

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Straßen und Verkehr Umweltschutz
	Bearbeiter/in	Rolf-Peter Kalmbach Ansgar Toennes
	Telefon (0202)	+49 202 5635536 / 563-5915
	Fax (0202)	+49 202 5638073 / 563-8453
	E-Mail	rolf-peter.kalmbach@stadt.wuppertal.de ansgar.toennes@stadt.wuppertal.de
	Datum:	05.11.2018
	Drucks.-Nr.:	VO/0871/18/1-A öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
14.11.2018	Hauptausschuss	Entgegennahme o. B.
19.11.2018	Rat der Stadt Wuppertal	Entgegennahme o. B.
Beantwortung der Anfrage der CDU-Fraktion vom 19.10.2018 , Drs. Nr. VO/0871/18 - Green City Plan / Diesel-Gipfel		

Grund der Vorlage

Anfrage der CDU-Fraktion vom 19.10.2018

Beschlussvorschlag

Die Antworten der Verwaltung werden ohne Beschluss entgegengenommen.

Unterschrift

Meyer

Begründung

1. Warum sind in der Arbeitsgruppe „Green City Plan“ die letztgenannten Fachleute nicht beteiligt gewesen?

Antwort zu 1.:

Die Erarbeitung des sog. "Green City Plans" war das Ergebnis eines Treffens der Bundesregierung mit den Kommunen Ende Nov. 2017 (2. Dieselgipfel), in dem ein Sofortprogramm für saubere Luft in den Städten von insgesamt einer Milliarde Euro vereinbart wurde. Schwerpunkte dieses Programms sind/waren insbesondere Maßnahmen für die Elektrifizierung und Digitalisierung des Verkehrs sowie die Nachrüstung von Abgasbehandlungssystemen in Dieselnissen des ÖPNV.

Der Wuppertaler GCP ist aufgrund des sehr engen Zeitrahmens in einer großen Kraftanstrengung der zuständigen Ressorts mit überaus großem persönlichen und weit über den normalen dienstlichen Rahmen hinausgehendem Engagement der beteiligten Kollegen/-innen erarbeitet worden. Darüber hinaus wurde der Wuppertaler GCP vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als besonders innovativ hervorgehoben, auch die Bezirksregierung lobte die Zusammenarbeit und die darin aufgeführten Maßnahmen nachdrücklich.

Insgesamt wäre eine breitere Einbeziehung aller Interessenvertreter/-innen, wie etwa bei der Diskussion um die B7-Sperrung oder der "Qualitätsoffensive Innenstädte" in der Tat wünschenswert gewesen, allerdings war dies angesichts der äußerst knappen Zeitvorgabe und der zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen objektiv unmöglich. So mussten die Arbeiten für den Masterplan formal bereits am 31.07.2018 abgeschlossen sein, zusätzlich mussten jedoch die entsprechenden Förderanträge zum 31.08.2018 dem BMVI vorliegen. Die Förderanträge bedingten wiederum ein hohes Maß an Detailplanung der Maßnahmen, so dass mit dem Förderantrag auch eine Kostenschätzung vorzulegen war, in der die beabsichtigten Ausgaben dem Förderzeitraum September 2018 bis 31.12.2020 zugeordnet werden mussten (Differenzierung in Haushaltsjahre).

Allein im GB 1 wurden bis Ende August 2018 neun Förderanträge mit einem Fördervolumen von insgesamt 4,2 Mio. € auf den Weg gebracht, weitere Anträge haben darüber hinaus die WSW gestellt. Demnach mussten die Konzeptüberlegungen für den GCP schnellstmöglich in konkrete Planungen umgesetzt werden. Anfragen beim BMVI hier ggf. zugunsten einer verbesserten Planung bzw. der Möglichkeit auch bspw. die Interessenvertretungen separat einbeziehen zu können und einen Aufschub zu erhalten, wurden grundsätzlich und ausdrücklich verneint. Seitens des BMVI wurden die oben zitierten Termine ausdrücklich als Ausschlusstermin bezeichnet, so dass bei einer verzögerten Vorlage der Masterplan und / oder die entsprechenden Förderanträge nicht mehr berücksichtigt worden wären.

Das Projekt kam zunächst (Start war im Januar 2018, nach Zuerkennung der Förderung des Masterplans im Dezember 2017) nur zögerlich auf den Weg, u. a. weil wesentliche Grundsätze, die den Masterplänen zugrunde zu legen waren, zunächst nur diffus seitens des BMVI konkretisiert waren. So wurde zwar ein wissenschaftlich fundierter Nachweis der Luftschadstoffreduktion seitens des BMVI unterstellt, der im Rahmen der Erarbeitung jedoch zunächst erstmalig zu entwickeln war. Erst im Juni 2018 lagen tatsächlich verbindliche „Eckpunkte“ vor, die lt. dem BMVI nunmehr Grundlage der Masterpläne (und damit der Förderanträge) sein sollten. Daraus resultierte eine weitere erhebliche Verschärfung der ohnehin schon äußerst kritischen Termsituation.

Aufgabe des zusätzlich eingeschalteten Büros LK-Argus, Berlin, war schließlich primär die Zusammenführung bzw. Koordinierung der Fachanteile (Verkehrstechnik, WSW, AWG etc.),

so dass die fachliche Erarbeitung und Planung ausschließlich mit verwaltungseigenem Personal zu realisieren war.

Trotz sehr kurzer Antragsfristen ist es der Verwaltung fristgerecht gelungen, eine 100 %-ige Förderung für die Aufstellung eines GCP zu erreichen und somit gute Chancen für weitere Förderungen zu gewährleisten.

Die erfolgreiche Bearbeitung des GCP war aus den vorgenannten Gründen nur in einer überschaubaren und arbeitsfähigen Arbeitsgruppe möglich.

Trotzdem fanden alle Anregungen, die aus den verschiedenen Interessenvertretungen an das Projektteam herangetragen wurden, im Rahmen des Projektes im Zusammenhang mit den „Planungssitzungen“ Berücksichtigung. So fanden selbst regionale Presseartikel und spezifische veröffentlichte Ausarbeitungen ihre Beachtung. Die Bergische Universität war im Rahmen paralleler Arbeitstreffen im Verlauf des gesamten Projektes ohnehin einbezogen. Im Verlauf des Projektes wurde wiederholt der Projektstand, resultierende Planungen und das weitere Vorgehen zur Diskussion gestellt. Der Input dieser Arbeitskreise fand unmittelbare Berücksichtigung im Rahmen der Fortschreibung des GCP bzw. bei der Planung der Maßnahmen für die spezifischen Förderanträge. Die Kurzfristigkeit der Arbeiten erlaubte jedoch leider keine weitere terminliche Verzögerung, wie sie bspw. die Einbeziehung von Workshops o.ä. zur Folge gehabt hätte.

Um die Konzeption und die Ergebnisse mit anderen Fachleuten der Stadtgesellschaft auszutauschen wurde der Entwurf des Wuppertaler GCP u.a. in zwei Veranstaltungen des Oberbürgermeisters „Zukunftsfähige Mobilität“ auch unter Beteiligung der Politik intensiv diskutiert und fand auch hier große Zustimmung.

2. Warum hat sich die Verwaltung quasi nur mit den städtischen Töchtern und den entsprechenden Ressorts mit diesen wichtigen Fragen und möglichen Antworten auseinandergesetzt?

Antwort zu 2.:

Die Kompetenz der städtischen Töchter und der entsprechenden Ressorts deckt das mit dem GCP adressierte fachliche Spektrum bereits sehr gut ab. Beispielsweise gelten die Arbeiten der Verkehrstechnik der Stadt Wuppertal mittlerweile bundesweit als richtungsweisend. Das schlägt sich letztlich auch in der Verbandsarbeit nieder – u. a. OCA (Open Traffic Systems City Association e.V.), so dass auf eine weitere Aufweitung der Beteiligten zugunsten der o. g. äußerst knappen Terminlinie verzichtet werden musste.

Neben dem Austausch in den Treffen „Zukunftsfähige Mobilität“ war durch die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung des GCP ebenfalls gewährleistet, dass auch die anderen bereits existierenden Expertenrunden zu wichtigen Mobilitätsthemen mit einbezogen waren (u. a. Nahverkehrsplan, Radwegekonzept).

Außerdem war neben der Bergischen Universität Wuppertal auch die Bezirksregierung Düsseldorf in der Arbeitsgruppe vertreten. die aufgrund der Erstellung verschiedener Luftrein-

haltepläne (u. a. Düsseldorf und Essen) einen hervorragenden Überblick über alle effiziente Maßnahmen zur Luftreinhaltung einbringen konnte.

3. Warum ist die Politik außen vor geblieben und erst nach Fertigstellung mit dem Green City Plan konfrontiert worden?

Antwort zu 3.:

Die Politik ist letztlich im Rahmen jedweder Diskussion informiert worden, so auch im Ausschuss für Verkehr über den Stand der GCP-Erarbeitung zuletzt in der Sitzung am 21.06.2018 (Drucksache Nr. VO/0493/18), immer auch mit dem ausdrücklichen Hinweis, dass der GCP und die darauf fußenden Förderanträge grundsätzlich dem abschließenden Gremienvorbehalt des Rates unterliegen.

Zu den Treffen des Oberbürgermeisters „Zukunftsfähige Mobilität“ waren stets auch die politischen Vertreter der Ratsfraktionen eingeladen, die sich somit über die Erarbeitungsstände des GCP informieren lassen konnten.

4. Was ist aus dem Dieseltreffen und den damals ins Leben gerufenen Arbeitskreisen geworden?

Antwort zu 4.:

Im Oktober 2017 hat der Oberbürgermeister den Runden Tisch Zukunftsfähige Mobilität eingerichtet, dem alle wichtigen Akteure angehören, um über Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in unserer Stadt zu beraten. Bei der Sitzung am 20.06.2018 wurde ein Maßnahmenpaket mit den verschiedensten Bausteinen vorgestellt und damit deutlich gemacht, dass wir als Kommune unserer Verantwortung für die Reduzierung der Schadstoffbelastungen gerecht werden. Die bisherigen Arbeitsgruppen, die ihre Ergebnisse auch am 20. Juni 2018 präsentiert haben, decken folgende Bereiche ab und führen ihre Arbeit fort:

Arbeitsgruppe Radverkehrskonzept: Abstimmung aller Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und nichtmotorisierten Individualverkehrs

Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan: Abstimmung aller Maßnahmen zur Vorbereitung des neuen Nahverkehrsplanes und zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV insgesamt;

Arbeitsgruppe Luftreinhaltung: Abstimmung von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität und zur Reduzierung der Schadstoffimmissionen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Neuaufstellung des Luftreinhalteplanes der Bezirksregierung;

5. Hätte deren Arbeitsergebnisse, falls es welche gibt, nicht in den Green City Plan einfließen können?

Antwort zu 5.:

Die Ergebnisse aus verschiedenen Arbeitsgruppen, sofern hier verwertbare Ergebnisse bereits vorlagen, sind in die Erarbeitung des GCP eingeflossen (u. a. Nahverkehrsplan, Radverkehrskonzept). Dazu ist im Bereich der Verkehrstechnik, Abteilung 104.3, bereits im Januar 2018 ein separates Projektteam eingerichtet worden.

Der GCP enthält eine Vielzahl von Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Luftqualität in Wuppertal und zu einem umweltverträglicheren Mobilitätsverhalten beitragen können. Er bietet eine gute Voraussetzung für die weitere Beantragung von Fördermitteln, ohne die eine Umsetzung der meisten Maßnahmen nicht möglich ist.

Außerdem stellt er - auch und insbesondere nach Einschätzung der Bezirksregierung Düsseldorf als zuständiger Behörde - eine gute Grundlage für die anstehenden Diskussionen im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans in 2019 dar.

Im Rahmen dieser Fortschreibung wird es unter der Federführung der Bezirksregierung Düsseldorf eine begleitende Projektgruppe geben, in der alle Verbandsvertreter/-innen und Expertinnen und Experten die Möglichkeit haben sich mit weiteren Ideen und Vorschlägen in den Prozess einzubringen, um die Luftqualität nachhaltig zu verbessern und um Dieselfahrverbote in Wuppertal zu vermeiden.