

**Initiative: Erhalt des CE 62
Am Eckbusch - Elberfeld Hauptbahnhof**

Herr
Oberbürgermeister Jung
Johannes - Rau-Platz 1
42103 Wuppertal

Wuppertal, 010.10.13

Bürgerantrag gemäß § 24 Abs.1 der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Jung,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir, die Initiative Erhalt der Buslinie CE 62 von am Eckbusch - Hbf-Elberfeld, beantragen der Rat der Stadt möge mit den entsprechenden Gremien beschließen,

die Buslinie CE 62 auf der Teilstrecke vom am Eckbusch bis zum Hauptbahnhof Elberfeld mit der von uns vorgeschlagenen Taktung, 20/40 die den gleichen Spareffekt bringt wie die jetzige Lösung, wieder einzurichten oder die Linie 603 vom am Karlsplatz bis zum Dorrenberg durchfahren zu lassen oder ein gleichwertiges alternatives Angebot, dass den gleichen Zweck, eine sichere alten- und behindertengerechte Rückfahrt aus der Stadt erfüllt, zu installieren.

Begründung:

Es liegen neue Erkenntnisse vor:

I. Der neu gegründete Bürgerverein Eckbusch möchte am Eckbusch ein Modellprojekt, in dem Inklusion im Mittelpunkt stehen wird, installieren. (s. Anl. 1)

Dies ergibt sich aus der besondere Struktur unseres Bezirkes, außergewöhnlich hoher Anteil an alten Menschen und Menschen mit Behinderung. Ein alten- u. behindertengerechter ÖPNV ist dazu wesentliche Voraussetzung.

II. Unser Antrag wird inzwischen von mehreren Organisationen unterstützt:

- Beirat für die Belange der Menschen mit Behinderung Sitzung 05.06.13
- Ausschuss für Soziales, Familie und Gesundheit Sitzung 27.06.13
- Bezirksvertretung Uellendahl - Katernberg Sitzung 10.09.13
- Seniorenbeirat
- Bürgerverein Eckbusch

III. Die vorgelegten Zählungen der WSW in Bezug auf die CE 62 entsprechen nicht der Realität

Unsere Fahrgastzählungen kommen zu anderen Ergebnissen, als die von der WSW vorgelegten. Es bestehen berechnete Zweifel an der von der WSW durchgeführten Statistik.

IV. Gefahren für die BürgerInnen wurden bei der Entscheidung nicht mit einbezogen.

Im ersten Antrag wurde darauf nicht hingewiesen. Stürzen im Bus bei Halten und Anfahren am Berg

V. Unsere Sparkonzepte mit dem gleichem Spareffekt, wie von der WSW vorgegeben

wurden nicht berücksichtigt. Stolpertakt 20/40 CE 62 Ronsdorf Hbf – Am Eckbusch. usw.
Durchfahren der Buslinie 603 Karlsplatz -Am Dorrenberg. Nachweis der Durchführbarkeit erbracht-

VI. Argument der WSW; finanziell unzumutbar trifft nicht zu

Nachweis, dass keine höheren Kosten entstehen wurde erbracht. siehe Pkt. IV.

VII. Teilhabegesetze wurden nicht beachtet.

Teilhabegesetz NRW 2003, UNBRK 2009, Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal von 1997

I. Der neu gegründete Bürgerverein Eckbusch möchte am Eckbusch ein Modellprojekt, in dem Inklusion im Mittelpunkt stehen wird, installieren. (s. Anl. 1)

Dieses Modellsprojekt soll ein Miteinander von Alt und Jung zum Ziel haben und somit vor allen Dingen älteren und behinderten Menschen erlauben, solange wie möglich in ihrem gewohnten Umfeld zu leben und am Leben in der Gesellschaft mit allen Facetten teilzuhaben.

Dieses Projekt entspricht damit genau dem Antrag, der von der SPD am 04.06.13 eingereicht wurde, und in dem ausdrücklich die Erweiterung der Inklusion auf alle Bereiche gefordert wird. s. S. 3

in der Begründung heißt es:

„Das für die Sitzung des Beirates für Menschen mit Behinderung am 04. Juni 2013 vorgelegte ‚Handlungsprogramm Inklusion‘ ist ein weiterer guter, richtiger und wichtiger Schritt zur Inklusion in Wuppertal. ‚Ein Wuppertal für Alle‘ muss langfristig aber auch Inklusion in allen Bereichen sein. Wenngleich bereits einige Themen der Inklusion wie Kinder und Jugendliche und Arbeit im Wuppertaler Handlungsprogramm berücksichtigt wurden, sieht es das ‚Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderung‘ vor, dass alle Lebensbereiche inklusiv gestaltet werden.

Inklusion ist eine Chance für unsere Stadt, die wir nutzen müssen“. (VO_0517_13)

Genau diese Chance möchten wir für unseren Bezirk auch zum Wohle der gesamten Stadt nutzen. Das Projekt Inklusion ist für den Bezirk Eckbusch nicht nur notwendig, sondern der Bezirk ist dafür auch in besonderer Weise prädisponiert.

1. der Bezirk Eckbusch hat 4.547 EinwohnerInnen

davon sind 33 % über 65 Jahre das sind 1.500 Menschen, von denen ein hoher Prozentsatz erhebliche Mobilitätseinschränkungen haben und vor allem in den Hochhäusern und am Ringelbusch im unmittelbaren Einzugsbereich der Linie C. 62 leben.

allein in den Hochhäusern gibt es wie bereits mehrfach dargestellt, 620 barrierefreie Wohnungen, mit 11 Rollstuhlfahrer/Innen, ca. 30 Menschen, die auf die Benutzung eines Rollators angewiesen sind allein in den Hochhäusern. Es ist nach Frau Heinen, der Beauftragten der Stadt Wuppertal für die Belange der Menschen mit Behinderungen der Bezirk mit dem höchsten Anteil an Senioren über 65 Jahre.

2. Keine Nahversorgung für jedes Lebensmittel müssen die Bewohner in die Stadt fahren.

Ärzte und alle Institutionen befinden sich in der Stadt.

3. Eine senioren- und behindertengerechte Beförderung aus der Stadt in das Wohngebiet ist nicht mehr gegeben, wie wir mit den von uns ermittelten Zahlen belegen können (siehe Anlage 2).

4. wichtige Einrichtungen des Bezirks, Ärtzin und Krankengymnastikeinrichtung können durch die andere Linienführung nicht mehr erreicht werden.

5. Viele ältere Menschen und Menschen mit Behinderung leben alleine und müssen sich selbst versorgen.

6. Argument sinkende Einwohnerzahl trifft für den Eckbusch nicht zu. Laut Auskunft des statistischen Amtes der Stadt Wuppertal ist die Einwohnerzahl über Jahre gleich bleibend stabil. 2008 4.549 Einw. 2012 4.547.

7. Beweis: sinkende Fahrgastzahlen wird von der WS W für diesen Bezirk nicht erbracht es wird lediglich pauschal von sinkenden Fahrgastzahlen gesprochen.

All dieses Fakten sprechen für ein Projekt Inklusion, das für ganz Wuppertal eine besondere Bedeutung erlangen und wegweisend auch über Wuppertal hinaus sein kann, und für einen alten- und behindertengerechten ÖPNV, der bei fehlender Nahversorgung, eine unabdingbare Voraussetzung für dieses Projekt ist.

Die von uns aufgestellten Forderungen in Bezug auf den ÖPNV erfolgen in:

Übereinstimmung mit vielen Ausführungen des BMVBS s. Literaturangabe

und den Forderungen der Landesregierung auf dem Landestalk: „Auf dem Weg in eine inklusive Gesellschaft“

Hier wurde von allen Beteiligten, einstimmig geäußert:

„Nicht das wirtschaftliche Interesse der Träger, sondern der individuelle Bedarf ist entscheidend“ „Es darf bei der Umsetzung des Teilhabegesetzes keinen Finanzierungsvorbehalt geben!!“

Wenn das schon für kostenintensive Maßnahmen Gültigkeit hat, dann müssen erst recht kostenneutrale Maßnahmen umgesetzt werden.

Erwähnen möchten wir auch die Bemühungen anderer Städte um eine sichere alten- und behinderten-gerechte Mobilität (MOSIM).

Selbst der Planungsbeauftragte der WSW Herr Hoppe von der Planungsgesellschaft Köln, riet uns, als er bei der Veranstaltung der WSW die Bevölkerungsstruktur sah, für den Erhalt des CE 62 zu kämpfen.

II. Unser Antrag wird inzwischen von mehreren Organisationen unterstützt:

1. Der Beirat für die Belange der Menschen mit Behinderung und der Ausschuss für Soziales, Familie und Gesundheit haben sich in ihren Sitzungen im Juni mit dem Problem beschäftigt und eine Empfehlung an die Bezirksvertretung Uellendahl - Katernberg weitergeleitet (s. Niederschriften im Ratsinform.system)

Die Bezirksvertretung Uellendahl - Katernberg hat in der Sitzung vom 12.09.13 einstimmig eine Empfehlung ausgesprochen (VO 0472/13)

„Beschluss der Bezirksvertretung Uellendahl - Katernberg vom 12.09.2013

Die Bezirksvertretung empfiehlt dem Rat der Stadt bzw. den entsprechenden Ausschüssen die Wiedereinführung der Buslinie CE 62 auf der Teilstrecke von Am Eckbusch bis zum Hbf- Elberfeld bzw. als Interimslösung, die mit sofortiger Wirkung eingesetzt werden kann, die Linie 603 vom Karlsplatz zum Dorrenberg durchfahren zu lassen oder ein gleichwertiges Angebot zu entwickeln.“

Abstimmungsergebnis: Einstimmigkeit

2. Möchten wir auch auf den Antrag der SPD an den Oberbürgermeister VO/0517/13 vom 4.6.13 hinweisen. s. S. 2 Abs.2 dieses Schreibens.

Damit spricht sich die SPD eindeutig dafür aus, dass Inklusion auch für alte Menschen und für Menschen mit Behinderung in Wuppertal umgesetzt werden muss. Dies und nichts anderes soll in unserem Bezirk realisiert werden.

Aus diesem Grund ist eine Entscheidung in Bezug auf den ÖPNV und auf die Buslinie CE 62 von am Eckbusch- Hbf- Elberfeld bzw. auf die anderen Vorschläge unter diesem Aspekt, neu zu treffen und unserem Antrag stattzugeben.

III. Die vorgelegten Zählungen der WSW in Bezug auf die CE 62 entsprechen nicht der Realität.

Es bestehen berechtigte Zweifel an der vorgelegten Statistik: Die Methodik der statistischen Erhebungen und die Zahlen werden nicht offen gelegt.

Bewertung der erhobenen Daten der WSW. im Vergleich zu den von uns erhobenen Daten

Um den Anforderungen einer repräsentativen Statistik zu erfüllen und um vergleichbare Daten zu liefern, muss eine bestimmte Anzahl von Messungen ausgeführt werden, müssen die einzelnen Buslinien unter gleichen Bedingungen verglichen werden. D.h. zum gleichen Zeit, am gleichen Tag, z. B. von der Endhaltestelle in das Stadtzentrum, bzw. vom Stadtzentrum zur Endhaltestelle.

Ohne Sie mit den Fachbegriffen Reliabilität, Objektivität und Validität, die unabdingbare Bedingungen für eine repräsentative Statistik sind, zu belasten, möchte ich an Beispielen aufzeigen, dass die vorgelegten Daten der WSW keinerlei Aussagefähigkeit besitzen, da die Kriterien für eine aussagefähige Statistik nicht erfüllt sind.

Frau Schnake gibt 400 bzw. in einem anderen Dokument 450 Zählungen an.

Zählungen von was? Nur CE 62? CE 62, 603 und 613? Im ersten Fall rechnet man die Fahrten eines Jahres zusammen wären es überschlagsweise ca. 0,3 % der Fahrten. Im zweiten Fall weniger als 0,1 %. Zu welchen Zeiten wurde gemessen? 2012 fuhr circa sechs Wochen im Winter aufgrund der Witterungsverhältnisse gar kein Bus in den Bezirk Eckbusch. Wie viele Messungen fielen in diese Zeit? Wie viele Messungen fielen in die Ferien, wie viele Messungen fielen in die Zeiten, die normalerweise schwach besetzt sind (entgegen dem natürlichen Fahrgaststrom in einem reinen Wohngebiet)? Wie sah das vergleichsweise mit den anderen Linien aus?

Abgesehen davon, dass überhaupt keine Zahlen vorgelegt werden, sind das alles Fragen die nicht beantwortet werden.

Mit welchen Daten der anderen Buslinien wurde verglichen? Beispiel Buslinien die in ein Industriegebiet führen? Zum Vergleich ungeeignet! Wie wurden die Daten dieser Linien erhoben?

Um erhobene Daten zu vergleichen müssen sie jederzeit unter den gleichen Bedingungen wiederholt werden können. Da ich aus einer anderen Befragung weiß, dass die Busse von den Wagenhallen nicht nach einem bestimmten System herausgeschickt werden, sind auch die Messungen zufällig und somit sind alle diese Kriterien nicht erfüllt. Wenn diese Kriterien nicht erfüllt werden, sind die Zufallsfehler nicht abschätzbar und damit die erhobenen Daten nicht aussagefähig!

Ganz davon abgesehen, dass hier auch noch mit Mittelwerten gerechnet wird. Fahrgäste lassen sich nicht nach Mittelwerten, das würde heißen gleichmäßig auf Buslinien verteilen. Dieser Mittelwert kann auf ganz unterschiedliche Weise zustande kommen (siehe auch Punkt 3).

Die Erhebung unserer Daten erfolgte dagegen

für die CE 62 von Oktober bis Dezember 1912. Von Okt bis Dez. normaler Verkehr, keine Ferien, kein Ausfall durch Schnee..

Gemessen wurde einmal zu verschiedenen Zeitpunkten über 3 Monate in beide Richtungen, Ebenfalls wurden die für uns relevanten Zeiten mittags bis nachmittags aus der Stadt hinaus ins Wohnquartier kontinuierlich an fünf bis sechs Tagen in der Woche über mehrere Wochen Okt - Dez. gemessen,. Das gleich gilt für die Buslinie 603 und 613.

Nach der Umstellung ab 23. März 2013 wurden die Linien 603,, aber auch die Linien 613, 628, 647 vom Karlsplatz Richtung am Dorrenberg und die Linien 620 und CE 62 vom Hauptbahnhof Elberfeld Richtung Ronsdorf zu der Hauptverkehrszeit ab Mittag bis zum späten Nachmittag kontinuierlich vom 23. März bis zum 19. April gemessen.

d.h. Es liegt eine genügende Anzahl von Messungen vor, die jederzeit wiederholbar sind, und die nach den gleichen Kriterien erhoben werden können.

Sie wurden jeweils unter den gleichen Bedingungen erhoben, gleicher Tag, gleiche Zeit, gleiche Richtung. Damit haben die von uns erhobenen Zahlen eine ganz andere Aussagefähigkeit. Dies dürfte auch einem Laien, der keine statistischen Kenntnisse hat, einleuchten.

3. Zufälle können die Statistik beeinflussen: Dies zeigt folgendes Beispiel: in der Woche vor den Ferien vor der S 69 Richtung Wülfrath 9:30 Uhr von der Haltestelle Karlsplatz mit nur einer Person ab. Wenn solche Zufälle mehrfach in eine zufällige Messung eingehen, so beeinflusst das den Mittelwert erheblich und gibt ein falsches Bild.

Zu unseren Ergebnissen: es liegen im Gegensatz zur WSW konkrete Zahlen vor!

Deren Richtigkeit im Übrigen von Herrn Dittgen bei unseren Gesprächen mehrfach bestätigt wurden.

Zu 1. CE 62

die angegebene geringe Auslastung entspricht nicht den Tatsachen. (siehe Zählungen Anl 2).

Die von uns erhobenen Zahlen stehen im Gegensatz zu der Aussage von Frau Schnake und Herrn Kunz, WSW, die auch nach der Umstellung keinen Handlungsbedarf sehen und zu den vom Verkehrsausschuss vorgelegten Daten.

Problem: Überbesetzungen werden von den Fahrern nicht gemeldet, Klagen der Bewohner kommen bei uns und nicht bei der WSW an. Nach Aussage von Herrn Kunz, in einer Sitzung mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung, Teilnehmer der WSW, Frau Heinen, Herr Temme, Herr Bauer und mir, ist ein Bus dann voll, wenn Personen draußen stehen bleiben. nach seiner Auffassung kann ein Bus mit 150 Personen besetzt sein und 100 Personen stehen?

Anm.: Gelenkbusse haben 48 oder 51 Sitzplätze; 49 -51 Stehplätze, Zweiachserbusse haben 38 Sitz- und 46 Stehplätze.

Bereits unsere während der Zeit Oktober bis Dezember 2012 durchgeführten Zählungen, zeigen

- dass der CE 62 stärker belegt ist, als von der WSW angegeben
- die Sitzplätze der 603 nicht ausreichen werden. angegeben.(s. Anl 2)

Zu 2. 603

die Zählungen zeigen, dass die Buslinie 603 zu bestimmten Zeiten überfüllt ist und ältere Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen und Mobilitätseinschränkungen auf der Rückfahrt aus der Stadt keinen Sitzplatz bekommen und damit ihre Grundversorgung gefährdet ist, von Teilhabe ganz abgesehen. dass die Buslinie 603, vom Karlsplatz aus im Vergleich zu den anderen Linien am stärksten belegt ist.

Zu 3. 613, 628, 647 (643 bis Lutherstift fährt auch Haltestelle Höchsten an)

die Zählungen zeigen, dass die übrigen Buslinien, die vom Karlsplatz zum Dorrenberg alle Haltestellen anfahren sehr wohl die Fahrgäste der Buslinie 603 aufnehmen können. Bei Überfüllung besteht höchstens eine Wartezeit von 5 Min. bis der nächste Bus kommt.

Zu 4. CE 62 u. 620 Richtung Ronsdorf

die Zählungen zeigen, dass die Buslinien CE 62 und 620 Richtung Ronsdorf, sehr wohl die Personen der CE 62 aufnehmen können, wenn der CE 62 im Stolpertakt fahren würde, d.h. innerhalb 1 Stunde zwei Busse im Takt 20/40,

Fazit:

Es ist sehr wohl durchführbar den CE 62 im Stolpertakt fahren zu lassen. Dies wäre die hilfreichste Variante und auch die gerechteste, da Ronsdorf im Gegensatz zu dem speziellen Wohngebiet am Eckbusch über eine intakte Nahversorgung verfügt, die am Eckbusch fehlt!

Es ist sehr wohl durchführbar, die Buslinie 603 bis zum Haltepunkt Dorrenberg durchfahren zu lassen. Nachteil dieser Lösung: Haltestelle Grenze Jagdhaus ist durch andere Linienführung und damit Arztpraxis, Krankengymnastikpraxis, Anschlüsse Richtung Velbert nicht mehr erreichbar.

Ziel den Menschen vom Eckbusch einen alten und behindertengerechten ÖPNV zu ermöglichen, wird erreicht.

Sparziel

der WSW wird ebenfalls in den beiden als erstes genannten Varianten erreicht!

Die WSW. bringt immer wieder dieselben Argumente: Mehrkosten und Angebot reicht aus, ohne jemals hierfür Beweise vorzulegen. Es sind Behauptungen mit denen sachunkundige und unkritische Bürger beeindruckt werden sollen. Behauptungen werden nicht dadurch richtig, dass man die stereotyp wiederholt.

Geht nicht bedeutet immer "man will nicht"!

Wir haben im Gegensatz dazu zu allen unseren Aussagen Beweise erbracht.

Wenn die WSW jetzt behauptet die Kapazität reicht aus, so kann dies unter Umständen sogar stimmen. So kann es sein, dass die Zahlen evtl. stimmen könnten, aber die Interpretation ist falsch. Es gibt, wie uns immer wieder berichtet wird, viele BewohnerInnen, die nicht mehr in die Stadt fahren können, oder andere, die jetzt ihr Auto benutzen. Das heißt die Zahlen können stimmen, aber die Interpretation ist falsch. Das haben wir aber schon von Anbeginn vorausgesetzt.

Allerdings sind die Busse auch heute noch zu den angegebenen Zeiten überfüllt.

Für uns ist es unverständlich, dass solche unbewiesenen Argumente Grundlage für eine Entscheidung sein können.

IV. Die Einstellung des CE 62 bedeutet eine Gefährdung der Bewohner unseres Bezirks (siehe Anl. 2)

Wir möchten ausdrücklich auf diese Gefährdung hinweisen, die durch die Einstellung des CE 62 für die BewohnerInnen unseres Bezirkes entstanden ist.

Die Menschen schildern uns immer wieder gefährliche Situationen, wenn sie im Bus stehen müssen. Aufgrund der unterschiedlichsten Erkrankungen und Mobilitäts Einschränkungen können sie sich nicht mehr richtig festhalten oder sicher stehen und geraten in gefährliche Situationen, vor allem, wenn der Bus am Berg plötzlich bremst oder auch beim Anfahren. Es ist schon für gesunde Menschen schwer, in dieser Situation das Gleichgewicht zu halten. Ich, Ilse Köster, habe selbst vor kurzem erlebt, dass eine ältere Dame im Bus fast gestürzt wäre, hätte sie nicht ein junger Mann im letzten Moment halten können. Wie Sie aus dem beige gefügten Berichten ersehen, ist es bereits wiederholt zu gefährlichen Situationen gekommen, die einmal sogar im Krankenhaus endete (s. Anl. 3). Die jetzige Situation hat nichts mehr mit einer alten- und behindertengerechten, sicheren Mobilität zu tun. Wir sehen es als unsere Pflicht an, ausdrücklich darauf hinzuweisen und bitten Sie, dies bei ihrer Entscheidung mit einzubeziehen. Wer trägt bei Unfällen die Verantwortung?

Andere Städte gehen genau den umgekehrten Weg. Sie sorgen für eine sichere Mobilität für ältere Menschen.

MOSIM Gerade im Anbetracht der besonderen Struktur unseres Bezirks, sollte dies ein wichtiger Aspekt sein.

V. Es gibt zwei Sparkonzepte mit dem gleichen Spareffekt d.h. es entstehen keine Mehrkosten

den CE 62 im Stolpertakt 20/40 Min. von Ronsdorf bis zum am Eckbusch durchfahren zu lassen. (Stolpertakt bedeutet Innerhalb 1 Stunde fährt ein Bus weniger, durch den Rhythmus 20/40 bleiben alle Anschlüsse gewährleistet). Plan stammt von einem Experten, der dies bereits erfolgreich eingesetzt hat.

alternativ die 603 vom Karlsplatz bis zum AM Dorrenberg bzw. Briller Kreuz durchfahren zu lassen, bringen den gleichen Spareffekt, wobei dies als Ersatzlösung anzusehen ist. Dieses Konzept lässt sich sofort auch als Interimslösung einführen.

Denkbar wären auch, wie die Bezirksregierung vorschlägt, andere vergleichbare Lösungen.

Es gibt keinen plausiblen Grund, warum wenigstens eines der Konzepte nicht umgesetzt wird!

VI. Die Begründung der WSW den Teilabschnitt dieser Linie aus finanziellen Gründen nicht weiterzubetreiben, ist nicht aufrecht zuhalten. (siehe Punkt 4 dieses Schreibens)

Nur finanzielle Unzumutbarkeit ist, wie Innenminister Groschek uns mitteilte, für das Ministerium für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr ein Grund eine Linie einzustellen. Das gilt entsprechend dann auch für einen Teilabschnitt. Die WSW macht nur allgemein pauschale Aussagen.

Es werden zu keiner ihrer Aussage Beweise erbracht, dass sie auch auf diesen Buslinienabschnitt CE 62 v von am Eckbusch – Elberfeld Hauptbahnhof zutreffen.

Übrigens: Die Linienkonzessionen nach § 42 PBefG im Regierungsbezirk für die Buslinie CE 62 Ronsdorf – Am Eckbusch läuft erst am 28.05.2018 aus. Stand: 18. Januar 2013

VII. Das Gleichstellungsgesetz des Landes NRW von 2003, die UNBRK von 2009 der Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal von 1997, S.128 und allen Richtlinien für eine nachhaltige Daseinsvorsorge und Stadtraumentwicklung finden keine Anwendung

Diese Gesetze sichern Senioren und Menschen mit Behinderungen ein selbstständiges Leben und gleichberechtigte Teilhabe am sozialen Leben zu.

„Das bedeutet im Hinblick auf den ÖPNV, dass für diese Gruppe intelligente und barrierefreie Mobilitätsangebote und -infrastrukturen, die auf die spezifischen Bedürfnisse älterer Menschen und Menschen mit Behinderung zugeschnitten, leistungsfähig und bezahlbar sind, angeboten werden müssen.“ (s. Anl. 5)

In Art. 5 der UNBRK heißt es: „angemessene Vorkehrungen müssen im einzelnen Bedarfsfall bereitgestellt, um Betroffenen den Zugang zu gesellschaftlicher Teilhabe in allen Bereichen zu ermöglichen.“

Anm.: Hier geht es um existenzielle Grundversorgung). Die Nichtgewährung angemessener Vorkehrungen stellt nach Art. 5 UNBRK eine Diskriminierung aufgrund von Behinderung dar.“

Noch einmal: Angemessene Vorkehrungen “und Teilhabe bedeuten für den Bezirk Eckbusch ausreichend Sitzplätze!!

Alle Richtlinien für eine nachhaltige Daseinsvorsorge und Stadtraumentwicklung fordern:

1. Zielgruppen spezifische Angebote. Sie werden in der online Publikation des BMVBS ausdrücklich (s. Anl. 5)
2. altersgerechte und behindertengerechte Mobilität. Bedürfnisse älterer, gebrechlicher Menschen müssen beachtet werden,
3. es werden ausreichend Sitzplätze gefordert. Sie werden in der online Publikation des BMVBS S. 9 ausdrücklich (s. Anl. 4)
4. Gewährleistung der Grundversorgung

5. gute Erreichbarkeit
6. ausdrücklich erwähnt werden Schnellbusse für Randgebiete
7. hohe Taktfrequenz und Bedarfslinienbetrieb

Zu Ihrer Kenntnis: als behindert gilt, wer einen Schwerbehindertenausweis mit dem Merkzeichen GB 50 hat, d. h. zu den Menschen mit Behinderung zählen Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren ihre volle und wirksame Teilhabe gleichberechtigt mit anderen an der Gesellschaft behindern können.“

Dass diese Gesetze bei der Entscheidung der WSW nicht beachtet worden sind, macht, trotz aller gegenteiligen Beteuerungen, die u. E nur Lippenbekenntnisse sind, die starre Haltung der WSW auch auf Kompromissvorschläge nicht einzugehen, die Verweigerung der Offenlegung der Methoden und der erhobenen Daten deutlich.

Diese Aussage wird auch dadurch widerlegt, dass es für die WSW überhaupt keine Rolle spielt, dass die Linie 603 zu den Stoßzeiten stärker belegt ist, als die anderen Linien. Nach Herrn Kunz: „Voll ist ein Bus, wenn Leute draußen stehen bleiben, das gilt für die WSW auch ohne wenn und aber für die Buslinie, 603, die überwiegend von älteren Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkung, die selbst für die Grundversorgung in die Stadt müssen, benutzt wird.“ Aussage auf Treffen mit Beirat für Menschen mit Behinderung, Frau Heinen, Herrn Bauer und Frau Köster.

Die Missachtung dieser Gesetze findet auch deutlich ihren Niederschlag in der Aussage von Frau Schnake in einem Gespräch mit ihr und verschiedenen Mitgliedern unserer Gruppe .

„Der ÖPNV ist kein Behindertentaxi“! zynischer und diskriminierender kann man wohl nicht argumentieren.

Wir hoffen sehr, dass die neu vorgelegten Argumente und Beweise nun bei den entsprechenden Gremien zu einer Entscheidung führen, bei der unserem Antrag in einer unserer vorgeschlagenen Varianten, stattgegeben wird.

Eine sichere alten- und behindertengerechte Beförderung aus der Stadt heraus, ist für die Installation des Modellprojekts „Inklusion“ am Eckbusch eine entscheidende Voraussetzung.

Mit freundlichen Grüßen



Ilse Köster
Dipl. Psych. Dipl. Soz. Päd.
Am Eckbusch 43/44
42113 Wuppertal
T.: 0202-72 3304
Ansprechpartnerin: Initiative: Erhalt der Buslinie CE 62
von Am Eckbusch – Elberfeld -Hbf

Anlagen:

1. Modellprojekt
2. Fahrgastzählungen
3. Schreiben der Bewohner/Innen
4. Nahverkehrsplanung unter besonderer Berücksichtigung der Belange älterer Menschen S.9
BMVBS Online Publikation 09/2010
5. Ältere ÖPNV-Nutzer und deren Ansprüche: BMVBS online Publikation 17. 01.13

Initiative: Erhalt der Buslinie CE 62 Am Eckbusch –Elberfeld- Hbf

Inhaltsverzeichnis

I. Zählung der Fahrgäste der Linie CE 62

Eckbusch – Karlsplatz, u. Karlsplatz (letzte Haltestelle aus der Stadt)- Eckbusch
Oktober 2012-Dez. 2012

II. Zählungen der Buslinien CE 62 und 620 Hauptbahnhof - Ronsdorf

III. Zählungen der Linien nach Fahrplanumstellung ab 23.03.2013-20.04.13

1. Zählungen der Linie 603 Karlsplatz – Eckbusch

2. Zählungen der Linien 613, 628, , 647, Karlsplatz- Dorrenberg bzw. Briller Kreuz

II. Die Zählungen belegen:

1. die Zählungen zeigen, die Belegung der CE 62 von Oktober 2012 bis Dezember 2012
Aus diesen Zählungen geht deutlich hervor, dass die Auslastung dieses Busses weit höher ist, als von der WSW angegeben. Sie belegen weiterhin die Notwendigkeit für diesen Bezirk mit seiner besonderen Sozialstruktur, um Grundversorgung und Teilhabe zu gewährleisten.
2. dass die Buslinien CE 62 und 620 Richtung Ronsdorf, sehr wohl die Personen der CE 62 aufnehmen können, wenn der CE 62 im Stoptakt fahren würde, d.h. innerhalb 1 h zwei Busse im Takt 20/40 Min.
3. dass die Buslinie 603 zu bestimmten Zeiten überfüllt ist und ältere Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen und Mobilitätseinschränkungen auf der Rückfahrt keinen Sitzplatz bekommen und damit ihre Grundversorgung gefährdet ist, von Teilhabe ganz abgesehen.
- 4 die übrigen Buslinien, die vom Karlsplatz zum Dorrenberg alle Haltestellen anfahren sehr wohl die Fahrgäste der Buslinie 603 aufnehmen können. Bei Überfüllung besteht höchstens eine Wartezeit von 5 Min. bis der nächste Bus kommt.

Fazit

Es ist sehr wohl durchführbar den CE 62 im Stoptakt fahren zu lassen.
Dies wäre die hilfreichste Variante
Es ist sehr wohl durchführbar, die Buslinie 603 bis zum Haltepunkt Dorrenberg durchfahren zu lassen.

III. Ziel

den Menschen vom Eckbusch eine größere Chance einen Sitzplatz zu ermöglichen und damit Grundversorgung und Teilhabe zu gewährleisten würde erreicht!

Sparziel der WSW

wird ebenfalls in beiden Varianten erreicht!

Wir haben 2012 und 2013 umfangreiche Zählungen durchgeführt haben uns hier aber auf wenige Daten beschränkt. Die Original Zählunterlagen können jederzeit eingesehen werden.

Info: Gelenksbusse haben 48 und 51 Sitzplätze und 49 bis 55 Stehplätze, Nicht wie Herr Kunz behauptet 100 Stehlätze Zweiaxerbusse haben 38 Sitz- und 46 Stehplätze

Zahlen stehen im Gegensatz zu der Aussage von Frau Schnake und Herrn Kunz, die auch nach der Umstellung keinen Handlungsbedarf sehen.

Problem: Überbesetzungen werden von den Fahrern nicht gemeldet, Klagen der Bewohner kommen bei uns und nicht bei der WSW an. Teilhabegesetz wird nicht beachtet.

Ilse Köster, Dipl. Psych, Dipl. Soz. Päd. Am Eckbusch 43/44, 42113 Wuppertal T.: 0202-72 3304
Ansprechpartnerin: Initiative: Erhalt der Buslinie CE 62 Am Eckbusch – Hbf Elberfeld

Anm. Die Zählungen sind nur ein Auszug einer umfangreichen Datensammlung mit gleichem Ergebnis

Tabelle1

Bus CE 62 Fahrgastzählung / Oktober 2012

CE 62					Kinderwagen=KW
Datum	Uhrzeit	Haltestelle	Haltestelle	Fahrgäste	Rollst.=R Rollat.=Ro
25.10.2012	09:35	Jagdhaus	City	35	1 R
25.10.2012	12:38Uhr	Karlsplatz	Jagdhaus	40	1 R
25.10.2012	12:38 Uhr	Karlsplatz	Jagdhaus	21	
26.10.12	10:38 Uhr	Jagdhaus	City	23	
26.10.12	10:58:00	Karlsplatz	Jagdhaus	20	
26.10.12	15:58:00	Karlsplatz	Jagdhaus	23	
26.10.12	12:38Uhr	Karlsplatz	Eckbusch	18	
27.10.12	10:30:00	Jagdhaus	Karlsplatz	33	
27.10.12	11:48:00	Karlsplatz	Jagdhaus	16	
29.10.12	7:14 Uhr	Jagdhaus	City	34	
29.10.12	9:35 Uhr	Jagdhaus	Karlsplatz	27	2 Ro; 1 KW.
29.10.12	10:15:00	Jagdhaus	Karlsplatz	19	
29.10.12	13:00 Uhr	Karlsplatz	Jagdhaus	17	1 R
29.10.12	15:58:00	Karlsplatz	Jagdhaus	18	
29.10.12	16:38 Uhr	Karlsplatz	Jagdaus	16	
30.10.12	06:35:00	Jagdhaus	Karlsplatz	15	
30.10.12	07:14 Uhr	Jagdhaus	Karlsplatz	43	
30.10.12	12:15:00	Jagdhaus	Karlsplatz	22	
30.10.12	13:00 Uhr	Jagdhaus	Karlsplatz	24	
30.10.12	16:55:00	Karlsplatz	Jagdhaus	24	
30.10.12	17:13 Uhr	Karlsplatz	Jagdhaus	14	
31.10.12	06:35:00	Jagdhaus	Karlsplatz	12	
31.10.12	7:14 Uhr	Jagdhaus	Karlsplatz	41	
31.10.12	09:15	Jagdhaus	Karlsplatz	13	1 KW
31.10.12	10:18	Karlsplatz	Jagdhaus	9	
31.10.12	11:15	Jagdhaus	Karlsplatz	8	
31.10.12	12:55	Grenze	City	13	
31.10.12	13:18	Karlsplatz	Jagdhaus	31	
31.10.12	16:18 Uhr	Karlsplatz	Jagdhaus	25	
31.10.12	16:58	Karlsplatz	Jagdhaus	30	

A: In die Liste aufgenommen wurden auf den Fahrten vom Eckbusch - Karlsplatz die Personenzahlen, die an der Grenze Jagdhaus vorhanden waren.

B: In die Liste aufgenommen wurden auf den Fahrten vom Karlsplatz -Grenze Jagdhaus die Personenzahlen, . Personenzahlen, die am Karlsplatz vorhanden waren

Die angegebene Uhrzeit kann abweichen, da die Personen bereits an den Stationen vorher,

z.B. Am Eckbusch, oder Birkenhöhe eingestiegen sind, und bei der Rückfahrt, Hauptbahnhof, oder Wall

Tabelle1

Wir werden diese Statistik systematisieren und zusätzlich zu diesen Daten der CE 62					
die Daten der kurz vorher abfahrenden 603 ermitteln. Damit werden wir beweisen					
dass die Aufrechterhaltung der Linie CE 62 notwendig ist!					
Die von uns erhobenen Daten werden den Anforderungen einer repräsentativen Statistik erfüllen					
Es haben nicht alle, die gezählt we haben auch auf Rollatoren, Rollstühle usw. geachtet					

Tabelle1

Bus CE 62 Fahrgastzählung / November 2012

Datum	Uhrzeit	Haltestelle	Haltestelle	Fahrgäste	Kinderwagen=KW
					Rollst.=R Rollat.=Ro
01.11.2012	09:35	Jagdhaus	City	28	1 Ro
01.11.2012	14:57	Karlsplatz	Jagdhaus Grenze	20	1 Ro
02.11.2012	10:35	Jagdhaus	City	14	
02.11.2012	16:35	Jagdhaus	Karlsplatz	16	
03.11.2012	09:35	Jagdhaus	Karlsplatz	10	
04.11.2012	13:00	Jagdhaus	Karlsplatz	17	1 Ro
04.11.12	15:17	Karlsplatz	Jagdhaus Grenze	19	1 Ro
05.11.12	06:35	Grenze Jagdhaus	City	13	
05.11.12	11:15	Grenze Jagdhaus	Karlsplatz	18	1 Ro
05.11.12	13:17	Karlsplatz	Jagdhaus Grenze	25	1 Ro
05.11.12	09:55	Grenze Jagdhaus	City	22	
05.11.12	12:53	City	Jagdhaus Grenze	20	
06.11.12	06:55	Grenze Jagdhaus	Karlsplatz	20	
06.11.12	12:15	Eckbusch	Karlsplatz	21	1 Ro
06.11.12	16:55	Karlsplatz	Jagdhaus Grenze	20	
07.11.12	6:35	Jagdhaus Grenze	Karlsplatz	12	
07.11.2012	9:35	Eckbusch	Karlsplatz	37	1 Ro
07.11.12	11:17	Karlsplatz	Eckbusch	20	
07.11.12	18:10	Karlsplatz	Eckbusch	15	
08.11.12	6:35	Jagdhaus Grenze	Karlsplatz	15	
08.11.12	9:35	Jagdhaus Grenze	Karlsplatz	23	2 KW
08.11.12	9:54	Jagdhaus Grenze	Karlsplatz	25	
08.11.12	10:38	Jagdhaus Grenze	Karlsplatz	17	
08.11.12	10:55	Jagdhaus Grenze	Karlsplatz	12	1 KW
08.11.12	12:38	Karlsplatz	Hardenberger Hof	14	
08.11.12	12:58	Karlsplatz	Jagdhaus Grenze	13	
08.11.12	17:38	Karlsplatz	Eckbusch	17	
08.11.12	16:25	Jagdhaus Grenze	Karlsplatz	22	
09.11.12	6:25	Grenze Jagdhaus	Karlsplatz	14	
09.11.12	9:35	Am Eckbusch	Karlsplatz	14	f
09.11.12	11:58	Karlsplatz	Eckbusch	11	WSW Zähler im Bus
09.11.12	12:59	Karlsplatz	Eckbusch	11	1 KW
09.11.12	14:55	Wall	Eckbusch	25	
09.11.12	15:55	Karlsplatz	Jagdhaus Grenze	15	
10.11.12	10:38	Karlsplatz	Eckbusch	26	
10.11.12	12:40	Karlsplatz	Eckbusch	23	
10.11.12	14:18	Karlsplatz	Eckbusch	25	
11.11.12	12:00	Eckbusch	Karlsplatz	14	
11.11.12	14:16	Bahnhof	Eckbusch	13	
12.11.12	11:35	Eckbusch	Karlsplatz	14	
12.11.12	12:35	Karlsplatz	Eckbusch	23	
12.11.12	6:35	Jagdhaus	Karlsplatz	11	
12.11.12	11:20	Jagdhaus	Karlsplatz	9	
12.11.12	12:38	Karlsplatz	Hardenberger Hof	11	

Tabelle 1

[illegible]

A: In die Liste aufgenommen wurden auf den Fahrten vom Eckbusch - Karlsplatz die Personenzahlen, die an der Grenze Jagdhaus vorhanden waren.

B: In die Liste aufgenommen wurden auf den Fahrten vom Karlsplatz -Grenze Jahdhaus die Personenzahlen, .

Personenzahlen, die am Karlsplatz vorhanden waren

Die angegebene Uhrzeit kann abweichen, da die Personen bereits an den Stationen vorher, z.B. Am Eckbusch, oder Birkenhöhe eingestiegen sind, und bei der Rückfahrt, Hauptbahnhof, oder Wall

[illegible]

Wir werden diese Statistik systematisieren und zusätzlich zu diesen Daten der CE 62

die Daten der kurz vorher abfahrenden 603 ermitteln. Damit werden wir beweisen

dass die Aufrechterhaltung der Linie CE 62 notwendig ist!

Die von uns erhobenen Daten werden den Anforderungen einer repräsentativen Statistik erfüllen

--	--	--	--	--	--

Es haben nicht alle, die gezählt haben auch auf Rollatoren, Rollstühle usw. geachtet

Tabelle1

Fahrgastzählung Oktober / November - 2012[illegible]

A: In die Liste aufgenommen wurden auf den Fahrten vom Eckbusch - Karlsplatz die Personenzahlen, die an der Grenze Jaadhaus vorhanden waren.

B: In die Liste aufgenommen wurden auf den Fahrten vom Karlsplatz - Grenze Jahdhaus die Personenzahlen,		
die am		

Die angegebene Uhrzeit kann abweichen, da die Personen bereits an den Stationen vorher,

z.B. Am Eckbusch, oder Birkenhöhe eingestiegen sind, und bei der Rückfahrt, Hauptbahnhof, oder Wall

[illegible]

Tabelle1

Fahrgastzählung ab Fahrplanumstellung März 2013				
Linie 603	März/April	Karlsplatz → Briller Kreuz		
Datum	Uhrzeit	Anz.Fahrgäste	Rollst.=R; Rollst.= Ro	Kinderw.= KW/ Eink.Wagen=EW
25. Mrz.	11.07	31	2 R	1 KW
Ferien-	11.34	35 Sitze/10 St.		1 KW
wochen	11.52	24		1 KW
	12.12	voll besetzt		
	12.31	25		1 KW, 2 EW
	12.52	voll besetzt/2 St.	2 R	6 EW
	13.13	voll besetzt	1 R, 1 Ro	
	13.35	voll besetzt/4 St.		1 KW
	13.52	voll besetzt/8 St.		
	14.12	39	3 R	
	16.07	voll besetzt/20 St.	kein Platz für R, Ro, KW	
	17.10	voll besetzt/2 St.		2 KW
26. Mrz	11.10	25	1 Ro	1 KW
	11.27	29	2 R	
	14.09	32		
	14.29	39		
	14.49	45		1 EW
	15.09	38		
	15.29	37		
	15.49	voll besetzt		
	16.07	voll besetzt/30 St.	kein Platz für R, Ro, KW	
	16.29	41		
	16.49	39	1 R	3 KW
27. Mrz	11.33	43		
	12.07	38	2 R	1 KW
	12.49	34		
	13.20	42		1 KW
	14.45	47 / 6 St.		1 KW, 3 EW
	16.07	voll besetzt/35 St.	kein Platz für R, Ro, KW	
	16.20	38/10 St.		1 EW
	17.19	33		
28. Mrz	11.10	40		1 KW
	11.31	38		
	11.49	36	2 R	2 KW
	12.11	35	1 R	1 KW
	12.30	45		1 EW
	12.45	37	1 Ro	1 KW
	16.07	voll besetzt/50 St.	kein Platz für R, Ro, KW	
Versp.	17.00	51 / 60 St.		
	17.10	40 / 5 St.		2 EW
29. Mrz	17.45	voll besetzt/ 7 St.		1 KW
30. Mrz	13.27	voll besetzt/ 28 St.	1 R	3 EW
	14.25	voll besetzt/ 10 St.		2 KW, 2 EW
	15.00	35		2 KW
	15.30	34		1 EW
	18.30	voll besetzt/ 5 St.		3 KW, 1 EW

Tabelle 1

[illegible]

Tabelle1

Fahrgastzählung ab Fahrplanumstellung März 2013				
Linie 603	April	Karlsplatz —> Briller Kreuz		
Datum	Uhrzeit	Anz.Fahrgäste	Rollst.=R; Rollat.= Ro	Kinderw.= KW/ Eink.Wagen=EW
8. Apr.	7.30	voll besetzt/49 St.		
	11.10	24		
	11.30	21		2 KW
	11.50	30		
	12.10	33		
	12.30	45		
	12.50	voll besetzt/4 St.		
	13.10	38		1 EW
	13.35	voll besetzt/31 St.	1 Ro	2 KW verspätet wegen Überlast
	13.50	voll besetzt/ 3 St.		
	14.10	voll besetzt/ 13 St.	1 R	1 KW
	14.30	33		1 KW
	14.50	42		3 EW
	16.08	voll besetzt/23 St.		1 KW
	17.08	voll besetzt/19 St.		1 KW
	17.29	47		
	17.50	48	1 Ro	2 KW
	18.08	44		1 KW
	18.29	27		
	18.50	46		
09. Apr	10.10	24		
	10.30	38	2 R	2 EW
	10.53	25		
	11.10	43		1 EW
	11.34	49		1 EW
	11.51	voll besetzt/4 St.		2 EW
	12.50	voll besetzt	2 Ro	1 KW
	16.07	brechend voll	kein Transport von PKW, R und Rollst.	
	18.10	voll besetzt/15 St.		2 KW
10. Apr	10.50	voll besetzt/7 St.	1 Ro	1 KW
	12.08	32		2 KW, 1 EW
	12.30	voll besetzt/5 St.		3 KW 2 EW
	12.50	40	1 Ro	2 KW, 2 EW
	13.08	28		2 KW
	13.22	voll besetzt		4 KW
	13.48	voll besetzt/ 3 St.		2 KW
	16.09	voll besetzt/ 4 St.		
	16.29	voll besetzt/ 6 St.	2 Ro	1 KW
	16.07	brechend voll	kein Transport von PKW, R und Rollst.	
	16.29	44		
	16.52	voll besetzt/ 20 St.		
	17.45	voll besetzt	1 Ro	1 KW
11. Apr	13.09	voll besetzt/9 St.	keine 2 R, 1 R4 am Ende	
	15.10	voll besetzt/ 8 St.		bedarft werden 1 R4

Tabelle1

	15.30	voll besetzt/ 6 St.		
	15.49	voll besetzt/ 10 St.		
	16.10	voll besetzt/20 St.	1 R, 40 Koffer, 10 St. 1st. werden	1 KW
	16.30	voll besetzt/11 St.	1 Ro	1 KW
	16.52	voll besetzt/12 St.		1 KW
	17.08	45		1 EW
	17.30	voll besetzt/7 St.		
12. Apr	9.39	voll besetzt	3 R	2 EW, 1 K, 2 Koffer
	11.09	39		2 EW
	11.29	38		
	11.49	49		
	12.09	voll besetzt/15 St.		
	12.29	voll besetzt		
	12.49	42		
	13.09	voll besetzt/ 7 St.	1 Ro	1 EW
	13.29	voll besetzt/16 St.		
	13.49	voll besetzt/8 St.	1 R	1 KW, 1 EW
	14.10	voll besetzt/ 55 St.	2 R, 100 Koffer, 10 St. 1st. werden	
	14.33	voll besetzt/7 St.	1 Ro	1 KW
	14.49	voll besetzt		1 KW
	15.09	voll besetzt/ 18 St.	1 R	
	15.31	voll besetzt/1 St.		1 KW
	15.48	voll besetzt/8 St.		
	16.08	47		
	16.29	22		
	16.49	14		
	17.09	38		
	17.29	30		
	17.49	47	1 R	
	18.09	27		
13. Apr	12.00	voll besetzt/11 St.		
	12.30	voll besetzt/13 St.		1 EW
	13.00	45		
	13.30	45		
	14.00	voll besetzt/ 18 St.	1 R	1 EW, 1 KW, 1 Fahrrad
	14.30	voll besetzt/8 St.		1 EW
	15.00	voll besetzt	1 R	
	15.30	voll besetzt/ 8 St.	1 Ro	3 EW, 1 KW
	16.02	voll besetzt/ 5St.	1 R	
15. Apr	9.39	voll besetzt/ 40St.	2 Ro	1 EW
	13.09	voll besetzt		1 KW
	13.29	voll besetzt/ 3 St.		1 KW
	13.49	41		2 KW
	14.09	voll besetzt/4 St.		
	14.29	46		
	14.49	45		

Tabelle1

	15.09	voll besetzt/ 5 St.		
	15.29	voll besetzt/ 5 St.		1 EW
	15.49	voll besetzt/ 5 St.		1KW, 1 EW
	16.10	voll besetzt/ 8 St.		
	17.29	voll besetzt	1 Ro	
	17.49	voll besetzt		1 KW
16. Apr	12.10	33		
	12.30	36	1 Ro	1 EW
	12.50	38		
	13.10	42		1 F, 1 KW
	13.30	37		
	14.10	voll besetzt/5 St.		
	14.50	voll besetzt/12 St.		
	15.09	voll besetzt/4 St.		
	15.30	43		1 KW
	15.51	voll besetzt/ 4 St.		2 F, 2 KW, 1 EW
	16.07	voll besetzt		
17. Apr	14.05	voll besetzt	3 Ro	1 KW
	16.07	voll besetzt/ 9 St.		
18. Apr	16.07	voll besetzt/ 29 St.		
	18.09	voll besetzt/ 15 St.		4 KW, verspätet wegen Überfüllung
19. Apr	9.39	voll besetzt/21 St.	2 Ro	
	13.45	voll besetzt/31 St.	2 Ro	2 KW

Tabelle1

Fahrgastzählung ab Fahrplanumstellung März 2013				
Linie 613	März/April	Karlsplatz → Briller Kreuz		
Datum	Uhrzeit	Anz.Fahrgäste	Rollst.=R; Rollat.= Ro	Kinderw.= KW/ Eink.Wagen=EW
25. Mrz.	11.41	32		
Ferien-	11.54	12		3 KW
wochen	12.02	11		
	12.20	29		
	12.42	13		2 KW
	13.02	20		2 KW
	13.21	31/ 4 St.	1 R	
	13.46	voll besetzt		1 KW
	14.00	20		
	14.40	25		
	18.20	24		
26. Mrz	13.59	24		1 KW
	14.19	21		
	14.39	34		
	14.59	27		
	15.19	30		2 KW
	15.39	voll besetzt/18 St.		
	15.59	36		2 KW
	16.19	29		1 KW
	16.39	43		1 KW
	16.59	38	1 R	
	17.39	48		
27. Mrz keine Zählungen erfolgt				
28. Mrz	11.00	13		
	11.20	25		
	11.40	28		1 KW
	12.00	18		
	12.20	29		1 EW
	12.40	20		
	13.00	34		1KW, 1 EW
	13.17	45		4 EW
29. Mrz keine Zählungen erfolgt				
30. Mrz	12.15	voll besetzt/ 22 St.		4 EW
	15.15	voll besetzt/ 20 St.		1 KW, 1 EW, 1 großer Koffer
2. Apr.	13.19	voll besetzt/ 21 St.	1 Ro	5 EW
	18.45	4		
03. Apr	19.00	27		
04. Apr	12.59	42		
05. Apr	12.40	32		
06. Apr	12.15	51		

Tabelle1

Fahrgastzählung ab Fahrplanumstellung März 2013				
Linie 613	April	Karlsplatz → Briller Kreuz		
Datum	Uhrzeit	Anz.Fahrgäste	Rollst.=R; Rollat.=Ro	Kinderw.=KW/ Eink.Wagen=EW
8. Apr.	7.45	10		
	11.00	27		1 KW
	11.20	33		
	11.40	25		
	12.00	30		
	12.20	17		
	12.40	48		2 KW
	13.00	43		1 KW
	13.15	25		1 KW
	13.40	40		
	13.57	28		1 KW
	14.16	38		1 KW
	14.40	45		
	15.01	46		
	15.18	43		1 KW
	15.40	voll besetzt/2 St.		1 EW
	17.19	39	1 Ro	1 KW, 1 EW
09. Apr	17.38	42	1 Ro	
	17.58	32		
	18.18	35		
	10.00	15		
	10.20	18		
	10.40	20		
	11.00	10		
	11.21	45	1 R, 1 Ro	
	11.39	30	1 Ro	
	12.00	21		
	12.19	27		
	12.39	38		1 EW
	12.59	31		
	13.19	38		
	13.39	29		
	13.59	voll besetzt/1 St.		
	14.19	21		
	14.39	34		
	14.59	27		
	15.19	30		2 KW
	15.39	voll besetzt/16 St.		
	15.59	36		2 KW
	16.19	29		1 KW
	16.39	43		1 KW
	16.59	38	1 R	
	17.39	48		

Tabelle1

10. Apr	12.18	30		1 KW, 1EW
	12.39	22	1 R	1 EW
	12.58	50		2 EW
	13.20	51		
	13.38	36	2 R	
	13.58	50		
	16.00	48		2 KW
	16.20	voll besetzt/5 St.		
	16.36	45		1 KW
	17.00	48		1 KW, 1EW
	17.40	35		1 KW
	17.49	49		
	17.59	28	1 Ro	
11. Apr	12.19	5		
	12.39	6		
	12.59	3		
	13.19	7		
	13.39	4		
	15.00	20		
	15.22	voll besetzt/12 St.		
	15.38	voll besetzt/ 1 St.		
	15.58	18		
	16.20	voll besetzt/ 4 St.		
	16.39	voll besetzt/ 7 St.		
	16.58	45		
12. Apr	11.19	31		1 KW
	11.39	27		
	11.59	26		1 EW
	12.19	24		
	12.39	51		
	12.59	46		
	13.19	48	1 R	1 KW
	13.39	45		1 KW
	13.59	38		
	14.20	48	1 Ro	1 KW
	14.41	51	1 Ro	1 KW
	15.02	voll besetzt/10 St.		
	15.19	37		
	15.42	46		
	16.03	voll besetzt/10 St.		1 KW
12. Apr	12.45	18		
	16.19	37		
	16.39	41		
	16.59	25		
	17.19	26		1 KW
	17.39	29		1 KW, 1 EW

Tabelle1

	17.59	36	1 Ro	
13. Apr	12.15	42		1 KW
	12.47	48	3 Min. versp.	1 KW, 1 EW
	13.15	33	1 Ro	
	13.45	49		
	14.16	voll besetzt/7 St.		1 KW, Samstag
	14.48	voll besetzt		2 EW
	15.17	48		1 KW
	15.46	45		
15. Apr	13.19	37		2 KW
	13.39	voll besetzt		
	13.59	32		
	14.19	voll besetzt/6 St.		
	14.39	47		
	14.59	45		1 EW
	15.19	voll besetzt/5 St.		1 KW
	15.39	voll besetzt/3 St.		
	15.59	voll besetzt		1 EW
	16.20	38		
	16.39	voll besetzt		
	17.00	28		
	17.20	30		1 KW
	17.40	32		
	18.04	voll besetzt		1 KW
16. Apr	12.00	33	2 Ro	
	12.20	18	1 Ro	
	12.40	25		1 KW
	13.01	42		
	13.20	33		1 KW
	13.38	43		1 KW
	14.07	38		
	14.24	voll besetzt/ 10 St.		1 EW, 1 KW
	14.38	34	1 Ro	
	15.00	42		
	15.19	47		1 KW
	15.39	44		
	15.59	31		

Tabelle1

()

Fahrgastzählung ab Fahrplanumstellung März 2013

Linie 643 April Karlsplatz —> Briller Kreuz				
Datum	Uhrzeit	Anz.Fahrgäste	Rollst.=R; Rollat.= Ro	Kinderw.= KW/ Eink.Wagen=EW
8. Apr.	11.00	17		
	11.20	15		
	11.45	13		
	12.04	27		
	12.22	8		
	12.43	22		
	13.45	20		
	17.23	voll besetzt		1 KW
	17.44	28		
	18.03	17		
	18.21	26	1 Ro	1 KW
	09. Apr 12.02	15		1 KW
	12.22	25	1 Ro	1 KW, 1 EW
	12.42	30		
	13.02	30		2 KW
	13.22	21		
	13.42	voll besetzt/20 St.		
	14.02	voll besetzt/20 St.		
	14.22	Zählung verpasst		
	14.42	voll besetzt/15 St.		
	18.03	16		
10. Apr	12.02	22	1 Ro	3 EW
	12.22	34		
	12.42	34		1 EW
	13.00	30		2 EW
	13.22	40		2 KW
	13.42	voll besetzt/6 St.		
	16.02	24		
	16.21	27		
	16.46	27		
	17.06	25		
	17.23	25	1 Ro	
11. Apr	12.02	3		1 KW
	12.22	9		
	12.42	5		
	13.02	5		
	13.22	8		
	15.04	voll besetzt/10 St.		2 KW
	15.23	voll besetzt		
	15.42	voll besetzt/9 St.		1 KW
	16.01	voll besetzt/13 St.		
	16.17	voll besetzt/10 St.	1 R	
	16.45	voll besetzt/12 St.		
	17.02	voll besetzt/9 St.		1 KW

Tabelle1

12. Apr	11.02	16		
	11.22	15		
	11.42	14		1 Hund
	12.02	13		
	12.22	28		1 KW
	12.42	27	2 R	
	13.02	33		1 EW
	13.22	27		
	13.42	voll besetzt/13 St.		
	14.03	voll besetzt/7 St.	1 R	1 KW
	14.23	24		
	14.45	voll besetzt/10 St.		2 KW
	14.03	voll besetzt/7 St.	1 Ro	1 KW
	14.23	24		
	14.45	37		2 KW
	15.03	33		
	15.24	37		
	15.44	16		
	16.05	26		
	16.25	24	1 Ro	
	16.44	29		
	17.05	13		
	17.24	25		
	17.44	17		
	18.05	18		
13. Apr	12.12	22		1 EW
	12.42	12		1 EW
	13.42	25		1 KW, 3 Min. verspätet
15. Apr	14.02	26		
	14.22	19		
	14.42	voll besetzt/5 St.		
	15.02	36		
	15.22	37		
	15.42	35		
	16.02	35		1 EW
	16.26	überfüllt		
	16.45	38		
	17.06	36		
	17.23	25		
16. Apr.	13.25	29		
	13.44	voll besetzt/40 St.		1 EW, 1 Mutter mit KW kann n. bef. werden
	14.03	voll besetzt/10 St.		
	14.21	voll besetzt		
	14.46	voll besetzt/15 St.		
	15.21	25		

Tabelle1

15.45	30		
17.42	27		

100

Tabelle1

Fahrgastzählung ab Fahrplanumstellung März 2013				
Linie 628	April	Karlsplatz → Briller Kreuz		
Datum	Uhrzeit	Anz.Fahrgäste	Rollst.=R; Rollat.= Ro	Kinderw.= KW/ Eink.Wagen=EW
8. Apr.	11.02	27	1 R	1 KW
	11.25	24	1 Ro	2 KW
	11.45	32		
	12.05	29		
	12.28	30		1 KW
	12.50	18	1 Ro	
	13.05	35		
	13.25	37		1 Fahrrad
	13.45	23		
	14.04	22		
	14.20	30		1 KW
	14.44	32		
	15.04	36		1 KW
	15.27	18		
	15.44	25		
	17.06	41		1 KW
09. Apr	12.04	26		1 KW
	12.24	32		1 KW
	12.44	25		
	13.04	24		1 KW, 1 EW
	13.24	31		1 KW
	14.04	32		
	14.24	40		1 KW
	14.44	30		
10. Apr	12.05	36	1 R	1 KW
	12.25	30		1 KW
	12.51	35		2 EW
	13.02	28		
	13.26	42		2 EW
	13.45	voll besetzt/ 6 St.		2 KW
	16.07	voll besetzt/ 4 St.		
	16.25	34		1 KW
	16.46	37		2 KW
	17.06	31		
11. Apr	12.04	5		
	12.24	8		
	12.44	4		
	13.04	9		
	13.24	5		
	15.07	voll besetzt/3 St.		
	15.24	nicht voll		
	15.45	fast voll		1 KW
	16.04	fast voll		

Tabelle1

	16.19	voll besetzt/7 St.		
	17.11	voll besetzt/6 St.		
12. Apr	11.04	25	1 Ro	
	11.24	23		2 Hunde
	11.44	18		
	12.04	24		1 KW
	12.24	38		
	12.44	26		2 KW
	13.04	37		
	13.24	49		1 KW
	13.44	48		1 EW
	14.12	37		1 KW
	14.27	voll besetzt/5 St.		2 KW
	14.47	43		
	15.08	36		
	15.29	39	1 Ro	
	15.52	33		
	16.02	29		1 EW, 1 KW
	16.22	34		
	16.42	24		1 EW
	17.06	25	1 Ro	
	17.25	12		
	17.43	29		1 KW, 1 EW
	18.04	24		2 KW
13. Apr	12.23	voll besetzt/3 St.		
	12.53	33		1 EW
	13.23	23		1 EW
	13.53	voll besetzt		1 KW, 1 F
15. Apr	13.24	16		
	13.46	voll besetzt/7 St.		2 KW
	14.04	voll besetzt		1 F
	14.24	32		
	14.44	46		
	15.04	37		
	15.24	voll besetzt/4 St.		
	15.44	38		1 KW, 1 EW
	16.35	voll besetzt/10 St.		1 KW
	16.50	48		
	17.07	42	1 Ro	
	17.21	33		1 KW
	17.48	40		
16. Apr	12.07	31		
	12.25	23		
	12.47	45	1 Ro	1 KW
	13.24	34		1 KW

Tabelle1

14.05	30	1 Ro	2 KW
14.26	44		1 KW
14.45	35		
15.04	32		
15.22	voll besetzt/6 St		2 KW
15.48	36		2 KW

Tabelle 1

[illegible]

Tabelle1

Fahrgastzählung ab Fahrplanumstellung März 2013				
Linie 647	April	Karlsplatz → Briller Kreuz		
Datum	Uhrzeit	Anz.Fahrgäste	Rolist.=R; Rollat.= Ro	Kinderw.= KW/ Eink.Wagen=EW
8. Apr.	11.00	14	1 Ro	
	11.15	32		1 KW
	11.35	24		1 Fahrrad
	11.55	26		
	12.18	35		
	12.35	27		
	12.55	20	1 Ro	
	13.15	24		
	13.37	24		
	13.55	37		2 KW
	14.14	28		
	14.35	35		
	14.55	44		
	15.15	22		1 KW
	15.32	22		
	17.15	41		1 Fahrrad
	17.37	35		
	17.58	45		1 KW
	18.15	35		1 KW
09. Apr	12.15	28		
	12.35	33		1 KW
	12.55	24		
	13.15	30		1 KW
	13.35	32		2 KW
	13.55	35		1 KW
	14.15	44		
	14.35	48	1 Ro	
10. Apr	12.16	36		2 KW
	12.35	32		1 KW
	12.55	36		1 KW
	13.38	26		
	13.56	28		
	16.17	voll besetzt/10 St.		
	16.35	33		
	16.55	29	1 Ro	
	17.15	45	1 Ro	1 KW
11. Apr	17.35	40		2 KW
	17.55	13		
	12.15	7		
	12.35	12		
	12.55	7		2 KW
	13.15	3		
	13.35	7		

Tabelle1

	15.14	voll besetzt		
	15.35	voll besetzt/6 St.		
	15.55	fast voll		
	16.19	voll besetzt/16 St.		
	16.30	voll besetzt/ 8 St.		
	16.55	24		
12. Apr	11.15	30		
	11.35	28		
	11.55	17		
	12.15	39		
	12.35	37		
	12.55	35	1 R	
	13.15	voll besetzt/11 St.		
	13.35	36		
	13.55	35		
	14.16	31		
	14.43	36		1 KW
	14.59	34		
	15.17	39		
	15.36	20		1 KW
	16.00	35		
	16.18	46	1 Ro	2 EW
	16.40	voll besetzt/ 10 St.		1 KW
	17.00	39	1 Ro	
	17.40	43		
	17.55	24		
13. Apr	12.08	voll besetzt/9 St.	1 KW	
	12.38	46		
	13.38	47		1 KW
15. Apr.	13.16	voll besetzt	aber nur ein Kurzbus I	
	13.37	41	1 Ro	
	13.56	42		
	14.15	voll besetzt/10 St.		
	14.35	voll besetzt/3 St.		1 F
	14.55	voll besetzt		1 EW
	15.15	39		
	15.35	voll besetzt/ 16 St.		1 KW
	15.55	45		1 KW
	16.19	39		1 KW
	16.42	40		
	16.56	29		1 EW
	17.17	39	1Ro	
	17.37	41		
	17.57	47		2 KW

Tabelle1

16. Apr	11.55	21		
	12.15	24		1 KW
	12.35	27		
	13.00	32		
	13.15	32		1 KW
	13.35	43		1 KW
	14.16	46		
	14.34	voll besetzt		1 KW
	14.55	44		
	15.15	39		
	15.35	voll besetzt/BSI		
	15.55	27		

Linie	Datum	Uhrzeit	von Haltestelle	nach Haltestelle	Fahrg.	Bemerkung
CE 62	21.01.13	13,37	Karlsplatz	Am Eckb.	23	
CE 62	22.01.13	11,57	"	"	13	
CE 62	22.01.13	13,55	Am Eckb.	Hbf	11	
CE 62	22.01.13	14,10	Hbf	Ronsdorf	26	
CE 62	22.01.13	16,10	Hbf	Ronsdorf	32	
CE 62	22.01.13	16,35	Hbf	Ronsdorf	43	
CE 62	22.01.13	16,57	Karlsplatz	Am Eckbusch	23	1 K
62o	22.01.13	14,20	Hbf	Ronsdorf	37	
62o	22.01.13	16,20	Hbf	Ronsdorf	14	
CE 62	23.01.13	12,15	Am Eckbusch	Hbf	05	
CE 62	23.01.13	12,35	"	"	12	1 K
CE 62	23.01.13	12,51	Hbf.	Ronsdorf	18	
CE 62	23.01.13	13,11	"	"	29	
62o	23.01.13	13,19	"	"	V	13 St.
CE 62	23.01.13	13,31	"	"	12	
62o	23.01.13	13,39	"	"	V	5 St.
CE 62	23.01.13	13,51	"	"	21	
62o	23.01.13	13,59	"	"	29	1 K
CE 62	23.01.13	14,11	"	"	24	1 K
62o	23.01.13	14,19	"	"	34	
CE 62	23.01.13	14,31	"	"	23	
62o	23.01.13	14,39	"	"	33	
CE 62	23.01."	14,51	"	"	33	
62o	23.01.13	14,59	"	"	21	
CE 62	23.01.13	15,11	"	"	26	
62o	23.01.13	15,19	"	"	39	
CE 62	23.01."	15,31	"	"	27	
62o	23.01."	15,39	"	"	31	
CE 62	23.01."	15,51	"	"	32	

St. = Stehplätze
R = ROLLATOR
Ro = ROLLSTUHL
K = KINDERWAGEN
F = FAHRRAD
E = EINKAUFSWAGEN
V = Bus ist voll belegt

W. Langenkamp
Wendling 27
42699 Solingen
Telefon 0212 2211-1

Langenkamp

Für den Erhalt der CE 62 Zur Nutzung der Fahrgastzählung weiterer Busli-
nien: CE 65; 603; 613; 625; 635; 647

Linie	Datum	Uhrzeit	von Haltestelle	bis Haltestelle	Fahrg.	Bemerkung
CE 62	25.01.13	8,55	Am Eckb.	Hbf	13	
CE 62	25.01.13	11,57	Karlspl.	Am Eckb.	13	
CE 62	25.01.13	15,15	Am Eckb.	Hbf	14	1 F
CE 62	25.01.13	15,31	Hbf	Ronsdorf	31	
620	25.01.13	15,39	"	"	37	
CE 62	25.01.13	15,51	"	"	18	
620	25.01.13	15,59	"	"	29	
CE 62	25.01.13	16,11	"	"	24	1 R
620	25.01.13	16,19	"	"	26	
CE 62	25.01.13	16,31	"	"	25	
620	25.01.13	16,39	"	"	41	2 K
CE 62	25.01.13	16,51	"	"	29	
620	25.01.13	16,59	"	"	39	
CE 62	25.01.13	17,11	"	"	15	
620	25.01.13	17,19	"	"	32	
CE 62	25.01.13	17,31	"	"	V	("Kleiner Bus!") 1 F
620	25.01.13	17,39	"	"	27	
CE 62	25.01.13	17,51	"	"	24	
620	25.01.13	17,59	"	"	29	
CE 62	25.01.13	18,11	"	"	30	
620	25.01.13	18,19	"	"	29	
CE 62	25.01.13	18,31	"	"	14	
CE 62	25.01.13	18,57	Karlspl.	Am Eckb.	11	
CE 62	26.01.13	11,59	Am Eckbusch	Hbf	22	
620	26.01.13	16,37	Hbf	Kuckelsbg.	33	
613	26.01.13	16,45	Karlspl.	Am Eckbusch	25	

V = Bus überfüllt
R = ROLLATOR
Ro = ROLLSTUHL
K = KINDERWAGEN
F = FAHRRAD
E = EINKAUFSWAGEN

Lange Klaus

Anneliese + Kuno Spitzer
Am Eckbusch 47
42113 Wuppertal

Schreiben an die Initiative
Erhalt des CE 62

Wuppertal, den 2.3.2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir sind das Ehepaar Spitzer,
ANNELIESE 83 Jahre, schwerbehindert mit Merkzeichen G, aG, H + Rf,
Demenzkrankheit diagnostiziert im September 2007, mit Pflegestufe I 2008
und Pflegestufe II 2009. Seit September 2007 Rollatorfahrerin, die Wohnung
ausgestattet mit Toilettensitzerhöhung, Badewannenlifter + einer Greiflippe.
Hüftoperation links 2009 und rechts 2010.

KUNO 84 Jahre, mit Wirbelsäulensyndrom, Gicht, Hypertonie etc.
und sind auf den EC 62 angewiesen. So bitten wir um Unterstützung im Kampf
um den Erhalt dieser Linie.

Wir sind 1982 hier eingezogen, weil der Eckbusch außerhalb der Stadt liegt +
verkehrsmäßig gut eingebunden war. Abgesehen davon waren auch die Einkaufs-
möglichkeiten hier noch vorhanden. Da diese inzwischen nicht mehr bestehen,
sind wir auf den CE 62 angewiesen, in dem wir auf der Rückfahrt bisher immer
einen Sitzplatz bekommen haben. So wäre die Einstellung für uns ein Desaster,
denn Stehen im Bus ist, vor allem für meine Frau nicht möglich.

Das beste Beispiel: Am 21.7.2011 fuhr sie nach dem Einkauf in der Stadt
Vom Wall mit der CE 62 Richtung Eckbusch. Sitzplätze waren alle besetzt,
so musste sie mit den Einkäufen und dem Rollator stehen. In einer holprigen
Linkskurve machte der Rollator sich selbständig, meine Frau verlor den Halt
und flog durch den Bus. Der Busfahrer hielt an, Rettungswagen und Polizei
trafen ein. Sie wurde mit dem Rettungswagen samt Rollator und noch heil-
gebliebenen Einkäufen in die Notambulanz des Betheda- Krankenhauses ge-
gefahren, erhielt die Erstversorgung, wurde am Kopf geröntgt und es wurde
eine Rippenprellung festgestellt. Ich wurde vom Busfahrer tel. verständigt +
konnte sie nach 1 ½ Std. mit nach Hause nehmen.

Ein weiteres Beispiel: Am 27.2.2013 fuhren wir vom Wall mit der Linie 603
Richtung Eckbusch, meine Frau bekam den letzten Sitzplatz. Ich musste mit
dem Rollator meiner Frau, einem weiteren Rollator + 3 Kinderwagen
auf der Plattform stehen bleiben. Die Leute, die am Karlsplatz zustiegen,
konnten nicht nach hinten durch und der Letzte stand vorne in der Tür.

Unser Schreiben darf für diese Aktion weitergegeben werden.

Mit der Hoffnung auf Erfolg verbleiben wir Anneliese +

Kuno Spitzer

Zur Weitergabe bestimmt (Aufhebung des Datenschutzes)

Situation in der Buslinie 603 am 08.04.2013 um 15.29h ab Karlsplatz:

48 Sitzplätze belegt (volle Belegung) und ca. 30 stehende Fahrgäste.

Dazu kamen 1 Ehepaar mit einem antiken Tisch, 1 Fahrrad und 1 ältere Dame mit Rollator.

Dadurch entstand folgende Situation:

Der Bereich für Kinderwagen, Fahrräder, Rollatoren war völlig zugestellt.

Einen Sitzplatz hatte die ältere Dame mit Rollator nicht, zumal dieser auch nicht geeignet aufgestellt werden konnte. Direkt hinter ihr stand das Fahrrad. So musste sie darauf achten keinen Schritt zurück zu machen, da sie ansonsten gestürzt wäre.

Hinweis: beim Anfahren nach dem Anhalten ist es fast unmöglich auf einer Stelle stehen zu bleiben. Zumal man zweifelsohne gangunsicher ist, da man ansonsten ja keinen Rollator bräuchte!!!

Diese ältere Dame musste bis zum Eckbusch stehen, weil bis dorthin keinerlei geeigneter Platz für sie zur Verfügung stand!!!!


Nicole Capocci

Eckbusch 39/169

42113 Wuppertal

8.4.2013

Zur Weitergabe bestimmt (Aufhebung des Datenschutzes)

Situation in der Buslinie 603 am 03.04.2013 um 13:29h ab Karlsplatz:

50 Sitzplätze belegt (volle Belegung!) und ca. 15-20 stehende Fahrgäste.

Dazu kamen 2 große Kinderwagen (diese sollen grundsätzlich aus Sicherheitsgründen und zum Schutz für die Babys und Kleinkinder gegen die Fahrtrichtung stehen, was aber bei einem vollen Bus nicht möglich ist!). Am Eckbusch befindet sich ein Mutter-Kind-Heim. Dadurch fahren sehr häufig junge Mütter mit ihren Kindern im Kinderwagen mit dem Bus.

Weiterhin 3 Rollatoren!

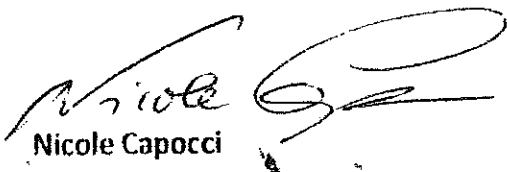
Dadurch entstand folgende Situation:

Ein älterer Herr, der mit dem 3. Rollator am Karlsplatz zustieg, musste mit seinem Gefährt während der gesamten Fahrt zum Eckbusch im Bereich der Eingangstüre stehen bleiben. Ein Durchgang nach hinten oder aber zu der Eingangstüre war somit nicht mehr vorhanden, da dieser bereits durch die 2 Kinderwagen und die 2 bereits abgestellten Rollatoren zugestellt war.

Jedes Mal, wenn ein Fahrgast aussteigen wollte, musste der ältere Herr mit dem Rollator im Bereich der Eingangstüre hin und her rollen, damit die Leute aus dem Bus aussteigen konnten. Ein geeigneter Sitzplatz war nicht für ihn vorhanden. Selbst wenn ein Platz frei gewesen wäre, so hätte er den Rollator nicht geeignet abstellen können, zumal dieser noch mit Einkauf beladen war.

Bei jedem Anfahren des Busses nach dem Halten für den Ausstieg, stolperte der Herr kurz hin und her und es bestand jedes Mal die offensichtliche Gefahr, dass er dadurch stürzt.

Solch eine Situation ist absolut unhaltbar und eine Zumutung für ältere Menschen die ohnehin unsicher in der Bewegung sind.....denn genau darum haben sie den Rollator!!!!!!!


Nicole Capocci

Am Eckbusch 39/169

42113 Wuppertal

3.4.2013

stellenabstände, zahlreicher Direktverbindungen und längerer Übergangszeiten für Umstiege wird das ÖPNV-Angebot über größere Entfernungen eher langsam sein. Damit verliert es für Erwerbstätige an Attraktivität und somit an Potenzial zur Umweltentlastung durch Verkehrsverlagerung. Selbst Ansprüche im Bereich der Barrierefreiheit sind mit Konflikten verbunden: Sie sind zwar für alle Gruppen bequemer, für die meisten aber eher unwichtig. Da sie aber die Kosten erhöhen, reduzieren sie bei gleichem Mitteleinsatz die Spielräume für Angebotsverbesserungen für andere Gruppen oder senken die Wirtschaftlichkeit. Hinzu kommen unterschiedliche Quelle-Ziel-Beziehungen und Nachfragezeiten der Gruppen sowie im Detail unterschiedliche Ansprüche zum Beispiel von Seh- und Gehbehinderten.

Tabelle 3:

Interessenkongruenzen und Interessenkonflikte unter ausgewählte Nutzergruppen

	Erwerbstätige ohne Mobilitäts- einschränkungen	Schüler weiter- führender Schu- len ohne Mobili- tätseinschrän- kungen	Teilzeiterwerbstä- tige Mütter mit Kindergartenkin- dern	Ältere, einge- schränkt mobile Personen
vorrangige Aktivi- täten (Orte)	Arbeitsplatz	Schule	Arbeitsplatz, Kin- dergarten, Ein- kauf	medizinische Versorgung, Einkäufe, alltäg- liche Freizeit
hohe Geschwin- digkeit	wichtig	teilweise wichtig	wichtig	unwichtig
kurze Zugangs- wege	unwichtig	unwichtig	wichtig	wichtig
Direktverbindun- gen	unwichtig	unwichtig	teilweise wichtig	wichtig
längere Über- gangszeiten beim Umsteigen	unerwünscht	unerwünscht	wichtig	wichtig
Pünktlichkeit	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig
Anschlusssiche- rung	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig
hohe Bedie- nungshäufigkeit	wichtig (abhängig von Arbeitszeit- regelung)	teilweise wichtig, teilweise Fahrten für den Schüler- verkehr organi- siert	wichtig	unwichtig
Sitzplatzverfü- gbarkeit	abhängig von Fahrtdichte	abhängig von Fahrtdichte	teilweise wichtig	wichtig
Barrierefreiheit	unwichtig	unwichtig	teilweise wichtig	wichtig

Quelle: Eigene Zusammenstellung

Ältere ÖPNV-Nutzer und deren Ansprüche

Erstellt am: 28.09.2012 | Stand des Wissens: 29.10.2012

Ansprechpartner:

Technische Universität Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip), Prof. Dr.-Ing. G.-A. Ahrens
Technische Universität Dresden, Professur für Verkehrspsychologie, Prof. Dr. phil. habil. B. Schlag

Trotz der Verbesserungen in der Gestaltung von Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) können folgende **Gründe** für eine **geringe Akzeptanz**, insbesondere von älteren Autofahrern, angeführt werden [LI05, S. 11]:

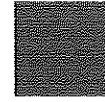
- schlechte Zugänglichkeit,
- einhergehend mit langen Fußwegen zu Haltestellen,
- Hindernisse beim Ein- und Aussteigen (z. B. hohe Stufen),
- mangelndes Wissen über das ÖPNV-Angebot vor Ort,
- mangelnde Nutzungskompetenzen,
- ÖPNV als Stressfaktor (langes Warten, Gedränge, Sitzplatzmangel) sowie
- die Angst vor Kriminalität, welche bei älteren Frauen größer ist als bei älteren Männern und häufig zum Verzicht öffentlicher Verkehrsmittel führt.

Gegen mangelndes Wissen älterer Verkehrsteilnehmer über das ÖPNV-Angebot vor Ort wurde das **Projekt "Patenticket 2.0"** von September 2010 bis Oktober 2011 als Instrument des Empfehlungsmarketing initiiert. Im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geförderten Projektes erhielten ältere Kundinnen und Kunden, die ein ÖPNV-Jahresabonnement besaßen, eine zusätzliche Netzkarte. Diese drei Monate gültige Netzkarte sollte an ÖPNV-unerfahrene Freundinnen und Freunde sowie Verwandte ab 60 Jahren verschenkt werden. Die Kundinnen und Kunden sollten ihnen weiterhin bei der ÖPNV-Nutzung beratend zur Seite stehen. Dieses Projekt war unter anderem in Köln sehr erfolgreich. 30 % der Patenkinder erwarben nach der dreimonatigen Fahrtzeit eine Zeltkarte [KaSc12].

Um das Mobilitätsbedürfnis aller Personen befriedigen zu können, ist der ÖPNV als Verkehrsmittel unerlässlich. Deshalb muss dieser auch die Mobilität älterer, gesundheitlich z. T. stark eingeschränkter Personen sichern, woraus sich **spezielle persönliche Anforderungen** ergeben. Dies sind insbesondere Anforderungen an die Sicherheit (hierbei v. a. in den Abendstunden), die Unabhängigkeit und die Erschließung des Wohnumfeldes sowie darüber hinaus die Forderungen nach einer möglichst hohen Taktfrequenz, Haltestellen- und Liniendichte, d. h. kurze Wege [MaSw08; LI05, S. 12].

In Anbetracht der Alterung der Bevölkerung gibt es zahlreiche neue **Anforderungen an den ÖPNV**, die durch die Zunahme der Personengruppe ab 65 Jahren auch künftig beachtet werden müssen. So sind beispielsweise an **Haltestellen** folgende Elemente bei der Gestaltung wichtig [Busch08]:

- Rampen und Aufzüge,
- Hochbahnsteige ohne Höhendifferenzen beim Aussteigen (s. Abb. 1),
- Blindenleitsysteme,
- Fahrgastinformationen über Lautsprecher und Displays sowie
- Taktile Felder und Aufmerksamkeitsfelder (s. Abb. 2).



Berlin, 07.03.2012

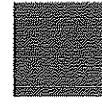
Dialogpapier der Projektgruppe „Infrastrukturkonsens“ der SPD-Bundestagsfraktion

Nachhaltige Daseinsvorsorge, Stadt- und Raumentwicklung und kommunale Verkehrsinfrastruktur

I. Kommunale Infrastruktur – wichtiger Bestandteil eines neuen Infrastrukturkonsenses

Die SPD-Bundestagsfraktion strebt einen gesellschaftlichen Konsens darüber an, welche Infrastrukturen wir künftig in Deutschland benötigen, um sowohl wirtschaftlich erfolgreich zu sein als auch uns und unseren Kindern eine hohe Umwelt- und Lebensqualität zu sichern. Dabei haben wir zunächst jene Infrastrukturen im Blick, für die der Bund eine eigene Zuständigkeit besitzt bzw. ein hohes Maß an Verantwortung trägt, also die Bundesverkehrswege, die Energie- und Telekommunikationsnetze.

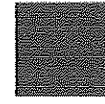
Zugleich sprechen wir uns aber mit Nachdruck dafür aus, dass der Bund die Städte und Regionen mit ihrer Infrastruktur nicht aus dem Auge verliert und dass ein abgestimmtes, zielführendes Handeln zwischen Bund, Ländern und Kommunen/ Regionen organisiert wird. Eine ausreichende Ausstattung mit Versorgungs- und Mobilitätsinfrastruktur vor Ort und damit auch der Zugang zu sozialer Infrastruktur sind eine wesentliche Bedingung dafür, dass Regionen gesellschaftliche und ökonomische Entwicklungschancen haben. Wir halten am Ziel der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in allen Teilräumen fest. Es geht dabei darum, die spezifischen Stärken der einzelnen Regionen zu stärken. Dazu ist eine intensive Zusammenarbeit in den Regionen selbst nötig. Zunehmende regionale Disparitäten, die drohende Abkoppelung insbesondere strukturschwacher, von Schrumpfung besonders betroffener Regionen,



Diese Entwicklungen haben weitreichende Folgen für die Infrastrukturausstattung. In Regionen mit schrumpfender Bevölkerung vermindern sich auch die öffentlichen Einnahmen und damit die Möglichkeiten der Kommunen, eine umfassende öffentliche Infrastruktur aufrechtzuerhalten. Zugleich gelangt die Tragfähigkeit von Infrastruktur an ihre Grenzen, denn mit zurückgehender Bevölkerungszahl steigen die Kosten pro Kopf (wie z.B. Abwassergebühren). Eine erforderliche Anpassung der Infrastruktur ist in den meisten Fällen nicht finanzierbar. Auch ein Rückbau führt, wo er möglich ist, aufgrund hoher Fixkosten nicht zu proportional sinkenden Kosten. Hinzu kommt, dass bei geringerer Auslastung auch die Effizienz des Infrastrukturnetzes sinkt bzw. seine Funktionsfähigkeit beeinträchtigt werden kann (indem sich z.B. die bei verminderter Nutzung notwendigen Spülungen der Abwasserleitungen negativ auf Kläranlagen auswirken). Dies trifft durchaus nicht nur periphere ländliche Räume, sondern auch Städte und Stadtrandgebiete mit abnehmender Bevölkerungsdichte.

In wirtschaftlich starken Boomregionen mit anhaltendem Bevölkerungswachstum und Zuzug junger Arbeitskräfte stellen sich die Herausforderungen an die Infrastruktur hingegen völlig anders dar. Eine hohe Siedlungsdichte bietet zunächst Effizienzvorteile bei der Infrastrukturausstattung, ab einem bestimmten Punkt führt sie jedoch zu höheren Kosten: So steigt insbesondere in Großstädten der Pro-Kopf-Investitionsbedarf z.B. in die Verkehrsinfrastruktur. Hinzu kommen negative Auswirkungen des erhöhten Verkehrsaufkommens für Menschen und Umwelt. Zudem machen sich besonders in Großstädten geänderte Werthaltungen und Lebensstile bemerkbar: So verlieren dort zum Beispiel für immer mehr jüngere Menschen der Führerschein und der Besitz eines Autos an Bedeutung, sie kombinieren nach Bedarf unterschiedliche Verkehrsmittel, wie Bus, Bahn, (Leih-)Fahrrad, Carsharing und Mietauto.

Nicht selten fehlen in städtischen Regionen die Mittel, um die öffentliche Infrastruktur schnell genug auf diese veränderten Bedürfnisse einer wachsenden, relativ jungen und kinderreichen Bevölkerung zuzuschneiden. Dies gilt insbesondere für die Ausweitung von ÖPNV-Angeboten. Aber auch die Bereitstellung bezahlbaren Wohn-



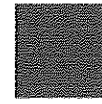
raums, auf die in diesem Papier nicht näher eingegangen wird, ist ein spezifisches Problem boomender städtischer Ballungszentren.

Darüber hinaus stellt in ganz Deutschland die Alterung der Bevölkerung neue Anforderungen an die öffentliche Infrastruktur, insbesondere an das Mobilitätsangebot: Mit der sinkenden Anzahl junger Menschen und Erwerbstätiger wird sich auch die Verkehrsnachfrage ändern. Gerade im ländlichen Raum stellt der Schülerverkehr bisher eine tragende Säule der ÖPNV-Finanzierung dar, die in Zukunft schwächer wird. Andererseits wächst die Zahl älterer Menschen. Zwar werden künftige ältere Generationen mobiler sein als bisherige und häufiger über Führerschein und Auto verfügen. Zugleich wächst aber auch die Zahl der Menschen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt und daher oftmals keinen eigenen Pkw mehr nutzen können. Neben der Sicherheit der Verkehrswege gewinnen damit die Barrierefreiheit und der einfache Zugang zu öffentlichen Mobilitätsangeboten, aber auch flexible Angebotsformen (z.B. Anrufbusse) und Mehrzwecknutzung von Fahrzeugen an Bedeutung – insbesondere vor dem Hintergrund, dass der verkehrlichen Erreichbarkeit von Zentren gerade in schrumpfenden Regionen, in denen in Versorgung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur abnimmt, wachsende Bedeutung zukommt.

2. Umweltschutz, Klimawandel und Umbau der Energieversorgung

Gerade in Siedlungsgebieten spielen Umweltschutzanforderungen eine große Rolle. Hierzu zählt zum einen der Immissionsschutz. Neben der Verminderung der innerstädtischen Feinstaubbelastung ist die Reduzierung des Verkehrslärms vordringlich. In einer Repräsentativbefragung des Umweltbundesamtes gab mehr als die Hälfte der Befragten an, durch Straßenverkehrslärm belästigt zu sein. Neben technischen Verbesserungen sind integrierte Verkehrs- und städtebauliche Konzepte nötig, um hier Abhilfe schaffen.

Eine weitere Herausforderung besteht in der Reduzierung des Flächenverbrauchs. Noch immer werden täglich 77 ha neu für Siedlungs- und Verkehrszwecke in An-



IV. Sicherung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur

1. Kommunale Infrastruktur und ÖPNV als Bestandteil der Daseinsvorsorge

Funktionsfähige Städte und Regionen brauchen eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur für den Individualverkehr wie auch für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Diese sicherzustellen ist als Bestandteil kommunaler Daseinsvorsorge zunächst Aufgabe der Länder und Kommunen selbst. Wir setzen uns deshalb dafür ein, die kommunale Finanzausstattung so zu verbessern, dass die Kommunen dieser Verantwortung gerecht werden können.

Bislang beteiligt sich der Bund auf vielfache Weise an der Finanzierung kommunaler und regionaler Verkehrsinfrastruktur: Über das Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) werden ÖPNV-Großvorhaben, z.B. U- und S-Bahnprojekte mit zuwendungsfähigen Kosten von mehr als 50 Mio. €, direkt vom Bund kofinanziert. Hierfür stehen pro Jahr rd. 333 Mio. € zur Verfügung; das Programm läuft infolge der Föderalismusreform I allerdings 2019 aus. Weitere rund 1,3 Mrd. € jährlich werden den Ländern derzeit vom Bund nach dem Entflechtungsgesetz zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur und für den kommunalen Straßenbau zur Verfügung gestellt (sog. „Entflechtungsmittel“). Die Höhe der Mittel steht aber bereits ab 2014 zur Disposition, 2019 laufen sie infolge der Föderalismusreform I ganz aus. Ihre verkehrliche Zweckbindung entfällt bereits 2014, d.h. die Länder können die Mittel ab dann allgemein für investive Zwecke in den sog. „entflochtenen“ Bereichen einsetzen, also neben der Gemeindeverkehrsfinanzierung auch für die soziale Wohnraumförderung, den Hochschulbau und die Bildungsplanung. Daneben wird auch ein kleiner Anteil (7,4 %) der Regionalisierungsmittel für die ÖPNV-Infrastruktur verwendet; außerdem müssen von der Deutschen Bahn AG 20 % der Gelder, die sie vom Bund für den Ausbau des Schienenwegenetzes erhält, für Schienenpersonennahverkehrsstrecken verwendet werden.



Das Auslaufen sowohl des GVFG-Bundesprogramms als auch der Entflechtungsmittel infolge der Föderalismusreform I stellt die Finanzierung kommunaler Infrastruktur, insbesondere auch im ÖPNV, vor gewaltige Probleme. Infolge der schwierigen Finanzlage der Kommunen ist nicht zu erwarten, dass der Wegfall der Bundesmittel vollständig durch Eigenmittel der Länder und Kommunen kompensiert werden kann. Außerdem entsteht aufgrund der Überbuchung und zeitlichen Befristung des GVFG-Bundesprogramms bei den Kommunen eine zunehmende Planungsunsicherheit, die dazu führen kann, dass kaum noch neue Projekte begonnen werden, solange die künftige Finanzierung durch den Bund unklar ist. Es bedarf deshalb dringend einer Anschlussregelung für das GVFG-Bundesprogramm.

Darüber hinaus besteht bereits kurzfristig mit dem Auslaufen der verkehrlichen Zweckbindung für die Entflechtungsmittel ab 2014 die Gefahr, dass die vorhandenen Gelder von den Ländern nicht mehr vollständig für Verkehrsprojekte genutzt und der kommunalen Infrastruktur auf diese Weise Mittel entzogen werden.

Eine weitere Herausforderung besteht in der Finanzierung von Ersatzinvestitionen für die ÖPNV-Infrastruktur. In der Vergangenheit wurde aufgrund der Zuschüsse des Bundes in zahlreiche aufwändige Nahverkehrsprojekte (insbesondere U- und Stadtbahnlinien) investiert. Die Kommunen bildeten jedoch zumeist keine Rücklagen für den Unterhalt dieser teuren Infrastrukturen. So fehlt nun, da die Bausubstanz in die Jahre gekommen ist, das Geld für dringend notwendige Erneuerungs- und Ersatzinvestitionen. Es droht eine schleichende Entwertung der mit hohem Aufwand erbauten kommunalen Verkehrsinfrastruktur. Wir sehen hier prinzipiell Länder und Kommunen in der Verantwortung, für die notwendigen Ersatzinvestitionen zu sorgen, allerdings sollten die Finanzierungsinstrumente des Bundes für den ÖPNV auch für die Förderung von Ersatzinvestitionen geöffnet werden.

Sicherung der Mobilität in Stadt und Land



Ansprechpartner:

Erstellt am: 14.07.2011 | Stand des Wissens: 14.07.2011

Technische Universität Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip), Prof. Dr.-Ing. G.-A. Ahrens

In der Verkehrsplanung und -politik in Deutschland wird die Förderung bzw. Aufrechterhaltung der Mobilität als wesentliches Ziel angesehen. Eine Einschränkung der Mobilität als Handlungsansatz ist nicht Gegenstand von Planung und Politik [Holz10a].

Städte und Stadtregionen sind zentrale Lebens- und Wirtschaftsräume. Mehr als 70 Prozent der europäischen Bevölkerung leben in Stadtgebieten, "die von entscheidender Bedeutung für Wachstum und Beschäftigung sind" [KOM09, S. 2]. "Aus der räumlichen Konzentration von Funktionen und Nutzungen in einer Stadt resultiert ein **hohes Verkehrsaufkommen**", einerseits durch Binnenverkehr als auch durch die Pendlerströme aus dem Umland [BMVBS09w, S. 55]. Im Unterschied zum Verkehr in eher dünn besiedelten Räumen, konkurriert das hohe Verkehrsaufkommen in Städten mit einer Vielzahl anderer räumlicher Nutzungen [BMVBS09w, S. 55]. Dies führt zu den bekannten **Problemen des Stadtverkehrs**, wie Konzentration verkehrsbedingter Belastungen und Ressourcenbeanspruchung (Flächenverbrauch, Trennwirkungen, Lärm, Luftverschmutzung, Stau- und Parkplatzprobleme, Verkehrsunfälle, stadtklimatische Beeinträchtigungen u. a. [BMVBS09w, S. 19].

In einigen deutschen Städten kommt es jedoch auf Grund des Bevölkerungsrückgangs zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens. Die vorhandene Infrastruktur ist zumelst nicht ausgelastet, verursacht dennoch Erneuerungs- und Instandhaltungskosten [BMVBS09w, S. 55].

Für die Sicherung der urbanen Mobilität sind vor allem die lokalen, regionalen und nationalen Behörden verantwortlich. Die Städte und Stadtregionen stehen vor der **Herausforderung**, ein Verkehrssystem zu schaffen, das "Mobilitätschancen für alle ermöglicht, gute Erreichbarkeiten sichert und gleichzeitig stadtverträglich, sozial ausgewogen und wirtschaftlich ist" [BMVBS09w, S. 15]. Eine zukunftsfähige Mobilität innerhalb von Städten und Ballungsräumen sollte es ermöglichen, "die wirtschaftliche Entwicklung der Städte, die Lebensqualität ihrer Einwohner und den Schutz der Umwelt zu gewährleisten" [KOM07, S. 6].

Die Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse ist oberstes Ziel der Raumordnung in Deutschland. Auch in dünn besiedelten Regionen ist eine angemessene Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der **Daseinsvorsorge** zur Sicherung der Chancengleichheit zu gewährleisten. Besonders die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung ist allen Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen. Im Rahmen der finanziellen Ausstattung der ländlichen Gemeinden bedeutet dies für den ländlichen Raum die Aufrechterhaltung von Mindeststandards und Mindestreichbarkeiten.

Die in Deutschland zu beobachtenden demografischen, strukturellen und finanziellen Entwicklungen haben besonders in ländlich strukturierten Räumen erhebliche Auswirkungen auf den Betrieb des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die aus wirtschaftlichen Gründen erforderliche räumliche und zeitliche Bündelung der Fahrgastströme ist nur schwer möglich. Dennoch übernimmt der ÖPNV die Aufgabe der Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen und ermöglicht besonders für Personen ohne Pkw-Zugang die Teilnahme am gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und sozialen Leben. In Städten und Ballungsräumen hingegen bildet ein hochwertiger und bezahlbarer Nahverkehr das Rückgrat eines zukunftsfähigen Verkehrssystems [KOM09].

Besonders für **Personen mit eingeschränkter Mobilität** sind nach dem Behindertengleichstellungsgesetz geeignete Maßnahmen mit dem Ziel zu ergreifen, diesen den "gleichberechtigten Zugang (...) zu Transportmitteln, (...) in städtischen und ländlichen Gebieten (...) zu gewährleisten [BGG] .

Ansprechpartner

Technische Universität Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip), Prof. Dr.-Ing. G.-A. Ahn

Zugehörige Wissenslandkarte(n)

Mobilität in Stadt und Land (Stand des Wissens: 14.07.2011)
<http://www.forschungsinformationssystem.de/7344555>

Literatur

[BMVBS09w] TÜV Rheinland Consulting GmbH Urbane Mobilität - Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis, veröffentlicht in direkt, Ausgabe/Auflage Heft 65, Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, 2009, ISBN/ISSN 978-3-8509-880-1

[Holz10a] Holz-Rau, Christian Verkehr, Mobilität und Erreichbarkeit - Eine Auseinandersetzung mit zentralen Begriffen der Verkehrsplanung und Verkehrswissenschaft, TU Dortmund, 2010

[KOM07] Kommission der Europäischen Gemeinschaften Grünbuch - Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt, 2007/09/25

[KOM09] Kommission der Europäischen Gemeinschaften Aktionsplan urbane Mobilität, veröffentlicht in Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, 2009/09/30

Weiterführende Literatur

[HBVA11] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), 2011/06

[BGG] Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Glossar

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV): Nach §2 des Regionalisierungsgesetzes wird ÖPNV im traditionellen Sinn definiert als die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn eine Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Vor dem Hintergrund der verkehrspolitisch geförderten "Multimodalität" wird der ÖPNV zunehmend breiter definiert, indem auch "Alternative Bedienformen", Taxen bis hin zu Öffentlichen Fahrrädern und Autos als Teil eines neuen individualisierten ÖPNV gesehen werden.
Verkehrsaufkommen	Das Verkehrsaufkommen beschreibt die Anzahl der pro Zeiteinheit zurückgelegten Wege aller Personen, z. B. Personenfahrten pro Tag. Im Unterschied dazu, beschreibt das spezifische Verkehrsaufkommen die mittlere Anzahl der Ortsveränderungen pro Person und Zeiteinheit.
Pkw	Personenkraftwagen (Pkw): Pkw sind Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern nach der Richtlinie 70/156/EWG. Es sind Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bau und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (inkl. Fahrzeugführer) geeignet und bestimmt sind. Des weiteren zählen sie zu den mehrspurigen Fahrzeugen, die nur auf dafür vorgesehenen Verkehrsflächen geführt werden dürfen.

Auszug aus dem Forschungs-Informationssystem des
Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

<http://www.forschungsinformationssystem.de/?357133>
Gedruckt am Mittwoch, 23. Januar 2013 13:19:47