

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1113/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 19.12.2018 Verfasser: Dez. III / FB 61/300																											
<b>Fahrplanmaßnahmen Juni 2019</b>																												
<b>Beratungsfolge:</b>  <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;">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06.02.2019</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>06.02.2019</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>21.02.2019</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> <tr> <td>13.03.2019</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>13.03.2019</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Haaren</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>27.03.2019</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Brand</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>27.03.2019</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>27.03.2019</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Richterich</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	06.02.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	06.02.2019	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Anhörung/Empfehlung	21.02.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	13.03.2019	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Kenntnisnahme	13.03.2019	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Kenntnisnahme	27.03.2019	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Kenntnisnahme	27.03.2019	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme	27.03.2019	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit																										
06.02.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung																										
06.02.2019	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Anhörung/Empfehlung																										
21.02.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung																										
13.03.2019	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Kenntnisnahme																										
13.03.2019	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Kenntnisnahme																										
27.03.2019	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Kenntnisnahme																										
27.03.2019	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme																										
27.03.2019	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Kenntnisnahme																										

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte / Kornelimünster/Walheim nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die vorgesehenen Fahrplananpassungen im Juni 2019 zu beschließen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf / Haaren / Brand / Laurensberg / Richterich nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und beschließt die vorgesehenen Fahrplananpassungen im Juni 2019, wie von der Verwaltung in der Vorlage empfohlen.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2019	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 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
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2019	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 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
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

## **Erläuterungen:**

Zum Fahrplanwechsel am 09.06.2019 sind einige betrieblichen Optimierungen und Erweiterungen im Busverkehr geplant:

Im Aachener Süden wurde das NetLiner-Konzept in einer dreimonatigen Testphase angeboten. Die Ergebnisse wurden am 28.11.2018 in der Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim von der Verwaltung und der ASEAG ausführlich vorgestellt und diskutiert. Es erging folgender Beschluss "Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der ASEAG eine Vorzugsvariante weiter auszuarbeiten." Die Vorzugsvariante wird in dieser Vorlage dargestellt.

Darüber hinaus sind einige kleinere Fahrplananpassungen vorgesehen. Diese resultieren teils aus Anfragen oder Anträgen, die bei der ASEAG oder der Verwaltung eingehen und dort geprüft werden, teils aus betrieblichen Erfahrungen bei der ASEAG.

Eine große Herausforderung ist es, in Zeiten drohender Fahrverbote für Dieselfahrzeuge den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Derzeit werden Maßnahmen geprüft, die hier kurz vorgestellt werden und bei politischer Zustimmung in nächster Zeit konzeptionell weiter ausgearbeitet werden sollen.

Einige Maßnahmen erstrecken sich gebietsübergreifend über das Stadtgebiet Aachen hinaus auch auf das Gebiet der Städtereion Aachen bzw. umgekehrt. Diese Maßnahmen sind häufig von den Nachbarkommunen und somit vom Aufgabenträger StädteRegion Aachen initiiert, wirken sich aber qualitativ und aufwandsmäßig auch auf die Stadt Aachen aus, da die Kosten anteilig je Nutzwagen-km auf die Aufgabenträger Stadt/StädteRegion Aachen verteilt werden.

Darüber hinaus werden für 2019 einzig auf dem Gebiet der StädteRegion Aachen Maßnahmen in Höhe von zusätzlich rd. 171.780 Nutzwagen-km/Jahr vorgeschlagen, die dort noch abschließend politisch beraten und beschlossen werden müssen. Die damit verbundenen Kosten erhöhen zunächst den Verkehrsverlust der ASEAG, werden jedoch nach Ergebnisfeststellung im darauffolgenden Geschäftsjahr von der StädteRegion übernommen.

## **Fahrplanmaßnahmen zum Juni 2019 im Stadtgebiet Aachen**

### **Modifizierung des Angebotes im Aachener Süden**

#### Bedarfsorientierte Bedienung (NetLiner)

Als Ergebnis der Bürgerinformationsveranstaltung in Schmithof im April 2018 fand eine NetLiner-Testphase zwischen 19. August und 11. November 2018 statt. In dieser Zeit konnte der „NetLiner-Rufbus“ sonntags von den Bürgerinnen und Bürgern im Aachener Süden kostenlos getestet werden. Die Testphase wurde intensiv beworben. Das im Aachener Süden vorhandene ÖPNV-Angebot an Sonntagen wurde während der Testphase wunschgemäß unverändert beibehalten. Seit Beendigung der Testphase wird derzeit kein Rufbus in diesem Bereich angeboten.

Insgesamt waren nur 18 NetLiner-Testkunden in der Testphase aktiv. Mit ihnen fand ein intensiver Erfahrungsaustausch statt. Die Rückmeldungen waren sehr positiv. Wesentliche Erkenntnisse aus der Testphase waren folgende:

- Testkunden waren grundsätzlich mit dem NetLiner-Fahrzeug sowie mit der Handhabung des Systems (telefonische - und Online-Buchung) sehr zufrieden. 75 % buchten online, 25 % telefonisch.
- Trotz umfänglicher Marketingmaßnahmen war es sehr schwierig, Mitbürger als Testkunden zu gewinnen.
- Aufgrund der geringen Anzahl teilnehmender Testkunden und entsprechend wenig durchgeführter Fahrten konnten nur wenig belastbare raumspezifische Erkenntnisse (Fahrbeziehungswünsche, Systemfunktionalität) gewonnen werden.
- Der Sonntag war als Testtag insofern schwierig, da sonntags im Testgebiet insgesamt nur eine sehr geringe Fahrgastnachfrage besteht und diese mit dem stündlichen Regelangebot der Linie 16 zwischen "Schleckheim Kapelle" und "Sief Schule" problemlos bewältigt werden konnte.
- Mögliche Querverbindungen wie beispielsweise zur Haltestelle Eisenhütte („Hospiz“), zum "Freizeitgelände" oder nach Friesenrath, wurden nicht nachgefragt.

Bei dem bestehendem Angebot sonn- und feiertags muss auf der Linie 16 an Schleckheim Kapelle für die Weiterfahrt in Richtung Walheim / Sief in einen Pendelbus umgestiegen werden. Der Pendelbus auf der Linie 16 wurde im Testzeitraum zwischen Schleckheim und Sief durchschnittlich von ca. 150 Fahrgästen pro Sonntag in Anspruch genommen. Während die Fahrgastnachfrage zwischen Schleckheim und Walheim noch relativ hoch ist, ist diese hingegen hinter Walheim auf dem Streckenabschnitt nach Schmithof und Sief nur noch sporadisch vorhanden.

Die Linie 11E wird an Sonn- und Feiertagen alle zwei Stunden von 10:30 bis 21:00 Uhr zwischen "Walheim Hasbach" und "Schleckheim Kapelle" bzw. umgekehrt angeboten. Es handelt sich um einen Zubringerbus, da die Linie 11 an Sonn- und Feiertagen aus Aachen kommend bereits in Schleckheim endet. Der Anschluss ist gesichert, doch diese Anschlussverbindung wird nur wenig nachgefragt.

Der aktuelle Nahverkehrsplan der Stadt Aachen sieht die Einführung einer bedarfsorientierten Bedienung im Aachener Süden vor, um Fahrtwünsche flexibel zu bedienen und Leerfahrten zu vermeiden. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass die derzeitige Nachfrage zwischen Schleckheim und Walheim wohl kaum von einem NetLiner-Fahrzeug alleine abgedeckt werden kann und ein Linienbusangebot ggf. auch als Pendelbus verbunden mit einem Umstieg in ein kleineres Fahrzeug durchaus akzeptiert wird.

Eine weitere, modifizierte Testphase würde nach Einschätzung der ASEAG und Verwaltung kaum weitere Erkenntnisse bringen und hohe Kosten verursachen und wird deshalb nicht befürwortet.

Die gemeinsam von der Verwaltung und der ASEAG erarbeitete Vorzugsvariante sieht eine modifizierte Einführung des bedarfsorientierten Konzeptes „NetLiner“ im Aachener Süden vor. Aufgrund der höheren Fahrgastnachfrage zwischen "Schleckheim Kapelle" und "Walheim Hasbach" wird der NetLiner als Pendelbus auf der Linie 16 im Linienverkehr angeboten. Eine Buchung für die auf dem festen Linienweg des Pendelwagens liegenden Haltestellen zwischen Schleckheim Kapelle und Walheim Hasbach ist nicht notwendig. An "Schleckheim Kapelle" besteht wie bisher ein gesicherter Anschluss für beide Fahrtrichtungen an die Linie 16, die auf dem weiteren Streckenabschnitt zwischen "Schleckheim Kapelle" und "Aachen Bushof" bzw. Laurensberg mit einem größeren Fahrzeug, in der Regel mit einem Standardbus, verkehrt.

Auf dem Abschnitt zwischen "Walheim Hasbach" und Schmithof bzw. Sief verkehrt der NetLiner dann als bedarfsorientierter Rufbus, sodass ohne eine vorliegende Buchung der Pendelbus auf der Linie 16 im Regelbetrieb dann am Ende des festen Linienweges an "Walheim Hasbach" endet bzw. wieder beginnt. Die Buchung bzw. Anmeldung der Fahrten für den Streckenabschnitt zwischen "Walheim Hasbach" und Schmithof bzw. Sief erfolgt im Voraus über das NetLiner-Buchungssystem oder kann für die Fahrtrichtung Schmithof-Sief alternativ auch direkt über das Fahrpersonal auf dem NetLiner-Pendelbus vorgenommen werden. Außerhalb der potentiellen Fahrten auf dem bedarfsabhängig bedienten Streckenabschnitt "Walheim Hasbach" - Schmithof bzw. Sief steht der NetLiner in diesem Gebiet auch für weitere Fahrbeziehungen zur Verfügung. Die etwas weiter abseits liegenden Haltestellen „Friesenrath“ und „Walheim Freizeitgelände“ können wegen der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Einsatzzeit des NetLiners für den bedarfsorientierten Abschnitt nicht mehr gebucht werden, wobei im Testzeitraum hier auch so gut wie keine Fahrgastnachfrage festgestellt werden konnte.

Dieses bedarfsorientierte Angebot im Aachener Süden mit einem festen Fahrplan und einem festgelegten Linienweg zwischen "Schleckheim Kapelle" und "Walheim Hasbach" sowie einer flexiblen bedarfsabhängigen Linienführung auf dem Abschnitt zwischen "Walheim Hasbach" und Schmithof bzw. Sief ist samstags sowie sonn- und feiertags vorgesehen. Die Einführung kann ggf. auch bereits vor dem kommenden Fahrplanwechsel am 09. Juni im Frühjahr 2019 erfolgen. Zum gleichen Zeitpunkt ist im Zusammenhang mit der Einführung dieses bedarfsorientierten Konzeptes die Rücknahme des Angebotes der Linie 11 E vorgesehen.

Leistungsänderung: NetLiner/Linie 16: ca. - 3.500 Nutzwagen-km/Jahr. Linie 11 E: ca. - 3.300 Nutzwagen-km/Jahr, alles im Stadtgebiet Aachen. Damit sind Kosteneinsparungen in Höhe von 1.000 € bzw. 10.000 € jährlich zu erwarten. Es werden keine Mindereinnahmen angesetzt.

#### Verlängerung einzelner Fahrten der Linie 67

Schulkinder (z.B. am Inda-Gymnasium) aus Rott und Teilen Roetgens müssen in Walheim in die Linie 67 umsteigen. Dieser Anschluss kann bei Verspätungen der Zubringerbusse aus Kornelimünster (oftmals sind dies die Schnellbusse der Linie SB 66), die durch hohes Schulverkehrsaufkommen entstehen, nicht immer gehalten werden. Hierfür ist eine Qualitätsverbesserung erforderlich: Einzelne Fahrten der Linie 67 sollen von Walheim bis Kornelimünster verlängert werden, so dass der Umstieg in Walheim in diesen Fällen entfällt. Dadurch kann auch die SB 66 entlastet werden.

Die Mehrleistung beträgt ca. 1.200 Nutzwagen-km/Jahr im Stadtgebiet Aachen. Die Kosten für diese Maßnahme werden auf ca. 4.000 €/Jahr geschätzt. Es sind keine Mehreinnahmen zu erwarten, da die Maßnahme den Schulverkehr betrifft. Die Maßnahme soll die Anschlusssicherheit der SB 66 in Roetgen erhöhen und ist zur Erreichung einer zufriedenstellenden Betriebsqualität erforderlich.

#### Verbesserung des Nachtbusangebotes

Es ist eine zusätzliche Nachtbusfahrt im Anschluss an die zweite Fahrt der Nachtbuslinie N 1 (Abfahrt um 2:30 Uhr ab Elisenbrunnen) planmäßig um 3:03 Uhr ab Walheim über Hahn nach Rott und Roetgen geplant. Hierdurch erhält der Ortsteil Hahn eine direkte Anbindung an das

Nachtbusliniennetz und die Gemeinde Roetgen einen Anschluss an das bestehende Nachtbusliniennetz in Aachen. Heute verkehrt am Wochenende die letzte Linienfahrt in Richtung Hahn/Roetgen um 01:05 Uhr ab Aachen Bushof (als Linie 66 bis Walheim, dann weiter über Hahn, Venwegen, Rott bis Roetgen als Linie 67).

Die Maßnahme verbessert die zeitliche Erreichbarkeit im ÖPNV und stellt eine deutliche Qualitätsverbesserung dar. Es wird erwartet, dass dadurch einige Pkw-Abholfahrten bzw. ggf. auch das Mitfahren Jugendlicher in fremden PKW (Trampen) vermieden werden können. Insofern trägt diese Maßnahme auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.. Die Mehrleistung beträgt insgesamt ca. 2.300 Nutzwagen-km/Jahr, davon 1.000 Nutzwagen-km/Jahr auf Aachener Stadtgebiet. Die Kosten betragen rd. 3.000 € jährlich bei erwarteten Mehreinnahmen von rd. 500 € jährlich.

### **Weitere Fahrplanmaßnahmen**

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Schulstandorten und Hochschuleinrichtungen bzw. einzelner Gewerbegebiete sind einige weitere Fahrten vorgesehen:

#### Linie 14 / Relation Aachen Hbf - Ronheider Weg:

Eine Verbesserung der Anbindung des FH-Standortes an der Eupener Straße 70 (Haltestelle "Ronheider Weg") an den Aachener Hauptbahnhof ist erforderlich geworden. Hier befinden sich die FH-Fachbereiche Elektrotechnik und Informationstechnik sowie Wirtschaftswissenschaften. Viele Studierende reisen täglich von außerhalb Aachens an und steigen am Aachener Hauptbahnhof in die Linie 14 Richtung Eupen um. Aus Kapazitätsgründen ist eine Erweiterung des Fahrtenangebotes morgens zu den Vorlesungszeiten erforderlich. Die Mehrleistung beträgt ca. 950 Nutzwagen-km jährlich und fällt zu 100% auf Aachener Stadtgebiet an. Die Kosten betragen ca. 3.000 € jährlich. Es sind keine Mehreinnahmen zu erwarten, da die Maßnahme den Studierendenverkehr betrifft.

#### Linie 31/41 Relation Aachen Hbf - Alter Posthof - Verlautenheide:

Nachmittags soll eine weitere Verbindung zwischen Aachen Hbf über Alter Posthof/ Elisenbrunnen nach Verlautenheide angeboten werden, damit Schüler des St. Leonard-Gymnasiums und anderer Schulen eine zusätzliche Direktverbindung nach Haaren und Verlautenheide erhalten. In Gegenrichtung ist morgens eine zusätzliche Fahrt ab Verlautenheide in Richtung Alter Posthof/ Hauptbahnhof zur Entlastung der stark nachgefragten Fahrten auf der Achse Haaren - Aachen Innenstadt vorgesehen. Es handelt sich um eine Maßnahme zur Qualitätsverbesserung im Schüler- und Berufsverkehr.

Die Mehrleistung beträgt (ausschließlich auf Aachener Stadtgebiet) ca. 3.400 Nutzwagen-km jährlich. Es ist mit Kosten von rd. 15.000 € jährlich zu rechnen. Generell ist mit einem hohen Schüler- und Studierendenanteil auf dieser Fahrt zu rechnen; die zusätzlichen Einnahmen werden auf ca. 3.000 € geschätzt.

#### Linie 47/23, Hüls:

Die „Hüls“ ist über die Linie 47 tagsüber grundsätzlich im 15-Minuten-Takt angebunden. Dabei werden die verschiedenen Linienäste zu den Endhaltestellen „Hüls Schulzentrum“, Hüls Elleter Feld“ und „Hüls Gewerbegebiet“ tagsüber jeweils im 60-Minuten-Takt (Hüls Schulzentrum und Hüls

Gewerbegebiet) bzw. 30-Minuten-Takt (Hüls Elleter Feld) bedient. Durch Überlagerung der vier Fahrten pro Stunde ergibt sich für den Streckenabschnitt zwischen der Haltestelle „ASEAG“ und Aachen Bushof der 15-Minuten-Takt.

Über den Linienast zum Schulzentrum werden zwei Schulen an der Neuköllner Straße und der westliche Teil des Wohngebietes Auf der Hüls angebunden. Über den Linienast zum Gewerbegebiet wird über die Anbindung der Gewerbebetriebe hinaus auch die Bedienung der Wohnbebauung im Umfeld der Haltestelle Hüls Gewerbegebiet gewährleistet.

Zur Verbesserung der Bedienung beider Linienäste zum „Schulzentrum“ als auch zum „Gewerbegebiet“ ist bei zwei Fahrten der Linie 47 am Vormittag eine zusätzliche Stichfahrt zum Gewerbegebiet vorgesehen, so dass beide Endpunkte bedient werden können.

Die Mehrleistung beträgt auf Aachener Stadtgebiet ca. 750 Nutzwagen-km jährlich. Da die Leistung aus der Wendezeit heraus gefahren werden kann, fallen nur Kraftstoffkosten an. Die jährlichen Kosten werden auf ca. 400 € geschätzt. Zusätzliche Einnahmen werden nicht kalkuliert. Es handelt sich um eine Qualitätsverbesserung.

### Linie 52

Das neue Gewerbegebiet in Eschweiler-Weisweiler ("Am Grachtweg") ist bisher nicht ausreichend im ÖPNV erschlossen. Die dort angesiedelten Firmen haben eine Busverbindung nach Aachen beantragt, da die Mitarbeiter vor allem in Aachen wohnhaft sind. Für den Schichtbeginn um 6:00 Uhr wird daher eine zusätzliche Fahrt der Linie 52 von Aachen nach Eschweiler eingeplant. Die Mehrleistung beträgt insgesamt 3.800 Nutzwagen-km bis Eschweiler Bushof, bzw. 5.950 Nutzwagen-km bis zum Gewerbegebiet jährlich, davon auf Aachener Stadtgebiet ca. 2.300 Nutzwagen-km. Die anteilig auf dem Stadtgebiet Aachen anfallenden Kosten betragen rd. 10.000 €, bei erwarteten Mehreinnahmen von rd. 2.000 €, jährlich. Durch die Maßnahme wird die Erschließung dieses Gewerbegebietes im ÖPNV ermöglicht und generell die Anbindung von Aachen in Richtung Eschweiler im Berufsverkehr verbessert, so dass zusätzliche Pkw-Fahrten vermieden werden können.

### **Maßnahmen zur Stärkung der Ziele des Luftreinhalteplans**

Wichtige Aufgabe der Stadt Aachen ist es, Maßnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung im Stadtgebiet umzusetzen. Zur Vermeidung von Pkw-Fahrten sollen die Bürger zum Umstieg vom privaten Pkw in Bus und Bahn motiviert werden. Die Stadt strebt daher an, das ÖPNV-Angebot vor allem für Berufspendler attraktiver zu gestalten:

#### Verstärkung der Schnellbuslinie 173 von Brand nach Melaten/Uniklinik

Die Schnellbusverbindungen Brand - Aachen Innenstadt - Hochschulgebiet, Linien SB 66, 125 sowie 173, halten nicht zwischen Brand Ringstraße und Bahnhof Rothe Erde und sind daher attraktiv für Pendler bzw. Fahrgäste aus dem Stadtteil Brand. Die Morgenfahrten der Linie 173 sind sehr stark ausgelastet. Für eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, insbesondere im Berufsverkehr, wird daher ein zusätzliches Fahrtenpaar (morgens eine Fahrt stadteinwärts, nachmittags eine Fahrt stadtauswärts) der Linie 173 zwischen Brand und Süsterfeldstraße/ Melaten/ Uniklinik eingeplant. Die Fahrt morgens ist für den Zeitraum nach dem Schülerverkehr gegen 8:00 Uhr ab Brand vorgesehen, so dass hierfür kein zusätzliches Fahrzeug in der Morgenspitze notwendig wird. Wenn möglich, soll

diese Fahrt auch die Haltestelle „Brand Vennbahnbogen“ bedienen und das dortige Fahrtenangebot verbessern.

Es handelt sich um eine Qualitätsverbesserung zur Steigerung der Attraktivität im ÖPNV insbesondere im Berufsverkehr und trägt dadurch zu einer Reduktion der MIV-Nutzung in Richtung Stadtzentrum bzw. Hochschul- /Hochschulerweiterungsgebiet bei. Die Mehrleistung beträgt ca. 7.200 Nutzwagen-km/Jahr im Stadtgebiet Aachen. Die Kosten betragen rd. 22.500 € jährlich. Es wird mit Mehreinnahmen von rd. 6.000 € jährlich kalkuliert.

Darüber hinaus werden zwei Maßnahmen vorgeschlagen, die zunächst tiefergehend untersucht und ausgearbeitet werden müssen:

- Stärkung des P+R-Angebotes sowie
- Angebotsanpassung an die verlängerten Ladenöffnungszeiten.

Die Verwaltung wird zusammen mit der ASEAG die Konzepte für diese Maßnahmen detailliert ausarbeiten und dann den politischen Gremien vorstellen. Die jeweilige Umsetzung kann daher noch nicht zum Fahrplanwechseltermin im Juni 2019 erfolgen, sondern ist für den darauffolgenden Fahrplanwechsel vorgesehen.

#### Stärkung des P+R-Angebotes

Um die Luftschadstoffsituation in der Aachener Innenstadt zu verbessern, soll das P+R-Angebot ausgebaut und verbessert werden. Das Parkhaus Tivoli bietet bereits ein hochwertiges Parkraumangebot mit freien Kapazitäten. Durch eine häufigere Busbedienung auf der Krefelder Straße soll das P+R-Angebot dort attraktiver werden. Gleichzeitig kann die stark genutzte Linie 51 entlastet werden. Es ist angedacht, die Leistungserweiterung für Berufspendler vor allem in den Hauptverkehrszeiten vorzunehmen. Flankierend soll ein attraktives Tarifangebot für die Kombination Parken + Busnutzung als Monatskarte angeboten werden. Hierfür sind Verhandlungen mit der APAG, der ASEAG und dem AVV notwendig. Darüber hinaus sind entsprechende Begleitmaßnahmen wie Marketing und Beschilderungsmaßnahmen vorzusehen. Ein Bikesharing-Angebot sollte geprüft werden (Velocity).

#### Angebotsanpassung an die verlängerten Ladenöffnungszeiten

Vor dem Hintergrund des sich in den letzten Jahren geänderten Einkaufsverhaltens, wo mittlerweile die meisten Geschäfte bis 20:00 Uhr geöffnet sind, hat sich die Fahrgastnachfrage, insbesondere auf den Hauptachsen, auch samstags nach 18:00 Uhr deutlich erhöht.

Samstags endet das dichtere Fahrtenangebot des „Normalverkehrs“ um 18:00 Uhr. Nach 18:00 Uhr wird das Fahrtenangebot auf die im sogenannten „Blockverkehr“ mit einem Sammelanschluss am Bushof in Aachen üblichen Takte zurückgeführt. Die Hauptachsen werden dann in der Regel nur noch im 15-Minuten-Takt bedient. Auf den einzelnen Linienästen wie z.B. auf der Linie 2 in Richtung Preuswald wird dann nicht mehr der tagsüber geltende 15-Minuten-Takt, sondern nur noch ein 30-Minuten-Takt, angeboten und die Linie 25 in Richtung Freund bzw. Stolberg-Büsbach verkehrt dann nur noch stündlich. Aufgrund der gestiegenen Nachfrage ist zu untersuchen, ob der Beginn des Blockverkehrs am "Aachen Bushof" samstags von 18:00 Uhr auf später (19:00 oder 20:00 Uhr) verlegt werden sollte.



Die ASEAG wird zunächst die Auslastung zu dieser Zeit auf den Hauptachsen ermitteln und ein Konzept zusammen mit der Verwaltung erarbeiten.

### Finanzielle Auswirkungen und Empfehlung

Die in der Vorlage aufgeführten Maßnahmen, die mit dieser Vorlage beschlossen werden sollen, stellen sich wie folgt zusammen:

Nr.	Maßnahme	Leistungs- änderung AC [km]	Kosten [EUR]	Einnahmen [EUR]
1	NetLiner/Linie 16	- 3.500	-1.000	0
2	Linie 11E	- 3.300	-10.000	0
3	Linie 67	1.200	4.000	0
4	Nachtbusangebot	1.000	3.000	500
5	Linie 173	7.200	22.500	6.000
6	Linien 14	950	3.000	0
7	Linie 41	3.400	15.000	3.000
8	Linien 47	750	400	0
9	Linie 52	2.300	10.000	2.000
	<b>Summe</b>	<b>10.000</b>	<b>46.900</b>	<b>11.500</b>

Im Aachener Süden konnten bei der Umsetzung des Zielnetzes 2018 Einsparungen bei der Linienleistung in ursprünglich angestrebter Höhe aufgrund der Zurückstellung des ursprünglichen NetLiner-Konzeptes nicht vollumfänglich umgesetzt werden. Nach der durchgeführten NetLiner-Testphase befürworten die ASEAG und die Verwaltung die Einführung einer teilflexiblen NetLiner-Bedienung zwischen Schleckheim Kapelle und Walheim Hasbach bzw. Schmithof-Sief. Die Umsetzung dieses modifizierten Konzeptes, wie in der Vorlage erläutert, führt zu einer weiteren, wenn gleich kleineren, Einsparung in Höhe von ca. 6.800 Nutzwagen-km p.a. anstatt der ursprünglich geplanten 21.950 Nutzwagen-km p.a. Weitere Angebotsreduzierungen darüber hinaus führen jedoch zu deutlichen Qualitätsverlusten für die Fahrgäste, die auch im Hinblick auf die aktuellen Anstrengungen zur Luftreinhalteplanung entgegengesetzt wirken und daher bei der Bevölkerung auf keine Akzeptanz stoßen und deshalb nicht befürwortet werden können.

Der finanzielle planerische Netto-Mehraufwand durch Realisierung der Fahrplanmaßnahmen beträgt ca. 35.400 € p.a. Auf das Jahr 2019 entfällt damit nach Umsetzung im neuen Fahrplan ab Jahresmitte ein zusätzlicher Verkehrsverlust von rd. 17.700 €.

Bei Plan-Umsatzerlösen von rd. 74 Mio. € und einem erwarteten Verkehrsverlust von rd. 30,5 Mio. € bewegt sich der planerische Mehraufwand innerhalb der Planungsunschärfen im ASEAG Wirtschaftsplan, so dass für den städtischen Haushalt 2019, bzw. das Ergebnis der E.V.A., keine Auswirkungen zu berücksichtigen sind. Die § 3 Abs. 2 Ziff. 3 des öffentlichen Dienstleistungsauftrags festgeschriebene Maximalgrenze für Angebotsanpassungen im Linienverkehr zum Fahrplanwechsel von +/- 2,0 % des aktuellen Fahrplans wird nicht erreicht. Aktuell liegt die Grenze, bezogen auf die

Nutzwagenkilometer (NwKm), bei rd. 200.000 NwKm, angemeldet werden zum Fahrplanwechsel rd. 10.000 NwKm.

Für die Folgejahre ab 2020 wird zu prüfen sein, ob und inwieweit der o.a. Verkehrsverlust durch Umsetzung der Fahrplananpassungsmaßnahmen bei der ASEAG bei der Wirtschaftsplanung und beim Ausgleich des Verkehrsverlustes im E.V.A.-Konzern zu berücksichtigen sein wird. Im Rahmen der Evaluierung werden die Fahrplanmaßnahmen in Bezug auf Zielerreichung und Kosten/Ertrag geprüft und nochmals im Mobilitätsausschuss behandelt werden. In diesem Rahmen wird dann letztlich auch erst der tatsächliche, sich aus den angeführten Maßnahmen ergebende, Verkehrsverlust zu verifizieren sein.

Die Verwaltung empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die vorgeschlagenen Fahrplananpassungen für 2019 zu beschließen.