

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0729/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 12.06.2017 Verfasser: Dez. III / FB 61/300									
<b>Sachstand Marktliner -          u.a. Antrag der Linke-Fraktion im Rat der Stadt Aachen          "Umweltfreundliche Mobilität in Aachen - mit Elektromobilen durch          die Innenstadt" vom 08.02.2017          und Antrag der Grünen-Fraktion im Rat der Stadt Aachen "e.Go          Mover Testbetrieb als Marktliner" vom 29.05.2017</b>										
<b>Beratungsfolge:</b>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06.07.2017</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>06.09.2017</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	06.07.2017	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	06.09.2017	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
06.07.2017	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme								
06.09.2017	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme								

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx 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/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx 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/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

## **Erläuterungen:**

Das Thema Marktliner wurde zuletzt am 14.04.2016 im Mobilitätsausschuss beraten. Seinerzeit wurde die Verwaltung beauftragt die Einbindung einer bestehenden Linie in den Marktliner zu überprüfen und verschiedene Finanzierungsszenarien zu entwickeln. Zwischenzeitlich wurden sowohl von der Fraktion die Linke (Anlage 1) als auch von der Grüne-Fraktion (Anlage 2) weitere Anträge gestellt, die von der Verwaltung im Zusammenhang mit der vorliegenden Vorlage zum Sachstand Marktliner bearbeitet bzw. beantwortet werden.

### **Varianten Marktliner**

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 14.04.2016 wurde eine zwischen Stadtverwaltung Aachen und ASEAG abgestimmte Idee für eine neue Buslinie über den Aachener Markt vorgestellt (Anlage 3). Betrieblich wurde vorgeschlagen, die Linie mit elektrisch angetriebenen Midi-Bussen im Einrichtungsverkehr im 7,5-Minuten-Takt verkehren zu lassen. Beim vorgeschlagenen Betriebskonzept würden 4 neue Elektrofahrzeuge mit einer zusätzlichen jährlichen Fahrleistung von ca. 126.000 Nutzwagen-km benötigt. Auf die Vorlage FB 61/0415/WP17 wird verwiesen.

### **Vorstudie Marktliner (Büro verkehrskonzept)**

Die Verwaltung hat Ende 2016 das Büro verkehrskonzept, Aachen, mit einer Vorstudie zum Marktliner beauftragt. In dieser Vorstudie wurden mehrere Konzeptideen eines Marktliners unter Einbeziehung bestehender Linien untersucht.

#### Variante Verknüpfung Linien 4/32 (Anlage 4)

Eine untersuchte Variante ist die Verknüpfung der Buslinien 4 und 32, die im Rahmen der politischen Beratung im Jahr 2016 von der Grünen-Fraktion eingebracht wurde.

Der Vorschlag (Linienführung s. Anlage 4) sieht vor, die Linien 4 und 32 zu einer Linie zusammen zu führen und im 15-Minuten-Takt in beiden Richtungen verkehren zu lassen. Bei einem 15-Minuten-Takt (der Markt würde in einer Richtung bedient) werden 8 Midibusse benötigt. (Heute werden auf beiden Linien 6 Standardbusse eingesetzt.) Die jährliche Mehrleistung würde 60.000 Nutzwagen-km betragen.

Hinzu würden notwendige Verstärkerfahrten insbesondere zu den Schulzeiten (Couven- und Kaiser-Karls-Gymnasium) kommen, da der heute zu diesen Zeiten verkehrende Standardbus schon ausgelastet ist und die Midibusse eine geringere Fahrgastkapazität bieten. Die genauen betrieblichen Auswirkungen können erst nach Vorliegen aktueller Fahrgastzahlen geprüft und bewertet werden. Infrastrukturell müsste neben einer Haltestelle auf dem Markt auch für beide Richtungen je eine neue Haltestelle „Misereor“ in der Mozartstraße eingerichtet werden. Zudem müsste die Fußgängerzone Augustinerbach zwischen Kaiser-Karls-Gymnasium und Pontstraße für den Linienverkehr wieder geöffnet werden.

#### Variante Linie 13 über den Markt (Anlage 5)

In der in Anlage 5 dargestellten Variante wird der heutige Verlauf der Linie 13 beibehalten und der Markt zwischen den Haltestellen „Driescher Gässchen“ und „Technische Hochschule“ in einer Schleifenfahrt eingehängt. Die Linie 13 bedient dabei drei zusätzliche Haltestellen: „Markt“, „Judengasse“ und „Karman-Auditorium“. Da sich die Strecke hierdurch um rd. 1 km pro Umlauf verlängert, wird für jede Richtung ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich. Demnach werden 6 Midibusse gegenüber heutigen 4 Standardbussen benötigt. Die jährliche Mehrleistung wird mit 11.700 Nutzwagen-km kalkuliert. Für die Fahrtrichtung 13A (gegen den Uhrzeigersinn) müsste eine neue Haltestelle „Judengasse“ eingerichtet werden. Die Verdopplung des Busaufkommens (Linie 4 und zusätzlich Linie 13) könnte auf dem kurvenreichen und engen Abschnitt Judengasse / Eilfschornsteinstraße vermehrt zu gegenseitigen Behinderungen führen. Darüber hinaus wird ein Zweirichtungsbusverkehr in der Neupforte (Fahrbahnrandparken), in der Mostardstraße und über den Markt als sehr problematisch angesehen.

Auch bei dieser Variante würden aufgrund der geringeren Fahrzeuggröße von Midibussen im Gegensatz zu Standardbussen ohne zusätzliche Taktverdichtungen die Fahrgastkapazitäten bei bestehenden Linien reduziert.

#### Variante Verknüpfung Linien 4/13 (Anlage 6)

Die Linie 13 wird statt über die Haltestellen „Ehrenmal“ und „Ponttor“ über die neue Haltestelle „Hotmanspief (neu)“ in der Sandkaulstraße zum Markt geführt. Ab dem Markt - Bedienung in beiden Fahrtrichtungen - folgt sie der Jakobstraße auf dem Linienweg der heutigen Linie 4 bis zur Schanz. Dort nimmt sie den Linienweg der heutigen Linie 13 in Richtung Hauptbahnhof wieder auf. Die Linie 4 fährt dahingegen statt über Eilfschornsteinstraße und Jakobstraße über den Templergraben und übernimmt die Bedienung der Haltestelle „Templergraben“. Im Gegensatz zum weiteren Verlauf der heutigen Linie 13 fährt sie dann über Karlsgraben, um dort die – vor allem im Schulverkehr wichtigen – Umsteigebeziehungen zu ermöglichen.

Unter betrieblichen Gesichtspunkten werden die heute im Einsatz befindlichen vier Standardbusse auf der Linie 13 durch 4 Midibusse ersetzt. Aufgrund des kürzeren Linienweges ergibt sich eine geringe Einsparung von 12.600 Nutzwagen-km jährlich, die möglicherweise durch zusätzliche Verstärkerfahrten (Kapazitätsreduzierung durch Midibusse auf der Linie 13) aufgebraucht werden. Die Haltestellen „Karman-Auditorium“ und „Lochnerstraße“ würden bei dieser Variante gar nicht mehr bedient, die Haltestellen „Ponttor“ und „Ehrenmal“ werden seltener bedient. Es muss eine neue Haltestelle „Hotmanspief“ in der Sandkaulstraße errichtet werden. Vom Kronenberg entfällt die direkte Verbindung zum Markt, vom Hauptbahnhof die direkte Verbindung zum TH Hauptgebäude. Ein Zweirichtungsbusverkehr in der Neupforte (Fahrbahnrandparken), in der Mostardstraße und über den Markt wird als sehr problematisch angesehen. Zudem sind bauliche Maßnahmen an der Schanz erforderlich, um den Midibussen nach dem Halt an der Haltestelle das Rechtsabbiegen vom Boxgraben in die Jakobstraße zu ermöglichen.



## **Bewertung der Ergebnisse Vorstudie**

Die Ergebnisse der Vorstudie werden in einem interfraktionellen Gespräch am Montag, 3.7.2017 vorgestellt und diskutiert. Die Diskussionsergebnisse des interfraktionellen Gesprächs sollen in die abschließende Bewertung der einzelnen Varianten/Konzeptideen einfließen. Über die Ergebnisse des interfraktionellen Gesprächs wird in der Sitzung mündlich berichtet.

## **Neue Perspektiven durch neue Technologien und entsprechende Förderprojekte**

Im Zuge der technologischen Entwicklung und entsprechender Förderprojekte gewinnen neue Fahrzeug- und Bedienkonzepte zunehmend an Bedeutung.

In Aachen wurde jüngst der e.GO Mover vorgestellt, ein in Aachen entwickelter Prototyp eines autonom fahrenden Kleinbusses. Der Antrag der Grünen (Anlage 2) zielt darauf ab, den e.GO Mover im Testbetrieb über den Markt zu führen.

Auch der in Anlage 1 beigefügte Antrag der Fraktion Die Linke hat zum Ziel, ein emissionsfreies „Kleinstfahrzeug“ im öffentlichen Personennahverkehr für die Erschließung der Innenstadt einzusetzen. Hier wird Bezug genommen auf das in Ljubljana eingesetzte Fahrzeug „Kavalier“.

Auch die Stadtverwaltung und die ASEAG beschäftigen sich bereits mit dem Thema "elektrisch angetriebene Fahrzeuge in der Innenstadt", u.a. im Rahmen der Antragstellung für den Förderantrag Klimaschutz.NRW.

## **Anlage/n:**

Anlage 1: Antrag der Fraktion Die Linke vom 8.2.2017

Anlage 2: Antrag der Grüne-Fraktion vom 29.5.2017

Anlage 3: Ringlinie Vorschlag ASEAG/Verwaltung aus Beratung im Jahr 2016

Anlage 4: Variante Verknüpfung Linien 4/32

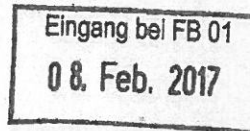
Anlage 5: Variante Ringlinie 13 über den Markt

Anlage 6: Variante Verknüpfung Linien 4/13

Anlage 1

Fraktion DIE LINKE. • Verwaltungsgebäude Katschhof • 52058 Aachen

Herrn  
Oberbürgermeister Marcel Philipp  
Rathaus/Markt – Fax 432-8008  
52058 Aachen



Nr. 246/17

Aachen, 8. Februar 2017

**Ratsantrag: Umweltfreundliche Mobilität In Aachen – mit Elektromobilen durch die Innenstadt**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,  
der Rat möge beschließen:

*Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, inwieweit sich der „Kavalier, ein Mobilitätskonzept der Stadt Ljubljana, in Aachen technisch und finanziell umsetzen ließe, und die Ergebnisse im Mobilitätsausschuss vorzustellen.*

**Begründung**

Der *Kavalier*, ein Fahrzeug mit Elektroantrieb, ist ein menschen- und umweltfreundliches Konzept kostenloser Stadtbeförderungen in Ljubljana. Die in der Fußgängerzone des Altstadt-kerns fahrenden "Kavalier" sind vor allem für ältere Bürger, bewegungsbehinderte Menschen und Touristen bestimmt. Wegen der niedrigen Geschwindigkeit kann man einen *Kavalier* während seiner Fahrt anhalten und einsteigen.

Die kostenlosen Fahrten mit den Kavalieren werden vom Öffentlichen Verkehrsunternehmen Ljubljana (Ljubljanski potniški promet) in Zusammenarbeit mit der Stadtgemeinde Ljubljana und der Anstalt Ljubljana Tourism ermöglicht. Das Projekt *Kavalier* ist eine der Maßnahmen zur Einführung umweltfreundlicherer Formen der Stadtbeförderung. Ljubljana zählt zu denjenigen Städten, die in den letzten Jahren große Fortschritte auf diesem Gebiet erzielt haben. Daher wurde Ljubljana in den letzten zehn Jahren zweimal von der Europäischen Kommission mit dem Preis der Europäischen Mobilitätswoche ausgezeichnet, und zwar 2003 und 2013.

Dieses Projekt auf Aachen übertragen wäre ein idealer Baustein für die *Pilotstadt Emissionsfreie Mobilität*.

Mit freundlichen Grüßen



Leo Deumens



Marc Beus



Harald Siepmann

Anlage 2

Oberbürgermeister  
Marcel Philipp  
Rathaus  
52058 Aachen

Eingang bei FB 01  
01. Juni 2017

Nr. 278/17

29. Mai 2017  
GRÜNE 13 / 2017

**Ratsantrag**

**e.GO Mover Testbetrieb als Marktliner**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Fraktion der GRÜNEN beantragt, im Rat der Stadt Aachen folgenden Beschluss zu fassen:

Die Verwaltung wird beauftragt, in Gespräche mit der e.GO Mobile AG einzutreten, um die Möglichkeit des Einsatzes des e.GO Mover im Testbetrieb als Marktliner zu prüfen.

**Begründung**

Der Einsatz des Elektro-Kleinbusses als neuer Marktliner bietet die Chance des doppelten Testbetriebs. Mit der Erprobungsstrecke für das Fahrzeug könnten gleichzeitig Erfahrungen gesammelt werden, wie stark eine Kleinbuslinie über den Markt frequentiert würde.

Der e.GO Mover ist auf Grund seiner Größe im engen innerstädtischen Betrieb gut einsetzbar. Gleichzeitig wäre die Präsenz eines solchen Fahrzeugs in der Innenstadt ein guter Marketingeffekt für die Elektromobilität.

Würde die Teststrecke beispielsweise vom Hauptbahnhof über den Markt zum Campusgelände geführt, würden attraktive Ziele über den Markt erreicht.

Mit freundlichen Grüßen



Wilfried Fischer  
Stv. Fraktionssprecher

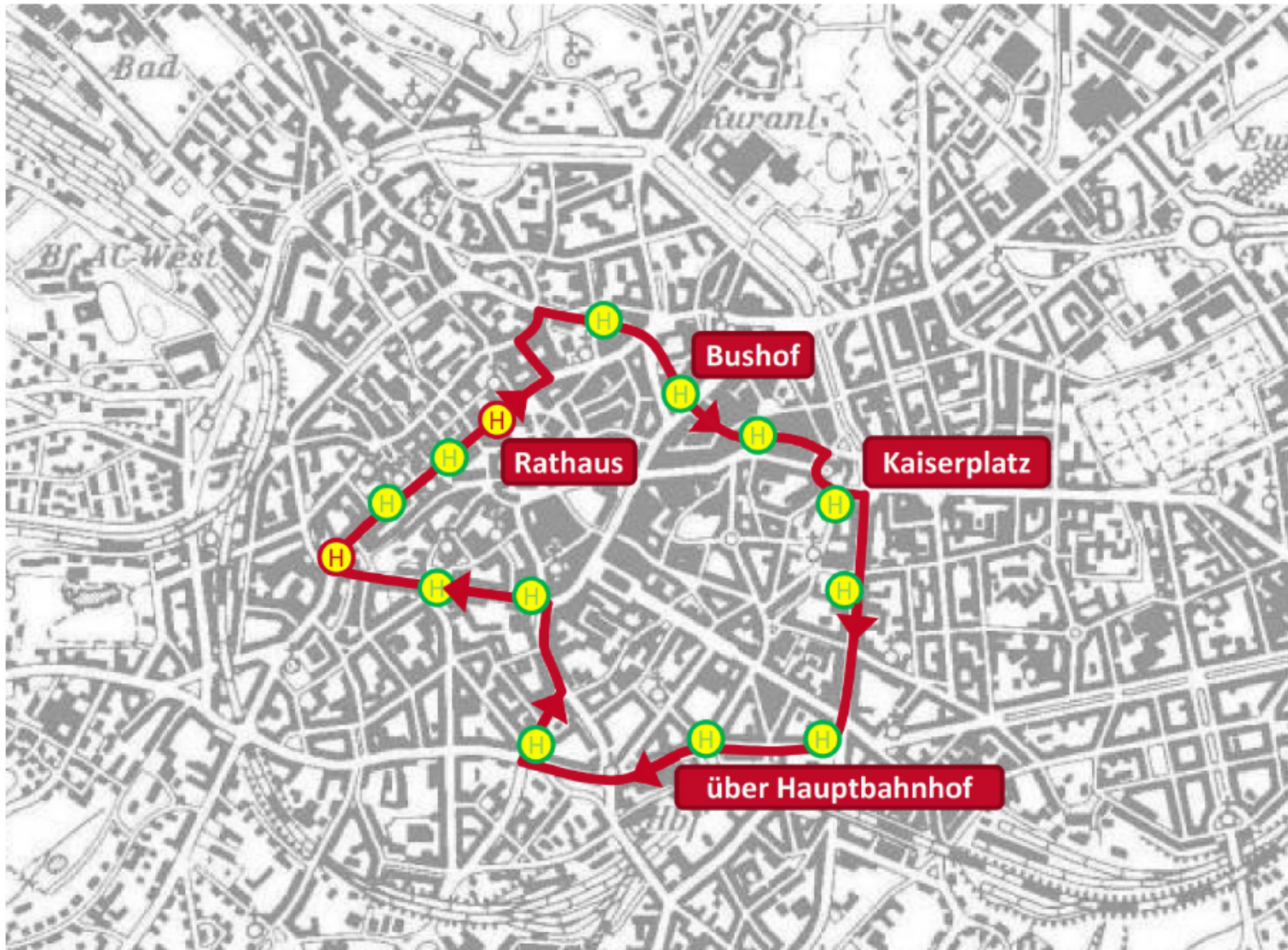


Achim Ferrari  
Vorsitzender des Mobilitätsausschusses

Verwaltungsgebäude Katschhof  
Johannes-Paul-II-Str. 1  
D-52062 Aachen

Raum 104  
Tel.: 0241 432-7217  
Fax: 0241 432-7213

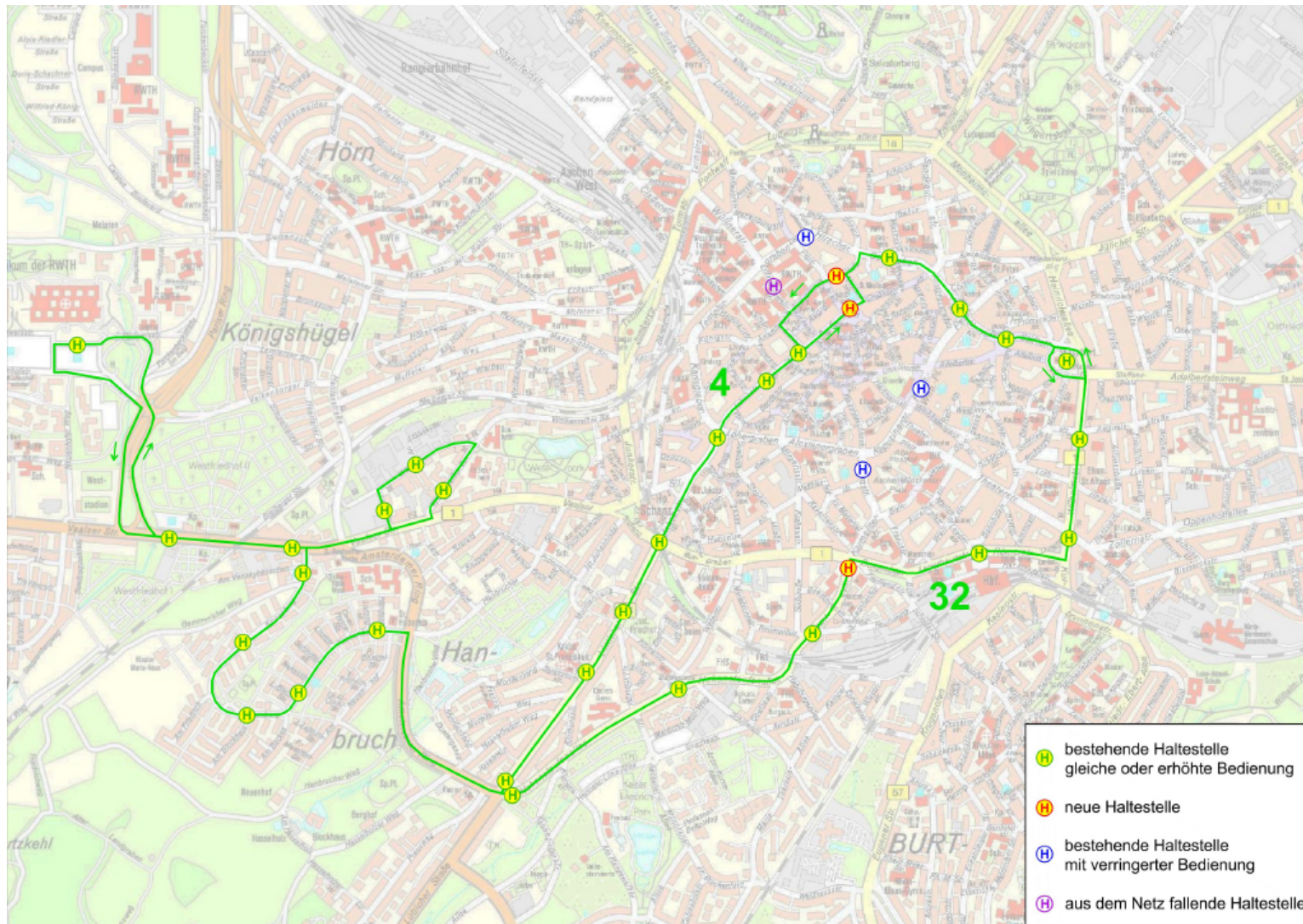
## Anlage 3: Ringlinie Vorschlag ASEAG/Verwaltung aus Beratung 2016



	Variante ASEAG
Betroffene Linien	Neue Linie
Kurzbeschreibung	Neue Ringlinie im Einrichtungsbetrieb
Takt auf dem Markt	7,5 min eine Richtung
Benötigte Midibusse (ohne Reserve)	4
Wegfallende Busse	0
Zusätzliche werktägliche Nutzwagen-km	420
Zusätzliche jährliche Nutzwagen-km	126.000
Zusätzliche Haltestellen	„Markt“ einfach „Karlsgraben“ einfach
Nicht mehr bediente Haltestellen	-
Seltener bediente Haltestellen	-
Kapazitätsveränderungen auf bestehenden Linien	Keine



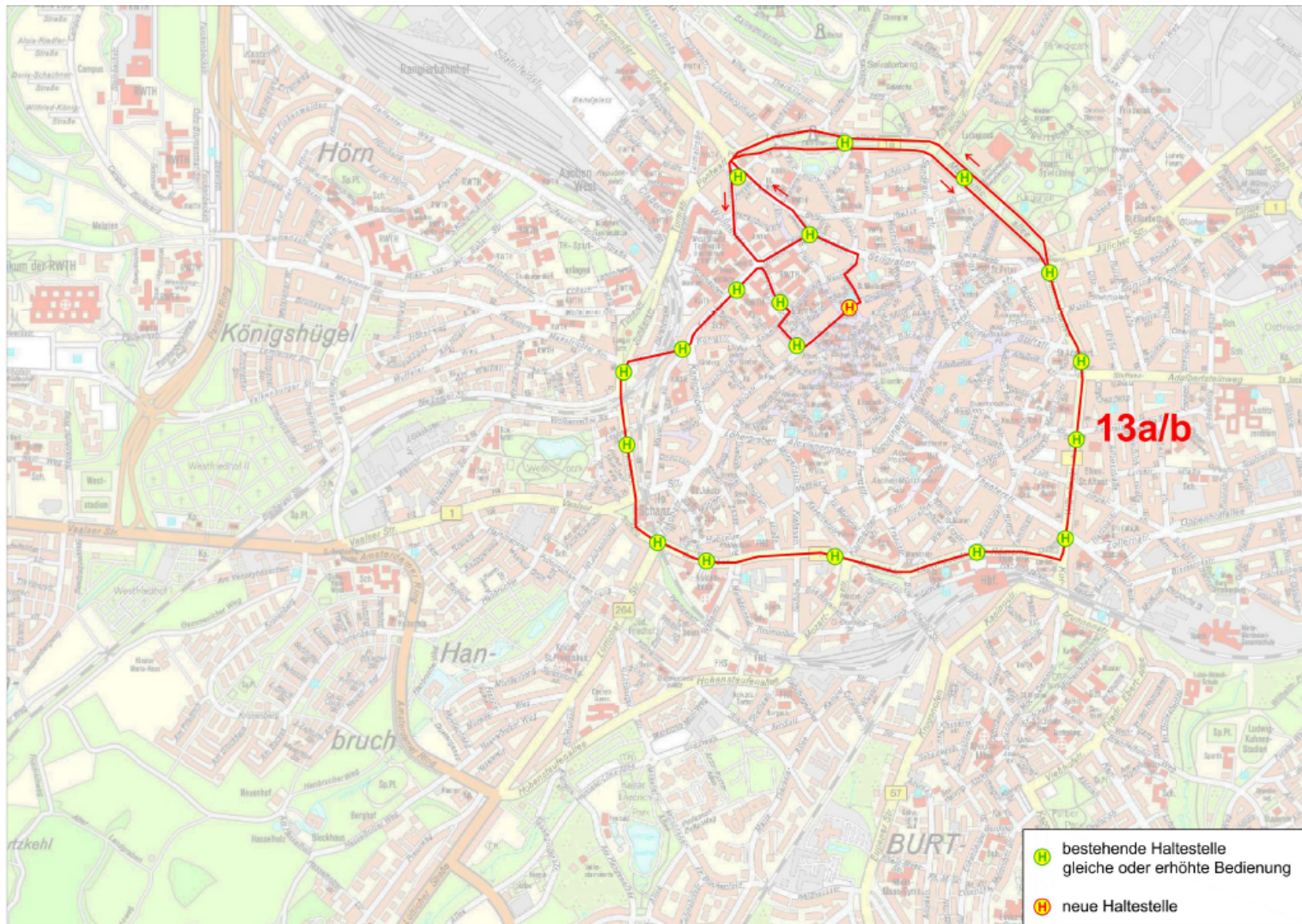
## Anlage 4: Variante Verknüpfung Linien 4/32



	Variante 4/32
Betroffene Linien	4 und 32
Kurzbeschreibung	Verbindung der Linien 4 und 32
Takt auf dem Markt	15 min eine Richtung
Benötigte Midibusse (ohne Reserve)	8
Wegfallende Busse	6 Standardbusse
Zusätzliche werktägliche Nutzwagen-km	200
Zusätzliche jährliche Nutzwagen-km	60.000
Zusätzliche Haltestellen	„Markt“ einfach „Neupforte“ einfach „Misereor“ doppelt
Nicht mehr bediente Haltestellen	„Karman-Auditorium“
Seltener bediente Haltestellen	„Driescher Gässchen“ „Alter Posthof“ „Eisenbrunnen“
Kapazitätsveränderungen auf bestehenden Linien	Linie 4 (Linie 32: kleinere Busgröße wird ggf. durch Taktverdichtung ausgeglichen)



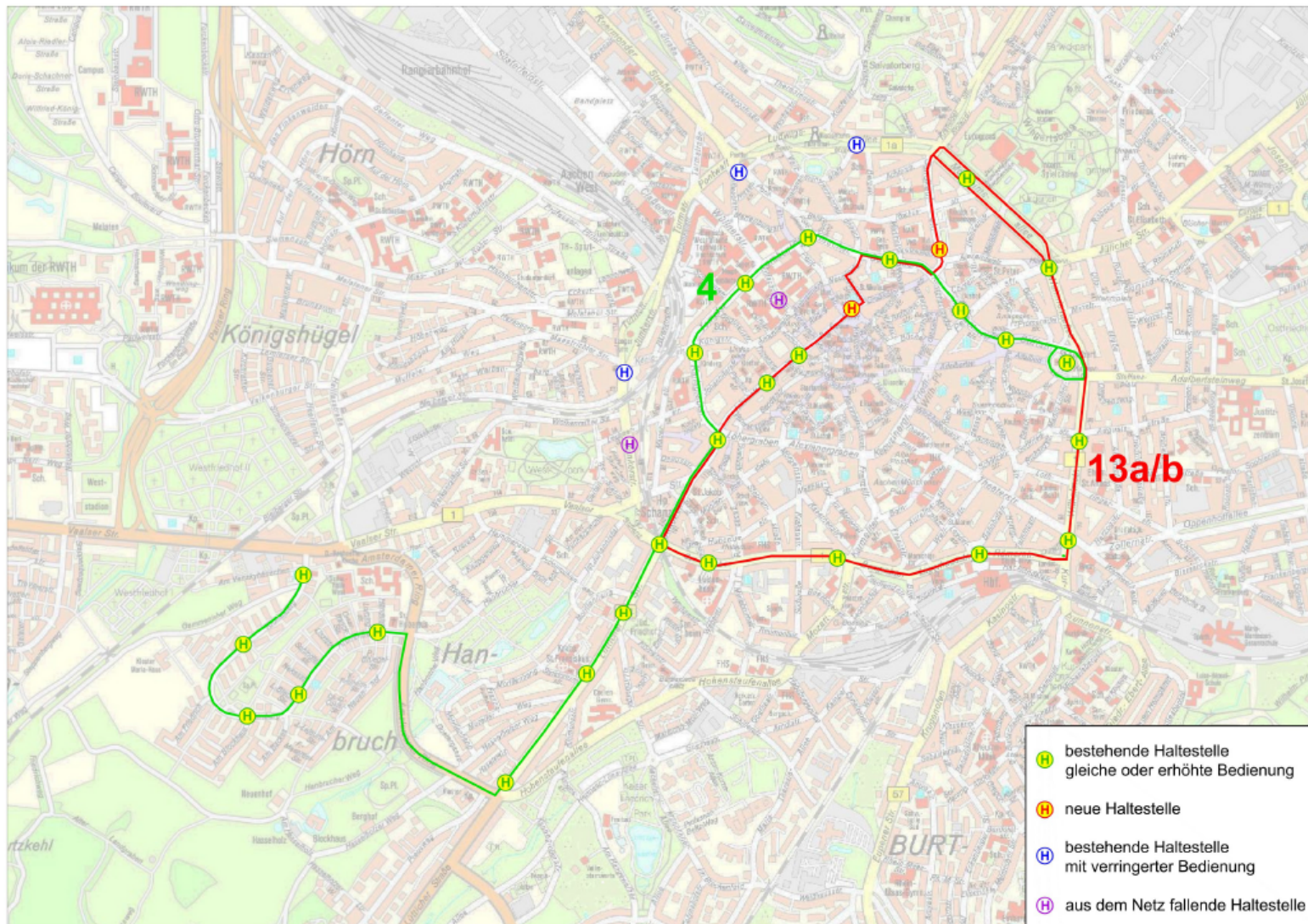
## Anlage 5: Variante Ringline 13 über den Markt



	Variante 13
Betroffene Linien	13a/b
Kurzbeschreibung	Einbindung des Markts in die heutige 13a/b
Takt auf dem Markt	15 min zwei Richtungen
Benötigte Midibusse (ohne Reserve)	6
Wegfallende Busse	3 Standardbusse 1 Gelenkbus
Zusätzliche werktägliche Nutzwagen-km	39
Zusätzliche jährliche Nutzwagen-km	11.700
Zusätzliche Haltestellen	„Markt“ doppelt „Judengasse“ einfach
Nicht mehr bediente Haltestellen	
Seltener bediente Haltestellen	-
Kapazitätsveränderungen auf bestehenden Linien	Linie 13



## Anlage 6: Variante Verknüpfung Linien 4/13



	Variante 13/4
Betroffene Linien	13a/b und 4
Kurzbeschreibung	Linie 13 über Markt statt Ponttor, Tausch Linienweg 4 und 13 im Bereich Templergraben
Takt auf dem Markt	15 min zwei Richtungen
Benötigte Midibusse (ohne Reserve)	4
Wegfallende Busse	3 Standardbusse 1 Gelenkbus
Zusätzliche werktägliche Nutzwagen-km	minus 55
Zusätzliche jährliche Nutzwagen-km	minus 16.500
Zusätzliche Haltestellen	„Markt“ doppelt „Hotmannspieß“ doppelt
Nicht mehr bediente Haltestellen	„Karman-Auditorium“ „Lochnerstraße“
Seltener bediente Haltestellen	„Ehrenmal“ „Ponttor“ „Turmstraße“
Kapazitätsveränderungen auf bestehenden Linien	Linie 13