadt.wuppertal.de
	Datum:	12.09.2012
	Drucks.-Nr.:	VO/0646/12/1-A öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
17.09.2012	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Beantwortung der Anfrage Leistungsanpassung im ÖPNV-Angebot der WSW mobil GmbH		

Grund der Vorlage

Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (VO/0646/12) vom 04.09.2012.

Beschlussvorschlag

Die Antwort der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegen genommen.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

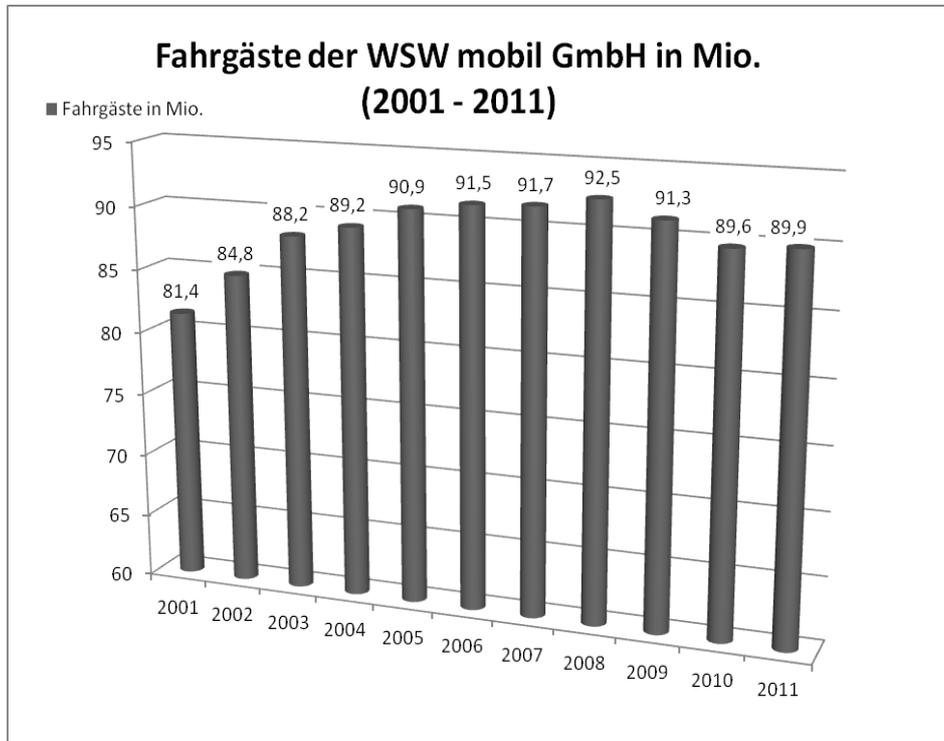
Begründung

Frage 1: Aufgrund welcher Datenlage lässt sich eine Trendumkehr bei den bisher trotz Bevölkerungsrückgang steigenden Fahrgastzahlen im ÖPNV belegen? Ist beabsichtigt, diese Daten dem Verkehrsausschuss vorzulegen?

Antwort: U.a. wurde in dem im Mai 2011 dem Ausschuss für Verkehr vorgelegten ÖPNV-Bericht (vgl. VO/0335/11) bereits auf die erkennbaren Fahrgastrückgänge hingewiesen (s. S. 35 im ÖPNV-Bericht 2009/2010). Die dabei verwendeten Daten stammen von der WSW mobil GmbH und lassen sich auch den Geschäftsberichten des WSW-Konzerns entnehmen

(diese können bis zurück in das Jahr 2001 unter folgender Adresse heruntergeladen werden: <http://www.wsw-online.de/unternehmen/Download/Geschaeftsberichte/index.htm>).

Die im Folgenden eingefügte Grafik verdeutlicht die Entwicklung zwischen 2001 und 2011, die zunächst von stark, dann nur noch geringfügig wachsenden Fahrgastzahlen geprägt war. Ab dem Jahr 2009 ist die zitierte Trendumkehr zu beobachten mit einem bis 2010 deutlichen Rückgang der Fahrgastnachfrage und in Folge, d.h. für das Jahr 2011, einer weitgehenden Stagnation.



Quelle. WSW mobil GmbH

Frage 2: Weshalb ändern Stadtverwaltung und WSW ihre Auffassung gegenüber dem vom Rat 2010 beschlossenen Handlungsprogramm Demografischer Wandel, in dem es u.a. heißt: „Ziel der WSW ist es, durch eine zusätzliche Verkehrsverlagerung von Wegen hin zum ÖPNV den derzeitigen hohen ÖPNV-Anteil an der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) zu halten bzw. noch zu verbessern.“? Warum wird von dem Ziel abgerückt, mehr Wuppertalerinnen und Wuppertaler zur Nutzung des ÖPNVs zu gewinnen?

Antwort: Mit den geplanten Leistungsanpassungen im ÖPNV ist weder ein Abrücken von dem Ziel, mehr Wuppertalerinnen und Wuppertal zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, verbunden noch ändert sich die Auffassung von Stadtverwaltung und WSW mobil GmbH gegenüber dem Handlungsprogramm Demografischer Wandel. In diesem Zusammenhang ist auf den der Leistungsanpassung zugrunde liegenden strategischen Ansatz zu verweisen (vgl. VO/0543/12):

- Kein grundsätzliches Infragestellen der bekannten Netzstrukturen.
- Erhalt eines gut vernetzten sowie einer Großstadt angemessenen Gesamtangebotes.
- Zurückfahren „zu guter“ Angebote, insbesondere dort, wo es die schwache Nachfrage verlangt und/oder Alternativen bestehen.

Da Wuppertal auch in Zukunft über ein überdurchschnittlich gutes ÖPNV-Angebot verfügen wird und vorrangig in Bereichen und/oder zu Zeiten mit geringer oder geringster Nachfrage das Angebot reduziert wird, steht einer zusätzlichen Verlagerung von Wegen hin zum ÖPNV nach Ansicht von Stadtverwaltung und WSW mobil GmbH nichts im Wege.

Frage 3: Wie hoch sind die Kosten für den Autoverkehr im Vergleich zu den Kosten des ÖPNV und des nichtmotorisierten Verkehrs? Wie haben sich diese Kosten in den vergangenen Jahren entwickelt?

Antwort: Vergleichende Zahlen in der gewünschten Form liegen weder für einen längeren Zeitraum noch für den aktuellen Zeitpunkt vor. Insbesondere hinsichtlich der Kosten für den Auto- und den nichtmotorisierten Verkehr ist eine Bezifferung nicht möglich, da keine entsprechende Ausweisung im städtischen Haushalt erfolgt und sich die entsprechenden Beträge auch nicht mit hinreichender Genauigkeit schätzen lassen.

Zur Verdeutlichung der Problematik sei z.B. darauf hingewiesen, dass vermeintlich allein dem Autoverkehr dienende Straßenbaumaßnahmen anteilig durchaus auch dem ÖPNV und/oder dem nichtmotorisierten Verkehr dienen können oder durch diesen (mit)verursacht werden (da z.B. auch Busse zur Schädigung der Straßen beitragen).

Hinsichtlich der Kosten des ÖPNV liegen über die Defizite der WSW mobil GmbH bzw. die Zahlungen, die aus dem städtischen Haushalt für die sogenannten mitbedienenden Verkehrsunternehmen geleistet werden (hierbei handelt es sich um einbrechende Verkehre aus den Nachbarkreisen und -städten) zumindest Anhaltspunkte vor, die im Folgenden noch näher erläutert werden. Allerdings wären diesen Kosten bei „ehrlicher“ und umfänglicher Betrachtung weitere Kosten hinzuzurechnen (s.o.), um die Gesamtkosten des ÖPNV zu ermitteln.

Die Defizite der WSW mobil GmbH haben sich in den vergangenen Jahren wie folgt entwickelt:

- 2008: 40,923 Mio. €
- 2009: 49,044 Mio. €
- 2010: 52,381 Mio. €
- 2011: 43,452 Mio. €

Diese Werte sind allerdings durch bilanzpolitische Maßnahmen, z.B. Auflösung von Rückstellungen (2008 und 2011), nur bedingt vergleichbar. Da die Defizite innerhalb des WSW-Konzerns aufgefangen werden, ergeben sich für die Stadt Wuppertal unmittelbar keine Kosten. Zu beachten ist, dass durch die Verlustabdeckung im Konzern steuerliche Vorteile entstehen, so dass der Stadt nicht ansonsten auszuschüttende Gewinne der WSW in identischer Höhe entgehen.

Die Finanzierungbeiträge für mitbedienende Verkehrsunternehmen im Rahmen des VRR-Finanzierungssystems belaufen sich auf:

- 2008: 0,757 Mio. €
- 2009: 0,854 Mio. €
- 2010: 0,818 Mio. €

Endgültige Zahlen für das Jahr 2011 liegen noch nicht vor.

Frage 4: Mit welcher Strategie beabsichtigt die Stadtverwaltung den Herausforderungen in den Bereichen Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmreduzierung zu begegnen, die vor allem einen Ausbau des ÖPNV und eine deutliche Verlagerung des Autoverkehrs zu Gunsten des ÖPNV erfordern?

Antwort: Das Qualitätsmanagementsystem European Energy Award (Wuppertal beteiligte sich 2001 – 2011) und der Benchmark Kommunaler Klimaschutz, der Mitgliedskommunen des Klima-Bündnis e.V. seit 2010 zur Verfügung steht und den Wuppertal seit 2012 nutzt, sehen Umweltschutz- und insbesondere Klimaschutzpotenziale vor allem in den Bereichen

- Stadtplanung, Verkehrsplanung, Städtebau, z. B. Innenstadtentwicklung, Verkehrsberuhigung in Wohngebiete, Gestaltung des öffentlichen Raums vor allem für Fußgänger und Radverkehr

- Förderung nicht-motorisierter Mobilität und des ÖPNV, z. B. durch Fußwege und Radinfrastruktur, ÖPNV-Qualitätsverbesserung (z.B. durch ÖPNV-Bevorrechtigung auf eigenen Trassen, Vorrangschaltung für den ÖPNV), Integration verschiedener Mobilitätsformen, Dienstleistungen und Organisation umweltfreundlicher Mobilität, Straßenraumgestaltung, Information und Beratung,
- Beschaffung von abgasarmen, kommunalen Fahrzeugen (ÖPNV, PKW und Nutzfahrzeuge),
- den motorisierten Individualverkehr betreffende Maßnahmen wie Verstärkung des Verkehrsflusses, Einrichtung von Umweltzonen, Temporeduktionen, Parkraumbewirtschaftung und Infrastrukturen für alternative Antriebssysteme.

Städtische Schwerpunkte liegen in den Bereichen Innenentwicklung (s. Handlungsprogramm Wohnen), Vernetzung öffentlicher Verkehre (z.B. durch Umbau des Döppersberges), Qualitätsverbesserung des ÖPNV (z. B. durch die Einrichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems, Mobilitätsberatung) und Beschaffung (Busse nach EEV 5 Standard, Hybridbusse, Erdgas- und Elektro-PKW). Der Umbau der Nordbahntrasse zum Rad-/Fußweg wird verbunden mit dem Ausbau von Radwegen zur Erschließung der Trasseneinstiege. Die Ladeinfrastruktur für Elektromobilität wird z. Z. ausgebaut, seit 2011 verleihen die WSW Pedelecs (weitere Maßnahmen s. Drs. VO/0584/12).

In dem zurzeit fortzuschreibenden Luftreinhalteplan Wuppertal ist neben den bisherigen ÖPNV-Maßnahmen ergänzend die Maßnahme M 5/62 „Anreize zur ÖPNV-Nutzung“ aufgenommen worden. Im Rahmen dieser Maßnahme stellt die WSW mobil GmbH eine umfangreiche Handlungspalette zur Anreizsteigerung zum Umstieg auf den ÖPNV vor. Hierzu zählen die Einzelmaßnahmen:

- Ausstattung von insgesamt 18 zentralen Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation,
- Echtzeitinformationen sowie linienbezogene Informationen zu Umleitungen und Störungen über Internet und Smartphone,
- Ausstattung von 50 Haltestellenpositionen mit Wetterschutz,
- Mobilitätsberatung in Unternehmen,
- Kooperationen mit Großunternehmen, z.B. zur CO₂-Minderung,
- Vermarktungsaktionen allgemein und mit Schwerpunkten bei Zusatzangeboten (Stadt-feste, Vorweihnachten etc.),
- Imagekampagnen,
- Ticketvertrieb über Handy.

Im Bereich Ticket-Sortiment bietet WSW mobil diverse zusätzliche Ticketangebote, wie z.B. Schnupperticket-Aktionen, Hotel-Kombi-Tickets etc.

Frage 5: Wie hoch ist die Auslastung des Angebotes im Bereich der Anrufsammeltaxis (AST)? Wie viele Fahrgäste haben in den vergangenen Jahren des AST-Angebot in welchem Stadtteil genutzt?

Antwort: Der Abrufgrad des AST lag 2011, über alle AST-Gebiete, bei ca. 3,6 %, d.h. etwa jede 28. angebotene Fahrt wurde tatsächlich telefonisch bestellt und durchgeführt. Die abgerufenen Fahrten wurden im Schnitt von ca. 1,1 Fahrgästen genutzt.

Die Fahrgastzahlen 2011 in den einzelnen Stadtteilen stellen sich wie folgt dar:

- Cronenberg: rd. 350 (AST 33, AST 64)
- Ronsdorf: rd. 50 (AST 30, AST 50, AST 70)
- Vohwinkel: rd. 2.100 (AST 29, AST 45, AST 84)
- Heckinghausen: rd. 400 (AST 11, AST 38)
- Langerfeld-Beyenburg: rd. 250 (AST 02)

- Uellendahl-Katernberg: rd. 150 (AST 13)

Demografie-Check

Entfällt.