

<b>Antwort auf Anfragen</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Volker Klöpfer 563 - 6653 563 - 8036 volker.kloepper@stadt.wuppertal.de
	Datum:	16.02.2016
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0078/16/1-A</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>18.02.2016</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Betriebliche Mehrkosten für den ÖPNV durch den Döppersberg-Umbau - Antwort von WSW mobil und Verwaltung</b>		

### Grund der Vorlage

Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 28.01.2016.

### Beschlussvorschlag

Die Antwort von WSW mobil und Verwaltung wird ohne Beschluss entgegen genommen.

### Einverständnisse

Entfällt.

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

Die in der Großen Anfrage gestellten Fragen werden von Seiten der WSW mobil GmbH und der Verwaltung wie folgt beantwortet (die Fragen sind der Antwort in kursiv vorangestellt):

#### Vorbemerkung:

Die Neugestaltung des Döppersbergs sowie die Wahl des Standorts des neuen Busbahnhofs erfolgten unter Abwägung der Belange des Städtebaus, des motorisierten Individualverkehrs, des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs. Mit dem

neuen Busbahnhof ist im Ergebnis ein Quantensprung für intermodale Verkehre verbunden: es ergeben sich hervorragende Umsteigemöglichkeiten mit kurzen Fußwegen von Bus zu Bus sowie zwischen Bus und Schienenverkehr, Aufenthaltsqualität und Kundeninformation der Fahrgäste sowie die Verkehrssicherheit werden erheblich verbessert und Barrierefreiheit erstmalig hergestellt. Durch die städtebauliche Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie der gesamten Achse zwischen Innenstadt und Bahnhof sind darüber hinaus auch weiterhin eine gute Verknüpfung zwischen Bus und Schwebbahn und die direkte Erreichbarkeit der Elberfelder City gegeben.

In Abstimmung mit der Stadt Wuppertal hat WSW mobil ein Angebotskonzept entwickelt, das als Kernelement fünf richtungsbezogene Abfahrtspositionen am neuen Busbahnhof (eine Position für alle Buslinien Richtung Robert-Daum-Platz, eine Position Richtung Uellendahl/ Neunteich usw.) und einen entsprechenden integrierten Taktfahrplan auf den jeweiligen Achsen – u.a. zur Minimierung von Pulkbildung der Busse – vorsieht.

- *Mit welchem zusätzlichen Fahrweg- und -zeitbedarf je Fahrt rechnen WSW und Verwaltung?*
- *Wie hoch sind die insgesamt daraus resultierenden zusätzlichen Betriebskosten (Treibstoff, Verschleiß u.Ä.)?*
- *In welchem Umfang werden sich die verlängerten Fahrzeiten auf die Personalkosten auswirken?*
- *Auf wie vielen Linien ist mit einem erforderlichen Mehreinsatz von Fahrzeugen zu rechnen?*
- *Wie hoch sind die damit verbundenen zusätzlichen Kosten (Fahrzeug-Spitzenbedarf, Mehraufwand für evtl. ineffizientere Fahrzeugumläufe)?*

Antwort von WSW mobil und Verwaltung: Die Fragen werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Veränderung der Strecken und Zeiten ist je Linie differenziert zu betrachten. Durch Anbindung des neuen Busbahnhofs verlängert sich die Fahrzeit auf einigen Linien. Bei anderen Linien – wie zum Beispiel der Linie 620 – verringert sich der Fahrzeitbedarf durch einen kürzeren Linienweg. Zur Anbindung des neuen Busbahnhofs ab Mitte/Ende 2018 muss ein detailliertes Fahrplankonzept erarbeitet werden. Dies erfolgt erst in Vorbereitung der Inbetriebnahme des neuen Busbahnhofs ab 2017, so dass eine exakte Ermittlung der Fahrzeitmehr- oder -minderbedarfe zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich ist. Gleichfalls können die aus dem neuen Linien- und Fahrplankonzept resultierenden Aufwendungen im derzeitigen Planungsstadium nur grob abgeschätzt werden, da sich die Betriebsbedingungen mit dem neuen Busbahnhof ändern. Die WSW mobil schätzt den Mehrbedarf mit ca. 80.000 Kilometern ein (0,7 % der Gesamtleistung). Eine Kosteneinschätzung ist hier erst möglich, wenn die detaillierten Dienst- und Umlaufplanungen vorliegen.

## **Demografie-Check**

Entfällt.