

| | | |
|--|--|--|
| Beschlussvorlage | Geschäftsbereich | Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten |
| | 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: | 14.01.2021 |
| | Drucks.-Nr.: | VO/0029/21 öffentlich |
| Sitzung am | Gremium | Beschlussqualität |
| 16.02.2021 | Ausschuss für Verkehr | Empfehlung/Anhörung |
| 23.02.2021 | Ausschuss für Finanzen, Beteiligungssteuerung und Betriebsausschuss WAW | Empfehlung/Anhörung |
| 25.02.2021 | Hauptausschuss | Empfehlung/Anhörung |
| 01.03.2021 | Rat der Stadt Wuppertal | Entscheidung |
| Neustart des Verfahrens zur Fortschreibung des Wuppertaler Nahverkehrsplans | | |

Grund der Vorlage

Fortschreibung des Nahverkehrsplans: Neue Auftragsvergabe und zusätzlicher Finanzbedarf.

Beschlussvorschlag

1. Der Rat nimmt die Ausführungen zum 1. Teil des neuen Nahverkehrsplans (Konzept für einen barrierefreien ÖPNV) ohne Beschluss entgegen.
2. Der Rat beschließt den Neustart des Verfahrens für die Erstellung von Teil 2 des neuen Nahverkehrsplans (ÖPNV-Konzept und Finanzierung) und beauftragt die Verwaltung mit den dazu erforderlichen Verfahrensschritten, insbesondere der Beauftragung eines Fachgutachters zu Kosten von voraussichtlich 200.000 € (brutto).
3. Zur Auftragserteilung der unter Punkt 2 gefassten Verfahrensschritte wird im Ergebnishaushalt 2021 einer überplanmäßigen Mittelbereitstellung in Höhe von 77.630 € zugestimmt.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Der 2011 mit dem Aufstellungsbeschluss (VO/0401/11) eingeleitete Prozess zur Fortschreibung des Wuppertaler Nahverkehrsplans (NVP) ist aufgrund der Auflösung des beauftragten Gutachterbüros (PGV Köln, Hoppe & Co. GmbH) zunächst gescheitert. Nach dem plötzlichen Tod des Projektleiters des Gutachters, Herrn Hoppe, 2018 wurde von dort aus die Weiterbearbeitung und der Abschluss des Projekts zugesagt, diese Zusage aber letztlich nicht eingehalten. Da die Notwendigkeit zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans weiterhin besteht, ist der Prozess neu aufzusetzen.

Aufgrund entsprechender rechtlicher Rahmenbedingungen ist eine Zweiteilung des Projektes erforderlich: zum einen in einen Teil Konzept für einen barrierefreien ÖPNV und zum anderen einen Teil, der den Kern des NVP bildet und u.a. das zukünftige Angebotskonzept für den Wuppertaler ÖPNV beinhalten wird.

Zu Teil 1 Konzept für einen barrierefreien ÖPNV:

Wie in den Drucksachen VO/1791/15 und VO/0923/18 bereits ausführlicher dargestellt, sieht das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vor, dass in die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger das Ziel aufgenommen wird, „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ (§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG). Während die Erreichung dieses Ziels bis zum genannten Datum nicht zwingend erforderlich ist, muss dieses, um eventuellen Klagen vorzubeugen, aber zumindest im Nahverkehrsplan verankert sein.

Die Verwaltung hat daher Ende 2019 einen Auftrag zur Erstellung eines Konzeptes für einen barrierefreien ÖPNV inklusive Erfassung der Haltestelleninfrastruktur (1. Teil NVP) an das Unternehmen kobra NVS GmbH vergeben.

Inhalt des Auftrags ist zunächst die Erfassung sämtlicher Bushaltestellen auf Wuppertaler Stadtgebiet unter dem Aspekt der Barrierefreiheit, die als wesentliche Basis der späteren Konzepterstellung dient. Das Konzept betrachtet allerdings nicht nur die Haltestelleninfrastruktur, sondern auch die Themenfelder Fahrzeuge, Information und Kommunikation sowie Betrieb. Für alle Themenfelder werden Standards für eine „vollständige Barrierefreiheit“ zu definieren sein. Im Abgleich mit dem Status quo sind, hierauf aufbauend, Maßnahmen zur Erreichung dieser Standards zu entwickeln und diese zu priorisieren. Schließlich sind Ausnahmen von der oben genannten Frist, die das PBefG in § 8 Abs. 3 Satz 4 zulässt, festzulegen.

Vorgesehen ist, dass das Konzept im Entwurf bis Mai 2021 vorliegt. Anschließend ist eine Bürger- und TÖB-Beteiligung geplant. Das auf der Basis der im Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen überarbeitete Konzept soll dann nach der Sommerpause in die politischen Gremien eingebracht werden, um eine Beschlussfassung vor dem 01.01.2022 sicherzustellen. Details können auch dem als Anlage 01 beigefügten Zeitplan entnommen werden.

Zu Teil 2 ÖPNV-Konzept und Finanzierung

Die Notwendigkeit zur Neuaufsetzung einer, nach wie vor dringlichen, Fortschreibung des Nahverkehrsplans bietet gleichzeitig die Chance, den Prozess neu zu strukturieren und auch eine inhaltliche Neujustierung vorzunehmen. Dabei sind die folgenden, für den NVP maßgeblichen, **Rahmenbedingungen** zu berücksichtigen:

- Eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV wird zunehmend schwieriger: steigende Kosten (sowohl für den laufenden Aufwand als auch für Investitionen, z.B. in Fahr-

zeuge mit moderner Antriebstechnik) stehen nicht in gleichem Maße steigende Einnahmeerlöse gegenüber.

- Der Querverbund im WSW-Konzern zur Deckung der im ÖPNV entstehenden Defizite stößt daher ersichtlich an Grenzen. Eine ÖPNV-Planung anhand der „Kassenlage“ der WSW ist aber offensichtlich nicht zielführend.
- Die Corona-Pandemie hat zu unmittelbaren finanziellen Auswirkungen durch massive Fahrgastrückgänge bei nur unwesentlich absinkendem Betriebsangebot und -aufwand. Z.T. werden die hieraus entstehenden Deckungslücken durch Bund und Land ausgeglichen. Zum anderen ist momentan aber auch eine Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl zu beobachten, durch die der ÖPNV Fahrgäste verliert, während der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Radverkehr Zuwächse verzeichnen. Derzeit ist noch unklar, wie sich diese aktuellen Entscheidungen auf eine Zeit nach der Pandemie auswirken. Zumindest stehen kurz- bis mittelfristig zunächst Fahrgast- und damit Einnahmeverluste zu befürchten.
- Die nationalen Ziele zur Reduzierung von Treibhausgasen (THG) bedingen gesteigerte Anstrengungen u.a. auf der lokalen Ebene, insbesondere auch im Verkehrsbereich (Stichwort: Verkehrswende). Mit dem jüngst beschlossenen städtischen Klimaschutzkonzept und den darin enthaltenen Maßnahmen, die u.a. den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) stärken sollen, können die Minderungsziele noch nicht erreicht werden. Zusätzliche Anstrengungen sind somit erforderlich.
- Auch im Bereich der lokalen Schadstoffemissionen (insbesondere NO_x) sind weitere Reduzierungen auf Basis des Luftreinhalte- und des Green-City-Plans notwendig, zu denen der ÖPNV einen Beitrag leisten muss.

Darüber hinaus ist auf die nunmehr zur Fortschreibung des NVP zeitlich weitgehend parallel erfolgende Erarbeitung des städtischen Mobilitätskonzeptes hinzuweisen (s. hierzu VO/0238/18 und VO/0913/19). Die Notwendigkeit einer gemeinsamen Erarbeitung (im engeren Sinne) ergibt sich hieraus nicht, da:

- der NVP ein eigenständiges, gesetzlich normiertes Planwerk ist,
- das Mobilitätskonzept ebenfalls ein fest umrissenes Arbeitsprogramm hat, das auch Grundlage des Antrags auf Förderung der Konzepterstellung war,
- das Mobilitätskonzept auf den Fachplanungen aufbaut und eine integrierte Gesamtstrategie für die Mobilität in Wuppertal entwickelt (als „Klammer“ über den Fachplänen).

Gleichwohl sind eine enge Verzahnung und Rückkopplungen zwischen den beiden Projekten anzustreben und auch vorgesehen, um zu konsistenten und widerspruchsfreien Plänen zu kommen.

Ziele für einen neuen Nahverkehrsplan sollten insbesondere sein:

1. Die Schaffung einer Grundlage für eine rechtssichere Neubetrauung der WSW mobil GmbH für den Zeitraum ab dem 01.01.2027 (die Veröffentlichung der Vergabeabsicht, die alle inhaltlichen Anforderungen an den neuen Auftrag enthalten muss, die sich aus einem neuen NVP ergeben sollten, kann und sollte Ende des dritten Quartals 2024 erfolgen).
2. Die Entwicklung eines ÖPNV-Konzeptes, das einen aktiven Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten kann.
3. Die Sicherung der nachhaltigen Finanzierbarkeit des ÖPNV-Angebotes
4. Die Herstellung günstiger Rahmenbedingungen und Infrastrukturen (z.B. zur ÖPNV-Beschleunigung) für einen effizienten und attraktiven ÖPNV.

Diese Ziele gilt es, im Rahmen der Erarbeitung des neuen NVP und in Abstimmung mit den Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes, durch entsprechende Beschlussfassung des Rates noch zu konkretisieren. Letztlich ist eine Fortschreibung und Ergänzung, nicht aber ein Ersetzen der im September 2016 beschlossenen Ziele (s. VO/0554/16) vorgesehen.

Nach Auffassung der Verwaltung ist eine deutlich stärkere Ausrichtung des NVP an den Erfordernissen des Klimaschutzes erforderlich als dies bisher der Fall war. Gleichzeitig sind Lösungen für eine zukunftsgerichtete Finanzierung des ÖPNV zu entwickeln. Um die Auswirkungen von planerischen Ansätzen auf den THG-Ausstoß, die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV als auch auf den Finanzierungsbedarf bewerten zu können und in Kenntnis dieser Wirkungen eine fundierte Entscheidung über die zukünftige Entwicklungsrichtung des ÖPNV in Wuppertal treffen zu können, schlägt die Verwaltung vor, im NVP mit verschiedenen Szenarien zu arbeiten.¹ Die Szenarien, die unterschiedliche Entwicklungslinien abbilden, sollen bereits mit konkreten Maßnahmen hinterlegt werden, ohne dass diese bis ins Detail auszuarbeiten sind. Auf diese Weise ist eine Wirkungsanalyse u.a. im städtischen Verkehrsmodell möglich. In Kenntnis der Auswirkungen auf die oben bereits erwähnten Punkte

- THG-Ausstoß
- Verkehrsnachfrage im ÖPNV/Modal-Split-Anteil
- Finanzierungsbedarf

kann die Politik im Zuge des Verfahrens eine bewusste Richtungsentscheidung über das näher auszuarbeitende und im NVP zu verankernde Szenario treffen. Da auch im städtischen Mobilitätskonzept mit Szenarien gearbeitet werden soll, ist bei deren Erarbeitung eine intensive Abstimmung zwischen NVP und Mobilitätskonzept notwendig und vorgesehen.

Vorgesehen ist, kurzfristig nach Beschlussfassung zum Neustart des Fortschreibungsverfahrens die Vergabe des Gutachterauftrags auf den Weg zu bringen. Nach Bearbeitung der beschreibenden und analysierenden Arbeitspakete sollen Anfang 2022, gemeinsam mit Arbeitsgruppe und Gutachter, die das Mobilitätskonzept erstellen, die näher auszuarbeitenden Szenarien entwickelt werden. Nachdem diese im Weiteren mit Maßnahmen hinterlegt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet worden sind (s.o.), sollen sie in der Öffentlichkeit diskutiert und schließlich den politischen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden. Im Anschluss an den erfolgten Beschluss ist das ausgewählte Szenario noch im Detail auszuarbeiten und der Nahverkehrsplan in Gänze fertigzustellen. Dieser ist, nach einer vorangehenden TÖB-Beteiligung, wiederum den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen. Details zum Bearbeitungsprozess können dem als Anlage 02 beigefügten **Zeitplan** entnommen werden.

Wie schon bislang auf Basis des Beschlusses zu VO/0554/16 praktiziert, soll der Fortschreibungsprozess auch weiterhin durch ein umfassendes **Beteiligungsverfahren** flankiert werden. Vorgesehen sind u.a. (Details müssen noch gemeinsam mit der Stabsstelle Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement erarbeitet werden) die folgenden Bausteine:

- Ein Beteiligungsblock am Anfang des Verfahrens mit der Möglichkeit, Anregungen über eine Online-Plattform zu geben, ggf. ergänzt durch Workshops.
- Ein Beteiligungsblock vor Beschluss über das weiterzuverfolgende Szenario (s.o.), ebenfalls mit Online-Plattform und Diskussionsveranstaltungen.
- Eine Projektwebsite mit aktuellen Informationen zum Verfahrensstand.
- Eine den kompletten Erarbeitungsprozess begleitende Beteiligungsform, z.B. in Form der bewährten Expertenrunde Nahverkehr.

¹ Als ein Beispiel für einen NVP, in dem ebenfalls mit Szenarien gearbeitet wurde, sei auf den NVP Essen 2017 verwiesen, herunterzuladen unter https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/61/dokumente_7/verkehrsthemen/nahverkehrsplan/nvp_essen.pdf.

Kosten und Finanzierung

Für die Beauftragung des 1. Teils (Konzept für einen barrierefreien ÖPNV) mit Kosten von rund 62.400 € brutto stehen im Haushaltsplan 2020/2021 ausreichende Haushaltsmittel im Sachkonto 527900 „Sonstige besondere Verwaltungs- und Betriebsaufwendungen“, PSP-Element 1.51.04.01.0 (Anm.: Anteil R 104.5 an der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW) in 2020 zur Verfügung.

Für den 2. Teil (ÖPNV-Konzept und Finanzierung) wird aktuell mit Kosten von 200.000 € (brutto) gerechnet. Zur anteiligen Finanzierung stehen im Haushaltsplan 2020/21 Mittel in Höhe von insgesamt rund 122.370 € zur Verfügung (davon 64.250 € wiederbereitzustellende Vorjahresmittel sowie 58.120 € aus dem Haushaltsansatz 2021).

Um den Auftrag in 2021 erteilen zu können, muss der verbleibende Betrag in Höhe von 77.630 € überplanmäßig bereitgestellt werden. Die Kassenwirksamkeit der Ausgaben erstreckt sich mindestens über den Zeitraum 2021 bis 2023. Die Finanzierung des Mehrbedarfs kann somit über den jährlichen Ansatz der ÖPNV-Pauschale sichergestellt werden, der im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/23 fortgeschrieben wird.

Zeitplan

Die Beschlussfassung des bereits beauftragten Teils 1 ist für Ende 2021 vorgesehen. Für Teil 2 wird kurzfristig eine Vergabe des Gutachterauftrags angestrebt. Die Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Wuppertal soll ca. Ende 2023 erfolgen.

Anlagen

Anlage 01: Zeitplan Konzept für einen barrierefreien ÖPNV (1. Teil NVP)
Anlage 02: Zeitplan ÖPNV-Konzept und Finanzierung (2. Teil NVP)