

| | | |
|--|--------------------------------------|------------------------------------|
| Vorlage | | Vorlage-Nr: FB 61/0482/WP18 |
| Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur | | Status: öffentlich |
| Beteiligte Dienststelle/n: | | Datum: 31.08.2022 |
| | | Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300 |
| NetLiner Laurensberg, Sachstandsbericht | | |
| Ziele: | | |
| Beratungsfolge: | | |
| Datum | Gremium | Zuständigkeit |
| 31.08.2022 | Bezirksvertretung Aachen-Richterich | Kenntnisnahme |
| 14.09.2022 | Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg | Kenntnisnahme |
| 29.09.2022 | Mobilitätsausschuss | Kenntnisnahme |

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zum NetLiner Laurensberg zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zum NetLiner Laurensberg zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zum NetLiner Laurensberg zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

| | | | |
|--|----|------|--|
| | JA | NEIN | |
| | | X | |

| Investive Auswirkungen | Ansatz 2022 | Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 | Ansatz 2023 ff. | Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 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 | | | |

| konsumtive Auswirkungen | Ansatz 2022 | Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 | Ansatz 2023 ff. | Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 ff. | Folge- kosten (alt) | Folge- kosten (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 |
| <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 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:

Die Stadt Aachen war im Rahmen des Landeswettbewerbes "Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum" mit dem Projekt „NetLiner Aachen Nord“ erfolgreich. Die Gesamtprojektkosten betragen 2,18 Mio. EUR. Davon werden 75% abzüglich Einsparungen und Einnahmen gefördert.

Über das Projekt wurde in den Sitzungen der Bezirksvertretungen Laurensberg und Richterich am 30.06.2021 berichtet. Der Mobilitätsausschuss fasste am Folgetag den entsprechenden Umsetzungsbeschluss: <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23593>. Nach Wunsch der Politik wurde außerdem das Projekt in „NetLiner Laurensberg“ umbenannt.

Ziel des Fördervorhabens "NetLiner Laurensberg" 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 solches flexibles Angebot attraktiver als heute zu gestalten.

Sachstand

Der NetLiner-Betrieb begann nach pandemiebedingten Verzögerungen im November 2021. Zum Einstieg fand eine kostenlose Testphase statt. In der Testphase wurde der NetLiner „on top“ angeboten - reguläre ÖPNV-Fahrten im Gebiet fanden weiterhin vollständig statt. Das heutige NetLiner-Bedienungsgebiet ist in Anlage 1 dargestellt.

Im Vorfeld wurde mit Flyern, im Internet und in der Presse um Testpersonen geworben. Der NetLiner war in der Testphase kostenlos. In einer Informationsveranstaltung im Oktober informierte die ASEAG und die Verwaltung über die Funktionen rund um das Buchen, Fahren und Bezahlen. In einer späteren Veranstaltung wurden Erfahrungen ausgetauscht und Fragen beantwortet. Das Feedback der Testpersonen, das auch über die movA-App einging, wurde und wird genutzt, um Angebotsoptimierungen und Systemverbesserungen vorzunehmen.

Seit März 2022 befindet sich der NetLiner in Laurensberg im Regelbetrieb, es gilt der AVV-Tarif. Die Linie 37 im Abschnitt Laurensberg Schulzentrum - Orsbach - Lemiers wurde eingestellt. Lediglich Linienfahrten im Schulverkehr bleiben unberührt. ALT-Fahrten der Linie 27 werden ebenfalls nicht mehr angeboten. Stattdessen kann der NetLiner gebucht werden.

Montags bis freitags ist der NetLiner von 6:00 bis 12:00 Uhr sowie 15:00 bis 24:00 Uhr im Bedienungsgebiet unterwegs. Zwischen 6:00 und 8:00 Uhr sowie 12:00 und 15:00 Uhr werden Linienfahrten der Linie 37 u.a. wegen des Schulverkehrs angeboten. Samstags findet der NetLiner-Betrieb zwischen 6:00 und 10:00 Uhr statt, dann Linienbetrieb bis 17:00 Uhr, und danach wieder NetLiner-Betrieb bis 24:00 Uhr. An Sonntagen wird durchgängig zwischen 10:00 und 24:00 Uhr der NetLiner angeboten. In den Schwachverkehrszeiten verkehren Taxen anstatt NetLiner-Fahrzeuge, um Kosten einzusparen.

Fahrten mit dem NetLiner müssen im Voraus - spätestens 30 Minuten vor der Fahrt - gebucht werden. Das kann elektronisch über die App „movA“, im Internet (aseag.de) oder telefonisch erfolgen. Bei der Fahrtbuchung müssen Fahrgäste die gewünschte Uhrzeit, Starthaltestelle, Zielhaltestelle und Personenanzahl für die Fahrt angeben. Die Fahrt wird bestätigt und die Abfahrtszeit und -ort (Haltestelle) mitgeteilt. Eine einmalige Registrierung ist vor der ersten Nutzung erforderlich. Es besteht auch die Möglichkeit, ohne Registrierung das System zu nutzen, z.B. für Urlaubsgäste. Die Fahrtwünsche werden auf der Systemseite in der Dispositionszentrale gebündelt und über einen Routing-Algorithmus disponiert. Das Fahrpersonal erhält den Einsatzort und die Route rechnerbasiert und automatisiert.

Die Nachfrage ist seit Betriebsbeginn stetig gestiegen, siehe Anlage 2. Waren es im Monat Januar 2022 insgesamt ca. 360 Fahrgäste, so waren es im Juni und Juli 2022 jeweils knapp 1.000. Die mit Abstand am stärksten genutzte Haltestelle (Start- oder Endhaltestelle der NetLiner-Fahrt) ist die Haltestelle "Laurensberg", zugleich auch Verknüpfungshaltestelle mit der hoch frequentierten Busachse Roermonder Straße. An zweiter und dritter Stelle folgen "Orsbach Schule" und "Uniklinik" (ebenso eine Verknüpfungshaltestelle), siehe Anlage 3. Die hohe Inanspruchnahme der Haltestelle „Orsbach Schule“ ist nach der Rücknahme der Linie 37 in Orsbach und Lemiers folgelogisch. Auch in Seffent sind seit Inbetriebnahme über 200 Fahrten getätigt worden. Das zeigt, dass ein Bedarf/Wunsch nach einer ÖPNV-Anbindung in Seffent vorliegt. Der Ort war bisher nicht - außer durch zwei Schulfahrten - in das ÖPNV-Netz eingebunden.

Die drei am häufigsten genutzten Verbindungen sind Orsbach Schule-Laurensberg, Seffent-Laurensberg sowie Bochartz Straße (Vetschau) -Laurensberg jeweils hin und zurück, vgl. Anlage 4.

Mehrere Fahrgäste u.a. in Vetschau haben den Wunsch geäußert, den NetLiner nach Richterich (zum Rathaus/Markt bzw. Einkaufszentrum Roder Weg) nutzen zu können.

In Orsbach wird vorgeschlagen, eine weitere Haltestelle (Spot) vor der Kirche einzurichten, dort wo heute schon der Bücherbus und die mobile Sparkasse Standzeiten haben.

Weiteres Vorgehen

Die geäußerten Kundenwünsche wurden geprüft. Die derzeitige Auslastung des Systems enthält genug Puffer für eine Gebietserweiterung. Deshalb soll in einem nächsten Schritt auch der Stadtteil Richterich in die NetLiner-Bedienung integriert werden. Das heutige Anruf-Linien-Taxi 77 ("ALT Grüenthal"), das kaum genutzt wird, wird in dem Zuge eingestellt. Das erweiterte Bediengebiet ist in Anlage 5 dargestellt. Die Gebietserweiterung geschieht ohne zusätzliche Betriebskosten, da die NetLiner-Betriebskosten nach Fahrpersonalstunden abgerechnet werden und die Betriebszeiten gleichbleiben. Dabei werden steigende Einnahmen durch eine höhere Nutzung erwartet. Nach Wunsch soll auch ein neuer Haltestellenspot "Orsbach Kirche" angeboten werden.

Die Anpassungen werden voraussichtlich nach den Herbstferien Mitte Oktober umgesetzt und sorgfältig begleitet. Nach Einschätzung der Projektleitenden ist eine steigende Nachfrage im Rahmen der vorhandenen Fahrzeugkapazitäten gut abwickelbar. Sollte das System an die Belastungsgrenze kommen, würde erneut reagiert.

Übergeordnetes Ziel ist es, ein effizienteres und attraktiveres ÖPNV-System für das Bedienungsgebiet in Laurensberg zu entwickeln, das nicht wesentlich teurer zu betreiben ist als der starre Linienbetrieb heute. Das Förderprojekt ermöglicht der ASEAG und der Stadt Aachen, im Projektzeitraum Optimierungen des Betriebs vorzunehmen, z.B. Veränderungen des Bedienungsgebietes, zusätzliche Haltespots, weitere Verknüpfungspunkte (zum Linienverkehr) oder geänderte Bedienzeiten.

Grundsätzlich wird angestrebt, möglichst viele Fahrten der Linie 37 (außer Schulfahrten) zwischen Laurensberg Schulzentrum und Lemiers sowie alle Anruf-Linien-Taxi-Verkehre der Linien 27 und 37 im Bedienungsgebiet dauerhaft durch einen NetLiner-Betrieb zu ersetzen. Hierdurch können bis zu 40.000 Nutzwagen-km jährlich eingespart werden. Das entspricht einer finanziellen Einsparung von ca. 115.000 EUR jährlich. Im Gegenzug gelingt es, ein qualitätvolleres nutzer*innengerechtes Angebot über eine deutlich ausgeweitete Betriebszeit zu ermöglichen.

Im Rahmen des Projektes soll außerdem 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. Deshalb ist die Aachener Autodroschkenvereinigung (AAV) in das Vorhaben eingebunden.

Anlage/n:

Anlage 1: Bedienungsgebiet

Anlage 2: Nachfrageentwicklung

Anlage 3: Haltestellennutzung

Anlage 4: Nachgefragte Verbindungen

Anlage 5: Gebietserweiterung