

Anlage 1 zur Drs. VO/0981/05

Zusammenstellung der Stellungnahmen zu den verkehrspolitischen Anträgen der Ratsfraktionen.

| Maßnahme | Antrag von | Stellungnahme von | Stellungnahme |
|--|-------------|-------------------|--|
| Verkehrspolitisches Gesamtkonzept | | | |
| Berücksichtigung der Anforderungen des erforderlichen Luftreinhalteplanes bei der Erstellung des verkehrspolitischen Zukunftskonzeptes | B90/DG, FDP | 104, 106 GB4 | Die Bestimmungen im zu erarbeitenden (Federführung: Bezirksregierung) Luftreinhalteplan sind gesetzlich verpflichtend und werden somit auf jeden Fall im verkehrspolitischen Zukunftskonzept berücksichtigt werden. In wie weit darüber hinaus noch weitere lufthygienisch verbessernde Maßnahmen in den verkehrspolitischen Zielen Berücksichtigung finden werden, wird im Jahr 2006 bei der Erstellung der verkehrspolitischen Leitlinien unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit zu diskutieren sein. (R104, 106, GB4) |
| Fahrzeuge der Stadt und deren Töchter | | | |
| Entwicklung eines an ökologischen Kriterien orientierten Konzeptes für einen Fuhrpark mit möglichst wenig Umweltbelastungen. Nicht nur Nachrüstung mit Partikelfiltern | FDP | WSW, AWG, ESW | <p>Seit 20 Jahren werden sämtliche LKW in lärmarter Ausführung beschafft. Pkw und Lkw werden in höchster für ihren Einsatzzweck lieferbarer SchadstoffEinstufung bestellt. Inzwischen werden alle Fahrzeuge mit biologisch abbaubarem Hydrauliköl betrieben, ebenfalls wird seit langem schwefelfreier Kraftstoff eingesetzt. Z.Zt. läuft ein Versuch mit Bio-Diesel mit LKW, die von den Herstellern hierfür freigegeben sind. Im Pkw Bereich wurde inzwischen der erste mit Erdgas betriebene Wagen zugelassen, weitere werden bald folgen (ESW, AWG).</p> <p>Die Busflotte der WSW orientiert sich seit Jahrzehnten an den Umweltstandards, die durch den Gesetzgeber vorgegeben werden. Ein Großversuch mit Erdgasbussen Mitte der 90er, ein halbjähriger Versuch mit Biodiesel 2004 u. a. m. haben gezeigt, dass die ökologischen und ökonomischen Rahmenbedingungen gegenüber der ständigen Weiterentwicklung des Dieselmotors hinsichtlich seiner Emissionen insgesamt keine Vorteile bieten. Aufgrund des guten flächendeckenden ÖPNV-Angebotes u. a. mit der umweltfreundlichen Schwebbahn, ist der Fuhrpark nicht Teil des Problems, sondern dessen maßgeblicher Lösungsbeitrag. Zu den Partikelfiltern siehe unten. (WSW)</p> |
| Nachrüstung aller Fahrzeuge mit Partikelfiltern | B90/DG | WSW, AWG, ESW | Eine Nachrüstung kommt nur bei neueren Fahrzeugen in Betracht, sobald entsprechende Filter von den Herstellern angeboten werden. Z.Zt. laufen Versuche im Lkw Bereich, problematisch ist die im Kurzstreckenverkehr sehr niedrige Abgastemperatur, die das für |

| | | | |
|---|-------------|---------------|---|
| | | | <p>Filter vorgeschriebene Temperaturfenster weit unterschreitet (ESW, AWG).</p> <p>WSW sind unter Gremienvorbehalt nach wie vor bereit bei einer tatsächlichen maßgeblichen Förderung, eine Nachrüstung, soweit diese technisch sinnvoll und vertretbar, vorzunehmen (betrifft ca. 150-160 Busse). Trotz entsprechender Ankündigung Anfang diesen Jahres findet eine Förderung faktisch bislang nicht statt: Die hierfür erhaltene Summe wird unmittelbar bei der Neufahrzeugförderung abgezogen. Damit würden WSW unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen die Nachrüstung vollständig selbst finanzieren. Dies kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht geleistet werden. (WSW)</p> |
| Neuanschaffungen nur mit umweltschonender Technologie | B90/DG | WSW, AWG, ESW | s. hierzu Ausführungen zu Punkt „Fuhrpark“ (ESW, AWG). Neue WSW-Busse werden mit der aktuell gültigen Abgasnorm und ab sofort auch mit Partikelfiltern beschafft. (WSW) |
| Maßnahmen gegen Feinstaub | | | |
| Maßnahmen auch in solchen Straßen ergreifen, in denen nicht gemessen wird aber hohe Belastungen zu erwarten sind (Vorsorge) | B90/DG, FDP | 106, 104 | Im Rahmen eines noch zu erstellenden Luftreinhalteplans (Federführung: Bezirksregierung) für die Stadt Wuppertal ist davon auszugehen, dass alle wesentlichen Belastungsschwerpunkte erfasst werden. Des weiteren sind Synergieeffekte durch das bestehende Handlungskonzept Klima / Lufthygiene zu erwarten.(R106, 104) |
| Ressourcen belastende Maßnahmen vermeiden (z.B. Berieselung) | PDS | 106, 104 | Grundsätzlich werden alle zu ergreifenden Maßnahmen hinsichtlich ihres Aufwand-Nutzen-Verhältnis bewertet. Zum Beispiel ist im Rahmen des Aktionsplans Steinweg zur Zeit keine Nassreinigung vorgesehen.(R 106, 104) |
| Maßnahmen für Fußgänger | | | |
| | | | Die genannten Maßnahmen und Vorschläge zur Verbesserung der Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger, werden schon seit einigen Jahren im Rahmen des personell und finanziell Machbaren vom Beauftragten für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer bearbeitet und planerisch verfolgt. Für diese spezielle Funktion steht ein Stellenanteil von 10% zur Verfügung. Die Aufgaben- und Personalsituation im Ressort 104 lässt eine Ausweitung dieses Stellenanteils absehbar nicht zu (R 104) |

| | | | |
|---|-------------|----------|--|
| Fußgängertunnel durch oberirdische Querungen ersetzen. Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen | B90/DG, FDP | 104, GB4 | Fußgängertunnel sollen generell Zug und Zug im Rahmen des finanziell machbaren durch oberirdische Überwege ersetzt werden. – Bereits realisiert wurde dies in den vergangenen Jahren beim Ausbau der B 7 in Oberbarmen und am Alten Markt. – Konkret geplant ist dies ferner an der Adlerbrücke, der Loher Straße, im Zuge des Döppersberg Projektes und am Robert Daum Platz. Die Planung R.-D.- Platz konnte bisher nicht umgesetzt werden, weil die entsprechenden, im Haushalt vorgesehenen Mittel vom Kämmerer wegen der von der Kommunalaufsicht vorgegebenen Kürzung des Kreditrahmens nicht zur Verfügung gestellt werden konnten Die Maßnahme wird im Entwurf des Vermögenshaushaltes 2006/2007 neu veranschlagt.(R 104, GB4) |
| Mehr Spielstraßen, Anliegerbefragung deswegen | B90/DG, FDP | 104 | An die Umwandlung von „normalen“ Straßen in verkehrsberuhigte Bereiche (im Volksmund auch „Spielstraßen“ genannt), sind sehr enge, konkrete Anforderungen gemäß StVO und Verwaltungsvorschriften geknüpft. in den vergangenen Jahrzehnten wurden in Wuppertal bereits 95 entsprechende Zonen realisiert. Wo dies von Bürgern beantragt wird, erfolgt eine detaillierte Prüfung und Beratung im „Team zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ gemeinsam mit der Kreispolizeibehörde. Wenn die Kriterien erfüllt werden können (i.d.R. sind aber aufwändige Umbaumaßnahmen notwendig), dann wird dies auch künftig umgesetzt. (R 104) |
| Engmaschiges attraktives Fußwegenetz | B90/DG, FDP | 104 | Die Umsetzung eines engmaschigen Fußwegenetzes wird angestrebt, ist aber oft aufgrund fehlender Grundstücke nicht umsetzbar. (R 104) |
| Barrierefreiheit Rollstuhl- und Kinderwagengerechte Fußwege | B90/DG, FDP | 104 | Für die behindertengerechte Gestaltung des Straßenraumes bestehen seit 2004 konkrete gesetzliche Vorgaben, die auch von der Verwaltung beachtet werden. In einem regelmäßig - i.d.R. monatlich – tagenden Arbeitskreis werden die Belange der Mobilitätseingeschränkten zwischen dem Ressort Straßen und Verkehr und Vertretern aus dem Behindertenbeirat und den Behindertenverbänden abgestimmt. Zur Bewilligung von Zuschussmitteln des Landes muss sogar seit 2004 ein Testat der Behindertenbeauftragten eingeholt und dem Zuschussgeber vorgelegt werden. (R 104) |

| | | | |
|---|--------|----------|---|
| Umgestaltung der Fußgängerzonen für bessere Aufenthaltsqualität | FDP | 104 | Eine aufwändige Umgestaltung und Erneuerung wurde vor einigen Jahren sowohl in Barmen als auch in Elberfeld durchgeführt. Aus finanziellen Gründen wird es hier kurzfristig keine weiteren großflächigen attraktivitätssteigernden Maßnahmen geben können. Allenfalls punktuelle Verbesserungen sind denkbar. (R 104) |
| Prüfung, wo neue Fußgängerzonen eingerichtet werden können | B90/DG | 104 | Neue Fußgängerzonen sind derzeit nicht in Planung. (R 104) |
| Einführung eines Fußgängerleitsystems | B90/DG | 104, GB4 | Die Einführung eines Fußgängerleitsystem ist sowohl für Barmen als auch Elberfeld konkret geplant. Die notwendigen Planungsmittel für die Vorbereitung der Umsetzung wurden vom Kämmerer im vergangenen Jahr 2004 nicht freigegeben, weil die Finanzierung der Umsetzung nicht gesichert ist. Mittlerweile stehen für das Projekt keine Haushaltsmittel mehr zur Verfügung. (R 104, GB4) |
| Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für das „Zu Fuß gehen“ | B90/DG | 104 | Die Öffentlichkeitsarbeit für das verstärkte „zu Fuß gehen“ musste aus personellen und finanziellen Gründen in den letzten Jahren eingeschränkt werden. – Um hier nennenswerte Effekte zu erzielen, sind entsprechende Personen und Finanzmittel notwendig, die derzeit nicht vorhanden sind. (R 104) |
| Maßnahmen für Radfahrer | | | Die für den Radverkehr vorgeschlagenen Maßnahmen werden zumindest teilweise schon seit Jahren im Rahmen des personell und finanziell Machbaren vom Beauftragten für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer bearbeitet und planerisch verfolgt. - Das Radverkehrskonzept wurde in Zusammenarbeit mit einem externen Büro in den letzten Jahren aktualisiert und soll im Laufe des Jahres den politischen Gremien vorgelegt werden. Dort sind auch eine Reihe der Maßnahmen enthalten, die in dem Antrag aufgelistet sind. (R 104) |

| | | | |
|--|-------------|-----|--|
| Durchgehender Radweg „Talachse“ von Vohwinkel bis Beyenburg | B90/DG, FDP | 104 | Priorität haben dabei die Lückenschlüsse des Talsohlenradweges von Vohwinkel bis Barmen. Entsprechende Planungen wurden hierfür erstellt. Für den Abschnitt Farbmühle – Alter Markt wurden bereits vor einigen Jahren Zuschussmittel beim Land beantragt. Das Projekt musste dann allerdings wegen der Schwimmbadplanungen im Bereich Am Brögel gestoppt werden. Derzeit wartet die Verwaltung auf den Bewilligungsbescheid für Landeszuschüsse, dann kann der Lückenschluss von Farbmühle bis Wasserstraße direkt in Angriff genommen und umgesetzt werden. (R 104) |
| Alle geeigneten Einbahnstraßen für Radverkehr öffnen | B90/DG, FDP | 104 | Inzwischen sind im Stadtgebiet Wuppertal 27 Einbahnstraßen bereits in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. Weitere sind geplant und sollen auch dort, wo dies nach den Vorgaben der StVO möglich ist eingerichtet werden. (R 104) |
| Neue Radwege auf Fahrbahnen | B90/DG, FDP | 104 | Schon seit einigen Jahren werden Radwege in Wuppertal i.d.R. nicht mehr als sog. „Bordsteinradwege“ angelegt, sondern als Radfahrstreifen oder sog. „Angebotsstreifen“ auf der Fahrbahn markiert. In den letzten Jahren wurden solche Strecken im Zuge B 7 / Friedrich-Ebert-Straße vom Robert-Daum-Platz nach Sonnborn, der Remscheider Straße in Ronsdorf, der Schmiedestraße und am Hardtufer mit Erfolg realisiert. Diese Bauart kann erst seit jüngerer Zeit auch im Rahmen von Zuschussmaßnahmen umgesetzt werden. Bis vor einigen Jahren wurden für diese Art von Radverkehrsanlagen keine Landeszuschüsse gewährt, deshalb mussten die Planungen z.B. entlang der Bockmühle und Lennepers Straße so geändert werden, dass dort Bordsteinradwege realisiert wurden. (R 104) |
| Mehrspurige Straßen umgestalten (Fahrradspuren) | B90/DG, FDP | 104 | s.o. |
| Wichtige Quell- und Zielverkehre für Radfahrer ausbauen und ausschildern (auch außerhalb liegende Ziele) | B90/DG, FDP | 104 | Es ist vom Land NRW beabsichtigt noch im Jahr 2005 auch in Wuppertal rund 60 km der wichtigsten überregionalen Radverkehrsstrecken durch das Stadtgebiet Wuppertal mit der schon in einigen umliegenden Städten verwendeten Beschilderung (rote Schrift auf weißem Grund) zu versehen. (R 104) |

| | | | |
|--|-------------|----------|--|
| Mehr Fahrradständer/-Boxen, Umkleidekabinen | B90/DG, FDP | 104 | In den vergangenen Jahren wurden bereits eine Vielzahl von Radabstellanlagen im Stadtgebiet errichtet. Im öffentlichen Straßenraum sind derzeit 460 sog. „Anlehnbügel“ vorhanden, weitere 353 gibt es an Bahn-, Schwebebahn- und Busbahnhöfen und einigen wichtigen Haltestellen. An den Bahnhöfen sind zudem noch 350 Stück konkret geplant. Versuche auch in Wuppertal Fahrradboxen einzusetzen (am Alten Markt und am Rathaus), haben sich bisher nicht bewährt. Für Verwaltungsmitarbeiter wurde im Rathausparkhaus im vergangenen Jahr ein „Fahradkeller“ bereitgestellt, der vor allem in den Sommermonaten gut angenommen wird. (R 104) |
| Mehr Fahrradstraßen (Modell Luisenstraße) | B90/DG, FDP | 104 | Die Fahrradstraße in der Luisenstraße hat sich grundsätzlich bewährt. Konkret sind keine weiteren Strecken in Planung. (R 104) |
| Stillgelegte Bahntrassen langfristig sichern und zu Fahrradwegen umbauen | B90/DG, FDP | 104, GB4 | Die Umnutzung von stillgelegten Bahnstrecken in Radtrassen ist seit vielen Jahren geplant. Schon bei der letzten Fortschreibung des Radverkehrsplanes, der am 6.9.89 vom Rat beschlossen wurde, wurde die Sambatrasse mit aufgenommen, die im ersten Abschnitt (von Hindenburgstraße bis Bahnhof Küllenhahn) ab Ende 2005 zu einem Radweg umgebaut werden soll. Für den 2. Bauabschnitt Bahnhof Küllenhahn bis Bahnhof Cronenberg steht der Förderbescheid noch aus. Wünschenswert wäre weiterhin die Schaffung eines Radweges auf der Kohlenbahntrasse vom ehemaligen Bahnhof Wichlinghausen bis Sprockhövel Schee, wo an die vorhandenen Radwege nach Hattingen und Haßlinghausen anschlossen werden soll. Für dieses Projekt wurden ebenfalls Zuwendungen beantragt, allerdings sind weder vom Land in naher Zukunft Mittel zu erwarten, noch können im Vermögenshaushalt bzw. im Investitionsprogramm bis zum Jahre 2010 entsprechende Komplementärmittel bereitgestellt werden. Im Radwegeprogramm des Landes ist die Maßnahme allerdings seit Frühjahr 2005 auf Platz 23 enthalten. (R 104, GB4) |
| Ausbau des Radwegenetzes, z.B. Nutzung der Rheinischen Strecke als Rad- und Fußweg | PDS | 104 | s.o. |
| Rad-Mitnahmemöglichkeiten im ÖV verbessern (Fahradträger an Bussen) | B90/DG, FDP | 104 | Die Fahrradmitnahme im Bus wurde in Wuppertal aufgrund der schwierigen Topographie bereits vor der landesweiten Einführung durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erfolgreich erprobt. Inzwischen gibt es die generellen Freigabezeiten in denen ein Fahrrad in Bus (ab 9 Uhr) und Bahn (außer in der Zeit zwischen 6.30 und 9 und 15.30 und 18 Uhr) mitgenommen werden kann, samstags und sonntags ganztägig. Die Versuche mit eigens umgestalteten Bussen und einem Fahrradanhänger (auf der Linie 620 Elberfeld – Lichtscheid – Ronsdorf) haben sich nicht bewährt. (R 104) |

| | | | |
|--|-------------|----------|--|
| Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren | B90/DG | 104 | Eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren musste aus personellen und finanziellen Gründen in den letzten Jahren eingeschränkt werden. Bis zum Jahr 2000 wurde i.d.R. ein Faltblatt mit Plan und Infos für Radwanderungen in und um Wuppertal veröffentlicht. Das wurde allerdings mit Herausgabe der Freizeitkarte eingestellt, da dort diese Informationen aufgenommen wurden. – Um hier nennenswerte Effekte zu erzielen, sind entsprechende Personen und Finanzmittel notwendig, die derzeit nicht vorhanden sind. (R 104) |
| Beauftragter für den nichtmotorisierten Verkehr | | | Die Positionierung des Beauftragten für nicht motorisierten Verkehr im Ressort Straßen und Verkehr hat sich bewährt. Diese Funktion ist sinnvoller Bestandteil der vorhandenen Organisationsstruktur, die verkehrlichen Aufgaben in diesem Ressort zu bündeln. Die für die Planung und Realisierung der genannten Maßnahmen erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen sind jedoch äußerst begrenzt, eine Aufstockung für diesen Bereich ist angesichts der Haushaltslage ausgeschlossen. (R 104, GB4) |
| Aufgaben überprüfen und dem Verkehrsausschuss vorstellen | FDP | 104 | s.o. |
| Mehr Kompetenzen. Zuordnung als Stabsstelle beim zuständigen Dezernenten | B90/DG | 104 | s.o. |
| Maßnahmen im Schienennetz | | | |
| Rheinische Strecke soll privaten Schienenbetreibern angeboten werden. Gleichzeitige Nutzung als Rad-, Skater-, Wanderweg | B90/DG, FDP | 104, GB4 | Angesichts der städtischen Haushaltslage ist die Reaktivierung nur durch privates Engagement möglich. Die Rheinische Strecke ist privaten Verkehrsunternehmen (z.B. Regiobahn) zum Betrieb angeboten worden, bisher aufgrund der hohen Instandsetzungskosten ohne Erfolg. Ebenfalls liegen bisher keine verbindlichen Zusagen privater Unternehmen zur Finanzierung der Reaktivierung vor. Der gleichzeitige Betrieb (Schienenpersonen / -güterverkehr - Radverkehr) wird nicht verfolgt, aufgrund der hohen Sicherheitsauflagen und aufwändigen Kreuzungsbauwerke, die hierfür nötig wären. (R104, GB4) |
| Regiobahn bis Vohwinkel zügig umsetzen | B90/DG, FDP | 104 | Die Aufgabenträger Stadt Wuppertal und Kreis Mettmann arbeiten intensiv zusammen mit der Regiobahn GmbH an der Realisierung dieses Netzlückenschlusses. Hierzu gibt es eine gemeinsame Drucksache für Rat und Kreistag (VO/0716/05). Ebenfalls noch im Jahr 2005 sollen durch die Regiobahn GmbH das Planfeststellungsverfahren eingeleitet und durch die Stadt Wuppertal das für das Vorhaben notwendige Änderungsverfahren des Gebietsentwicklungsplanes beantragt werden. (R104) |

| | | | |
|--|-------------|----------|---|
| Weggefallene RE7 und RE13 in Vohwinkel wieder einführen | FDP | 104 | Die beiden Halte der RE 7 und 13 sind z.Zt. aufgrund fahrplantechnischer Zwänge erst nach Beseitigung von "Engstellen" (Düsseldorf-Gerresheim, Bahnknoten Köln) und teilw. (RE 13) Einsatz schnellerer Fahrzeuge möglich. Nach letzter Zusage (von 2003/2004) der DB Regio NRW GmbH sollten beide Systemhalte ab dem Fahrplan 2007 wieder verfügbar sein. Diese Maßnahmen sind Bestandteile des ITF II und beim ZV VRR bestellt. Nach aktueller Planung (von 2005) von DB Netz soll die Engstelle in Gerresheim in 2007 beseitigt sein, für die Maßnahme in Köln gibt es z.Zt. kein Terminupdate. (R104) |
| Steigerung der Attraktivität der Bahnhöfe | B90/DG | | Im Rahmen der Modernisierungsoffensive (Mof) sind und werden die Wuppertaler Bahnsteige und Zugänge der KBS 458 (Regionalbahn 47, Wuppertal Hbf. - Remscheid - Solingen-Ohligs) bis Ende 2005 (auf Wuppertaler Stadtgebiet) modernisiert. Der Haltepunkt Ronsdorf wird hierzu barrierefrei umgebaut. (R104) |
| Güterverkehr | | | |
| Aktualisierung und Neubewertung des „City-Logistik“- Konzeptes | B90/DG, FDP | 104 | Das Modellprojekt CityLogistik für das Bergische Städtedreieck konnte über die Pilotphase hinaus nicht erfolgreich umgesetzt werden und wurde daher Ende der neunziger Jahre eingestellt. Eine erneute Überprüfung über eine mögliche Neuauflage fand im Jahr 2004 unter Beteiligung des Speditionsgewerbes statt. Von dort aus wurde aktuell keine Möglichkeit zur konkreten Umsetzung gesehen. (R104) |
| Öffentlicher Verkehr | | | |
| Standard der Busse erhöhen. Busflotte wird mit Rußpart.-Filtern nachgerüstet. Niederflurbusse flächendeckend | B90/DG | WSW | Die kundenorientierten Standards werden entsprechend den Erkenntnissen aus der Marktforschung stets den Bedürfnissen und den branchenspezifischen Empfehlungen angepasst (Niederflurtechnik, Fahrgastinformationseinrichtungen, Fahrgastbedienung, Rollstuhlrampe, Innenraumgestaltung u. a. m.). Die Umstellung der Busflotte auf Niederflurtechnik ist bereits weitgehend abgeschlossen. Zu Rußfiltern siehe oben. (WSW) |
| WSW soll Konzept zur Steigerung der Attraktivität des ÖV erarbeiten. | FDP | WSW, GB4 | Das derzeitige ÖPNV-Angebot weist eine insgesamt hohe Attraktivität auf. Hierdurch sowie durch eine offensive Marketingpolitik haben die WSW im VRR die mit Abstand höchste Marktausschöpfung und eine bundesweit überdurchschnittliche Inanspruchnahme des ÖPNV erreicht. Die Attraktivität des ÖPNV kann in Einzelfällen im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten der WSW durch gezielte Leistungsausweitungen (insbesondere Schwebebahn-Takt sowie Angebotsverstärkungen auf nachfragerrelevanten und bereits hoch ausgelasteten Strecken) gesteigert werden. (WSW, GB4) |
| Nachtbusse auch an Werktagen | FDP | WSW | Die Nachfragerrelevanz wird als gering eingeschätzt. Auf Basis der derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen, wäre ein Ausweitung nur durch Umschichtung des Leistungsangebotes, d. h. Streichung von Leistungen an anderer Stelle zu erreichen. Nach Abschluss und Analyse umfangreicher Nachfrageanalysen wird von WSW das |

| | | | |
|--|--------|----------|---|
| | | | derzeitige Angebot in den Abend- und Nachtstunden überprüft und die gewünschte Ausweitung des Nachtverkehrs dabei berücksichtigt. (WSW) |
| Vorrang für Busse weiter ausbauen | B90/DG | 104, WSW | <p>Mit dem Ratsbeschluss zum 49-Punkte-Programm vom 13.12.1999 (Drucks.-Nr. 1040/98) wurde das generelle Prinzip „Vorrang für den ÖPNV“ abgelöst durch den Grundsatz eines „partnerschaftlichen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer“. Die Inhalte weiterer möglicher politischer Zielsetzungen im Verkehrsbereich sollen im „verkehrspolitischen Zukunftskonzept“ festgelegt werden, welches im Jahre 2006 unter Einbeziehung der politischen Gremien erörtert und abgestimmt werden soll. (R104)</p> <p>Das Konzept zur Beschleunigung des ÖPNV durch ein Funk-Baken-System wird von Stadt und WSW weiter planmäßig umgesetzt (6. Baustufe). Eine weitere Bevorrechtigung des Busverkehrs kann durch Einrichtung zusätzlicher Busspuren und konsequente Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen erreicht werden. Hierbei müssen die Auswirkungen auf die gesamte Verkehrsabwicklung geprüft und die Finanzierbarkeit der Maßnahmen dargestellt werden.(WSW)</p> |
| Verdichtung der Taktrate auf stark frequentierten Strecken | B90/DG | WSW, GB4 | Eine Ausweitung des Leistungsangebotes ist unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen der WSW nicht möglich. Die Bereitstellung städtischer Haushaltsmittel ist angesichts der Haushaltslage ausgeschlossen. Unter Nachfrageaspekten ist die Verdichtung des Taktes auf der Schwebebahn (nach Abschluss des Schwebebahnausbaus sowie der Einführung eines neuen Betriebssystems und neuer Fahrzeuge) dringend notwendig und vorgesehen. Im Bussystem ist derzeit auf einzelnen Abschnitten und zu bestimmten Zeiten die Kapazitätsgrenze erreicht. Insgesamt wird das Busverkehrssystem nach Abschluss umfangreicher Nachfrageanalysen in 2006 bewertet. Erst danach können verlässliche Aussagen über die Notwendigkeit zur Taktverdichtung auf einzelnen Strecken getroffen werden. (WSW, GB4) |
| Verdichtung der Taktraten im ÖPNV | PDS | WSW | siehe oben |
| Haltestellen überprüfen (Parkende PKW, Zufahrt) | B90/DG | 104 | <p>In enger Abstimmung zwischen dem Verkehrsbereich der Wuppertaler Stadtwerke und der Straßenverkehrsbehörde werden auftauchende Probleme in aller Regel kurzfristig gelöst. Bei der Verkehrsbehinderung von Bussen durch haltende Kfz an Haltestellen handelt es sich allenfalls um Einzelfälle, die keine über das gesetzliche Parkverbot gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 4 StVO hinausgehenden verkehrlichen Regelungen erfordern.</p> <p>Planung und Bau von Bushaltestellen erfolgen nach technisch-ingenieurmäßigen Kriterien und berücksichtigen sowohl die örtlichen Verhältnisse als auch die Fahrgeometrie der eingesetzten Busse. (R104)</p> |
| Car-Sharing weiter ausbauen | B90/DG | WSW | Das Car-Sharing-System wird im bundesweiten Vergleich gut in Anspruch genommen. Eine weitere Steigerung der Nachfrage kann im Wesentlichen nur durch einen |

| | | | |
|---|-------------|------------|--|
| | | | angebotsorientierten Ausbau des Angebotes erreicht werden, der aber unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht durch einen kurzfristig erzielbare höhere Nachfrage finanziert werden kann. Durch verschiedene Marketingaktivitäten wird derzeit eine zusätzliche Stimulierung der Nachfrage versucht. (WSW) |
| Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit | B90/DG | WSW | Die bereits überdurchschnittliche Inanspruchnahme und Potentialausschöpfung im ÖPNV kann durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit nicht wesentlich gesteigert werden. Die bereits auf hohem Niveau praktizierte Öffentlichkeitsarbeit muss sich an wirtschaftlichen Rahmenbedingungen orientieren. Maßgebend für eine weitere Stärkung der Akzeptanz ist die künftige Tarifpolitik, die Beibehaltung bzw. die gezielte Weiterentwicklung des Leistungsangebots und eine konsequente Bevorzugung des ÖPNV (Bussystems). (WSW) |
| Straßen, Verkehrsraum, Siedlungsstruktur, Management | | | Die hier gemachten Vorschläge vor allem hinsichtlich der Umgestaltung des Straßennetzes, der Erweiterung der Tempo-30 Zonen und Parkraumbewirtschaftung, müssen im Detail geprüft werden. Auch hier werden zum einen vor allem die Kosten eine entscheidende Rolle spielen, welche Teile kurz- und mittelfristig realisierbar sind. Aber vorab müssten auch grundsätzliche Entscheidungen getroffen werden, ob und falls „ja“ welche Verkehrsarten und Nutzungen künftig bevorzugt im Straßenraum berücksichtigt werden sollen. Denn die „Bevorzugung“ einzelner Verkehrsarten widerspricht dem gegenwärtigen Grundsatz eines partnerschaftlichen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer. |
| Temporäre 3-spurige Nutzung der A46 | FDP | StraßenNRW | Die Nutzung des Standstreifens setzt voraus, dass er die notwendige Tragfähigkeit (Schwerlast) und Breite besitzt. Der Standstreifen der A46 besteht überwiegend aus Betonplatten, die durch die Belastung brechen würden. Die bauliche Enge der kurz aufeinander folgenden Ein- und Ausfahrten macht darüber hinaus eine solche Maßnahme technisch sehr schwierig. Zusätzlich wären aufwändige neue Beschleunigungsstreifen erforderlich. Es ist fraglich, ob das an jeder Auf-/Abfahrt baulich möglich ist. Darüber hinaus müsste eine teure automatische Signalanlage installiert werden. (Bezirksregierung Düsseldorf, StrassenNRW) |
| Begrünung von Straßen, Plätzen Häusern verbessern | B90/DG, FDP | 106 | Aus lufthygienischer und klimatischer Sicht wirken sich Begrünungsmaßnahmen grundsätzlich positiv auf die lufthygienische Belastungssituation und auf das kleinräumige Klima aus. Lediglich in einigen Einzelfällen kann eine zu umfangreiche Begrünungsmaßnahmen zu einer Beeinträchtigung der Durchlüftungssituation in der speziellen städtebauliche Lage führen.(R106) |

| | | | |
|---|-------------|-----|---|
| Aufklärung der Hauseigentümer über Maßnahmen der Fassadenbegrünung an Häusern und Hilfestellung bei der Umsetzung | PDS | 103 | Die Begrünung von Fassaden ist grundsätzlich zu begrüßen (Stadtklima, Wohnumfeld). Allerdings sind Fassadenbegrünungen bauphysikalisch problematisch. Der Beitrag zur Zielerreichung dürfte eher gering sein; eine Untersuchung die die feinstaubmindernden Wirkung einer Fassadenbegrünung quantifiziert, ist hier nicht bekannt. Angesichts der derzeitigen Personalsituation kann eine Hilfestellung bei der Umsetzung nicht gewährleistet werden. (R103) |
| Dezentrale Versorgungsstrukturen fördern. Kurze Wege schaffen. Keine großflächigen Einkaufsmärkte mehr genehmigen | B90/DG, FDP | 101 | Im Rahmen der gegebenen Stadtstrukturen ist die Stadtentwicklung auf die Erhaltung bzw. Förderung dezentraler Versorgungsstrukturen mit dem Ziel kurzer Wege, insb. für die nicht motorisierten Bevölkerungsteile, ausgerichtet. Dies stößt in der Zielerreichung dort auf Grenzen, wo aufgrund von betriebswirtschaftlichen Anforderungen des Einzelhandels (insb. im weiterhin zunehmenden Segment der Discounter des Lebensmittel-EH) ausschließlich bzw. bevorzugt nicht integrierte Lagen gewählt werden. Die Frage der Verortung und Genehmigung großflächiger EH-Betriebe beurteilt sich planungsrechtlich auf der Grundlage des § 11(3) BauNVO, des EH-Erlasses NW und der einschlägigen Rechtsprechung. Im Zusammenhang mit dem Regionalen EH-Konzept ist für Wuppertal die Frage nach der Beibehaltung des Zieles der Erhaltung und Stärkung der vorhandenen (Neben-)Zentren- und Nahversorgungsstrukturen politisch zu beantworten. |
| Park- and Ride forcieren | FDP | 104 | Das vom Rat der Stadt beschlossene P+ R Konzept sieht noch eine Reihe weiterer P+R und B+R Anlagen vor, konnte aber vorwiegend aus finanziellen Gründen bisher nicht weiter umgesetzt werden. (R 104) |
| Einführung von Mitfahrerpunkten in Verbindung mit Park-and-Ride | FDP | 104 | s.o. |

| | | | |
|--|-----|-----|---|
| Baustellen möglichst nur in verkehrsarmen Zeiten | FDP | 104 | <p>Der Antrag der FDP-Fraktion steht im Einklang mit den Zielen, die sich die Verwaltung bereits im Jahr 1999 mit Einrichtung eines Handlungskonzeptes „Baustellenmanagement“ gegeben hat. Wie sich anhand zahlreicher Beispielen belegen lässt, sorgt die Verwaltung seither nach Möglichkeit für die gesamtverträgliche Abwicklung von Baustellen mit Auswirkungen auf den Straßenverkehr. Zur Erinnerung an dieser Stelle die wichtigsten Elemente des Handlungskonzeptes "Baustellenmanagement": Ziel des Baustellenmanagements:- Koordinierung von zeitlich und/oder räumlich größeren Arbeitsstellen, insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen und ähnlich verkehrsbedeutenden Straßen. - Verkürzung der Bauzeiten, insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen. - Möglichst wenige Beeinträchtigungen auf der gesamten Talachse.- Die Einrichtung von Arbeitsstellen an Straßen und deren Abläufe (Baustellen) sollen sich dem Verkehr anpassen; nicht umgekehrt. Wege zum Ziel: Frühestmögliche Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde bzw. des Baustellenmanagement bereits bei der Planung von Arbeitsstellen. Vorgabe von knapperen Bauzeiten bereits bei der Ausschreibung. Straßenbaumaßnahmen sollen von allen Beteiligten Hand-in-Hand zügig durchgeführt werden, damit Behinderungen sowohl der Verkehrsteilnehmer als auch der Anwohner auf ein Minimum reduziert werden. Hierzu kommen auf Hauptverkehrsstraßen und ähnlich verkehrsbedeutenden Straßen Mehrschicht- bzw. Nachtarbeit oder Beschränkung der Arbeitszeit in Frage sowie kurzfristige Baustops auf Entlastungsstrecken bei Notmaßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen. Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit. Vorgaben des Baustellenmanagements nehmen Einfluss auf die Ausschreibung und können zur Verkürzung der Bauzeiten und/oder Reduzierung von Verkehrsbeeinträchtigungen führen. Bereits bei der Planung wird festgelegt, wie und zu welchen Zeiten Baumaßnahmen abgewickelt werden. Hierbei sind neben den speziellen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts bei der Einrichtung und Absicherung von Arbeitsstellen auf Straßen eine Reihe verwaltungsrechtlicher und zivilrechtlicher Vorschriften und Bestimmungen des BGB zu beachten. Von besonderer Bedeutung ist die fehlerfreie Ermessensausübung durch die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde. Ihre Anordnungen bezüglich der Einrichtung und Absicherung von Arbeitsstellen müssen sich daher am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit messen lassen. Dies gilt für die Anordnung oder Genehmigung der Baumaßnahme und die dadurch hervorgerufene Belastung Dritter ebenso wie für das Maß der angeordneten Verkehrsbeschränkung. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verlangt, dass die zur Erreichung des Ziels am wenigsten belastende (aber noch wirksame) Eingriffsmöglichkeit genutzt wird. (R104)</p> |
|--|-----|-----|---|

| | | | |
|--|--------|------------|--|
| Umbau Friedrich-Engels-Allee vorantreiben und sicher stellen | FDP | 101, 104 | Die Maßnahme war ursprünglich im Haushaltsplan bzw. Investitionsprogramm für die Jahre 2003 - 2006 veranschlagt. Aufgrund der Verschiebung der Maßnahme im GVFG-Programm konnten nur die unaufschiebbaren Arbeiten - insbesondere an den Verkehrssignalanlagen - umgesetzt werden. Die Verwaltung hat die Maßnahme erneut mit Gesamtkosten von rd. 9,1 Mio. € für das Investitionsprogramm für die Jahre 2008 - 2010 vorgeschlagen. Derzeit ist nicht absehbar, wann mit Zuwendungen des Landes nach GVFG zu rechnen ist. (R104) |
| Pförtner-Ampeln an den Autobahn-Auffahrten | FDP | StraßenNRW | Pförtner-Ampeln werden an den Auffahrten der A46 errichtet, wo es verkehrlich Sinn macht. An der Auffahrt Elberfeld der A46 sind sie bereits installiert. Die Einrichtung an der Auffahrt Barmen wird derzeit überprüft. In Varresbeck wurde der Verkehrsfluss dadurch verbessert, dass die Auffahrt in einen dritten Fahrstreifen mündet. (StrassenNRW) |
| Ausbau der Parkstraße und Anbindung an die A1 vorantreiben | FDP | 104 | Für den notwendigen Ausbau der L 419 soll noch in diesem Jahr durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Wuppertal die Entwurfsplanung vergeben werden, die nach Abstimmung der Planung und Sicherstellung der Finanzierung umgesetzt werden soll. (R 104) |
| Keine neuen Straßen, kein Ausbau vorhandener Straßen, nur Instandsetzung des Bestandes | B90/DG | 104 | Diese Aspekte werden im Jahr 2006 bei der Erstellung der verkehrspolitischen Leitlinien zu diskutieren und differenziert zu betrachten sein (z.B. notwendiger Ausbau der L 419). (R104) |
| Weitere „Tempo-30-Zonen“, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen | B90/DG | 104 | Im Stadtgebiet Wuppertal sind bereits heute, gemäß Ratsbeschluss vom 27.1.1992, rund 2/3 des Straßennetzes in Tempo-30 Regelungen einbezogen. Derzeit existieren 170 Tempo-30 Zonen, weitere sind dort wo neue Wohngebiete entstehen geplant. (R104) |

| | | | |
|---|--------|----------------------------|--|
| Tempo 80 auf Autobahnen im bebauten Stadtgebiet | B90/DG | 104, Bez.Reg., StrassenNRW | <p>Lärm: Nach den derzeitigen Regelungen müssen für die Einführung derart durchgreifender Maßnahmen die Sanierungswerte überschritten sein. Auf der A46 sollten die derzeit durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen zu einer Unterschreitung führen. Beim Ausbau der A1 wurden ebenfalls die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Inwieweit durch die Umsetzung der EU-Richtlinie zum Umgebungslärm weitere Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen, wird nach Einführung der Umsetzungsregelungen zu prüfen sein. Luft: Mit steigender Geschwindigkeit erhöht sich der Anteil der Stickoxid-Emissionen. Über die geschwindigkeitsabhängige Emission von Feinstäuben liegen derzeit noch keine hinreichenden Forschungsergebnisse vor. Der Anteil der Autobahnen an der Feinstaubbelastung in Wuppertal wird im Rahmen der Luftreinhalteplanung einbezogen und im Maßnahmenpaket berücksichtigt. (Bezirksregierung Düsseldorf)</p> <p>Die generelle Einführung von Tempo 80 auf der Autobahn wird von den Autofahrern nicht akzeptiert. Für den stetigen Verkehrsfluss auf der A46 wurde die automatische Verkehrsbeeinflussung installiert und ist bereits überwiegend in Betrieb. (StrassenNRW)</p> <p>Im gesamten Großraum München sind allerdings derartige Regelungen bereits seit einigen Jahren umgesetzt, denen entsprechend in den Nachtstunden auf den Wohngebietsnahen Autobahnen zwischen 22 und 6 Uhr eine Tempobegrenzung auf 80 km/h mit dem Zusatzhinweis „Lärmschutz“ installiert wurde. (R104)</p> |
| Ausbau der Parkraumbewirtschaftung | B90/DG | 104 | <p>Das vom Rat 1992 beschlossene Parkraumbewirtschaftungskonzept wurde bisher nur in Teilen umgesetzt, da hierzu zum einen aufgrund eines Bundesverwaltungsgerichtsurteils die Anwohner, bzw. jetzt Bewohnerparkregelung neu gefasst werden musste und derzeit das Bewohnerparken nur noch dort eingerichtet wird, wo genügend Anfragen und Anträge aus der Bevölkerung vorliegen. Die Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens wurde vom Rat der Stadt vor einigen Jahren zurückgenommen und die Zeiten auf Mo-Fr von 10 – 18 und Samstag 10 – 14 Uhr beschränkt. (R104)</p> |
| Abbau überflüssiger Verkehrszeichen, Zusammenfassung an weniger Pfosten | B90/DG | 104 | <p>Neben der "Reduzierung des Schilderwaldes" als Daueraufgabe ist die Straßenverkehrsbehörde ständig bestrebt, neue Verkehrszeichen gemäß § 45 Abs. 9 StVO nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Die für Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger gleichermaßen bindenden Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO - zu §§ 39 bis 43 - setzen enge Grenzen, was die Zulässigkeit mehrerer Verkehrszeichen am gleichen Pfosten angeht. (R104)</p> |