

Vorlagennummer: FB 68/0089/WP18-1
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 11.11.2024

Fahrplanmaßnahmen, Sachstandsbericht 2024 und Ausblick 2025

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: Dez. III FB 68/310

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
12.12.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
11.12.2024	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
11.12.2024	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Kenntnisnahme
27.11.2024	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Kenntnisnahme
27.11.2024	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Kenntnisnahme
11.12.2024	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Kenntnisnahme
27.11.2024	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung
11.12.2024	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Anhörung/Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen- Mitte / Eilendorf / Kornelimünster/Walheim / Haaren / Brand nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, das Folgekonzept NetLiner Laurensberg-Richterich zu beschließen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, das Folgekonzept NetLiner Laurensberg-Richterich sowie die Ausweitung des Angebotes der Linie 74 (Bushof-Avantis) zu beschließen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und beschließt das Folgekonzept NetLiner Laurensberg-Richterich sowie die Ausweitung des Angebotes der Linie 74 (Bushof-Avantis).

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
	x		

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

PSP-Element 4-120201-998-1 „ÖPNV-Ausbau“

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2024	Fortgeschriebener Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2025 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	-3.662.800	-3.662.8000	-2.000.000	-2.000.000	0	0
Personal-/ Sachaufwand	3.259.800	3.259.800	15.445.000	15.637.0000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	-403.000	-403.000	13.445.000	13.637.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		-192.000			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Da die Bedienung über den Linienverkehr bereits Standard und Bestandteil des Nahverkehrsplanes wie auch des Verlustausgleichs im E.V.A.-Konzern vor dem Förderprojekt war, wird künftig eine Zusatzbelastung von 64.000 € (Differenz für die Linienbedienung zu den Kosten für den NetLiner) anfallen. Diese Kosten werden für Haushaltsplan 2025 entsprechend angemeldet.

Die Kosten für die Fahrten Avantis sind nicht Bestandteil des ÖPNV-Ausbau aus Gründen der Mobilitätswende, sondern eine normale Leistungserweiterung/-entwicklung im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, sodass diese Aufwendungen nicht separat zusätzlich durch die Stadt Aachen zu zahlen sind.

Klimarelevanz:**Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung** (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			x

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine **Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen** erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht bekannt

Erläuterungen:

In der am 23.06.2022 im Mobilitätsausschuss beratenen Vorlage „Mobilitätswende umsetzen: ÖPNV-Ausbau 2023“ (<http://ratsinfo.aachen.de/public/to020?TOLFDNR=113577>) wurden 20 ÖPNV-Angebotsmaßnahmen für das Jahr 2023 beschlossen.

Zuletzt hat die Verwaltung in einer Vorlage im Herbst 2023 über die aktuellen Rahmenbedingungen berichtet: <http://ratsinfo.aachen.de/public/to020?TOLFDNR=121634>.

In der Vorlage wurden u.a. die erwartbaren Auswirkungen der A544-Sperrung auf den Busbetrieb ausführlich dargestellt. So wurde der Fahrplanwechsel in 2023 auf den Zeitpunkt der A544-Sperrung Mitte Januar 2024 geschoben und umgesetzt. Teile der ursprünglich für die Mobilitätswende geplanten Maßnahmen mussten aus diesem Grund geschoben werden. In dieser nun vorliegenden Vorlage wird auf die aktuelle Sachlage eingegangen und die zeitliche Perspektive für weitere Umsetzungsschritte dargestellt.

Sachstand ÖPNV-Maßnahmen 2023

Die Anlage 1 enthält eine fortgeschriebene Übersicht der in 2022 beschlossenen ÖPNV-Maßnahmen. Im Januar 2024 erfolgte eine weitere Teilumsetzung mit Leistungsausweitungen auf den Linien 30, 31 und 51, Verschiebungen der Taktlagen der Linien 11 und 21 (leistungsneutral), kleinere Anpassungen der Linien X73 und 47/23 sowie eine Rücknahme von Fahrten auf einem Teilstück der Linie 27.

Die noch nicht umgesetzten Maßnahmen (neue Linie SB76 Bushof - Pascalstraße - Walheim, Verlängerung der Linie 80 Uniklinik - Preusweg - Luxemburger Ring - Jahnplatz - Siegel - Pascalstraße, Taktverdichtung 3A/B und 13A/B sowie Linie 43 samstags) können nach wie vor nicht umgesetzt werden, da die hierfür erforderlichen Personalkapazitäten für Zusatzleistungen im Rahmen der Betriebsstabilität auf Linien im Umfeld der A544 gebunden sind. Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahmen erst nach Fertigstellung der Autobahnbrücke und Wiedereröffnung der A544 in Betrieb genommen werden können.

Die ASEAG unternimmt eine Vielzahl von Aktivitäten, um mehr Fahrpersonal zu gewinnen und gleichzeitig die Bestandsbelegschaft zu halten. Dennoch sieht man aktuell keine Möglichkeiten, die beschlossenen Leistungsausweitungen in den nächsten Monaten umzusetzen.

Folgekonzept NetLiner Laurensberg / Richterich

Im Rahmen des Landesförderprogrammes "Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum" wird das Projekt NetLiner Laurensberg gefördert. Die Gesamtprojektkosten betragen 2,18 Mio. EUR. Die Förderung beträgt 75%, abzüglich Einsparungen und Einnahmen.

Seit November 2021 ersetzt das On-Demand-Angebot NetLiner Teile des Linienverkehrsangebotes der Linien 27 und 37 in Laurensberg und Richterich, mit einem Schwerpunkt in den Ortsteilen Orsbach, Lemiers und Vetschau. Der Förderzeitraum im Projekt NetLiner Laurensberg endet im Dezember 2024. Über den Sachstand im Projekt wurde mehrmals in Vorlagen berichtet.

Die NetLiner-Nachfrage ist im Projektzeitraum stetig gestiegen. Derzeit wird das Angebot von ca. 1.400 Fahrgästen im Monat genutzt, siehe Anlage 2. Insgesamt konnte von 2022 auf 2023 eine Fahrgaststeigerung von 39% erreicht werden. Das erste Halbjahr 2024 verzeichnet im Vergleich zum ersten Halbjahr 2023 eine Steigerung von 24%. Das angehängte Diagramm veranschaulicht, dass die positive Tendenz weiter anhält. Die nachfragestärksten Haltestellen sind zum einen die beiden Verknüpfungspunkte zum Linienverkehr, „Laurensberg“ und „Uniklinik“, zum anderen die Haltestellen „Orsbach Schule“, „Orsbach Kirche“ sowie „Seffent“. Die Quote der digitalen Buchungen (über die movA-App) ist kontinuierlich gestiegen und beträgt mittlerweile 70%. Im Förderprogramm Mobil.NRW erfolgte eine durch das Land NRW gesteuerte Evaluation aller Förderprojekte durch ein externes Büro. Ergebnisse daraus liegen derzeit für den Zeitraum April 2022 bis April 2023 vor: Der NetLiner wird demnach insgesamt als sehr positiv bewertet. Die am häufigsten genannten Nutzungsgründe waren die schnelle Verbindung und eine gute Verfügbarkeit. Verbesserungspotenzial wurde aus Sicht der Befragten am ehesten bei der zeitlichen Verfügbarkeit (Angebotszeiten aber auch Vorlaufzeit für die Buchung selbst) und dem Buchungsvorgang gesehen. Bei ca. 1/3 der Fahrten ersetzt der NetLiner das Auto. Trotz intensiver Bemühungen der ASEAG war die Teilnahme an der Befragung recht gering, so dass repräsentative Aussagen daraus nicht möglich sind.

Die quantitativen Angaben zur Fahrgastnachfrage ermittelt die ASEAG über die Buchungsdaten, so dass die Fahrgastentwicklung exakt verfolgt werden kann.

Übergeordnetes Ziel des Projektes ist, ein effizienteres und attraktiveres ÖPNV-System für das Bedienungsgebiet in Laurensberg zu entwickeln, das nicht wesentlich teurer zu betreiben ist als der starre Linienbetrieb vorher. Das Gebiet ist in Teilen nur dünn besiedelt. Einige Ortschaften waren vor Projektbeginn in den Schwachverkehrszeiten nur durch ein Anruf-Linien-Taxi im ÖPNV erschlossen. Außerdem waren die Reisezeiten im ÖPNV aufgrund der Linienstruktur im Verhältnis zum MIV um ein Vielfaches länger. Als Beispiel kann die Verbindung aus Orsbach angeführt werden: Vor der Einführung des NetLiners hatten Fahrgäste aus Orsbach, die in Richtung Aachen fahren wollten, lediglich die Möglichkeit, in Laurensberg umzusteigen. Durch die Einrichtung des NetLiner-Umstiegs punktes „Uniklinik“ ergeben sich sowohl geographisch als auch zeitlich kürzere Fahrwege.

Im laufenden Projekt bestand die Möglichkeit, Optimierungen im Angebot und Betrieb vorzunehmen. Folgende Anpassungen wurden vorgenommen:

- Anpassungen des Bedienungsgebietes: Ausweitung des Bedienungsgebietes auf Richterich
- Anbindung zusätzlicher Haltespot „Orsbach Kirche“
- Folgeanpassungen im Linienverkehr: Rücknahme von Fahrten der Linie 27 zwischen Vetschau und Richterich Roder Weg nach der Gebietsausweitung Richterich

Erwähnenswert ist auch, dass die ÖPNV-Erschließung des Richtericher Ortsteils Grünenthal mit dem neuen Angebot verbessert werden konnte, indem das vorhandene aber nur sehr schwach genutzte ALT-Angebot durch die NetLiner-Bedienung ersetzt wurde. Auch die ÖPNV-Anbindung von Seffent wurde verbessert, da es hier

zuvor nur einzelne Schülerfahrten gab. Das Angebot wird von den Fahrgästen sehr gut angenommen (Seffent ist, siehe oben, eine der nachfragestärksten Haltestellen). Beide Themen waren in den letzten Jahren wegen der schlechten ÖPNV-Anbindung Gegenstand von Beratungen in den Bezirksvertretungen Laurensberg und Richterich.

Verwaltung und ASEAG haben auf Basis der Evaluation und der aktuellen Nachfrage verschiedene Optionen für ein Folgekonzept ausgearbeitet. Das NetLiner-Angebot hat sich grundsätzlich sehr gut bewährt und sollte nach Meinung von Verwaltung und ASEAG fortgeführt werden. Ziel bei der Entwicklung eines Folgekonzeptes war es daher, das NetLiner-Angebot grundsätzlich beizubehalten, aber die Wirtschaftlichkeit unter Wahrung eines gutes Angebotes zu erhöhen. In Anbetracht der nach wie vor steigenden Fahrgastzahlen des NetLiners kann davon ausgegangen werden, dass sich auch die Wirtschaftlichkeit des Angebotes künftig entsprechend weiter verbessern wird.

Alternativ wäre eine Rückkehr zum Linienbetrieb wie vor Projektbeginn denkbar, wird aber von der Verwaltung und der ASEAG nicht empfohlen.

Die jährlichen Betriebskosten im Forschungsprojekt betragen ca. 508.000 €.

Eine Rückkehr zum Linienbetrieb wie er vor dem Forschungsprojekt angeboten wurde, würde auf Basis aktueller Kosten-sätze für die Betriebskilometer ca. 367.000 € jährlich kosten. Hier ist anzumerken, dass Seffent dann wieder lediglich über einzelne Schülerfahrten angebunden wäre und einige Verbindungen (z. B. Orsbach-Uniklinik) wieder nur mit Umstiegen verbunden wären. Zudem würden keine Spots wie „Orsbach Kirche“ mehr angefahren werden.

Die ASEAG und Verwaltung empfehlen, das NetLiner-Angebot bei einer geringfügigen Reduktion der Fahrzeugkapazitäten fortzuführen. Nach sorgfältiger Analyse der durchgeführten Fahrten wird ein etwas reduzierter Fahrzeugeinsatz des NetLiner in den Tagesrandlagen morgens 6 bis 8 Uhr und abends von 19 bis 21 Uhr mit einem statt aktuell zwei Fahrzeugen vorgeschlagen. Abends und am Wochenende wird weiterhin eine Bedienung in Kombination mit dem Taxigewerbe (Taxen als NetLiner) vorgesehen. Die Kosten für dieses angepasste Konzept würden 431.000 € jährlich betragen.

Avantis

Vor dem Hintergrund der weiteren Ansiedlung von Unternehmen im Gewerbegebiet Avantis ist vorgesehen, das Fahrtenangebot auf der Linie 74 von Aachen Bushof nach Avantis weiter auszubauen und ganztägig regelmäßige Fahrtmöglichkeiten anzubieten. Aufgrund von konkreten Anfragen wurden bereits Angebotsverbesserungen der Linie 74 in 2023 (Verdichterfahrten) und zuletzt im Juni 2024 (je eine Fahrt zur Verbesserung der Anbindung der Nachtschicht abends und morgens) vorgenommen.

Die Fahrgastnachfrage ist stark abhängig von den spezifischen Arbeitszeiten der einzelnen Unternehmen und wird in den nächsten Jahren mit der weiteren Ansiedlung von Unternehmen nochmal steigen. Im Rahmen eines Mobilitätskonzepts für Betriebe auf Avantis aus 2023 wurden konkrete räumliche und zeitliche Bedarfe von

ÖPNV-Anbindungen festgestellt. Auf dieser Basis werden die weiteren Angebote in Abstimmung zwischen der ASEAG, der Avantis GOB und der Stadt Aachen geplant.

Das Fahrangebot auf der Linie 74 besteht derzeit aus 11 feste Fahrten in Richtung Avantis und 8 in Richtung Aachen. Die Bedienzeiten sind auf die Hauptverkehrszeit sowie auf die Schichtbeginn- und -endzeiten der Betriebe ausgerichtet. Die festen Fahrten werden mit Kleinfahrzeugen durchgeführt. Darüber hinaus werden je Richtung 5 Bedarfsfahrten angeboten, die nur nach Voranmeldung verkehren. In einer nächsten Stufe soll das ÖPNV-Angebot in einen durchgängigen 30-Min-Takt montags bis freitags ausgebaut werden. Die Fahrten sollen als Anruf-Linien-Taxi (ALT) angeboten werden. Insgesamt sind 12 zusätzliche ALT-Fahrten je Richtung geplant. Vorhandene Linienfahrten, z.B. zu den Schichtwechselzeiten einzelner Betriebe, bleiben bestehen. Vorteile des ALT-Konzeptes im Vergleich zum reinen Linienbetrieb ist, dass nur nachgefragte Fahrten durchgeführt werden müssen und dringlich benötigte Personalkapazitäten bei der ASEAG anderswo eingeplant werden können. Das Angebot ist mit der Aachener Autodroschken-Vereinigung abgestimmt. Sollte sich eine regelmäßige Nachfrage bei bestimmten ALT-Fahrten herausstellen, besteht die Möglichkeit, diese dann auf eine Fahrt mit einem Linienbus umzustellen. Die Realisierung des neuen ALT-Angebotes könnte nach den entsprechenden Beschlüssen noch kurzfristig in diesem Jahr umgesetzt werden.

Für die zusätzlichen Fahrtenangebote entstehen ca. 45.600 Nutzwagen-km pro Jahr unter Berücksichtigung der Annahme, dass jede zweite ALT-Fahrt auch tatsächlich gebucht und in Anspruch genommen wird.

Das flankierende ALT-Konzept muss gut erklärt und beworben werden. Ein geeigneter Kanal ist z.B. der durch die Avantis-GOB koordinierte elektronische Mobilitätsbrief, der regelmäßig an die Firmen verschickt wird. Ziel ist es, Mitarbeitenden auf Avantis von Anfang an eine umweltfreundliche Alternative für den Arbeitsweg durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot anzubieten.

Umstellung von Fahrten der Linie 50 auf ein ALT-Angebot

Der Fahrplan der Linie 50 Eilendorf - Brand umfasst zu bestimmten Zeiten Linienbusfahrten und zu den übrigen Zeiten ein ALT-Angebot. Im Juni 2022 wurde der Linienweg der Linie 50 gestrafft und wird seitdem auf direktem Weg von Eilendorf nach Brand über die Nordstraße statt durch das Gewerbegebiet Eilendorf Süd geführt.

Hierdurch ist bisher die Nachfrage nicht merklich gestiegen.

Die Linienbusfahrten werden - bis auf die Fahrten im Schülerverkehr von Eilendorf zur Gesamtschule in Brand bzw. umgekehrt - nur sehr wenig nachgefragt: Die durchschnittliche Besetzung bei diesen Fahrten liegt nur zwischen 1 und 4 Fahrgästen.

Es ist deshalb vorgesehen, die schwach nachgefragten Linienbusfahrten auf ein ALT-Angebot umzustellen. Dadurch kann das Fahrtenangebot trotz schwacher Fahrgastnachfrage grundsätzlich bestehen bleiben. Sollte künftig die Nachfrage deutlich ansteigen, könnten die betroffenen Fahrten dann auch wieder auf Linienbusfahrten umgestellt werden. Die im Schülerverkehr genutzten Fahrten, derzeit um 07:10 Uhr und um 08:19 Uhr ab Haltestelle Continental in Richtung Brand sowie an Schultagen um 15:25 Uhr ab Brand Schulzentrum in Richtung

Eilendorf, werden weiterhin als Linienbusfahrt angeboten.

Diese Maßnahme kann leistungsneutral umgesetzt werden, wenn unterstellt wird, dass bei allen auf ALT-Betrieb geänderten Fahrten mindestens von einem Fahrgast die betroffene Fahrt gebucht wird. Durch diese Annahme kann die ggf. spätere Umstellung auf eine Linienbusfahrt relativ einfach ohne zusätzlich zu veranschlagende Kosten realisiert werden.

Evaluation der Maßnahmen im Förderprojekt Haaren Clever Mobil

Im Rahmen des Förderprojektes Haaren Clever Mobil wurde ein NetLiner-/Ortsbusangebot sowie eine neue Schnellbuslinie im Bezirk Haaren etabliert (OL1, SB71). Die Projektumsetzung wurde erheblich durch die schwierigen Rahmenbedingungen aufgrund der Autobahnsperrung beeinflusst. Das in diesem Zusammenhang entwickelte und umgesetzte Anwohnerschutzkonzept in Haaren sowie die zweite Brückenmaßnahme mit einhergehender teilweiser Sperrung der Straße Auf der Hüls erschweren den NetLiner- und Ortsbusbetrieb zusätzlich.

Die neue Schnellbuslinie SB71 wird montags bis freitags auf der Route Verlautenheide - Haaren - Bushof - Elisenbrunnen - Schanz - Westfriedhof - Uniklinik im Stundentakt angeboten, vgl. Anlage 3. Der Betrieb wurde im Oktober 2023 aufgenommen. Täglich nutzen ca. 840 Fahrgäste diese Linie (beide Fahrtrichtungen). Das sind durchschnittlich rd. 30 Personen pro Fahrt.

Die neue Feinerschließung im Bezirk Haaren durch den NetLiner wird in der Hauptverkehrszeit durch eine feste Ortsbuslinie zwischen Verlautenheide, Haaren Zentrum und Hüls (OL1) flankiert, siehe Anlage 4. In einer Zählung Anfang Juli fuhren insgesamt 610 Fahrgäste an 5 Werktagen mit der Ortsbuslinie, siehe Anlage 2. Die Nachfrage des NetLiners hingegen ist mit rd. 10 Fahrgästen pro Tag sehr schwach und ist aus Sicht von ASEAG und Verwaltung auf die großen verkehrlichen Einschränkungen aufgrund des Anwohnerschutzkonzeptes und der hohen Verkehrsbelastungen im Stadtteil zurückzuführen.

Derzeit überplanen Verwaltung und ASEAG das NetLiner-/Ortsbuskonzept. In Frage kommt eine Ausweitung des Bedienungsgebietes des NetLiners z.B. bis Eilendorf Bahnhof, und/oder eine zeitliche Ausweitung des Ortsbusangebotes.

Schließlich ist hinsichtlich der ÖPNV-Erschließung in Haaren zu erwähnen, dass auf Wunsch von Fahrgästen und der Bezirksvertretung ein Halt der Linie 52 am „Haaren Markt“ (entlang der Umleitungsstrecke) seit dem 09.06.2024 umgesetzt ist.

Finanzielle Auswirkungen

Für die zusätzlichen Fahrten auf Avantis, die wegen der wachsenden Strukturen dort notwendig werden, fallen rd. 45.600 Nutzwagen-km pro Jahr an. Bei einem Sollkostensatz von 6,50 €/Nutzwagen-km ergeben sich zusätzliche

Kosten in Höhe von 296.400 € pro Jahr ab 2025. Allerdings handelt es sich hierbei nicht um eine Maßnahme des ÖPNV-Ausbau aus Gründen der Mobilitätswende, sondern es ist vielmehr eine normale Leistungserweiterung/-entwicklung im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, sodass diese Aufwendungen nicht separat durch die Stadt Aachen zusätzlich zu zahlen sind.

Für das von der Verwaltung und der ASEAG Folgekonzept NetLiner Laurensberg-Richterich fallen 431.000 € jährlich an Kosten an. Eine Rückkehr zum Linienkonzept - wie vor dem Förderprojekt - würde Kosten in Höhe von 367.000 € p.a. verursachen, so dass die Mehrkosten für das Folgekonzept 64.000 € jährlich betragen, vgl. Abschnitt „Folgekonzept NetLiner Laurensberg / Richterich“ in dieser Vorlage.

Beide Maßnahmen sind notwendig, um die Bedienungsstandards im ÖPNV gemäß beauftragtem Nahverkehrsplan zu gewährleisten. Bislang wurden die Kosten des durch den NetLiner eingesparten Linienverkehrs durch die Fördermittel zum NetLiner ausgeglichen, so dass der im steuerlichen Querverbund anfallende Verkehrsverlust (Linienverkehr) vorübergehend im Förderzeitraum entsprechend gemindert wurde. Bei Fortführung des gegenüber dem Linienverkehr verkehrlich besseren NetLiner-Angebots/-konzeptes ohne die Förderung würde gegenüber dem Linienverkehr ein Mehrbedarf von rd. 64.000. € entstehen, der zusätzlich auszugleichen wäre.

Da die Bedienung über den Linienverkehr bereits Standard und Bestandteil des Nahverkehrsplanes wie auch des Verlustausgleichs im E.V.A.-Konzern war, wird hier künftig (wieder) eine Zusatzbelastung gegenüber dem Vorjahr von 431.000 € anfallen, hiervon lediglich 64.000. € mehr, als vor dem Förderzeitraum.

Die Verwaltung empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, das vorgeschlagene NetLiner-Konzept in Laurensberg und Richterich sowie die Angebotserweiterungen auf der Linie 74 zu beschließen.

Anlage/n:

- 1 - Anlage 1 Übersicht ÖPNV-Ausbau (öffentlich)
- 2 - Anlage 2 NetLiner Laurensberg Fahrgastentwicklung (öffentlich)
- 3 - Anlage 3 Schnellbus SB71 (öffentlich)
- 4 - Anlage 4 Ortsbus Haaren OL1 (öffentlich)