



Flottenstrategie für den ÖPNV

Mobilitätsausschuss
01.12.2022

Quelle: P. Heesel, ASEAG



www.aachen.de/nahverkehrsplan

1 von 12 in Zusammenstellung

Flottenstrategie für den ÖPNV

ÖPNV-Flotte, Sachstand heute

- ASEAG: rd. 230 Busse, davon 27 batterieelektrisch angetrieben
- zusätzlich 270 Subunternehmerbusse werktäglich für die ASEAG unterwegs

Flottenstrategie für den ÖPNV

Beschaffungsstrategie ASEAG

2023: 11 E-Solobusse, 2 E-Gelenkbusse, 4 E-Kleinbusse (davon 12 wg. Mehrleistung)

2024: 7 E-Solobusse, 13 E-Gelenkbusse, 4 Wasserstoff-Solobusse (davon 8 bei Mehrleistung)

2025: 5 E-Solobusse, 11 Wasserstoff-Gelenkbusse (Ersatzinvestition, bei Mehrleistung werden zusätzliche Fahrzeuge benötigt)

2026: 7 E-Solobusse, 12 E-Gelenkbusse (Ersatzinvestition, bei Mehrleistung werden zusätzliche Fahrzeuge benötigt)

2027: 7 E-Solobusse, 12 E-Gelenkbusse (Ersatzinvestition, bei Mehrleistung werden zusätzliche Fahrzeuge benötigt)

... bis 2030 ca. 132 ASEAG-Fahrzeuge emissionsfrei angetrieben

Bemerkung: Weiterentwicklung der Antriebstechnologien werden von der ASEAG sorgfältig beobachtet, getestet und bewertet!!!

Flottenstrategie für den ÖPNV

Beschaffungsstrategie Subunternehmen

- Kaum wirtschaftliche und technische Möglichkeiten vorhanden
- Großes finanzielles Risiko für kleinere Unternehmen

Lösungsidee:

- Fahrzeugpool, Anmietung der Fahrzeuge
- Ziel bis 2030: Beschaffung von ca. 80 Bussen für den Pool

Flottenstrategie für den ÖPNV

Kosten und Finanzierung

Vor einem Jahr, Beschaffungskosten Standardbus:

Diesel: 240.000 € Elektrobus: 600.000 € Wasserstoffbus: 800.000 €

Beschaffungskosten Gelenkbus:

Diesel: 340.000 € Elektrobus: 800.000 € Wasserstoffbus: 1.100.000 €

Förderung Mehrkosten bis zu 75 % bei Zusage (Programme überzeichnet)

!!! Derzeit: Lieferzeiten von mind. 16 Monaten und eine Kostensteigerung, die derzeit von den Firmen bei Bestellung nicht quantifiziert wird !!!

Haushalt und -planung noch zu klären !!!

Flottenstrategie für den ÖPNV

Weitere Schritte

- Weitere Abstimmungen zwischen Verwaltung, StädteRegion und ASEAG zur ÖPNV-Finanzierung dringlich notwendig
- Erarbeitung Fortschreibung Nahverkehrsplan für Teilkapitel Fahrzeugstandards und Flottenstrategie
- Haushaltseinplanung der Mehrkosten für klimaneutrale Fahrzeuge



Flottenstrategie für den ÖPNV

Handlungsoptionen

- Weitere Bewerbung bei Fördermittelaufrufen und bei vorhandenen Förderschienen
- EU-Programm „100 klimaneutrale Städte“ nutzen, um Förderchancen zu erhöhen
- Aufnahme Flottenumstellung in Fortschreibung des integrierten Klimaschutzkonzepts
- Überprüfung Klimaziel auf Machbarkeit

Flottenstrategie für den ÖPNV

Reservefolien

Flottenstrategie für den ÖPNV

Nächste Schritte Nahverkehrsplan

- Frühjahr 2023: Teilfortschreibung NVP (Barrierefreiheit, Flottenstrategie)
- 2023: Liniennetzgutachten
- 2024: Beginn NVP-Fortschreibung
- Ende 2025: Fertigstellung NVP-Fortschreibung
- 12/2027: Neue Betrauung

Fuhrparkentwicklung, Variante IV

Ersatzbeschaffung für Bestandsbusse (Stand Mittelfristplanung 2022-2026)	2022	2023	2024	2025	2026	Gesamt
Batteriebusse (Solo)		5	5	5	7	22
Batteriebusse (Gelenk)			11		12	23
Wasserstoffbusse (Solo)						
Wasserstoffbusse (Gelenk)				11		11
		5	16	16	19	56

Neue Busse für geplante Mehrleistung (Stand 31.03.22)	2022	2023	2024	2025	2026	Gesamt
Batteriebusse (Solo)		6	2	4		12
Batteriebusse (Gelenk)		2	2	4		8
Wasserstoffbusse (Solo)			4		4	8
Wasserstoffbusse (Gelenk)				1	5	6
		8	8	9	9	34

Flottenbestand: 46 Batterie-Solobusse, 46 Batterie-Gelenkbusse, 8 H2-Solobusse, 17 H2-Gelenkbusse

Beschaffungspreise (in EUR)

Parameter

Buspreise in EUR	Einstiegspreis 2023	Inflation
- Diesel Solo	247.200	3%
- Diesel Gelenk	350.200	3%
- E-Kleinbusse	206.000	3%
- E-Solo	618.000	3%
- E-Gelenk	824.000	3%
- Wasserstoff Solo	721.000	3%
- Wasserstoff Gelenk	927.000	3%

Plan 2023 bis 2027

Finanzierungsbedarf für Investitionen Fuhrparkentwicklung (in Mio. €)

	2023	2024	2025	2026	2027
Investitionszuschüsse Busse Bestand (Ersatzinvestition)	2,2	8,5	10,0	10,6	10,9
- davon erwartete Drittfinanzierung	1,7	6,7	7,7	8,3	8,5
- davon verbleibender Zuschuss durch Aufgabenträger	0,5	1,9	2,3	2,4	2,4

	2023	2024	2025	2026	2027
Investitionszuschüsse neue Busse für Mehrleistung	6,2	5,9	7,1	8,7	0,0
- davon erwartete Drittfinanzierung	2,3	2,7	3,1	3,9	0,0
- davon verbleibender Zuschuss durch Aufgabenträger	3,8	3,2	4,0	4,8	0,0