

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0174/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 16.06.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Förderprojekt NetLiner Aachen Nord</b>		
<b>Ziele:</b>	Klimarelevanz positiv	
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
30.06.2021	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung
30.06.2021	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Anhörung/Empfehlung
01.07.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Umsetzung des in der Vorlage dargestellten NetLiner-Konzeptes Aachen Nord zu beschließen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Umsetzung des in der Vorlage dargestellten NetLiner-Konzeptes Aachen Nord zu beschließen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und beschließt die Umsetzung des in der Vorlage dargestellten NetLiner-Konzeptes Aachen Nord.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

### PSP-Element 4-120201-942-4 – NetLiner Aachen-Nord

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	459.300	459.300	749.300	749.300	0	0
Personal-/ Sachaufwand	612.500	612.500	999.100	999.100	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	153.200	153.200	249.800	249.800	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## 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 CO<sub>2</sub>-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 **CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

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

Die Klimarelevanz wird mit „gering positiv“ beurteilt. Durch den Einsatz des NetLiners werden nach der Pilotphase jährlich bis zu 42.000 Nutzfahrzeugkilometer im regulären Linienbetrieb eingespart. Daraus resultiert eine jährliche Einsparung von ca. 45 Tonnen CO<sub>2</sub>.

Ziel des Projektes ist es auch, ein attraktiveres ÖPNV-Angebot zu schaffen. Dadurch werden mehr Nutzer erwartet. Die Zahl der zukünftigen Umsteiger von PKW auf ÖPNV ist nicht bekannt. Deshalb können weitere Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden. Eine Evaluierung wird erfolgen, so dass Aussagen zur Nutzung und somit zur zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Wirkung getroffen werden können.

## **Erläuterungen:**

Im Rahmen des Landeswettbewerbes "Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum" stellt das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen für innovative Modellvorhaben zur Transformation und Stärkung des ÖPNV-Systems im ländlichen und im suburbanen Raum für die Jahre 2020 bis 2023 insgesamt 33 Mio. EUR bereit. Die Stadt Aachen ist dem Förderaufruf gefolgt und hat sich in Zusammenarbeit mit der ASEAG mit einer Projektskizze für einen NetLiner-Betrieb im Aachener Norden („NetLiner Aachen Nord“) in 2020 beworben. Unter 38 eingereichten Projektskizzen aus NRW hat eine Experten-Jury 15 Projekte ausgewählt, darunter auch das Projekt aus Aachen.

Die Modellvorhaben sollen Wege aufzeigen, wie in eher ländlich geprägten oder suburbanen Räumen ÖPNV-Angebote im Sinne einer Daseinsvorsorge neu geschaffen oder bestehende ÖPNV-Angebote attraktiver gestaltet werden können, z.B. mit bedarfsgesteuerten Angeboten und/oder durch Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln wie Carsharing oder Bikesharing. Die Projekte sollen Modellcharakter haben und auf andere Gebiete übertragbar sein.

Die Förderquote beträgt 75 %. Zuwendungsfähig sind projektbezogene Investitions-, Leasing- und Betriebskosten, sonstige Sachkosten sowie Kosten der Evaluation. Die Förderung erstreckt sich über einen Zeitraum von maximal drei Jahren. Eine geförderte Anschlussfinanzierung ist nicht vorgesehen. Ursprünglich sollte das Projekt noch in 2020 beginnen. Pandemiebedingt wurde der Start auf Herbst 2021 geschoben.

## **NetLiner Aachen Nord**

Ziel des Fördervorhabens "NetLiner Aachen Nord" ist es, durch die Einführung eines On-Demand-Systems (NetLiner) direktere und schnellere ÖPNV-Verbindungen im Stadtteil Laurensberg anbieten zu können und die Erschließung durch ein flexibles, bedarfsgesteuertes Angebot zu verbessern.

Die grundlegende Funktion des NetLiner-Systems ist eine bedarfsorientierte Flächenbedienung in einem räumlich definierten Bedienungsgebiet. Es handelt sich um ein System, welches ohne festen Fahrplan und ohne Linienbindung verkehrt. Bestehende Haltestellen werden genutzt und durch zusätzlich einzurichtende Spots oder virtuelle Haltestellen ergänzt, um eine vollständige räumliche Erschließung des Bedienungsgebietes zu erreichen, ohne eine Tür zu Tür Bedienung anzubieten. Fahrtwünsche müssen vorangemeldet werden, entweder elektronisch über App bzw. Internet, oder telefonisch. Diese werden in einer Dispositionszentrale gebündelt und über einen Routing-Algorithmus disponiert. Das Fahrpersonal erhält den Einsatzort und die Route rechnerbasiert und automatisiert. Die IT-Plattform dient als Reise- und Buchungsplattform.

Das neue NetLiner-Gebiet im Aachener Norden, welches im Rahmen dieses Förderprojektes bedient wird, umfasst die Ortsteile Laurensberg "Zentrum", Vetschau, Richterich Grüenthal, Seffent, Orsbach, Lemiers sowie die Uniklinik und das Hochschulerweiterungsgebiet Campus Melaten (siehe Anlage 1) und hat rd. 10.000 Einwohner\*innen.

Im Bedienungsgebiet liegen Erschließungsdefizite vor, die bereits in den lokalpolitischen Gremien diskutiert wurden und durch die Einführung eines bedarfsgesteuerten NetLiner-Systems entschärft werden sollen.

Zum einen wird der Ortsteil Seffent mit rd. 130 Einwohner\*innen bisher im heutigen Linienverkehr außer im Schulverkehr nicht bedient. Zum anderen ist das Richtericher Wohngebiet "Grünenthal" nur unzureichend erschlossen. Aufgrund der peripheren Lage und anschließender Straßen, die für die Befahrung von Linienbussen nicht geeignet sind, kommt hier nur eine Bedienung mit kleinen Fahrzeugen in Frage.

Im bestehenden Busnetz (siehe Anlage 2) können im Bedienungsgebiet manche Fahrbeziehungen nur mit Umstieg und langen Fahrzeiten angeboten werden, obwohl die Luftlinienentfernung nur wenige Kilometer beträgt. Der NetLiner soll hier nicht nur mehr direkte Verbindungen im Nahbereich schaffen, sondern auch als Zubringer zu der bereits gut erschlossenen ÖPNV-Achse Roermonder Straße dienen. Die vorhandenen Fahrtwünsche werden effizient gebündelt und zum geplanten Ziel oder Verknüpfungspunkt disponiert. Durch die intelligente Bündelung von Fahrtwünschen mehrerer Personen, werden zusätzliche Fahrwege vermieden.

Die Haltestelle "Laurensberg" ist bereits heute Verknüpfungspunkt für Anruf-Linien-Taxi und Linienverkehr. Hier soll auch im NetLiner-Betrieb ein Umstieg in die bestehenden ÖPNV-Angebote stattfinden. In dem Bereich des Pilotgebietes, in dem es neben dem NetLiner ein reguläres ÖPNV-Angebot gibt, verweist das NetLiner-Buchungssystem auf diese Linien. So werden Parallelfahrten des NetLiners mit dem klassischen ÖPNV vermieden und das Potential des NetLiner-Gebietes gestärkt.

Der Kunde muss sich einmalig registrieren, um den NetLiner nutzen zu können, entweder elektronisch über App bzw. Internet, oder telefonisch. Touristen oder Besucher können über die Anmeldung als Gast, auch ohne Registrierung, das System nutzen. Kunden sollen auch über die Mobilitätsplattform „movA“ Fahrten buchen können. Die App "movA" bündelt und vernetzt alle öffentlichen Mobilitätsangebote in Aachen und der Region auf einer digitalen Plattform. Neben der rein informativen Suche nach Angeboten, wird eine integrierte Buchung und Abrechnung aller Mobilitätsangebote angeboten.

Das neue Bedienungsgebiet im Aachener Norden soll von montags bis freitags mit zwei Fahrzeugen bedient werden. Somit kann grundsätzlich ein entgegengesetzter Richtungsbetrieb, je nach gebuchten Fahrtwünschen, ermöglicht werden. Dies bietet ein hohes Maß an Flexibilität für die einzelnen Fahrtwünsche. An Samstagen und Sonntagen soll der NetLiner das bisherige Anruf-Linien-Taxi (ALT)-Angebot weitestgehend ersetzen. Das ALT auf der Linie 37 kann vollständig durch die NetLiner-Bedienung ersetzt werden. Das ALT auf der Linie 27 wird nur im Abschnitt von Laurensberg bis Vetschau durch den NetLiner ersetzt. Zur Anbindung der Bereiche Richtericher Dell und Bank wird es weiterhin angeboten, allerdings erfolgt die Verknüpfung mit dem Linienverkehr künftig an der Haltestelle Richterich Berensberger Straße, so dass es keine Parallelverkehre mit dem NetLiner gibt. Die ALT-Linie 77 zwischen dem Wohngebiet Grünenthal und Richterich Roder Weg bleibt zunächst unverändert.

Das Taxigewerbe soll eingebunden werden, um zum einen in nachfrageschwachen Zeiten Personalkosten der ASEAG zu reduzieren und zum anderen Nachfragespitzen aufzufangen. Im Rahmen des Projektes soll ein einheitliches System für den gesamten bedarfsorientierten Verkehr in Aachen entwickelt werden, in dem die Angebote Anruf-Linien-Taxi, Anruf-Sammel-Auto (ASA) und NetLiner/On-Demand-Verkehre für den Kunden zu einem System zusammengefasst werden. In diesem Zusammenhang wurde bereits die Aachener Autodroschkenvereinigung (AAV) in das Vorhaben eingebunden.

### **Pilotphase**

Zum Projektbeginn im Herbst 2021 ist eine drei- bis viermonatige kostenlose Testphase des Systems geplant. In dieser Phase wird eine vorher gewonnene Nutzergruppe einen exklusiven Zugang zum NetLiner-System bekommen. Die Anzahl der Testkunden ist nicht begrenzt und steigert sich erfahrungsgemäß während der Testphase. Im Vorfeld soll mit Flyern, im Internet und in der Presse um Testkunden geworben werden. Während der Testphase werden Veranstaltungen für die Testnutzer durchgeführt. Ihr Feedback zum NetLiner soll genutzt werden, um Angebotsoptimierungen und Systemverbesserungen vorzunehmen, z.B. durch das Einrichten von zusätzlichen Haltestellen („Haltespots“). Das reguläre ÖPNV-Angebot bleibt in dieser Phase bestehen.

### **Regelbetrieb**

Nach der Pilotphase wird das NetLiner-Angebot für alle Kunden geöffnet. Es gilt dann der AVV-Tarif. Es wird angestrebt, möglichst alle Anruf-Linien-Taxi-Verkehre der Linien 27 und 37 im Bedienungsgebiet dauerhaft zu ersetzen. Hierdurch können rd. 40.000 EUR jährlich eingespart werden. Weiterhin soll im Laufe des Projektes eruiert werden, inwieweit Linienfahrten der Linie 37 bei mindestens gleichbleibender Bedienungsqualität im Einzugsgebiet eingespart werden könnte. Ziel ist es, die Linie 37 innerhalb des NetLiner Gebietes vollständig zu ersetzen. Die Fahrten der Linie 37 sollen dann zukünftig an der Haltestelle Laurensberg Schulzentrum enden. Der Schülerverkehr bleibt hiervon ausgenommen. Folgende Bedienzeiten sind eingeplant:

Einsatzzeiten nach Fahrzeugsystem Mo.-Fr.		
Fahrzeug	Uhrzeit	Dauer [h]
Linie/Schülerverkehr	06:00 - 08:00	2
NetLiner	06:00 - 12:00	6
Linie/Schülerverkehr	12:00 - 15:00	3
NetLiner	15:00 - 24:00	9
Gesamtbetrieb	06:00 - 24:00	18

Einsatzzeiten nach Fahrzeugsystem Sa.		
Fahrzeug	Uhrzeit	Dauer [h]
NetLiner (Taxi)	06:00 - 10:00	4
Linie	10:00 - 17:00	7
NetLiner (Taxi)	17:00 - 24:00	7
Gesamtbetrieb	06:00 - 24:00	18

Einsatzzeiten nach Fahrzeugsystem So.		
Fahrzeug	Uhrzeit	Dauer [h]
NetLiner (Taxi)	10:00 - 24:00	14
Gesamtbetrieb	10:00 - 24:00	14

Die maximale Einsparung beträgt 42.000 Nutzwagen-km pro Jahr. Das entspricht einer finanziellen Einsparung von ca. 115.000 EUR jährlich. Anpassungen des Linienvverlaufs und Fahrtenangebotes der Linie 27 und 37 werden im Zuge des Projektes geprüft.

Montags bis samstags, werden durch den NetLiner Betrieb ca. 150 Nutzwagenkilometer pro Fahrzeug und Tag generiert, an Sonntagen ca. 100 Nutzwagenkilometer pro Fahrzeug und Tag. Die entstehenden Nutzwagenkilometer sind stark von dem Nutzungsverhalten der Fahrgäste abhängig und können im Laufe des Betriebes variieren. Die tatsächlichen Werte werden während des Betriebes regelmäßig evaluiert. Die Kosten des NetLiner-Betriebes sind aufgrund dieser Schwankung anhand der Einsatzzeiten zu kalkulieren.

### **Kosten und Finanzierung**

Die Gesamtkosten für das Förderprojekt (Kosten für Personal, Investitionen und Sachkosten sowie Betriebskosten) über drei Jahre werden auf rd. 2,18 Mio. EUR geschätzt. Es sind nur die Betriebskostendefizite zuwendungsfähig, d.h. Einsparungen und Einnahmen sind gegen zu rechnen. Diese werden über drei Jahre auf mindestens 0,7 Mio. EUR geschätzt. Bei einer Förderquote von 75 % werden Fördermittel in Höhe von ca. 1,125 Mio. EUR eingeplant. Das Projekt wird fortwährend evaluiert. Es ist derzeit beabsichtigt, nach Abschluss des Projektes den NetLiner-Betrieb im Aachener Norden fortzuführen.

Über die Projektlaufzeit von drei Jahren ergeben sich förderfähige Gesamtkosten in Höhe von rd. 1,5 Mio. EUR. Nach Abzug der Förderung verbleibt ein Defizit von rd. 125.000 EUR pro Jahr. Bei einer Fahrgastzunahme würde sich das Defizit verringern. Die Mittel stehen beim PSP-Element 4-120201-942-4 „NetLiner Aachen-Nord“ für 2021 bis 2023 zur Verfügung.

### **Weiteres Vorgehen**

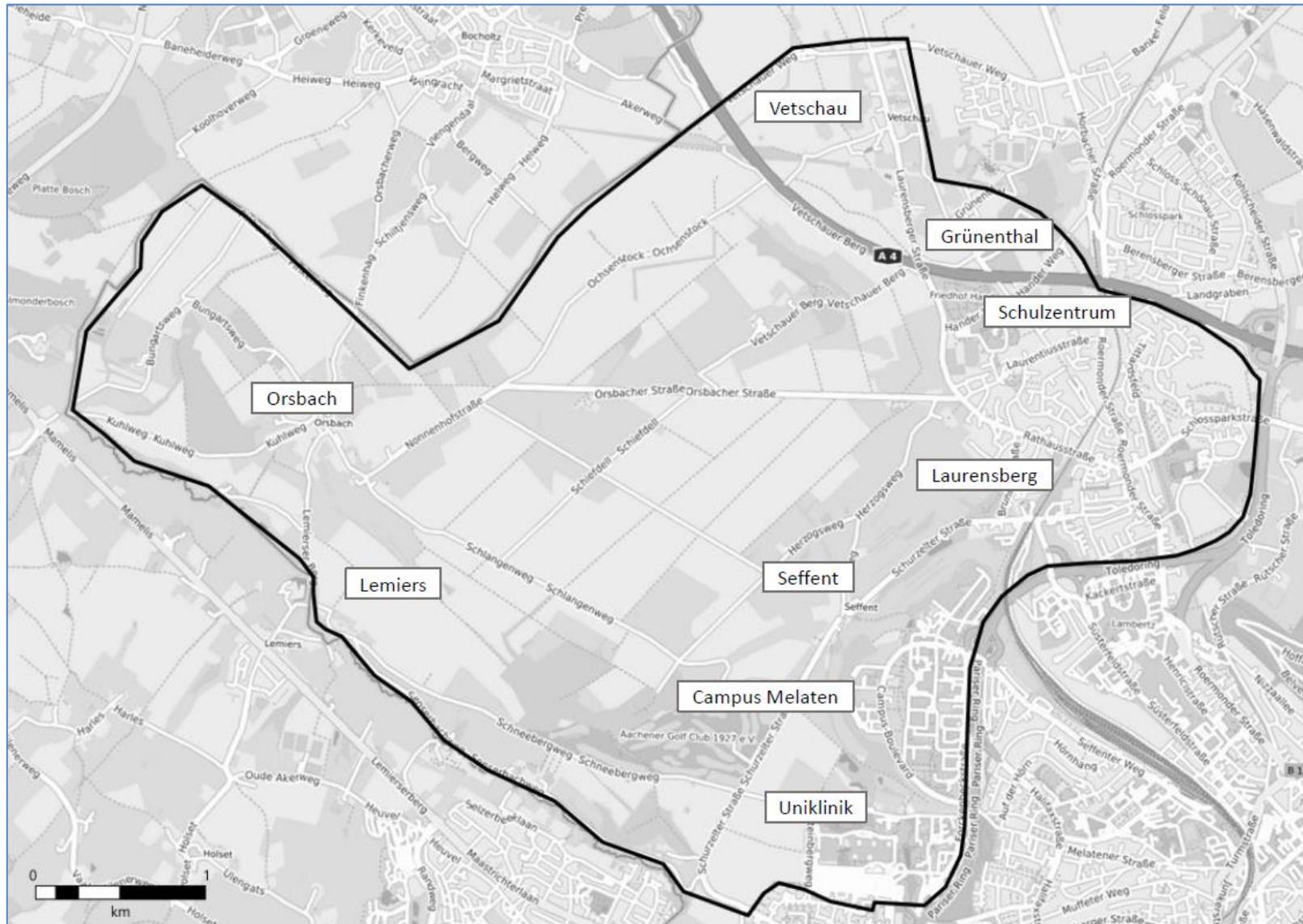
Die planerischen Arbeiten seitens der ASEAG und der Verwaltung laufen. Vor der Pilotphase werden Informationsabende für die interessierten Fahrgäste und Testkunden angeboten. Ob diese als Präsenz oder Onlineveranstaltung stattfinden, muss an die Auflagen im Rahmen der Corona-Pandemie angepasst werden. Im September wird zunächst die drei bis vier -monatige Pilotphase gestartet.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Bedienungsgebiet

Anlage 2: Liniennetz

## Anlage 1: Bedienungsgebiet NetLiner Aachen-Nord



## Anlage 2: Busliniennetz

