Übersicht

Der Bürgermeister
Hilden, den 20.03.2025
AZ.: IV/61.1 Latteier_ÖPNV

WP 20-25 SV 61/207

Anregung/Beschwerde nach § 24 GO NRW

Antrag zur Anbindung des Ortsteils Wohnweiler Elb an den öffentlichen Personennahverkehr

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
Grüne			
FDP			
AfD			
BA			
Fraktionslos			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Organisatorische Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Hauptausschuss	09.04.2025	Vorberatung
Stadtentwicklungsausschuss	14.05.2025	Entscheidung

Anlage 1 Anregung nach § 24 GO- Anbindung des Ortsteils Wohnweiler Elb an den ÖPNV

Antragstext:

Aktuell ist der Ortsteil nicht an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angebunden. Nachdem sich die Einführung eines Bürgerbusses nicht realisieren ließ und auch Alternativen bisher nicht umgesetzt wurden, besteht weiterhin Handlungsbedarf, um eine angemessene Nutzung des lokalen ÖPNV zu garantieren. Bürgermeister und Verwaltung werden gebeten, eine Anbindung zeitnah umzusetzen. Im Rahmen der Sanierungs- und Ausbauprogramms für bereits bestehende Haltestellen, könnte eine neu einzurichtende Haltestelle priorisiert werden.

Begründung:

Im vorliegenden Antrag wird ausgeführt, dass als Folge der Nichtanbindung für die Bürgerinnen und Bürger fortlaufend erhebliche Nachteile entstehen würden. Insbesondere für jene, die aufgrund ihres Alters und/oder ihrer gesundheitlichen Einschränkungen in ihrer Mobilität benachteiligt seien, sei es nicht zumutbar, die weit abgesetzt liegenden Bushaltestellen aufzusuchen. Menschen mit geringer körperlicher Mobilität würden damit von der Nutzung des ÖPNV innerhalb Hildens faktisch ausgeschlossen.

Zudem würde das subjektive Sicherheitsempfinden, vor allem von Frauen und Kindern, zumindest nach Einbruch der Dunkelheit, durch die Gehstrecken von und zu den weit entfernten Haltestellen über unbebautes und teils waldnahes Gelände, erheblich beeinträchtigt.

Schließlich sei für Kinder das Wahrnehmen von Bildungs- sowie Sportangeboten (Musikschule, Bücherei, Vereine) regelmäßig nur über einen permanenten elterlichen Zubringerdienst mit Privat-PKW sicherzustellen. Derzeitige Alternative sei lediglich ein Verzicht auf die Teilhabe, da bestimmte Musikinstrumente oder Sportausrüstungen mit Fahrrad oder zu Fuß nicht zu transportieren wären.

Neben den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger würde es zwei weitere Argumente geben, die eine zügige Anbindung des Wohnweilers Elb an den ÖPNV zwingend in den Fokus rücken würden:

1. **Die rechtliche Verpflichtung der Kommune für einen ÖPNV-Anschluss zu sorgen.** Die Rechtsgrundlage würde das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen – ÖPNVG NRW – vom 07.03.1995 mit Stand vom 15.07.2024 bilden.
   Die Grundsätze würden sich ergeben aus:
   § 1 Absatz 1: “Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“
   § 2 Absatz 3: „In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste […] und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr […] Rechnung trägt.“
   § 3 Absatz 7: „Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie **Rufbusse**, **Sammel- und Linientaxen** und Bürgerbusse genutzt werden.

2. **Der Anspruch der Stadt Hilden klimaneutral werden zu wollen.**

Stellungnahme der Verwaltung:

Eine ÖPNV-Anbindung des Bereiches Elb wurde in der Vergangenheit bereits mehrfach geprüft. Aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials sowie in Ermangelung von ehrenamtlichen Mitarbeitern/Fahrern für ein Bürgerbus-System wurden die bisherigen Überlegungen zur Verbesserung der Anbindung des Ortsteils Wohnweiler Elb nicht weiterverfolgt. Aus Sicht der Verwaltung liegen keine neuen Erkenntnisse vor. Daher wird empfohlen, den Antrag abzulehnen,

Begründung:
Die Stadt Hilden verfügt heute über ein gutes öffentliches Busnetz mit insgesamt sieben Linien, die den Großteil des Hildener Stadtgebietes mit ihrem Angebot abdecken. Für dieses gute ÖPNV-Angebot hat die Stadt Hilden im Jahr 2025 eine Teilkreisumlage in Höhe von 2.769.437,00 Euro (ohne Rückerstattungsanspruch für das Jahr 2023) an den Kreis Mettmann zu entrichten. Jeder zusätzliche Buskilometer führt zu einer Erhöhung der Umlage von 1,20 Euro je gefahrenen Kilometer.
Trotz dieses guten Angebotes gibt es auch Siedlungsrandlagen, die nicht über eine gute Anbindung an das Busliniennetz verfügen. Zu diesen Siedlungsrandlagen gehört beispielsweise auch der Ortsweiler Elb.

Die Ortslage Elb im Hildener Nordwesten ist ein kleinräumiges Wohngebiet außerhalb des Siedlungszusammenhanges der Stadt Hilden mit einer relativ geringen Bevölkerungszahl von rund 150 Personen. Die Siedlungsstruktur des Ortsweilers ist durch Einfamilienhäuser geprägt, die Straßen sind eng.
Zum einen ist der Ortsweiler Elb daher für eine ÖPNV-Erschließung mittels der gängigen Standardlinienbusse nicht geeignet, zum anderen fehlt es dafür auch an notwendigen Fahrgastpotenzialen, d.h. entlang einer möglichen Linienstrecke mangelt es trotz des benachbarten Vabali Spa an einem ausreichenden Fahrgastpotential.

Historie der Überlegungen zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von unter- bzw. nicht erschlossenen Siedlungsbereichen:

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2003/2004 wurde für die Thematik der bisher nicht durch den ÖPNV erschlossenen Siedlungsbereiche/Quartiere angeregt, den „Einsatz von flexiblen Bedienungsformen in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage“ in die Überlegungen der städtischen Mobilitätsplanung einzubeziehen.
Das Kernelement des hieraus in 2007 entstandenen „Konzepts zur Schließung von Bedienungslücken im ÖPNV-System der Stadt Hilden“ war die Einführung eines Bürgerbus-Systems. Es wurden in Abstimmung mit dem Kreis Mettmann als Aufgabenträger für den ÖPNV, der Rheinbahn und den Hildener Bürgervereinen zwei mögliche Bürgerbus-Strecken entwickelt. Einer dieser Linienvorschläge beinhaltete auch den Ortsweiler Elb.
Da das Bürgerbus-System jedoch auf ehrenamtliche Mitarbeiter/Fahrer angewiesen ist, die damals nicht in ausreichender Zahl gefunden werden konnten, ist eine Umsetzung aufgrund des mangelnden bürgerschaftlichen Engagements leider nicht zustande gekommen.

Auch der Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann von 2014 hatte die Definition von durch den ÖPNV untererschlossenen Siedlungsbereichen/Quartieren zu Thema. Einer der Prüfaufträge des Nahverkehrsplanes beinhaltete die Frage nach einem „ÖPNV-Konzept für die Erschließung peripherer Gebiete Elb-Westring-Weststraße-Kalstert-Schönholz“.
Zu einem entsprechenden ÖPNV-Konzept kam es jedoch nicht, da die Analyse der Defizite nur einen mittleren Handlungsbedarf ergab und Lösungen für Bereiche mit höherem Bedarf als prioritär zu betrachten sind.

Im Jahr 2022 wurde seitens des Kreises Mettmann mit Hilfe von Ingenieurbüros eine „Grundkonzeption für On-Demand-Ridepooling-Verkehre“ ausgearbeitet und vorgestellt, die Möglichkeiten für die ergänzende Erschließung bisher nicht - oder unterversorgter Siedlungsbereiche aufzeigen sollte. Auch die Stadt Hilden und seine Außenbereiche sind darin berücksichtigt. Das Konzept wurde in Hilden mit der Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/133 im Herbst 2023 den politischen Gremien vorgestellt und von diesen aufgrund der zu erwartenden unverhältnismäßigen Kosten abgelehnt.

Zuletzt ist der Ortsweiler Elb im beschlossenen Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden als durch den ÖPNV nicht erschlossener Siedlungsbereich definiert worden. Um als „nicht durch den ÖPNV erschlossen“ zu gelten, muss der Siedlungsbereich außerhalb eines Haltestelleneinzugsbereiches von 300m Luftlinie liegen. Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung für den Ortsweiler sind jedoch auch im Mobilitätskonzept nicht vorgesehen.

Rechtliche Verpflichtung der Stadt Hilden für einen ÖPNV-Anschluss:

Die heute nächstgelegenen Bushaltestellen Hilden Zum Großen Holz (Linien 781 und 782) und Schalbruch (Linie O3) befinden sich beide ca. 800m vom Ortsweiler Elb entfernt und damit zu weit, um nach den geltenden rechtlichen Vorgaben tatsächlich als adäquate ÖPNV-Erschließung betrachtet werden zu können.

Es ist unstrittig, dass das Thema des Öffentlichen Nahverkehrs zum Bereich der Daseinsgrundversorgung gehört. Dementsprechend wird eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung im ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG) und im Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann (NVP) grundsätzlich als planerisches Ziel formuliert. Gleichzeitig steht das Ziel aber immer auch unter dem Vorbehalt einer jeweils definierten ausreichenden Nachfrage. Die Stadt Hilden muss demnach bei der Entscheidung über die Einrichtung von ÖPNV-Angeboten im Zusammenwirken mit dem Kreis Mettmann als Aufgabenträger immer beachten, ob überhaupt das erforderliche Fahrgastpotenzial für eine herkömmliche Bus-Linie vorhanden ist. Die Erhebungen aus dem Jahr 2021 im Vorfeld des städtischen Mobilitätskonzeptes ergaben für den Bereich Hilden Nord einen ÖPNV-Anteil von ca. 8 % am Modal Split. Demnach würde der Bereich Elb über ein Fahrgastpotenzial von etwa 12 Fahrgästen verfügen. Auch der Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann sieht im Bereich Elb nur einen mittleren Handlungsbedarf. Wie die bisherigen Anläufe zeigen, reicht das Fahrgastpotenzial nicht aus, um den Bereich mit angemessenem Aufwand in das vorhandene Nahverkehrsnetz zu integrieren. Gleiches gilt für ergänzende Angebote, die sich am Bedarf orientieren, wie die erwähnten On-Demand-Angebote. Auch diese müssen wirtschaftlich darstellbar sein.

Auch aus dem Daseinsvorsorge-Auftrag des §1 Regionalisierungsgesetz (RegG) ergibt sich normativ keine Verpflichtung für eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung. Denn auch nach dieser Rechtsgrundlage bedeutet der Auftrag zur Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung nicht einen Zwang, flächendeckende ÖPNV-Dienstleistungen mit teils hohem Zuschussbedarf (insbesondere für die Erschließung peripherer Räume) anzubieten. Auch hier ist im Sinne der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen, inwieweit ein Zuschussbedarf im Gegenzug zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes die Allgemeinheit belastet.

Insgesamt setzen alle rechtlichen Vorgaben bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes eine Abwägung voraus, bei der einerseits die zu erschließenden Fahrgastpotenziale berücksichtigt werden und andererseits nicht nur die finanziellen Auswirkungen, sondern insbesondere auch die möglichen Nachteile durch Leistungsminderungen für das bestehende Netz, wie z.B. Fahrzeitverlängerungen für Linienweganpassungen oder neue Haltestellen einfließen. Nicht zuletzt wäre aus fachlicher Sicht vor einer Entscheidung über die Erschließung des Bereichs Elb natürlich auch die Verhältnismäßigkeit gegenüber anderen Bereichen des Stadtgebietes mit ebenfalls geringerer Erreichbarkeit zu diskutieren.

Eine rechtliche Verpflichtung der Stadt Hilden für die Schaffung eines ÖPNV-Anschlusses lässt sich aufgrund des ÖPNVG und des NVP sowie des RegG nicht herleiten.

Bewertung durch die Verwaltung:

Die fehlende ÖPNV-Anbindung des Ortsweilers Elb ist seit Jahrzehnten bekannt. Die Gründe für eine Nicht-Bedienung mittels Standardlinienbus liegen trotz der Vabali Spa an einem fehlenden Fahrgastpotenzial.
Um die Situation zu verbessern, wurden in der Vergangenheit bereits Ideen diskutiert und Maßnahmen erarbeitet. Eine Umsetzung scheiterte allerdings aus unterschiedlichen Gründen, z.B an ehrenamtlichen Mitarbeitern/Fahrern für einen Bürgerbus oder aufgrund der durch die Stadt Hilden zu tragenden unverhältnismäßig hohen Kosten.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen keine fachlich vertretbaren weiterführenden Erkenntnisse vor, die zu einer Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Bereichs Elb beitragen würden.

Die Verwaltung empfiehlt daher, dem Antrag zur Anbindung des Ortsteils Wohnweiler Elb an den öffentlichen Personennahverkehr nicht zu folgen.

Gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:
Eine Anbindung nicht erschlossener Siedlungsbereiche an das ÖPNV-Netz ist von hoher Klimarelevanz, wenn eine solche maßgeblich dazu beitragen würde, die Pkw-Nutzung zu reduzieren und somit CO2 einzusparen. Dies gilt auch für alternative Bedienungsformen, wie z.B. Bürgerbusse oder On-Demand-Angebote.
Durch die geringe Anzahl des möglichen Fahrgastpotentials im Bereich des Wohnweilers Elb ist der THG-Ausstoß der nach Fahrplan fahrenden Linienbusse in Relation zu den Wegstrecken des motorisierten Individualverkehr, auf den verzichtet wird, zu setzen.
Nach Einschätzung der Stadtverwaltung fällt im Bereich des Wohnweilers Elb die THG-Bilanz zu Lasten des Linienbusverkehrs aus.

Inklusionsrelevanz:
Die Nicht-Anbindung von Siedlungsbereichen an das ÖPNV-Netz ist von negativer Inklusionsrelevanz, da kein Mobilitätsangebot für z.B. seheingeschränkte Personen besteht.

Verfahrensablauf:
Der Hauptausschuss hat die Anregung/die Beschwerde inhaltlich zu prüfen. Danach überweist er sie an die zur Entscheidung berechtigte Stelle. Bei der Überweisung kann er Empfehlungen aussprechen, an die die zur Entscheidung berechtigte Stelle nicht gebunden ist (§ 6 Absatz 5 Hauptsatzung).
Gemäß §§ 5f der Zuständigkeitsordnung ist der Stadtentwicklungsausschuss in dieser Angelegenheit (öffentlicher Personennahverkehr) entscheidungsbefugt.

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung				
Investitions-Nr./ -bezeichnung:				
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflicht-aufgabe	(hier ankreuzen)	freiwillige Leistung	(hier ankreuzen)

Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt:
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)	ja (hier ankreuzen)	nein (hier ankreuzen)
Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet. Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)		
Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?	ja (hier ankreuzen)	nein (hier ankreuzen)
Finanzierung/Vermerk Kämmerer		

W o h n w e i l e r E l b e . V .

www.wohnweiler-elb.de

Stadt Hilden
Herrn Bürgermeister
Dr. Claus Pommer
Am Rathaus 1
40721 Hilden

Hilden, 25. Juli 2024

Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW

Antrag zur Anbindung des Ortsteils Wohnweiler Elb an den öffentlichen Personennahverkehr

Aktuell ist der Ortsteil nicht an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angebunden. Nachdem sich die Einführung eines Bürgerbusses nicht realisieren ließ und auch Alternativen bisher nicht umgesetzt wurden, besteht weiterhin Handlungsbedarf, um eine angemessene Nutzung des lokalen ÖPNV zu garantieren. Bürgermeister und Verwaltung werden gebeten, eine Anbindung zeitnah umzusetzen. Im Rahmen der Sanierungs- und Ausbauprogramms für bereits bestehende Haltestellen, könnte eine neu einzurichtende Haltestelle priorisiert werden

Begründung:
Als Folge der Nichtanbindung entstehen für die Bürgerinnen und Bürger fortlaufend erhebliche Nachteile. Insbesondere für jene, die aufgrund ihres Alters und/oder ihrer gesundheitlichen Einschränkungen in ihrer Mobilität benachteiligt sind, ist es nicht zumutbar, die weit abgesetzt liegenden Bushaltestellen aufzusuchen.
Menschen mit geringer körperlicher Mobilität werden damit von der Nutzung des ÖPNV innerhalb Hildens faktisch ausgeschlossen.

Zudem wird das subjektive Sicherheitsempfinden, vor allem von Frauen und Kindern, zumindest nach Einbruch der Dunkelheit, durch die Gehstrecken von und zu den weit entfernten Haltestellen über unbebautes und teils waldnahes Gelände, erheblich beeinträchtigt.

Schließlich ist für Kinder das Wahrnehmen von Bildungs- sowie Sportangeboten (Musikschule, Bücherei, Vereine) regelmäßig nur über einen permanenten elterlichen Zubringerdienst mit Privat-PKW sicherzustellen. Derzeitige Alternative böte lediglich ein Verzicht auf die Teilhabe, da bestimmte Musikinstrumente oder Sportausrüstungen mit Fahrrad oder zu Fuß nicht zu transportieren sind.

Neben den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger gibt es zwei weitere Argumente, die eine zügige Anbindung des Wohnweilers Elb an den ÖPNV zwingend in den Fokus rücken:

Vorsitzender	**Wolfram Weidt**	Elb 27	40721 Hilden	Tel.: (02103) 946193
Schriftführer	**Heinrich Klausgrete**	Elb 87	40721 Hilden	Tel.: (02103) 360465
Kassenwart	**Bernhard Möller**	Elb 61	40721 Hilden	Tel.: (02103) 3968995

1. **Die rechtliche Verpflichtung der Kommune für einen ÖPNV-Anschluss zu sorgen.** Die Rechtsgrundlage bildet das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen – ÖPNVG NRW – vom 07.03.1995 mit Stand vom 15.07.2024
   Die Grundsätze ergeben sich aus:
   § 1 Absatz 1: "Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge."
   § 2 Absatz 3: „In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste […] und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr […] Rechnung trägt."
   § 3 Absatz 7: „Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie **Rufbusse**, **Sammel- und Linientaxen** und Bürgerbusse genutzt werden.

2. **Der Anspruch der Stadt Hilden klimaneutral werden zu wollen.**

Mit freundlichem Gruß

Wolfram Weidt
Vorsitzender

Manfred Böhm