

Der Bürgermeister



Hilden

Hilden, den 12.09.2007
AZ.: IV/61.1 Groll-ÖPNV

WP 04-09 SV 61/180

Beschlussvorlage

öffentlich

**Bürgerbus für Hilden?; Vorstellung eines Konzeptes zur Anbindung
von Randlagen in Hilden an den ÖPNV**

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss	17.10.2007
----------------------------	------------

Abstimmungsergebnis/se

Stadtentwicklungsausschuss	17.10.2007	einstimmig beschlossen
----------------------------	------------	------------------------

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung, das Bürgerbuskonzept weiter auszu-
arbeiten und hierbei insbesondere die Aspekte Kosten, Fahrweg, Fahrplan sowie Vereinsgründung
zu untersuchen. Anschließend soll die Verwaltung das dann präzierte Konzept zur erneuten Be-
ratung vorlegen

Finanzielle Auswirkungen:	ja		
Produktnummer	120104	Bezeichnung:	Verkehrsentwicklungsplanung
Investitions-Nr.:			
Mittel stehen zur Verfügung:	ja		
Haushaltsjahr:			

Der Mehrbedarf besteht für folgendes Produkt:

Kostenstelle	Kostenträger	Konto	Betrag €	Sichtvermerk Kämmerer
	1201040010			

Die Deckung ist durch folgendes Produkt gewährleistet:

Kostenstelle	Kostenträger	Konto	Betrag €	Sichtvermerk Kämmerer
Finanzierung:	Finanzielle Auswirkungen entstehen erst, wenn das Konzept tatsächlich umgesetzt werden sollte, etwa für die Bezuschussung des Fahrzeugkaufes und für die Deckung der möglichen Betriebskostendefizite. Vorher sind aber noch Beschlussfassungen im Einzelfall erforderlich. Mit dem jetzigen Arbeitsbeschluss werden noch keine finanziellen Folgen ausgelöst.			

Personelle Auswirkungen	Nein
-------------------------	-------------

Erläuterungen und Begründungen:

Hilden verfügt schon heute über ein gutes öffentliches Busnetz mit insgesamt sieben Linien. Es handelt sich um die Linien 741 (Hilden-Erkrath-Mettmann), 781 (Hilden-Erkrath-D´dorf Gerresheim), 782 (Solingen Ohligs-Hilden-Düsseldorf Stadtmitte), 783 (Hilden-Solingen Ohligs), 784 (D´dorf Benrath-Hilden-Haam-W´tal Vohwinkel), 785 (D´dorf Stadtmitte-Hilden-Langenfeld) sowie um die Linie O 3 (Ortsbuslinie). Dazu kommen zwei Disco-Linien.

Mit diesem Liniennetz wird der Großteil des Hildener Stadtgebietes abgedeckt, nämlich dann,

wenn man um die Haltestellen einen 300m-Radius schlägt (Fußweg; siehe auch Verkehrsentwicklungsplan 2004).

Im Umkehrschluss ergibt sich daraus aber auch, dass es selbst in Hilden Bereiche gibt, die man als „Siedlungsrandlagen“ bezeichnen kann. Diese liegen außerhalb des genannten Radius und verfügen deshalb nicht über eine vergleichbar gute Anbindung an das ÖPNV-Netz; die Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle sind z.T. deutlich länger.

Versuche, diese Gebiete durch den klassischen Buslinien-Verkehr zu erschließen, etwa durch Schleifenfahrten bestehender Linien, sind bisher nicht erfolgreich gewesen.

Will man aber den dortigen Hildener Bürgerinnen und Bürgern ebenfalls die Möglichkeit geben, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen (z.B. in Form der S-Bahn-Verbindung nach Düsseldorf und Solingen-Ohligs), dann muss über andere Bedienungsformen nachgedacht werden.

Eine dieser „alternativen Bedienungsformen“ ist der sog. **Bürgerbus**.

Im Detail wird auf das Thema Bürgerbus in den beigefügten Anlagen eingegangen. An dieser Stelle soll daher nur auf folgende grundsätzlichen Aspekte hingewiesen werden:

- + Der Bürgerbus ist ein „normales öffentliches Nahverkehrsmittel“, das nach Fahrplan auf einer konzessionierten Linie fährt. Als Tarif soll der VRR-Tarif gelten (Stufe A; 2,10€/Einzelfahrt)
- + Es handelt sich aber bei den Fahrzeugen nicht um Standard-Linienbusse, sondern um Kleinbusse mit acht Fahrgastplätzen.
- + Der Bürgerbus wird von ehrenamtlich tätigen Bürgerinnen und Bürgern gesteuert, nicht von hauptberuflichen Mitarbeitern eines Verkehrsunternehmens.
- + Die ehrenamtlich tätigen Bürgerinnen und Bürger tun sich in einem „Bürgerbusverein“ zusammen, der die Interessen gegenüber der Stadt und dem Verkehrsunternehmen vertritt.
- + Ein Bürgerbus-System lebt damit vom Engagement der betroffenen Bürgerinnen und Bürger einer Stadt. Funktionieren kann es nur bei einer Zusammenarbeit der drei Hauptakteure: Bürgerbusverein, Stadt, Verkehrsunternehmen. Diese Zusammenarbeit wird vertraglich geregelt.
- + Für ein Bürgerbus-System gibt es Fördermittel des Landes NRW. Darüber hinaus erfolgt die Finanzierung durch Fahrgeld-Einnahmen, Spenden Werbung etc. Die Stadt muss sich vorab bereit erklären, eintretende Betriebskostendefizite zu tragen.
- + Linien und Fahrplan eines Bürgerbusses werden durch den Bürgerbusverein ausgearbeitet. Bürgerbusse stehen dabei nicht im Wettbewerb mit dem traditionellen öffentlichen Nahverkehr, sondern ergänzen diesen. Im Jahr muss eine Fahrleistung von mind. 20000 km erreicht werden.

Mit der Vorstellung eines Konzeptes für ein Bürgerbus-System in Hilden wird gezeigt, dass es Möglichkeiten gibt, auch die Siedlungsrandlagen in Hilden an das ÖPNV-Netz anzubinden und damit die Mobilitätschancen auch dort für die Bewohner zu verbessern.

Voraussetzung dafür ist allerdings bürgerschaftliches Engagement; ein Bürgerbus ist ein Instrument der Selbsthilfe.

Seitens der Verwaltung sind daher zunächst die fünf Hildener Bürgervereine sowie die Rheinbahn (als verantwortliches Verkehrsunternehmen) angeschrieben worden verbunden mit der Bitte um eine Stellungnahme. Die eingegangenen Schreiben sind beigefügt. Sie bilden aus Sicht der Verwaltung trotz der Ablehnung durch den Bürgerverein Hilden-Süd e.V. eine ausreichende Grundlage für die Vertiefung der Arbeit an einem Bürgerbus-Konzept für Hilden.

Insbesondere ist es jedoch vor einer weiteren Vertiefung der konzeptionellen Arbeit erforderlich, von der Politik ein grundsätzliches Signal zu bekommen, ob der Weg zum Bürgerbus weiter gegangen werden soll.

Ein Bürgerbus-System ist unweigerlich mit (überschaubaren) Kosten für die Stadt selbst verbunden, dazu gehören ein Zuschuss zum Kauf eines geeigneten Fahrzeuges (in Höhe von ca. 20000 bis 25000 €) und die Bereitschaft, Betriebskostendefizite zu übernehmen (deren Höhe sich derzeit nicht beziffern lässt, jedoch in vierstelliger Höhe zu erwarten ist).

Insofern ist ein Bürgerbus-System ohne städtische organisatorische und finanzielle Mitwirkung nicht möglich.

Bei einem positiven Signal würden andererseits die Aspekte der Kosten, des möglichen Fahrweges, des möglichen Fahrplanes und der Gründung eines Bürgerbus-Vereines (stadtweite Suche nach mindestens 25 bis 30 Interessenten für den Fahrerposten sowie sonstige Funktionen) genau untersucht werden können.

Ebenso wären die Rollen von Rheinbahn als Verkehrsunternehmen und des Kreises Mettmann als Aufgabenträger des ÖPNV im Kreis zu klären. Auch die Einbeziehung der VGH (Verkehrsgesellschaft Hilden) könnte überprüft werden.

Die Verwaltung empfiehlt daher in ihrem Beschlussvorschlag, das Bürgerbus-Konzept in diesem Sinne weiter zu bearbeiten.

(G. Scheib)