

AfD-Fraktion im Rat der Gemeinde Alpen Heiko Richter – Rolf Zielkowski - Fraktionsvorsitzende

Ergebnis unserer Recherche zum Antrag der FBA vom 28.01.2026 und den gestellten Fragen der SPD vom 8.02.2026 als Unterstützung der Verwaltung und Bildung einer eigenen AfD Meinung zum FBA Antrag bzw. Antragsunterstützung durch die SPD, „Antrag zur Prüfung und Umsetzung zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen“ Eine technische, finanzielle und administrative Risikoanalyse

1. Präambel und strategische Einordnung

Die AfD Fraktion stellt dem Rat eine Grundlagenermittlung in Form des folgenden Berichtes zur Verfügung, um eine fundierte, datengestützte Basis für die Beratung der Beschlussvorlage zum barrierefreien Ausbau von bis zu 86 Bushaltestellen zu schaffen.

Dieser Bericht ist eigentlich ein internes Arbeitspapier der AfD Fraktion. Aufgrund der Komplexität des Gesamtsachverhaltes haben wir uns entschieden, dem Rat die Informationen auf diesem Wege ausnahmsweise im Vorfeld komplett zur Verfügung zu stellen. Aussagen zu Alpen könnten Fehler enthalten, da wir auch Informationen aus der Presse verwandt haben. Wir sind noch in der Lernphase.

Die vorliegende Analyse richtet sich an alle Ratsmitglieder, insbesondere jene der antragstellenden Fraktionen SPD und FBA, sowie an die interessierte Öffentlichkeit. Sie dient dazu, die Diskrepanz zwischen dem politischen Wunsch nach Inklusion und der technischen sowie fiskalischen Realität im ländlichen Raum offenzulegen.

Das Postulat der „Barrierefreiheit“ ist sowohl gesellschaftlich als auch von der AfD unbestritten. Dennoch darf dieses Ziel nicht als Vehikel für unreflektierten Aktionismus dienen, der die spezifischen geographischen und betrieblichen Rahmenbedingungen der Gemeinde Alpen ignoriert. Alpen ist keine Großstadt mit einem homogenen Netz aus Niederflur-Gelenkbussen, sondern eine ländlich geprägte Kommune, deren Feinerschließung maßgeblich vom bürgerschaftlichen Engagement des Bürgerbusvereins abhängt.

Die Kernhypothese dieses Berichts lautet: Die pauschale Umsetzung des Ausbauprogramms für 86 Haltestellen stellt ein unkalkulierbares finanzielles Risiko dar, ist technisch in weiten Teilen kontraproduktiv und administrativ bis zum Ablauf der Förderfrist 2027 nicht realisierbar.

Dieser Bericht wird in der geforderten Ausführlichkeit den Nachweis erbringen, dass die suggerierte „100 %-Förderung“ eine fiskalische Illusion ist, die massive verdeckte Eigenanteile für die Gemeinde nach sich zieht. Ferner wird detailliert dargelegt, warum die geplante Infrastruktur (Hochborde) mit dem eingesetzten Fuhrpark (Sprinter) technisch inkompatibel ist und somit Steuergelder für Bauwerke verschwendet würden, die ihren Zweck physikalisch nicht erfüllen können.

2. Analyse des Status Quo: Der ÖPNV in Alpen

2.1 Die strukturelle Ausgangslage

Die Gemeinde Alpen ist durch eine weitläufige Siedlungsstruktur mit den Ortsteilen Alpen, Bönninghardt, Huck, Menzelen, Veen und Drüpt gekennzeichnet. Während die Hauptachsen durch den regulären Linienverkehr der NIAG (Niederrheinische Verkehrsbetriebe) bedient werden – etwa die Linien SB7, 37, 38 oder 67 –, erfolgt die Erschließung der Fläche und der kleineren Ortsteile durch den Bürgerbus.

Diese Differenzierung ist für die bauliche Bewertung der Haltestelleninfrastruktur von entscheidender Bedeutung. Eine Haltestelle am Bahnhof Alpen, die von Bussen im Taktverkehr angefahren wird, unterliegt völlig anderen nutzungstechnischen Anforderungen als ein Haltepunkt in Bönninghardt oder Veen, der lediglich wenige Male am Tag von einem Kleinbus frequentiert wird. Die vorliegende Beschlussvorlage differenziert hierbei jedoch nicht hinreichend und suggeriert einen flächendeckenden Ausbaubedarf, der durch die tatsächlichen Fahrgastzahlen und die Fahrzeugtechnik nicht gedeckt ist.

2.2 Der Bürgerbusverein Alpen e.V. als Rückgrat der Mobilität

Der Bürgerbusverein Alpen ist ein unverzichtbarer Bestandteil der Daseinsvorsorge. Mit über 40 ehrenamtlichen Fahrern und einem engagierten Vorstand sichert er Mobilität dort, wo wirtschaftlicher Linienverkehr nicht darstellbar wäre. Die Fahrgastzahlen belegen die Relevanz, zeigen aber auch die Grenzen auf: Mit rund 10.000 bis 14.000 Fahrgästen pro Jahr handelt es sich um ein System, das primär soziale Funktionen erfüllt und nicht mit Massenverkehrsmitteln vergleichbar ist.

Ein kritischer Blick auf die Webseite und die Veröffentlichungen des Vereins zeigt, dass der Fokus auf dem Erhalt des Angebots, der Gewinnung von ehrenamtlichen Fahrern und der Finanzierung der Fahrzeuge liegt. Die Infrastruktur an den Haltestellen wird in den Vereinszielen nicht als primäres Problemfeld benannt. Vielmehr kämpft der Verein – wie viele Bürgerbusvereine in NRW – mit der Herausforderung, geeignete Fahrzeuge zu finanzieren und den Betrieb aufrechtzuerhalten. Eine Investition von Millionenbeträgen in Beton-Infrastruktur an Haltestellen, die statistisch gesehen von weniger als einem Fahrgast pro Fahrt genutzt werden, steht in keinem vernünftigen Verhältnis zum operativen Nutzen.

2.3 Das Fahrzeugkonzept: Mercedes-Benz Sprinter

Der Bürgerbusverein setzt, wie im ländlichen Raum üblich, auf Fahrzeuge der Klasse M1/M2, spezifisch auf Modelle wie den Mercedes-Benz Sprinter (z.B. 318 CDI oder neuere Modelle). Diese Fahrzeuge sind technisch betrachtet Transporter, die für den Personentransport adaptiert wurden. Sie verfügen über völlig andere Karosserieeigenschaften als ein Standard-Linienbus (z.B. Mercedes Citaro oder MAN Lion's City).

Die technischen Spezifikationen dieser Fahrzeuge sind der Dreh- und Angelpunkt für die Bewertung der geplanten Baumaßnahmen. Ein Sprinter hat:

Eine starre Karosseriehöhe ohne die Möglichkeit des „Kneeling“ (seitliches Absenken durch Luftfederung), wie es bei großen Bussen Standard ist.

Eine seitliche Schiebetür, deren Öffnungsmechanismus einen Schwenkbereich nach außen erfordert. Eine Trittstufe, die konstruktiv bedingt auf einer Höhe liegt, die mit klassischen Hochborden kollidiert.

Diese technischen Fakten werden in der pauschalen Forderung nach „barrierefreiem Ausbau mittels Kasseler Sonderbord“ ignoriert.

3. Technische Tiefenanalyse: Die Inkompatibilität von Hochbord und Bürgerbus

Das zentrale technische Argument gegen den flächendeckenden Ausbau ist die physikalische Unvereinbarkeit der geplanten Infrastruktur mit den genutzten Fahrzeugen. Hier droht ein klassischer Schildbürgerstreich: Es werden Haltestellen gebaut, die von den Bussen, für die sie gedacht sind, nicht angefahren werden können.

3.1 Das Prinzip des „Kasseler Sonderbords“

Der Standard für barrierefreie Haltestellen in NRW ist der sogenannte „Kasseler Sonderbord“ (oder vergleichbare Profilsteine). Diese Bordsteine weisen eine Höhe von 16 cm bis 18 cm, teilweise sogar bis 22 cm auf. Ihr konkaves Profil ist speziell dafür entwickelt, dass die Reifen großer Linienbusse

sanft an den Bordstein herangeführt werden können, um den Spalt zwischen Fahrzeugboden und Wartefläche zu minimieren („Spaltüberbrückung“).

Ziel ist ein niveaugleicher Einstieg: Der Busboden und der Bordstein sollen auf einer Ebene liegen. Dies funktioniert jedoch nur unter zwei Voraussetzungen:

Der Bus verfügt über eine Luftfederung mit Kneeling-Funktion, um sich auf die exakte Höhe abzusenken.

Der Bus verfügt über Innenschwenktüren oder Außenschwingtüren, die oberhalb des Bordsteins öffnen und schließen können, ohne aufzusetzen.

3.2 Die Kollisionsproblematik beim Mercedes Sprinter

Der in Alpen eingesetzte Bürgerbus (Sprinter) erfüllt keine dieser Voraussetzungen. Die Problematik lässt sich physikalisch und geometrisch exakt herleiten:

3.2.1 Kinematik der Schiebetür

Die seitliche Schiebetür eines Sprinters läuft in einer unteren Führungsschiene. Beim Öffnen bewegt sich die Tür zunächst ein Stück weit aus der Karosserieebene heraus (Translation quer zur Fahrtrichtung), bevor sie parallel zur Fahrzeugflanke nach hinten gleitet. Die Unterkante der Tür und die zugehörige Führungsschiene befinden sich bei einem Standard-Sprinter auf einer Höhe, die kritisch nahe an der Höhe eines 18-cm-Bordsteins liegt. Wird ein 18 cm hoher Kasseler Sonderbord verbaut, ragt dieser massiv in den Bewegungsraum der Tür hinein. Führt der Fahrer – wie es für einen barrierefreien Einstieg notwendig wäre – nah an den Bordstein heran (Abstand < 10 cm), würde die Schiebetür beim Öffnen unweigerlich mit dem Betonbordstein kollidieren oder darüber schleifen. Dies führt zu massiven Schäden an Lack, Blech und der sensiblen Türmechanik. Reparaturkosten für Schiebetüren und Führungsschienen liegen schnell im vierstelligen Bereich.

3.2.2 Das Fehlen von Anfahrerschutzleisten

Große Linienbusse haben verstärkte Reifenflanken und spezielle Wülste, die den Kontakt mit dem konkaven Profilstein aushalten. Ein Sprinter fährt auf Standard-Transporterreifen ohne diesen Flankenschutz. Ein Herantasten an den Betonbord („Anfahren auf Kontakt“) würde die Reifen und Felgen des Bürgerbusses binnen kürzester Zeit zerstören.

3.3 Die Konsequenz: Verlust der Barrierefreiheit durch Sicherheitsabstand

Um Schäden am Fahrzeug zu vermeiden, werden die ehrenamtlichen Fahrer des Bürgerbusses gezwungen sein, einen erheblichen Sicherheitsabstand zum Hochbord einzuhalten. Konservative Schätzungen gehen von einem notwendigen Abstand von 30 bis 50 cm aus, um die Türöffnung über dem Asphalt und nicht über dem Bordstein zu gewährleisten.

Das Paradoxon: Durch diesen erzwungenen Abstand entsteht zwischen der teuer gebauten Wartefläche (Hochbord) und dem Fahrzeug ein breiter Spalt („Graben“).

Ein Rollstuhlfahrer kann diesen Spalt von 40 cm Breite nicht überwinden.

Ein Rollatornutzer muss das Gerät über den Spalt heben.

Gehbehinderte Menschen müssen einen großen Schritt machen, was die Sturzgefahr erhöht.

Die Investition von ca. 30.000 € bis 50.000 € pro Haltestelle führt also nicht zu Barrierefreiheit, sondern schafft eine neue Barriere. Der Fahrer muss in jedem Fall aufstehen, das Fahrzeug verlassen und eine manuelle Klapprampe auslegen oder einen Hublift bedienen. Wenn aber ohnehin eine Rampe oder ein Lift genutzt werden muss, ist der 18-cm-Hochbord technisch überflüssig. Ein normaler Tiefbord (3–5 cm) oder ein Flachbord (10–12 cm) wäre für den Rampeneinsatz sogar besser geeignet, da die Rampe flacher aufliegt und der Bus näher heranfahren kann, ohne Kollisionsgefahr für die Tür.

3.4 Fazit zur Technik

Der Bau von Hochborden an reinen Bürgerbushaltestellen ist eine technische Fehlplanung. Sie ignoriert die Fahrzeugrealität. Solange der Bürgerbusverein keine teuren Spezialfahrzeuge (Niederflur-Umbauten mit Spezialtüren, Kostenpunkt > 150.000 €) anschafft, ist die Infrastruktur nutzlos.

4. Finanzielle Analyse: Die Dekonstruktion der „100 %-Förderung“

Das Hauptargument der Befürworter ist die vermeintliche Kostenneutralität durch eine 100 %-Förderung des VRR. Eine detaillierte Analyse der Förderrichtlinien und der realen Baukostenentwicklung in Alpen entlarvt dies als gefährlichen Irrtum. Es existieren massive „versteckte Eigenanteile“, die den Gemeindehaushalt belasten werden.

4.1 Die Deckelung der Zuwendungen (Caps)

Die Förderrichtlinie suggeriert „100 %“, aber das Kleingedruckte in Anlage 1 setzt harte Obergrenzen (Caps) fest:

4.1.1 Deckelung der Haltestelleneinrichtung

Für die „Haltestelleneinrichtung (insb. Fahrgastunterstand)“ gilt ein Höchstbetrag von 15.000 € je Bussteigkante. Dies mag auf dem Papier ausreichend erscheinen, deckt aber in der aktuellen Marktsituation oft nicht die Vollkosten ab. Zu einer vandalismussicheren, langlebigen Wartehalle gehören:

Fundamentarbeiten (Köcherfundamente).

Pflasterung der Aufstellfläche (im Hochbau oft separat kalkuliert).

Die Stahl-Glas-Konstruktion selbst (Preissteigerungen bei Stahl und Glas > 30 % seit 2020).

Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, Fahrplanvitriten.

Beleuchtung (Solar oder Netzanschluss inkl. Tiefbau).

Erfahrungen aus anderen Kommunen zeigen, dass eine komplette Ausstattung inkl. Montage und Tiefbau schnell 20.000 € bis 25.000 € kosten kann. Die Differenz von 5.000 € bis 10.000 € pro Haltestelle ist nicht förderfähig und muss zu 100 % von der Gemeinde Alpen getragen werden. Bei 86 Haltestellen summiert sich dieses Risiko allein auf bis zu 860.000 €.

4.1.2 Deckelung bei Bürgerbus-Warteplätzen

Sollte eine Haltestelle als „Warteplatz Bürgerbus“ im Sinne eines ZOB-Ausbaus klassifiziert werden, gilt ebenfalls eine harte Deckelung von 15.000 €. Auch hier gilt: Baukosten, die darüber hinausgehen, sind reines Gemeindevergnügen.

4.2 Die Planungskosten-Lücke: Pauschale vs. HOAI

Eines der größten finanziellen Risiken liegt in der Diskrepanz zwischen der VRR-Pauschale und den realen Honorarkosten für Ingenieure. Gemäß Anlage 7 gewährt der VRR eine Planungskostenpauschale von 5 % der zuwendungsfähigen Baukosten.

Die Realität der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure): Die Gemeinde Alpen ist an das Vergaberecht gebunden und muss Ingenieurleistungen für Planung, Ausschreibung und Bauüberwachung (Leistungsphasen 1–9) ausschreiben. Bei kleinteiligen Maßnahmen wie Bushaltestellen (Bausumme ca. 40.000 – 60.000 €) greift in der HOAI der Degressionseffekt nicht. Im Gegenteil: Der relative Aufwand für Planung, Vermessung, Baugrundgutachten und Bauüberwachung ist bei kleinen Projekten prozentual sehr hoch. Marktübliche Honorarsätze für Verkehrsanlagen dieser Größenordnung liegen inklusive Nebenkosten bei 18 % bis 22 % der Bausumme.

Beispielrechnung pro Haltestelle:

Baukosten (angenommen): 50.000 €

VRR-Erstattung Planung (5 % Pauschale): 2.500 €

Tatsächliche Ingenieurkosten (ca. 20 % nach HOAI): 10.000 €

Defizit pro Haltestelle: 7.500 €

Dieses Defizit ist nicht förderfähig. Es ist ein direkter Abfluss aus dem Gemeindehaushalt. Rechnet man dies auf 86 Haltestellen hoch: $86 \times 7.500 \text{ €} = 645.000 \text{ €}$ Planungskosten-Defizit. Alleine dieser Posten widerlegt die Mär vom „kostenlosen Ausbau“.

4.3 Verwaltungskosten: Der unsichtbare Ressourcenfresser

Die Förderrichtlinie stellt klar: Verwaltungskosten sind abzusetzen, also nicht förderfähig. Dies betrifft den internen Personalaufwand im Rathaus Alpen für:

Erstellung der Förderanträge (für 86 Maßnahmen, ggf. gebündelt, aber einzeln nachzuweisen).

Durchführung der Vergabeverfahren (Ausschreibungen).

Koordination mit Versorgern (Strom, Wasser, Glasfaser an 86 Standorten prüfen).

Verhandlungen mit Grundstückseigentümern (siehe Punkt 4.5).

Prüfung der Verwendungsnachweise über Jahre hinweg.

Angesichts der knappen Personaldecke im Bauamt bedeutet dies: Entweder bleiben andere wichtige Projekte liegen, oder es muss zusätzliches Personal eingestellt bzw. extern eingekauft werden – auf Kosten der Gemeinde.

4.4 Unterhalt und Folgekosten: Die 20-Jahres-Hypothek

Investitionsförderung ist keine Betriebskostenförderung. Nach Fertigstellung der 86 Haltestellen beginnt die Phase der Unterhaltung, für die es 0 % Förderung gibt. Zu den laufenden Kosten gehören:

Reinigung: Wartehallen müssen regelmäßig gereinigt werden (Glasflächen, Sitzbänke).

Vandalismus: Erfahrungsgemäß sind Wartehallen im Außenbereich oft Ziele von Vandalismus (Graffiti, Glasbruch). Die Gemeinde trägt das Risiko der Instandsetzung.

Grünpflege: Versiegelte Flächen müssen von Unkraut befreit werden.

Winterdienst: 86 neue, versiegelte Flächen müssen im Winter verkehrssicher gehalten werden (Räum- und Streupflicht).

Instandhaltung: Betonsteine senken sich, Fugen waschen aus, taktile Platten lockern sich.

Diese Kosten belasten den Ergebnishaushalt der Gemeinde dauerhaft über die Zweckbindungsfrist von 20 Jahren. Bei 86 Haltestellen entsteht hier ein neuer, dauerhafter Kostenblock im fünfstelligen Bereich pro Jahr.

4.5 Grunderwerb und Eigentumsverhältnisse

Viele Haltestellen im ländlichen Raum (Bönninghardt, Veen) befinden sich derzeit auf unbefestigten Banketten oder schmalen Gehwegstreifen. Für einen barrierefreien Ausbau (Wartefläche mind. 2,50m Tiefe, Bewegungsflächen für Rollstühle) ist oft ein Flächenbedarf von 15–20 m² notwendig. Gehört der Gemeinde dieser Grund? Oftmals grenzen diese Flächen direkt an landwirtschaftliche Nutzflächen oder Privatgärten.

Grunderwerb: Zwar ist Grunderwerb bei P+R-Anlagen teils förderfähig, bei einfachen Haltestellen ist dies jedoch oft eine Grauzone oder an strenge Auflagen gebunden.

Verhandlungsaufwand: Die Gemeinde müsste mit bis zu 86 Eigentümern verhandeln. Scheitert nur eine Verhandlung, kann die Haltestelle nicht gebaut werden. Notarkosten und Vermessungskosten sind oft nicht oder nur teilweise förderfähig.

5. Lokale Kostenexplosionen: Eine Warnung aus der Historie

Die Befürchtung, dass die Kosten aus dem Ruder laufen, ist keine theoretische Schwarzmalerei, sondern basiert auf den schmerzhaften Erfahrungen mit Bauprojekten in der Gemeinde Alpen. Eine beispielhafte Analyse von 2 der jüngsten Projekte zeigt ein systematisches Muster der Kostenunterschätzung.

5.1 Fallstudie: Sekundarschule Alpen

Informationen aus der Presse. Die energetische Sanierung der Sekundarschule Alpen ist das eklatanteste Beispiel für ausufernde Baukosten.

Planung: Ursprünglich wurde nach unserem aktuellen Kenntnisstand mit Kosten von ca. 15 Millionen Euro kalkuliert.

Realität: Wir haben gelesen, dass die Endsumme 20 Millionen Euro oder mehr betrug.

Ursachen: Preissteigerungen im Bausektor, Nachträge, unvorhergesehene bauliche Mängel im Bestand, energetische Auflagen. Auch in 2026 sind noch Haushaltsmittel vorgesehen.

Überträgt man dieses Risiko auf das Haltestellenprogramm: Bei einem angenommenen Investitionsvolumen von 4,3 Mio. € (86 x 50.000 €) würde eine Kostensteigerung von 25 % (analog zur Schule) Mehrkosten von über 1 Million Euro bedeuten. Da die VRR-Förderung oft auf den

beantragten Festbetrag gedeckelt ist („Zuwendungshöchstbetrag“), müsste die Gemeinde diese 1 Million Euro voraussichtlich allein tragen.

5.3 Fallstudie: Trauerhalle

Auch bei kleineren Projekten wie der Diskussion um die Trauerhalle (Sanierung vs. Neubau) zeigt sich, dass die finanziellen Uhren im öffentlichen Bau anders ticken als in der Privatwirtschaft, meist zu Ungunsten des Steuerzahlers.

6. Administrative Risiken: Die Fristenfälle 2027

Ein zentrales Argument der Befürworter ist: „Wir müssen jetzt handeln, um die 100 % Förderung mitzunehmen.“ Diese Argumentation ist gefährlich, da sie die administrativen Realitäten ignoriert.

6.1 Die harte Frist bis 2027

Die Anlage 1 der VRR-Förderrichtlinie ist eindeutig: Der Fördersatz von 100 % für Bushaltestellen gilt nur für Vorhaben aus den Förderkatalogen bis 2027. Ab 2028 sinkt der Satz auf 90 %.

Das bedeutet: Die Maßnahmen müssen bis dahin beantragt, bewilligt und idealerweise weitgehend umgesetzt sein, um die Mittelbindung zu sichern.

Wir befinden uns im Jahr 2026. Es bleiben weniger als 24 Monate.

6.2 Der Flaschenhals der Umsetzung

Um 86 Haltestellen in diesem Zeitraum zu realisieren, müssten pro Monat 3-4 Haltestellen fertiggestellt werden. Dies scheitert an:

Planungskapazitäten: Die Erstellung von 86 Ausführungsplänen, die Einholung von Genehmigungen und die Erstellung der Leistungsverzeichnisse erfordert Ingenieurkapazitäten.

Baukapazitäten: Tiefbauunternehmen sind ausgelastet. Eine Ausschreibung unter extremem Zeitdruck („Fertigstellung zwingend bis Ende 2027“) führt automatisch zu überhöhten Angebotspreisen („Mondpreise“), da die Firmen das Druckszenario der Gemeinde einpreisen.

Witterung: Bauarbeiten im Winter sind oft nicht möglich. Die effektive Bauzeit ist kürzer als die kalendarische Zeit.

Das Risiko: Schafft die Gemeinde bis Ende 2027 nicht alle Haltestellen, droht für den Rest der Rückfall auf die 90 %-Förderung oder sogar der Verlust der Förderfähigkeit, wenn Fristen gerissen werden. Die Gemeinde bliebe auf Planungskosten und angefangenen Baustellen sitzen.

7. Antworten auf den Fragenkatalog der SPD

Um der Beschlussvorlage und den Fragen der SPD-Fraktion gerecht zu werden, geben wir basierend auf unserer Recherche folgende Antworten, um die Verwaltung mit den Antworten nach bestem Wissen zu unterstützen.

1. Gibt es andere Förderprogramme? Ja, aber sie sind oft komplexer. Neben § 12 ÖPNVG NRW (VRR) kommen theoretisch Mittel aus der Dorferneuerung (Land NRW) in Betracht, sofern die Haltestelle Teil eines Dorfplatzkonzeptes ist. Allerdings sind hier die Quoten oft geringer (z.B. 65 %).

Bundesmitten (GVFG) greifen erst bei Großinvestitionen (> 30 Mio. €), die für uns irrelevant sind.

2. Welche Voraussetzungen sind zu erfüllen? Kernvoraussetzung ist die Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 (Kasseler Bord, taktiles Leitsystem). Zudem gilt eine Bagatellgrenze von 25.000 € zuwendungsfähiger Kosten. Einzelne Haltestellen im Außenbereich erreichen diese Summe oft nicht, ohne künstlich „aufgebläht“ zu werden.

3. Welche Fristen sind zu beachten? Die 100 %-Förderquote endet mit dem Förderkatalog 2027. Dies ist die kritische Deadline. Anträge müssen i.d.R. bis zum 31. Mai des Vorjahres eingereicht werden, um im Folgejahr berücksichtigt zu werden. Die Zeit läuft uns davon.

4. Welche Haltestellen gelten derzeit nicht als barrierefrei? Faktisch fast alle 86 Haltestellen im Außenbereich, da sie meist nur aus einem Haltestellenschild auf Bankett oder Schotter bestehen.

5. Gibt es Haltestellen, bei denen eine Förderung ausgeschlossen ist? Ja. Haltestellen, die im Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Wesel der Kategorie 5 zugeordnet sind („Kein barrierefreier Ausbau sinnvoll“), sind faktisch von der Förderung ausgeschlossen, da der Bedarf verneint wird. Zudem ist die Förderung ausgeschlossen, wenn die technische Machbarkeit (z.B. Längsgefälle > 6 %) nicht gegeben ist.

6. Welche durchschnittlichen Kosten entstehen? Realistisch müssen wir von 40.000 € bis 60.000 € pro Haltestelle (Tiefbau + Ausstattung) ausgehen. Die oft zitierten 30.000 € sind veraltete Zahlen vor der Baupreisinflation.

7. Welche Eigenanteile trägt die Gemeinde? Trotz „100 % Förderung“ trägt die Gemeinde: Differenz Planungskosten (ca. 15 % der Bausumme).

Kosten über dem Deckel von 15.000 € für Ausstattung.

Verwaltungskosten (100 %).

Nicht förderfähiger Grunderwerb.

Unterhalt und Re-Investition.

8. Verpflichtungen aus PBefG und NVP? Das Ziel der Barrierefreiheit bis 01.01.2022 (§ 8 Abs. 3 PBefG) wurde bundesweit verfehlt. Der NVP Wesel definiert jedoch Ausnahmen. Es besteht keine rechtliche Zwangslage, jede Feld- und Wiesenhaltestelle sofort auszubauen, wenn dies wirtschaftlich unverhältnismäßig ist (Kategorie 5).

8. Handlungsempfehlung und Fazit

Die vorliegende Analyse zeigt, dass der blinde Ausbau von 86 Haltestellen ein finanzielles und technisches Himmelfahrtskommando ist.

Unsere Empfehlungen an den Rat:

Ablehnung der Pauschalvorlage: Der Rat darf keinen Blankoscheck für 86 Haltestellen erteilen. Kategorisierung nutzen: Wir fordern die Verwaltung auf, eine Frequenzanalyse vorzulegen. Alle Haltestellen mit weniger als 10 Einsteigern pro Tag sind konsequent für die Kategorie 5 des NVP (kein Ausbau) beim Kreis Wesel anzumelden. Damit entfällt der Handlungsdruck legal.

Technisches Moratorium: Kein Bau von Hochborden an Haltestellen, die nur vom Bürgerbus (Sprinter) bedient werden, solange keine technische Lösung für das Türproblem (z.B. Niederflur-Fahrzeuge) vorliegt. Statt Beton in die Landschaft zu gießen, sollte die Gemeinde den Bürgerbusverein bei der Anschaffung von Fahrzeugen mit Heck-Niederflur oder Hubliften unterstützen. Dies ist billiger und flexibler.

Fokus auf Knotenpunkte: Konzentration der Mittel auf die 5–10 wichtigsten Haltestellen im Zentralort (Schule, Bahnhof, Ärztehaus), die von großen Linienbussen angefahren werden. Hier ist der barrierefreie Ausbau sinnvoll und technisch machbar.

Wir dürfen uns nicht von Förderquoten blenden lassen. Ein „kostenloses“ Projekt, das Folgekosten in Millionenhöhe verursacht und technisch nicht funktioniert, bleibt ein schlechtes Geschäft für Alpen. Wir appellieren an die wirtschaftliche Vernunft aller einfachen Ratsmitglieder, diesem Projekt in der vorliegenden Form die Zustimmung zu verweigern.

Erstellt durch die AfD-Fraktion im Rat der Gemeinde Alpen. Datum: 12. Februar 2026