Vorlagenummer: 2024/0119/A61
Vorlageart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Antrag des Herrn Konrad Philipp vom 28.02.2024 gemäß § 24 GO NRW hier: Busverbindungen nach Bettendorf

Datum: 10.04.2024
Federführend: A 61 - Amt für Planung und Umwelt
Berichterstattung: Herr Dziatzko

Beratungsfolge:

Datum	Beratungsfolge
14.05.2024	Hauptausschuss (Entscheidung)

Beschlussvorschlag:

Der Hauptausschuss beschließt, den Antrag von Herrn Philipp nicht weiter zu verfolgen.

Darstellung der Sachlage:

Herr Konrad Philipp und weitere 17 Mitunterzeichner bemängeln das bestehende Angebot im Busverkehr zwischen Bettendorf und Alsdorf-Zentrum und beantragen die Prüfung folgender Fahrplanerweiterungen für Bettendorf (Anlage 1):

1. Takterhöhung der Linie 90 auf halbstündlich ab 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr und ab 12:00 Uhr bis 18:00 Uhr. Falls nicht möglich, mindestens 40-minütig.
2. Einsatz dieser Linie auch am Wochenende ab … samstags bis 22 Uhr und sonntags bis 20 Uhr mindestens stündlich.
3. Sollte die Linie 90 durch die Taktung in Aldenhoven nicht häufiger fahren können, wird der ergänzende Einsatz eines Stadtbusses (AL) geprüft.

Aktuell wird der Ortsteil Bettendorf von den drei Buslinien 90, 220 und BW 1 bedient.

Linie 90 Aldenhoven - Siersdorf - Bettendorf - Alsdorf Annapark (Anlage 2)

Die Linie 90 stellt für Bettendorf die wichtigste Busverbindung dar. Mo - fr 6 - 21 Uhr und sa 9 - 17 Uhr besteht stündlich eine Verbindung zwischen Bettendorf und Alsdorf-Zentrum.

mo - fr 6 - 21 Uhr	1 x stündlich je Fahrtrichtung mit Taktverdichtungen im Schülerverkehr
sa 9 - 17 Uhr	1 x stündlich je Fahrtrichtung
so	kein Betrieb

Somit besteht mit der Linie 90 ein umsteigefreies Grundangebot zwischen Bettendorf und Alsdorf-Zentrum während der Haupt- und Normalverkehrszeiten.

Linie 220 Jülich - Aldenhoven - Siersdorf - Bettendorf – Mariadorf (Anlage 3)

Die Linie 220 ist eine Schnellbusverbindung zwischen Aachen und dem Forschungszentrum Jülich; während der Hauptverkehrszeiten orientiert sich der Linienweg im Wesentlichen entlang der L 136. Zu den nachstehend aufgeführten Schwachverkehrszeiten verkehrt die Linie 220 lediglich zwischen Mariadorf und Jülich; hierbei verlässt sie zwischen Hoengen und Schleiden den ansonsten direkten Linienweg über die L 136 und bedient stattdessen die Ortsteile Bettendorf und Siersdorf.

mo - fr 20 - 24 Uhr	1 x stündlich je Fahrtrichtung
sa 22 Uhr, 24 Uhr	je Fahrtrichtung
so 9 – 22 Uhr	alle 2 Stunden je Fahrtrichtung

Mit dem vorstehenden Fahrplanangebot der Linie 220 werden die „Fahrplanlücken“ der Linie 90 während der Schwachverkehrszeiten zumindest in Teilen abgedeckt. Allerdings stellt das Fahrplanangebot der Linie 220 für die Relation Bettendorf - Alsdorf Zentrum keine gleichwertige Alternative zur Linie 90 dar, da ein Umsteigen zur Linie 28 erforderlich ist, vor allem aber eine deutlich längere Fahrzeit (55 min ./. 11 min) in Kauf zu nehmen ist.

Linie BW 1 Setterich – Baesweiler – Oidtweiler – Bettendorf (Anlage 4)

Bei der BW 1 handelt es sich um eine Stadtbuslinie der Stadt Baesweiler; diese verkehrt nur an Schultagen und ist in seinen Betriebszeiten auf das Gymnasium Baesweiler ausgerichtet.

mo - fr 7 – 18:30 h	nur an Schultagen; 9 x aus Richtung Baesweiler + 7 x in Richtung Baesweiler
sa	kein Betrieb
so	kein Betrieb

Mit der Linie BW 1 besteht ein umsteigefreies Angebot zwischen Bettendorf und der Baesweiler Innenstadt. Für die Relation Bettendorf – Alsdorf Zentrum ist das Fahrplanangebot der Linie BW 1 ohne Bedeutung.

Das vorhandene Fahrplanangebot der drei Buslinien 90, 220 und BW 1 ist wie folgt zu bewerten:

- Grundsätzlich wird Bettendorf während der Haupt-, Normalverkehrszeiten und in beschränktem Maße sogar auch während der Schwachverkehrszeiten bedient.
- Für die Relation zwischen Bettendorf und Alsdorf-Zentrum ist lediglich das Angebot der Linie 90 von Bedeutung.
- Gemäß dem Anforderungsprofil des noch aktuellen Nahverkehrsplanes der StädteRegion Aachen 2016 – 2020 (NVP) ist für die Linie 90 der Mindeststandard hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit während der Haupt-, Normal- und Schwachverkehrszeiten gegeben (60 min / 120 min / kein Bedienungsanspruch). Gemäß dem Anforderungsprofil des NVP sind Bedienungshäufigkeiten der Qualitätsstufe 1 (30 min / 60 min / 120 min) anzustreben; diese sind aktuell nicht gegeben.
- Da die Linie 90 während der Haupt- und Normalverkehrszeiten eine umsteigefreie Fahrt zwischen Bettendorf und Alsdorf-Zentrum ermöglicht, ist hinsichtlich der

Umsteigehäufigkeit die Qualitätsstufe 1 als mittelfristiges Ziel des NVP bereits umgesetzt.

Zusammenfassend wird hinsichtlich der Umsteigehäufigkeit die Qualitätsstufe 1 erreicht, hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit lediglich der Mindeststandard. Um auch hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit die Qualitätsstufe 1 zu erzielen wäre das Fahrplanangebot der Linie 90 zwischen Bettendorf und Alsdorf-Zentrum wie folgt zu gestalten:

- 30 min-Takt während der HVZ
  mo - fr 6 - 9 und 16 - 19 Uhr

- 60 min-Takt während der NVZ
  mo - fr 9 - 16 Uhr und 19 - 21 Uhr, sa 9 - 16 Uhr

- 120 min-Takt während der SVZ
  mo - fr 0 - 6 Uhr und 21- 24 Uhr, sa 0 - 9 Uhr und 16 - 24 Uhr, so 0 - 24 Uhr

Damit führen die von den Antragstellern gewünschten Fahrplanerweiterungen zu einem Qualitätsniveau oberhalb des nach NVP indizierten Mindeststandard und unterhalb der Qualitätsstufe 1. Aufgrund der Zielsetzungen des NVP sind Qualitätsmerkmale oberhalb eines Mindeststandards anzustreben. Aus wirtschaftlichen Gründen ist jedoch eine Ausweitung des Fahrplanangebotes analog dem Vorschlag der Antragsteller derzeit finanziell nicht darstellbar.

Um dennoch Optimierungsmöglichkeiten des ÖPNV-Angebotes für Bettendorf auszuloten, wird die Prüfung eines Bedarfsverkehrs (On-Demand-Angebot) vorgeschlagen. Da diesbezüglich ohnehin Untersuchungen im Rahmen der Planungen zum Mobilitätskonzept für die Stadt Alsdorf zu den Ortsteilen Begau und Warden sowie zum Businesspark Hoengen vorgesehen sind, bietet es sich aufgrund der räumlichen Nähe an, diese Untersuchungen auch auf Bettendorf auszuweiten.

Des Weiteren ist mittelfristig die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Alsdorf und Siersdorf vorgesehen. Die derzeitigen Planungen gehen von einer Inbetriebnahme im Jahr 2025 aus. Auf Alsdorfer Stadtgebiet sind die drei Haltepunkte ‘Mariagrube‘, ‘Hoengen‘ und ‘Businesspark‘ geplant. Der Haltepunkt ‘Businesspark‘ liegt ca. 400 m vom Ortsrand Bettendorf entfernt und ist über den asphaltierten Wirtschaftsweg in Verlängerung der Duckweiler Straße für den Fuß- und Radverkehr erreichbar. Infrastruktureller Maßnahmen - u.a. eine Beleuchtung des Wirtschaftsweges und/oder die Errichtung einer B&R-Anlage am Haltepunkt – können die Erreichbarkeit von Bettendorf aus begünstigen; es wird vorgeschlagen infrastrukturelle Verbesserungsmaßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten für kommunale Begleitmaßnahmen zu berücksichtigen. Somit wird Bettendorf perspektivisch an den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) angebunden, welcher neben der Anbindung an das Stadtzentrum von Alsdorf auch noch eine direkte Verbindung zum Oberzentrum Aachen herstellen wird. Damit verfügt der Ortsteil Bettendorf, unter Berücksichtigung seiner ländlichen Strukturen, aus Sicht der Verwaltung zukünftig über ein gutes ÖPNV-Angebot. Insofern sind andere Prioritäten im Rahmen des ÖPNV-Ausbaus dahingehend zu setzen, dass mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln zunächst die Mindestanforderungen nach NVP möglichst flächendeckend im Stadtgebiet erfüllt werden, z.B. in Begau.

Darstellung der Rechtslage:

Die Städteregion Aachen ist Aufgabenträger für den kommunalen straßengebundenen Verkehr (Öffentlicher Straßenpersonenverkehr, ÖSPV).
Über die Einführung neuer / Änderung bestehender Buslinien entscheidet die Zweckverbandsversammlung des Aachener Verkehrsverbundes (AVV). Eine Vorberatung findet im regionalen Beirat des AVV statt.
Nach der Fassung des ‘öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen der Städteregion Aachen und den städteregionansgehörigen Städten und Gemeinden über deren Mitwirkungsrechte im AVV bedarf die Einführung neuer oder die Änderung bestehender Linien innerhalb der Städteregion Aachen des Einvernehmens der einfachen Mehrheit der von diesen Linien bedienten Städte/Gemeinden.

Darstellung der finanziellen Auswirkungen:

Nach der Fassung des öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen der Städteregion Aachen und den städteregionsangehörigen Städten und Gemeinden über deren Mitwirkungsrechte im AVV erfolgt die Finanzierung der nicht gedeckten Kosten aus dem AVV-Verbundverkehr über eine differenzierte Städteregionsumlage nach einem vorgegebenen Schlüsselungsverfahren. Somit führen zusätzliche Verkehrsleistungen zu einer Anhebung der städteregionalen ÖPNV-Zuweisung.
Derzeit bestehen im Haushalt der Stadt keine Einsparmöglichkeiten, um eine Deckung der Mehrbelastungen zu erlangen.

Durch Umsetzung der vom Antragsteller vorgeschlagenen Fahrplanmaßnahmen entstehen Mehrleistungen von ca. 26.400 Nutzwagen-km/Jahr bzw. ca. 56.200 Linienminuten/Jahr auf dem Gebietder Stadt Alsdorf. Hieraus resultiert eine rechnerische monetäre zusätzliche Belastung für die Stadt Alsdorf von rd. 62.200 €/Jahr.

Hierbei wird vom AVV auf Folgendes hingewiesen:
Bei der Herleitung des Wertes wurde die Systematik des differenzierten Umlageschlüssels zur Abschätzung der Auswirkungen der Maßnahmen auf die ÖPNV-Umlage der StädteRegion Aachenverwendet. Dieser Umlageschlüssel wird zu 70 % aus den Linienzeiten und zu 30 % aus den Wege-Nutz-km in den jeweiligen Kommunen gebildet.
Bei dieser Abschätzung handelt es sich um eine fiktive isolierte Betrachtung der Maßnahmen. Das reale Ergebnis für das Jahr 2024 wird durch zahlreiche weitere Einflüsse und Wechselwirkungendurch weitere Maßnahmen geprägt sein und kann daher von den genannten Werten abweichen. Die vorgenannte Modellrechnung beruht auf den Fahrplandaten für das Jahr 2023 und einer vereinfachten Abschätzung des Aufwandes und der Erlöse für die Maßnahmen. So basiert die Schätzung des Ausgleichsbetrages – in Abstimmung mit der ASEAG - auf dem aktuellen mittleren auszugleichenden Fehlbetrag je Nutzwagen-km der ASEAG entsprechend des Verbundetats 2024, wobei vereinfachend unterstellt wird, dass dieser sich durch die Umsetzungder o.g. Maßnahmen nicht verändert. Die Modellrechnung ist daher mit Unsicherheiten behaftet. Das Realergebnis kann infolge der allgemeinen Kosten- und Erlösentwicklung und durch spezifische Entwicklungen vom Ergebnis der Modellrechnung abweichen.

Darstellung der ökologischen und sozialen Auswirkungen:

Durch einen verstärkten Ausbau des ÖPNV wird ein vermehrter Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf emissionsärmere Verkehrsmittel des Umweltverbundes und somit ein Beitrag zu einer verbesserten Klimabilanz erwartet.

Anlage/n:

1 - Anlage 1 _ Antrag des Herrn Konrad Philipp (öffentlich)

2 - Anlage 2 _ Linie 90 (öffentlich)

3 - Anlage 3 _ Linie 220 (öffentlich)

4 - Anlage 4 _ Linie BW 1 (öffentlich)

Mitzeichnungen:

		gez. Dziatzko
Bürgermeister	Erster Beigeordneter	Technischer Dezernent
gez.Hafers		
Kämmerer	Dezernent für Jugend, Schule und Soziales	Kaufmännischer Betriebsleiter ETD
Technische Betriebsleiterin ETD	Rechnungsprüfungsamt	