

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0638/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 14.02.2017 Verfasser: Dez. III / FB 61/300																											
Fahrplanmaßnahmen Dezember 2017 sowie Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Kornelimünster/Walheim vom 02.01.2017 "Bericht über die Ausgestaltung des Nahverkehrsplanes und des ALT-Konzeptes"																												
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15.03.2017</td> <td>B 4</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>29.03.2017</td> <td>B-1</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>29.03.2017</td> <td>B 2</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>29.03.2017</td> <td>B 5</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>29.03.2017</td> <td>B 6</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>05.04.2017</td> <td>B 0</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>05.04.2017</td> <td>B 3</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>27.04.2017</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	15.03.2017	B 4	Anhörung/Empfehlung	29.03.2017	B-1	Anhörung/Empfehlung	29.03.2017	B 2	Anhörung/Empfehlung	29.03.2017	B 5	Anhörung/Empfehlung	29.03.2017	B 6	Anhörung/Empfehlung	05.04.2017	B 0	Anhörung/Empfehlung	05.04.2017	B 3	Anhörung/Empfehlung	27.04.2017	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz																										
15.03.2017	B 4	Anhörung/Empfehlung																										
29.03.2017	B-1	Anhörung/Empfehlung																										
29.03.2017	B 2	Anhörung/Empfehlung																										
29.03.2017	B 5	Anhörung/Empfehlung																										
29.03.2017	B 6	Anhörung/Empfehlung																										
05.04.2017	B 0	Anhörung/Empfehlung																										
05.04.2017	B 3	Anhörung/Empfehlung																										
27.04.2017	MA	Entscheidung																										

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte / Aachen-Brand / Aachen-Eilendorf / Aachen-Haaren / Aachen-Kornelimünster/Walheim / Aachen-Laurensberg / Aachen-Richterich nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die vorgesehenen Fahrplanmaßnahmen zum Dezember 2017 zu beschließen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und beschließt die vorgesehenen Fahrplanmaßnahmen zum Dezember 2017, wie von der Verwaltung in der Vorlage empfohlen.

finanzielle Auswirkungen

Investive Auswirkungen	Ansatz 2017	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017	Ansatz 2018 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2017	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017	Ansatz 2018 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Erläuterungen:

Im August 2015 wurde die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans vom Rat der Stadt Aachen beschlossen. Im Nahverkehrsplan ist die Entwicklung des ÖPNV der Stadt Aachen für die nächsten Jahre verankert und planerische Maßnahmen für die kommenden 5 bis 10 Jahre beschrieben. Herzstück des aktuellen Nahverkehrsplans sind größere Änderungen im Busliniennetz zum Dezember 2017, das sogenannte "Zielkonzept 2018". Das Konzept basiert auf der Untersuchung "Busnetz 2015+" (Überarbeitung des Busliniennetzes in Aachen, Büsch, Schmechtig 2013).

Die 10-jährige Laufzeit der Betrauung des städtischen Verkehrsunternehmens ASEAG mit der Durchführung der ÖPNV-Linienerkehre in Aachen auf der Grundlage der sog. Altmark-Rechtsprechung des EuGH 2007 endet zum 31.12.2017.

Die ASEAG soll als interner Betreiber gemäß Ratsbeschluss vom 21.10.2015 (vgl. der Vorlage "Vergabe der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf dem Gebiet der Stadt Aachen") nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 weiterhin mit der Durchführung der Linienerkehre im Stadtgebiet Aachen und der StädteRegion Aachen (ohne Stadt Aachen) beauftragt werden. Der Umfang der öffentlichen Personenverkehrsdienste wird im öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) für die Dauer von 10 Jahren festgelegt.

Der Rat der Stadt Aachen hat den neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA), der am 10.12.2017 in Kraft treten soll, in seiner Sitzung am 21.10.2015 ebenfalls beschlossen. Im öDA ist das beauftragte Verkehrsangebot auf Grundlage des aktuellen Nahverkehrsplans fixiert. Die vorgesehenen Liniennetzänderungen werden im Rahmen des Fahrplanwechsels am 10.12.2017 umgesetzt. Die Maßnahmen werden nachstehend beschrieben.

Die CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Kornelimünster/Walheim hat am 02.01.2017 einen Antrag "Bericht über die Ausgestaltung des Nahverkehrsplans und des ALT-Konzeptes" gestellt (vgl. Anlage 1). Der Antrag wird im Rahmen dieser Vorlage behandelt.

Übersicht der Maßnahmen

1. Busliniennetz übersichtlicher gestalten: Premiumachsen mit Citytakt

Auf den Hauptachsen im Liniennetz wird der **Citytakt** eingeführt: Auf jeder dieser Premiumachsen ist mindestens ein 7,5-Minuten-Takt je Richtung zwischen 6:00 und 20:00 Uhr montags bis freitags vorhanden. Der 7,5-Minuten-Takt wird von zwei oder mehreren Linien gebildet. Die Premiumachsen sind in Anlage 2 dargestellt.

Bereits heute existiert auf mehreren dieser Achsen ein derart dichtes Angebot. Nicht auf allen Citytakt-Achsen kann der 7,5-Minuten-Takt aus fahrplantechnischen Gründen und wegen bestehender Anschlüsse an andere Linien erreicht werden: Auf der Trierer Straße im Abschnitt Trierer Platz bis Zeppelinstraße gibt es über den ganzen Tag (6:00 bis 20:00 Uhr) einen 5/5/10-Minuten-Takt. In den Spitzenzeiten wird das Angebot auf einen reinen 5-Minuten-Takt verdichtet. Auf der Jülicher Straße im Abschnitt zwischen Haaren Markt und Ludwigforum gibt es über den ganzen Tag mindestens ein 10-Minuten-Takt (oder dichter).

2. Verlängerung der Linie 51

An der Krefelder Straße sind weitere Firmen- und Behördenstandorte in jüngster Zeit entstanden, wie z.B. das Jobcenter, Einzelhandel sowie Bürostandorte. Andere wichtige Nutzungen sind das Finanzamt Aachen-Stadt und der Sportpark Soers. Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes soll die Buslinie 51 über die bisherige Endhaltestelle Aachen Bushof hinaus zum Hauptbahnhof und weiter bis Burtscheid/Waldfriedhof verlängert werden (vgl. Anlage 3). Dadurch kann die Bedienung des P+R-Parkplatzes Waldfriedhof verbessert werden. Es entsteht eine Direktverbindung zwischen den Einrichtungen in der Krefelder Straße und dem Hauptbahnhof, so dass Fahrgäste auf dieser Relation nicht mehr am Bushof umsteigen müssen. Gleichzeitig wird eine für den Citytakt erforderliche Taktverdichtung auf dem Abschnitt Bushof - Burtscheid von einem 10-Minuten-Takt in der Nebenverkehrszeit auf einen ganztägigen 7,5-Minuten-Takt von 6:00 bis 20:00 Uhr erreicht (8 Fahrten pro Stunde):

Die Linie 51 übernimmt die Fahrten der Linien 21 und 46 auf dem Abschnitt Bushof - Waldfriedhof. Zusammen mit den Fahrten der Linien 11 und 21 (jeweils 2 Fahrten) wird der 7,5-Minuten-Takt bis Bayernallee umgesetzt. Der Ortsteil Lintert soll weiterhin stündlich bedient werden. Dazu wird ein Fahrtenpaar pro Stunde der Linie 21 bis Lintert über Fuchserde durchgebunden. Linie 1 bedient nicht mehr den Ast Bushof - Burtscheid - Lintert. Aufgrund der sehr geringen Nachfrage zwischen Fuchserde und Lintert ist ein Anruf-Linien-Taxi-Angebot zwischen Fuchserde und Lintert geplant, was gleichzeitig zu einer geringen Reduzierung der Nutzwagen-km führt.

Diese Maßnahme ist mit Mehrleistung in Höhe von ca. 57.100 Nutzwagen-km verbunden.

3. Stärkung der Campusbereiche Melaten und West

Eine Stärkung der wachsenden Hochschulgebiete im Aachener Westen ist langfristig notwendig. Bereits heute sind Kapazitätsengpässe auf dieser Achse vorhanden. Auch die Bedienung entlang der Süsterfeldstraße soll gestärkt werden. Es ist geplant, einen 15-Minuten-Takt zwischen Bushof und Süsterfeldstraße zu realisieren (siehe Anlage 4):

Die Linie 41 wird ab Bushof in Richtung Campus West/Laurensberg über die Süsterfeldstraße bis Laurensberg Rahe verlängert und übernimmt den heutigen Abschnitt Bushof - Laurensberg-Rahe der Linie 24. Diese Linie endet vorerst im Bushof und kann dadurch zuverlässiger den Anschluss am Bahnhof Schanz einhalten. Zur Ergänzung des bestehenden 30-Minuten-Takts auf der Süsterfeldstraße zu einem 15 Minuten-Takt werden die Linien 1 und 46 ab Bushof über die Süsterfeldstraße bis Campus Melaten/Uniklinik im 30-Minuten-Takt über den Campus-Boulevard geführt. Es entsteht dadurch eine neue Direktverbindung zur Uniklinik sowie den Campi Melaten und West aus den Bereichen Jülicher Straße, Haaren und Verlautenheide.

Die Linie 7 wird weiterhin als Verstärker und in der Schwachverkehrszeit zusätzlich auf der Süsterfeldstraße fahren. Schulverkehrsfahrten aus Verlautenheide/Haaren zu den Schulstandorten in der Innenstadt sowie in Burtscheid bleiben bestehen.

Auf dem Abschnitt Bushof - Uniklinik entsteht durch diese Maßnahme eine Mehrleistung in Höhe von ca. 83.000 Nutzwagen-km.

4. Neuordnung der 7er-Linien

Die Linienäste der Linien 27, 37 und 77 werden mit den Linienästen der Linien 34 und 57 getauscht, so dass zukünftig folgende Linienführungen bestehen werden (in fett der jeweils "neue" Abschnitt), vgl. Anlage 5:

- Linie 34: Kerkrade - Kohlscheid - Grüner Weg - Bushof - Normaluhr - **Diepenbenden**
- Linie 57: Merkstein - Kohlscheid - Soers - Bushof - Normaluhr - **Diepenbenden**
- Linie 27: Kohlscheid Bank/Richterich Roder Weg - Vetschau - Laurensberg - Bushof - Normaluhr - **Bf Rothe Erde - Eilendorf Süd - Brand**
- Linie 37: Lemiers - Orsbach - Laurensberg - Bushof - Normaluhr - **Bf Rothe Erde - Eilendorf Süd - Brand**
- Linie 77: Richterich Schönau - Laurensberg - Bushof - Normaluhr - **Eilendorf Bf - Verlautenheide**

Neben betrieblichen Vorteilen in der Umlaufplanung wird eine verbesserte Pünktlichkeit auf dem Abschnitt Bushof - Eilendorf/Verlautenheide erwartet. Außerdem können diese Durchmesserlinien "gestreckt" werden.

Schulverkehre, sowohl von den Stadtteilen Richterich und Laurensberg in Richtungurtscheid als auch aus dem Südraum zum Schulzentrum Laurensberg, werden weiterhin umsteigefrei angeboten.

Diese Maßnahme ist leistungsneutral.

5. Neue Direktverbindungen schaffen: Y-Struktur

Unter dieser Maßnahme ist die Einrichtung weiterer Direktverbindungen zu verstehen: Mindestens zwei Linien bilden zusammen auf einer Premiumachse den Citytakt, bis sie sich an einer Haltestelle im Innenstadtbereich trennen und entweder in eine andere Premiumachse oder in eine Nebenachse (Achse mit mindestens einem 15-Minuten-Takt) geführt werden. So können Direktverbindungen aus einem Stadtteil in jeweils zwei andere angeboten werden. Diese Struktur ist auf einigen Relationen bereits heute vorhanden und wird im Zielkonzept 2018 verstärkt. Durch die zuvor beschriebenen Maßnahmen ergeben sich insgesamt sieben Y-Strukturen (vgl. Anlage 6):

Eilendorf - Bushof - Alter Posthof - Preuswald / Hörn - Uniklinik

Uniklinik - Melaten - Bushof - Bf Rothe Erde / Beverau

Bf Rothe Erde - Bushof - Melaten - Uniklinik / Vaals (/ Uniklinik)

Frankenberger Viertel - Bushof - Ponttor - Melaten - Uniklinik / Laurensberg - Richterich

Burtscheid - Hbf - Bushof - Blücherplatz - Haaren / Strangenhäuschen - Würselen - Baesweiler

Haaren - Bushof - Hbf - Burtscheid / Süsterfeldstraße (- Melaten - Uniklinik)

Richterich - Laurensberg - Bushof - Josefskirche - Hüls / Normaluhr - Bf. Rothe Erde

(In fett die Achse mit Citytakt, unterstrichen die Haltestelle, an der sich die Y-Struktur aufspaltet.)

Aus dem Stadtteil Haaren ist im Rahmen der Entwicklungen Campus Melaten und Campus West später denkbar, über die Süsterfeldstraße hinaus in die Campusgebiete einen 15-Minuten-Takt anzubieten. Dies ist jedoch mit einer weiteren Mehrleistung verbunden und zuerst nicht vorgesehen (siehe Maßnahme 3).

Drei der Y-Strukturen, aus den Gebieten Eilendorf, Uniklinik/Melaten sowie Bf Rothe Erde, gibt es schon heute. Neu sind die Y-Verbindungen aus den Stadtteilen Haaren, Burtscheid, Laurensberg/Richterich sowie Frankenberger Viertel. Vor allem die neu geschaffenen Direktverbindungen zwischen Haaren und Campus Melaten/Uniklinik sowie zwischen Burtscheid und der Krefelder Straße sind hervorzuheben.

Diese Maßnahme fasst lediglich die in den Maßnahmen 2 bis 4 beschriebenen Veränderungen in Kombination mit den vorhandenen Linien zusammen und weist daher keine zusätzliche Mehrleistung aus.

6. Bedarfsorientierter Verkehr im Aachener Süden

Im Aachener Süden sind heute Linienabschnitte mit einer sehr geringen Nachfrage vorzufinden. Aus wirtschaftlichen Gründen soll deshalb die Bedienung einiger Ortsteile teilweise auf ein bedarfsorientiertes System umgestellt werden. Die Bedienung wird dabei flächenhaft (statt durch starre Linien), ähnlich des NetLiner-Konzeptes in Monschau, erfolgen.

Der Fahrgast meldet seinen Fahrtwunsch telefonisch, per App oder im Internet an und wird von einer Haltestelle in der Nähe des Wohnortes abgeholt und zu einem der drei Verknüpfungspunkte

- Walheim
- Oberforstbach Laschet
- Schleckheim Kapelle

gebracht (bzw. umgekehrt). Dort besteht Anschluss an das bestehende Busliniennetz. Eine Voranmeldung der Fahrt ist erforderlich. Die jeweilige Fahrroute wird dynamisch anhand der vorliegenden Fahrtwünsche ermittelt und dem Fahrgast direkt mitgeteilt (Abfahrzeit, Haltestelle).

Die bedarfsorientierte Bedienung soll in den Neben- und Schwachverkehrszeiten, zunächst 9:00 bis 12:00 Uhr sowie 20:00 bis 23:00 Uhr erfolgen. In den Spitzenstunden (Schul- und Berufsverkehr) werden alle heutigen Fahrten beibehalten. Das Bedienungsgebiet erstreckt sich von Oberforstbach über Schleckheim bis Walheim, Friesenrath und Schmithof und umfasst ebenfalls Sief, Lichtenbusch und die Pascalstraße (vgl. Anlage 7).

Das Linienangebot verändert sich wie folgt:

Linien 35, 36, 55, 67, Verstärkerfahrten (V-Fahrten): unverändert.

Linie 11: In Nebenverkehrszeiten bis Walheim Hasbach. Sonntags jede Fahrt bis Lichtenbusch (nicht mehr bis Walheim).

Linie 41: In der Haupt- und Nebenverkehrsverkehrszeit (außerhalb der Bedienungszeit des NetLiners) bis Walheim/Sief, in der Schwachverkehrszeit bis Schleckheim Kapelle. Bis Schleckheim verkehrt die Linie im 30-Minuten-Takt, weiter nach Walheim/Sief im 60-Minuten-Takt.

Linie 46: Jeweils eine Schülerfahrt morgens und nachmittags, als V-Fahrten.

Linie 65: Nicht mehr ab Schleckheim nach Walheim, sondern über die Pascalstraße nach Lichtenbusch, es bleiben ein Schülerverkehrsfahrt Walheim - Kornelimünster vormittags und zwei Schülerfahren nachmittags in Richtung Walheim bestehen.

Linie 70: Nicht mehr bis Lintert - Schleckheim - Pascalstraße, sondern endet zukünftig bereits am Bahnhof Rothe Erde.

Linien 66 und 68: Werden zu der neuen Linie SB 66 (30-Minuten-Takt).

Linie SB 63: Verdichtung auf 30-Minuten-Takt.

NetLiner, Bedienungszeiten:

Montag bis Freitag 9.00 bis 12.00 und 20.00 bis 23.00 Uhr,

Samstags und sonntags: ganztägig,

Früh- und Spätfahrten (Fahrt nach 23.00 Uhr) bleiben erhalten.

Ähnlich wie in Monschau können im NetLiner-Gebiet weitere Haltepunkte eingerichtet werden, sogenannte "Spots", um die Zugangswege zu verkürzen. Die Verwaltung schlägt vor, einen neuen Haltespot "Hospiz am Itebach" am Parkplatz zum Hospiz einzurichten (vgl. CDU-Antrag vom 21.09.2015 und Beratung in der Bezirksvertretung am 02.12.2015). Die Bedienungszeiten für diese Haltestelle sind analog zur NetLiner-Bedienungszeit.

Für die NetLiner-Fahrten auf dem normalen Linienweg (Haltestelle zu Haltestelle) soll das normale AVV-Ticketangebot gelten. Für zusätzliche Spots kann ein Zuschlag (wie auch in Monschau) erhoben werden.

Durch die Taktverdichtung der Linie 41 bis Schleckheim verbessert sich die Bedienung des Aachener Tierparks: Die Haltestelle "Tierpark" wird nun im 30-Minuten-takt angefahren.

Die Umsetzung des bedarfsorientierten NetLiner-Konzeptes stützt sich auf Erfahrungen mit der Einführung des NetLiners in Monschau. Der NetLiner verkehrt hier im Regelbetrieb seit Dezember 2016.

Das für den Aachener Südraum erarbeitete NetLiner-Konzept weicht etwas von den Vorgaben des Busnetz 2015+ ab. Aufgrund genauer Nachfrageanalysen wurde das Konzept angepasst. Letztendlich beinhaltet es zunächst weniger Leistungsreduzierungen als im Busnetz2015+ vorgesehen. Der Verknüpfungspunkt in Lintert wurde nach Schleckheim geschoben und die Einsatzzeiten des NetLiners modifiziert. Ferner zeigt die Monschauer Erfahrung, dass eine stufenweise Umsetzung des NetLiner-Konzeptes unbedingt empfehlenswert ist, damit sich die Fahrgäste an das neue Bedienungskonzept gewöhnen können. Sollten wie erwartet gute Erfahrungen gemacht werden ist vorgesehen, die Bedienungszeiten und die Kapazitäten des NetLiners nachfragegerecht auszuweiten.

Durch die Rücknahme von Linienleistungen können Leistungen eingespart werden. Die Höhe der Einsparungen ist von der zukünftigen Nutzung des NetLiners abhängig. Schätzwert: ca. 95.800 Nutzwagen-km Einsparung.

7. Neues Eifelkonzept mit zwei Schnellbuslinien nach Aachen

In den Eifelkommunen Roetgen, Simmerath und Monschau sind zur Fahrplanumstellung im Dezember 2017 umfangreiche Veränderungen des ÖPNV-Angebotes geplant. Auf Basis eines sogenannten integralen Taktfahrplans (ITF) werden die Buslinien an den Verkehrsknoten Roetgen (Post), Imgenbroich (Bushof) und Simmerath (Bushof) verknüpft. In Roetgen besteht eine Umsteigemöglichkeit zwischen den beiden Schnellbuslinien nach Aachen:

- SB 63, wie heute weiter nach Schmithof - Oberforstbach - Burtscheid - Bushof, sowie
- SB 66, ersetzt die Linien 66 und 68 als neue Schnellbusverbindung über Walheim - Kornelimünster - Brand - Rothe Erde bis Bushof.

Beide Linien verkehren montags - freitags von ca. 6:00 bis 20:00 Uhr im 30-Minuten-Takt, danach alle 120 Minuten bis ca. 22:30 Uhr. Samstags und sonntags fahren die Linien ganztägig jeweils im 120-Minuten-Takt bis Aachen. Aus der Eifel kann im 60-Minuten-Takt Roetgen erreicht werden, die SB 63 und SB 66 fahren dann alle 120 Minuten abwechselnd über die Monschauer Straße oder die Trierer Straße weiter nach Aachen. An der Haltestelle Roetgen Post kann zwischen den durchgehenden wie auch in Roetgen endenden Linien umgestiegen werden. Die Linienführungen sind in der Anlage 8 dargestellt.

Die Linie 67 zwischen Walheim, Rott und Roetgen bleibt wie heute bestehen. Die Linie SB 63 endet zukünftig in Simmerath Bushof. Von dort aus wird eine Verbindung zum Nationalpark Eifel mit dem Endpunkt Vogelsang hergestellt (Linie 63).

Diese Maßnahme ist mit Mehrleistung in Höhe von ca. 85.000 Nutzwagen-km verbunden.

8. Weitere Maßnahmen

Zum Fahrplanwechsel 2015 wurden bereits zwei zusätzliche Fahrten auf der Linie 30 zwischen Polizeipräsidium - Alleenring - Ponttor und Uniklinik angeboten. Fahrten der Linie 51 aus Richtung Würselen und Alsdorf haben an der Haltestelle Polizeipräsidium Anschluss an die Linie 30 mit dem Fahrziel Campus Melaten - Uniklinik, so dass sich die Reisezeit mit dem ÖPNV aus dem Nordraum dorthin deutlich gesenkt werden kann.

Diese Fahrten werden jedoch nicht so gut angenommen, so dass sich keine Notwendigkeit zeigt weitere Fahrten einzurichten. Daher wird diese Maßnahme zunächst zurückgestellt.

Linie 103 wird aufgrund der Taktverdichtung zwischen Waldfriedhof und Bushof (Verlängerung der Linie 51) auf dem Abschnitt zwischen Waldfriedhof und Hauptbahnhof zum Teil zurückgenommen. Die Fahrten auf dem Abschnitt Hauptbahnhof bis Forckenbeckstraße (über Uniklinik und Campus Melaten) bleiben aufgrund der hohen Nachfrage bestehen (Fahrten enden künftig Forckenbeckstraße statt am Westbahnhof).

Durch diese Maßnahme kann Leistung in Höhe von ca. 2.500 Nutzwagen-km eingespart werden.

Neue Nachtexpress-Linie N9

Die Einrichtung der neuen Nachtexpress-Linie N9 dient der Erschließung nahe an Aachen gelegener, dicht besiedelter und bislang nicht angebundener Wohngebiete (Broichweiden, Linden, Neusen, Siedlung Ost, Mariadorf West).

Darüber hinaus wird in Anlehnung an den NVP der StädteRegion Aachen das Zentrum von Alsdorf bedient. Alsdorf liegt geografisch auf gleicher Höhe mit Herzogenrath/Merkstein, wobei letztere im Gegensatz zu Alsdorf bereits seit Jahren an das Nachtexpress-System angebunden sind.

Die ausgearbeitete Linienführung der N9 (siehe Anlage 9) belässt dabei alle vorhandenen Linien in der heutigen Form und vermeidet Parallelverkehre. Die N9 erschließt in Aachen zusätzlich die Wohngebiete um Merowinger- und Karolingerstraße sowie das Neubaugebiet am Alten Tivoli. Es sind 3 Fahrten in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen geplant.

Diese Maßnahme ist mit Mehrleistung in Höhe von ca. 3.000 Nutzwagen-km verbunden.

Bewertung

Die umfassenden Liniennetzänderungen wurden bereits im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans der Politik vorgestellt und diskutiert. Der Rat der Stadt Aachen hat den neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) und somit den Umfang der Linienleistungen in ihrer Sitzung am 21.10.2015 bereits beschlossen.

Ziel ist es, weitere Kunden für den ÖPNV zu gewinnen und dadurch die Luftqualität im Stadtgebiet zu verbessern. Das Busliniennetz in Aachen wird übersichtlicher und Kapazitätsengpässe auf den Hauptachsen abgebaut. Die Bedienung der Campusbereiche der RWTH als auch der FH an der Bayernallee sowieurtscheid insgesamt wird gestärkt, neue Direktverbindungen (z.B. von der Krefelder Straße zum Hbf sowie aus dem Nordosten ins Hochschulgebiet und zur Uniklinik geschaffen und das ÖPNV-Angebot zwischen Aachen und der Eifel ausgebaut. Das Park+Ride-Konzept wird durch eine deutliche Taktverdichtung (15-Minuten-Takt von 6.00 bis 20.00 Uhr) am Waldfriedhof attraktiver. Im Aachener Süden werden nachfrageschwache Angebote zurückgenommen und durch ein neues bedarfsorientiertes System ersetzt.

Die Mehrleistung für alle Maßnahmen beträgt insgesamt ca. 129.800 Nutzwagen-km jährlich. Im Wirtschaftsplan der ASEAG für 2017 sind 87.500 zusätzliche Nutzwagen-km eingeplant. Die Differenz in Höhe von 42.300 Nutzwagen-km ist nicht im Wirtschaftsplan enthalten.

Die Differenz ergibt sich vor allem aus der empfohlenen stufenweisen Umsetzung des bedarfsorientierten NetLiner-Konzeptes (44.000 Nutzwagen-km durch die Verlegung des Verknüpfungspunktes Lintert nach Schleckheim Kapelle), das zunächst nicht die volle Leistungsreduzierung entfalten kann. Für diese Leistung fallen lediglich Betriebskosten für Kraftstoff und Instandhaltung/Werkstatt an, da sie komplett aus der in Lintert verbleibenden Wendezeit der Linie 41 (18 min) gefahren werden kann. Ein zusätzliches Fahrzeug sowie zusätzliche Personal- und Kapitalkosten fallen nicht an. Für diese Mehrleistung wird deshalb lediglich ein Kostensatz von grob 1,00 € je Nutzwagen-km angesetzt. Für die restliche Mehrleistung wird der Sollkostensatz der ASEAG angesetzt. Er beträgt nach aktueller Prognose für 2017 4,91 € je Nutzwagen-km (Quelle: AVV-Verbundetat 2017). Dieser Satz berücksichtigt keine Erträge und stellt daher die Obergrenze für die auszugleichenden Kosten der ASEAG dar.

Für das gesamte Mehrleistungspaket von 129.800 Nutzwagen-km ergeben sich Kosten in Höhe von ca. 465.000 €, die wie oben beschrieben nicht komplett im Wirtschaftsplan abgebildet sind. Die Mehrkosten für den Anteil über den Wirtschaftsplan hinausgehende Mehrleistung (42.300 Nutzwagen-km) betragen ca. 42.300 €.

Soweit die Mehrkosten in Höhe von 42.300 € nicht durch Mehrerträge aus den zu erwartenden Fahrgastzuwachs - wie seitens der ASEAG unterstellt - kompensiert werden können, wird der städtische Haushalt entsprechend belastet.

Eine fortlaufende Evaluation der Fahrplanmaßnahmen ist erforderlich. Nach etwa einem Jahr sollen die Angebotsanpassungen im Busnetz, allem voran die differenzierte Bedienung (NetLiner-Konzept) im Aachener Süden, bewertet werden. Die Bewertung dient als Grundlage für die Planung von Fahrplanmaßnahmen für das Jahr 2019. Dabei ist der öffentliche Dienstleistungsauftrag maßgebend. Ziel ist es, nach Einführung und Akzeptanzherstellung des NetLiner-Konzeptes die Mehrkilometer im Gesamtnetz der Stadt Aachen entsprechend der ursprünglichen Vorgaben zu reduzieren. Sofern dies nicht durch die vollständige Umsetzung des NetLiner-Konzeptes möglich ist, wird im Rahmen der dann erfolgenden Fahrplananpassungen eine Kompensation der Mehrkosten durch die ASEAG erfolgen.

Anlage/n:

Anlage 1: CDU-Antrag vom 02.01.2017: "Bericht über die Ausgestaltung des Nahverkehrsplans und des ALT-Konzeptes"

Anlage 2: Darstellung Citytakt

Anlage 3: Verlängerung der Linie 51

Anlage 4: Bedienungskonzept Süsterfeldstraße

Anlage 5: Neuordnung der 7er-Linien

Anlage 6: Y-Strukturen

Anlage 7: Bedienungsgebiet "Bedarfsorientierter Verkehr im Aachener Süden"

Anlage 8: Eifelkonzept

Anlage 9: Nachtexpress-Linie N9