

<b>Antwort auf Anfragen</b>	Geschäftsbereich	Bürgerbeteiligung, Recht, Beteiligungsmanagement, E-Government
	Ressort / Stadtbetrieb	300.3 Bürgerbeteiligung
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Franziska Fischer +49 202 563 6740 +49 202 563 8260 franziska.fischer@stadt.wuppertal.de
	Datum:	24.04.2017
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0306/17/1-A</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>27.04.2017</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Wirtschaftlichkeitsberechnungen Projekt Seilbahn Große Anfrage der Ratsfraktion DIE LINKE vom 18. April 2017 Antwort der Verwaltung</b>		

### Grund der Vorlage

Große Anfrage der Ratsfraktion DIE LINKE vom 18. April 2017.

### Beschlussvorschlag

Die Antworten der WSW mobil GmbH werden ohne Beschluss entgegen genommen.

### Einverständnisse

Entfällt.

### Unterschrift

Paschalis

### Begründung

Folgende Informationen wurden durch das Ressort Straßen und Verkehr bei der WSW mobil GmbH abgefragt:

*In den Anlagen zur Beschlussvorlage VO/2025/17 „Projekt Seilbahn – Grundsatzbeschluss“ sind unter Anderem Wirtschaftlichkeitsberechnungen für den Betrieb der Seilbahn enthalten, die zu einem erheblichen Teil auf Angebotskürzungen im Busverkehr im Umfang von rund 1,9 Mio. Euro pro Jahr basieren. Hierbei fällt auf, dass auch Angebotsreduzierungen in An-*

satz gebracht wurden, die offensichtlich in keinerlei Zusammenhang mit dem Bau einer Seilbahn stehen, da sie Linien(abschnitte) betreffen, die keine Parallelverkehre zur Seilbahn darstellen. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Veränderungen:

- Taktausdünnung der Linien CE64 und CE65 auf der verbleibenden Strecke Schulzentrum Süd – Solingen bzw. Sudberg von bisher 20' auf 30'
- Bündelung des Verkehrsangebots zum Mastweg und nach Remscheid durch Modifikation der Linie 615 und Entfall der Linie 635, damit verbunden Reduzierung von bisher insgesamt 6 auf 4 (HVZ) bzw. nur noch 2 Fahrten pro Stunde
- Taktausdünnung der Linie 623 auf dem Streckenabschnitt Hbf – Arrenberg von bisher 20' auf 30'
- Taktausdünnung der Linie 625 auf dem Streckenabschnitt Schulzentrum Süd – Berghausen außerhalb der HVZ von bisher 20' auf 30'

Wir bitten die WSW um Auskunft,

- aus welcher Logik diese von einer Entscheidung für oder gegen die Seilbahn völlig unabhängigen Angebotsveränderungen in die Wirtschaftlichkeitsbewertungen der Seilbahn einbezogen wurden;

Antwort der WSW mobil GmbH:

- Die genannten Linien korrespondieren mit dem Betrachtungsraum des Seilbahnkorridors. Hierin enthalten sind alle Linien, die vom Hauptbahnhof Richtung Süden über die Achse Bundesallee (B7) – Bahnhofstraße und dann weiterführend über die Straße Kleeblatt bzw. die Südstraße in die Stadtteile und Quartiere führen.
  - Die Beibehaltung des geplanten Taktangebots über den Bereich Küllenhahn hinaus lässt sich auf die Notwendigkeit der Wahrung des Gesamttaktgefüges (Umstellung von 10/20- auf 15/30-Takt) auf den Südästen zurückführen. Unter Hinzuziehung der Nachfragedaten entspricht das Angebot auf den Hauptachsen, z.B. Berghausen - Schulzentrum Süd oder Remscheid - Schulzentrum Süd, zu den Zeiten des Berufs- und Schülerverkehrs mindestens dem heutigen Angebot.
- zu welchen abweichenden Ergebnissen die Wirtschaftlichkeitsberechnungen ohne Berücksichtigung der genannten nicht an die Errichtung der Seilbahn gebundenen Angebotsveränderungen führen würden;

Antwort der WSW mobil GmbH:

Das Angebot ist mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells durch ein beauftragtes externes Büro (Planungsgesellschaft Verkehr, Köln [PGV]) analysiert und bewertet worden. Es entspricht der Nachfrage zu den Haupt- und Nebenverkehrszeiten. Insofern ist eine eingeschränkte Anpassung des Taktangebots der betroffenen Linien hinsichtlich der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen nicht betrachtet worden.

- ob und in welchem Umfang sich für die nördlichen Streckenabschnitte der betroffenen Linien (ab Hbf Richtung Uellendahl – Raukamp und darüber hinaus) weitere Angebotsreduzierungen ergeben und diese gegebenenfalls ebenso sachfremd in die Wirtschaftlichkeitsberechnungen eingeflossen sind.

Antwort der WSW mobil GmbH:

Die nördlichen Streckenabschnitte sind hinsichtlich des Taktangebotes unverändert und somit nicht in die Wirtschaftlichkeitsberechnung eingeflossen.

Bei den übrigen (sachlich nachvollziehbaren) Angebotsreduzierungen auf den zur Seilbahn parallelen Streckenabschnitten des Busnetzes wird deutlich, dass zugunsten der verbesserten Bedienung der beiden Haltestellen Universität und Schulzentrum Süd durch die Seilbahn etwa 25 Bushaltestellen abseits dieser Stationen von teils gravierenden Angebotskürzungen betroffen sind. Hier sind insbesondere die Bereiche Sandhof/ Jägerhofstraße, Fuhlrottstraße/ Im Johannistal, Klever Platz/ Cronenberger Straße und Ravensberger Straße/ Dürrweg zu nennen.

Hierzu ergeben sich folgende Fragen:

- In welcher Größenordnung liegen die Einwohnerzahlen im Umfeld derjenigen Haltestellen, an denen sich das Verkehrsangebot verschlechtern wird?
- Gibt es relevante Zielpunkte (z.B. Arbeits- und Ausbildungsstätten, Einkaufsmöglichkeiten) im Einzugsbereich dieser Haltestellen und wie viele Personen wären damit zusätzlich durch die Angebotskürzungen betroffen?

Antwort der WSW mobil GmbH (die beiden vorangehenden Fragen werden wie folgt zusammen beantwortet):

- Die Erstellung des WSW-Buskonzepts beruht in großen Teilen auf dem von der PGV erstellten Verkehrsmodell, welches in Zusammenarbeit mit der Stadt Wuppertal, Ressort 104.5, für diesen Anwendungsfall entwickelt wurde. In dieses Modell sind Faktoren wie Einwohnerzahlen und Wirkung relevanter Zielpunkte (Universität, Schulzentrum Süd, Einkaufsmöglichkeiten, etc.) eingeflossen.
- Anhand der Betrachtung vorliegender Ein- und Aussteigerzahlen exemplarischer Haltestellen kann eine Aussage über die Freqüentierung der genannten Abschnitte getroffen werden:

*(Fahrgäste pro Tag, Mo – Fr, beide Richtungen)*

Karl-Theodor-Straße:	271 Einstiege, 241 Ausstiege
Hatzenbeck:	372 Einstiege, 533 Ausstiege
Am Cleefkothen:	156 Einstiege, 182 Ausstiege
Universität:	3.021 Einstiege, 3.425 Ausstiege

- Inwieweit sind die Verschlechterungen im Busverkehr in die Fahrgastprognosen eingeflossen, die der Wirtschaftlichkeitsberechnung und der volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Bewertung zugrunde liegen, und wie stellen sich diese in konkreten Fahrgastzahlen dar?
- Wie ist das zahlenmäßige Verhältnis zwischen den durch Kürzung des Busverkehrs negativ und den durch verkehrliche Vorteile der Seilbahn positiv betroffenen Bevölkerungs- und Fahrgastgruppen?

Antwort der WSW mobil GmbH (die beiden vorangehenden Fragen werden wie folgt zusammen beantwortet):

Im Verkehrsmodell sind die Nachfrageauswirkungen bei Einrichtung der Seilbahn (Verteilung der Nachfrage auf Bus und Seilbahn) innerhalb des Gesamtsystems ÖPNV dargestellt. Im Ergebnis führen die geplanten Maßnahmen zu einer Steigerung der Attraktivität, die sich in einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum ÖPNV sowie einem generellen Zugewinn an ÖPNV-Kunden ausdrückt. Konkret heißt dies für den Fall der Umsetzung eine Zunahme der ÖPNV-Nutzung in Höhe von rd. 3.100 Fahrten pro Werktag, die sich aus rd. 1.200 induzierten sowie rd. 1.900 verlagerten Verkehren zusammensetzen.

## Demografie-Check

Entfällt.

