



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2014/0120

Der Oberbürgermeister

V/66-660-pr

Dezernat/Fachbereich/AZ

17.09.14

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen	08.09.2014	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	16.09.2014	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	18.09.2014	Beratung	öffentlich
Finanz- und Rechtsausschuss	22.09.2014	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	29.09.2014	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Leverkusen

Beschlussentwurf:

1. Die neue bahnstadt opladen (nbso) wird ab dem Fahrplanwechsel 2014/2015 im Dezember provisorisch für zunächst zwei Jahre mit einer Kleinbuslinie im 2-Stunden-Takt an Opladen-Zentrum (Busbahnhof/Bahnhof) erschlossen. Gleichzeitig wird der Probetrieb der Linie 206 in Lützenkirchen eingestellt.
2. Der Friedhof Birkenberg in Leverkusen-Opladen wird ab dem Fahrplanwechsel 2014/2015 im Dezember mit einem AnrufSammelTaxi (AST) im 1-Stunden-Takt für eine Probephase von 2 Jahren erschlossen.

gezeichnet:

In Vertretung

Stein

(in Vertretung des Oberbürgermeisters)

In Vertretung

Deppe

**Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen der Vorlage Nr. 2014/0120
Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunal-
aufsicht vom 26.07.2010**

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Prämaßing / 660/ 6623

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.

(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Sachkonto 54 29 30 Aufwendungen ÖPNV

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)

Kostenneutrale Umsetzung

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

Kostenneutrale Umsetzung

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss)

Finanzierung Beschlusspunkt 2. über ÖPNV-Fördermittel

Begründung:

Zu Beschlusspunkt 1.: ÖPNV-Erschließung nbso

Ausgangslage

Das Quartier am Campus in der neuen bahnstadt opladen (nbso) ist inzwischen zu 90% bezogen.

Es gab vereinzelte Nachfragen von Anwohnern nach einer ÖPNV-Anbindung der nbso. Es gibt aber weiterhin noch zahlreiche Bautätigkeiten auf dem Gelände, so baut z.B. die Fa. Paeschke GmbH noch bis voraussichtlich 2016.

Der Ausbauzustand der Straßen, die fehlende ausgebaute Anbindung über die Werkstättenstraße an das vorhandene Straßennetz, sowie die Bautätigkeiten vor Ort erlauben noch keine Befahrung des Geländes mit einem Standardbus.

ÖPNV-Erschließung nbso

Da eine ÖPNV-Andienung mit einem normalen Standardbus vor Abschluss der Bautätigkeiten entlang der geplanten Buslinienführung der nbso nicht möglich ist, wird die vorübergehende Andienung mit einem Kleinbus vorgeschlagen. Damit wird den Anwohnern der nbso eine Verknüpfung mit dem Opladener Zentrum und dem Busbahnhof Opladen ermöglicht.

Dieser Kleinbus ist Teil einer Kleinbuslinie (gemeinsame Bedienung der Linien 205/ 206/ 229 mit einem Fahrzeug) und wird zurzeit als Linie 206 in Lützenkirchen eingesetzt.

Diese Linie war als Probetrieb zum Fahrplanwechsel 2012 eingesetzt worden, da hier eine Nachfrage bei den Kunden gesehen wurde.

Dies hat sich nicht bestätigt, die Linie ist nur marginal nachgefragt. Die Besetzungszahlen liegen bei 9 Fahrgästen pro Tag, bei 24 Fahrten insgesamt.

18 von 24 Fahrten werden gar nicht nachgefragt. Daher wird der Probetrieb wieder eingestellt.

Das dadurch frei werdende Fahrzeug kann die nbso im 2-Studentakt an Opladen Busbahnhof bzw. Bahnhof anbinden, diese Maßnahme ist kostenneutral. Die erste Fahrt findet um 07:05 Uhr und die letzte Fahrt um 17:05 Uhr statt, sodass sowohl Schüler als auch Pendler eine Möglichkeit des Anschlusses an andere ÖPNV-Linien und den Bahnverkehr erhalten.

Diese Maßnahme ist als Provisorium ab dem Fahrplanwechsel 2014/2015 für zwei Jahre geplant. Sie ist mit der nbso und der Kraftverkehr Wupper Sieg (Wupsi) abgestimmt.

Ausblick

Spätestens ab dem Fahrplanwechsel 2016/2017 wird, vorbehaltlich der Finanzierung, ein endgültiger Linienbetrieb im 20-Minuten Takt als ÖPNV-Erschließung der nbso angeboten, falls die Baumaßnahmen bis dahin abgeschlossen sind. Hierfür werden verschiedene Möglichkeiten der Durchführung geprüft. Weiterhin wird im Hinblick auf den zukünftigen Standort der Fachhochschule (FH) geprüft, ob ab 2018 eine weitere Linie als schnelle Verbindung zwischen FH und Chempark zur Erschließung der FH notwendig wird.

Zu Beschlusspunkt 2.: ÖPNV-Anbindung Friedhof Birkenberg, Prüfauftrag Bez. II/2013

Ausgangslage

Die Bezirksvertretung II hat der Verwaltung den Auftrag erteilt, die Anbindung des Friedhofes Birkenberg in Opladen an das Liniennetz des ÖPNV zu prüfen. Hierbei sollten verschiedene Varianten berücksichtigt werden.

Variante 1

- Die Linie 253 weicht von ihrem bisherigen Linienweg ab und erschließt zusätzlich den Friedhof Birkenberg in einer Schleifenfahrt über Reuschenberger Straße und Friesenweg.

Hierzu wurde das Verkehrsunternehmen (VU) Hüttebräucker GmbH um Stellungnahme gebeten. Die Verkehrsbetriebe Hüttebräucker GmbH fährt die Linie 253 eigenwirtschaftlich, d.h. sie bekommen keine Ausgleichszahlungen durch die Stadt Leverkusen.

Eine Andienung des Friedhofes Birkenberg mit der Linie 253 lehnt das VU ab, da dieser Umweg bedeutende wirtschaftliche Nachteile für das Unternehmen haben würde. Es entstünden deutliche Mehrkosten für zusätzlich gefahrene Kilometer, sowie eine erhebliche Qualitätsverschlechterung (Umwegfahrt) für die übrigen Fahrgäste, die zu Einnahmeverlusten führen würde.

Nach Schätzung von Herrn Hüttebräucker müssten ca. 100 Fahrgäste pro Tag mit dem Bus zum Friedhof fahren, damit sich die Mehrkosten und Nachteile für die übrigen Fahrgäste rechnen würden. Diese Zahl wird als unrealistisch betrachtet.

Fazit

Diese Variante kann nicht umgesetzt werden.

Variante 2

- Die Linie 223 erschließt den Friedhof Birkenberg mit einer Rundfahrt über Busbahnhof Opladen.

Variante 2.1

Die Linie 223 (Rundverkehr Leverkusen-Opladen - Elsbachstraße - Leverkusen-Opladen) wird mit einem Fahrzeug gefahren, das aus betrieblichen Gründen ein freies Zeitfenster am Busbahnhof Opladen hat. Dieses Zeitfenster wird durch die stündliche Rundfahrt der L 223 über die Elsbachstraße/Dechant-Krey-Straße genutzt. Die L 223 verkehrt von montags bis freitags (ca. 6-20 Uhr) und samstags (ca. 8-16 Uhr). Sonntags gibt es keine Bedienung.

Soll die Linie 223 nun die Erschließung des Friedhofes Birkenberg übernehmen, ginge dies im Wechsel mit der bisherigen Linie 223. Das Fahrzeug könnte im Zwei-Stunden-Takt jeweils die Elsbachstraße und den Friedhof Birkenberg andienen.

Diese Maßnahme wäre kostenneutral.

Fazit

Ein 2-Stunden-Takt als Andienung für einen Friedhof scheint nicht bedarfsgerecht. Gleichzeitig würden die bestehenden Kunden des bisherigen Linienweges der 223 wesentlich schlechter gestellt. Diese Variante wird nicht befürwortet.

Variante 2.2

Um eine stündliche Andienung des Friedhofes Birkenberg durch die Linie 223 zu erreichen, müsste die Bedienung der Elsbachstraße und Dechant-Krey-Straße ganz eingestellt werden. Hier wurden in 2013 täglich 80 Fahrgäste gezählt. Es ist nicht vorhersehbar, ob man bei einer Erschließung des Friedhofes Birkenberg ein ebenso hohes Fahrgastpotenzial gewinnen kann.

Diese Maßnahme wäre kostenneutral.

Fazit

Es ist nicht zu vertreten, die nicht unerhebliche Anzahl von 80 Fahrgästen pro Tag auf der heutigen Linie 223 zu Gunsten eines nicht einzuschätzenden Bedarfes am Friedhof Birkenberg zu benachteiligen. Diese Variante wird nicht befürwortet.

Variante 3

- Die Linie 203 wird über den Friedhof Birkenberg geführt.

Dies würde eine Umwegfahrt für die heutigen Kunden der Linie 203 (Linienweg: Eisholz-BayArena-Leverkusen Mitte-Bürrig-Opladen) von ca. 7 Minuten bedeuten. Das würde einen großen Attraktivitätsverlust mit sich bringen und wahrscheinlich zu Fahrgasteinbußen führen.

Eine Erweiterung der Linie 203 würde rund 50.000€/ Jahr zusätzlich kosten. Die Linie verkehrt stündlich von montags bis samstags.

Fazit

Diese Variante wird nicht befürwortet.

Variante 4

- Einrichtung einer neuen Linie vom Busbahnhof Opladen bis zum Friedhof Birkenberg und zurück.

Hierbei wären mehrere Linienwege denkbar, z.B. vom Busbahnhof Opladen über Berliner Platz, Bonner Straße, Reuschenberger Straße, Friedhof Birkenberg und zurück; oder alternativ über Goethestraße, Schillerstraße, Herzogstraße, Rhein-Wupper-Platz, Birkenberg und zurück.

Die Einrichtung einer neuen Linie würde, unabhängig vom Linienweg, bei einer stündlichen Bedienung montags bis freitags zwischen 8 bis 17 Uhr durch einen Standardbus ca. 40.000 € Betriebskosten verursachen. Bei einer zusätzlichen Andienung am Wochenende erhöhen sich die Kosten um ca. 12.000 €.

Fazit

Diese Variante wird aufgrund der hohen Kosten nicht befürwortet.

Variante 5

- Es wird eine neue Kleinbuslinie als sogenannter „Opladen City Bus“ installiert.

Diese Kleinbuslinie könnte stündlich den Friedhof Birkenberg mit Opladen-Zentrum verbinden und gleichzeitig auch die Erschließung der nbso (siehe Punkt 1.) und die Bonner Straße in einem Linienweg mit einbinden. Diese Variante würde bei einer Bedienung von Montag bis Freitag ca. 100.000 € im Jahr kosten. Die Kosten sind so hoch, dass man sich hier eines Subunternehmers bedienen müsste, da die Wupsi keine eigenen Kleinbus-Fahrzeuge besitzt.

Fazit

Eine solche Kleinbuslinie wäre wünschenswert, wird aber aus finanziellen Gründen zurzeit nicht befürwortet.

Zusammenfassung der Varianten 1-5

Für alle Varianten gilt:

Grundsätzlich muss für jede Einrichtung einer neuen Linie oder Änderung einer bestehenden Linie bei der Bezirksregierung eine neue bzw. geänderte Linienkonzession beantragt werden. Hierzu werden dann alle Beteiligten (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen etc.) angehört. Wenn Teile des beantragten Linienweges in weiten Teilen dem Linienweg bestehender Linien, z.B. der Linie 253 der Verkehrsbetriebe Hüttebräucker GmbH, entsprechen, ist zu erwarten, dass es Einwendungen gegen den Antrag geben wird, da die Konzession in Teilen bereits vergeben ist und eine neue Konzession als Konkurrenz empfunden werden kann.

Bei allen bisher vorgestellten Varianten müssten im Bereich des Friedhofes Birkenberg barrierefreie Haltestellen für die Andienung mit Linienbussen geschaffen werden. Auf der Seite des Friedhofes existiert kein Gehweg, auf der gegenüberliegenden Seite nur ein Flachbordstein mit geringem Auftritt. Hier muss baulich ein Ein- und Ausstiegsbereich geschaffen werden.

Für einen Linienweg über die Bonner Straße müssten auch im Bereich der Bonner Straße neue Haltestellen im Bereich des Grünstreifens baulich hergestellt werden.

Es kämen Baukosten in Höhe von geschätzten 10.000 € pro Haltestelle dazu.

Fazit

Den erheblichen Kosten für die Einrichtung einer neuen Linie (siehe Varianten 4-5) in Höhe von ca. 40.000 € bis 100.000 € jährlich plus notwendige Baukosten steht das zu erwartende Fahrgastpotenzial gegenüber. Es ist nicht abzuschätzen, wie hoch der Bedarf an einer ÖPNV-Erschließung des Friedhofes Birkenberg tatsächlich ist.

Variante 6

- Es wird ein AnrufSammelTaxi (AST) zwischen Busbahnhof Opladen und Friedhof Birkenberg eingerichtet.

Um eine finanzierbare Andienung des Friedhofes Birkenberg einzurichten, und um den tatsächlichen Bedarf bei den Kunden zu ermitteln, wird vorgeschlagen, ab dem Fahrplanwechsel 2014/2015 ein AST im Probebetrieb für zwei Jahre einzurichten. Dieses soll stündlich zwischen Opladen Busbahnhof und dem Friedhof Birkenberg verkehren. Ein AST wird im Fahrplan und an den Haltestellen mit Linienweg veröffentlicht und muss mindestens eine halbe Stunde vor Fahrtantritt telefonisch bestellt werden. Ein Einstieg ist an allen Bushaltestellen auf dem Linienweg möglich.

Auf den üblicherweise erhobenen Komfort-Zuschlag in Höhe von ca. 3 € zusätzlich zum ÖPNV-Ticket soll verzichtet werden, um belastbare Fahrgastzahlen zu bekommen. Eine zusätzliche Zahlung könnte ansonsten Kunden von der Nutzung des AST abhalten.

Die Kosten für ein AST setzen sich zusammen aus einer grundsätzlich zu zahlenden jährlichen Gebühr für die Bereitstellung der Taxen, sowie für die tatsächlich bestellten und in Anspruch genommenen Fahrtkosten, die nach Taxameter abgerechnet werden. Als Bereitstellungsgebühr kann man von ca. 800-1000 € jährlich ausgehen. Die zusätzlichen Fahrtkosten stehen in Abhängigkeit von der Nachfrage und sind sehr schwer zu prognostizieren. Es wird mit maximalen jährlichen Gesamtkosten von 10.000 € gerechnet.

Die entstehenden Kosten für einen Probebetrieb mit einem AnrufSammelTaxi könnten aus den ÖPNV-Fördermitteln finanziert werden.

Mit diesem Probebetrieb könnte der tatsächlich vorhandene Bedarf bei den Fahrgästen ermittelt werden und nach dem Ablauf der zwei Jahre bei entsprechender Nachfrage mit der Einrichtung einer Buslinie reagiert werden.

Fazit

Diese Variante wird befürwortet.

Anlage/n:

0120 - Vorblatt 2. Neudruck

0120 - Vorblatt Neudruck