

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0816/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: Fachbereich Wirtschaft, Wissenschaft und Europa / AG Charlemagne		AZ:	
		Datum:	13.11.2017
		Verfasser:	
Grenzüberschreitender elektromobiler ÖPNV mit dem CharlemagneBus			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
29.11.2017	Ausschuss für Arbeit, Wirtschaft und Wissenschaft	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Arbeit, Wirtschaft und Wissenschaft nimmt den Bericht zum CharlemagneBus zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, über den weiteren Verlauf zu informieren.

Grenzüberschreitender elektromobiler ÖPNV mit dem CharlemagnEbus

Anlass

Die Charlemagne Grenzregion ist eine Kooperation der grenzanliegenden Kommunen Parkstad Limburg, Heerlen, Vaals, Stadt Aachen, Städteregion Aachen und der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens. Die Initiative wurde 2009 durch die jeweiligen Hauptverwaltungsbeamten gegründet mit dem Ziel der Stärkung eines gemeinsamen grenzüberschreitenden Wirtschaftsraums. Hauptthemenfelder sind die Bereiche Arbeit, Wirtschaft und Infrastruktur.

Gerade im Bereich der Infrastruktur gibt es grenzüberschreitend große Herausforderungen. Bereits 2013 ist dieses Thema vor dem Hintergrund der elektromobilen Entwicklung in den drei Nachbarstaaten im Vorstand der Charlemagne Grenzregion behandelt worden. Vorderstes Ziel ist es, eine Entwicklung im Bereich des e-mobilen ÖPNV zu verhindern, die sich nachteilig auf die Grenzüberschreitung auswirken könnte. Aufgrund dessen ist eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben worden, deren Ergebnisse am 03.12.2015 im Mobilitätsausschuss vorgestellt wurden. Im Rahmen dieser durch die Kooperation finanzierten Studie wurde untersucht, welche grenzüberschreitenden Buslinien kurzfristig auf elektromobile Antriebe umgestellt werden können. Die Studie kam seinerzeit zu dem Ergebnis, dass u.a. die Linie 44 zwischen Heerlen und Aachen für eine Umstellung auf Elektroantriebe geeignet ist. Die Linie 44 wird gemeinsam von ASEAG und seit Dezember 2016 von dem niederländischen Konzessionär Arriva betrieben. In der Diskussion der Vorlage im MoA wurde seinerzeit schon dargestellt, dass eine Förderung im Rahmen des INTERREG Projektes 'EMR-Connect' angestrebt wird.

Die Stadt Aachen wird durch das Land NRW als Modellstadt für emissionsfreie Mobilität gefördert. Ein Ziel ist unter anderem, die drohenden Dieselfahrverbote in der Innenstadt durch die weitere Förderung der Elektromobilität zu verhindern. In Arbeit ist die Strategie Elektromobilität im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung, die Implementierung multimodaler Mobilitätsangebote, der Ausbau der Ladeinfrastruktur, die Elektrifizierung des ÖPNV und die Umstellung der Dienstmobilität der Verwaltungsmitarbeitenden auf Elektro-Fahrzeuge, den ÖPNV und Pedelecs (Projekt 'Flottenmanagement').

Mit dem Beschluss für die Anschaffung von 15 Elektrobussen bei der ASEAG hat die Stadt Aachen im Jahr 2016 einen richtungsweisenden Schritt hin zu einem elektromobilen und emissionsfreien ÖPNV getan. Mit dem Projekt CharlemagnEbus soll nun elektromobiler ÖPNV auch auf grenzüberschreitenden Linien geschaffen werden. Gleichzeitig wird mit der Elektrifizierung der Linie 44, die mit ihrer Führung über den Hauptbahnhof, Elisenbrunnen, Bushof, Driescher Gässchen, Ponttor auch eine innerstädtische Linie darstellt, eine zusätzliche Emissionsentlastung des städtischen Innenraums gewonnen.

Zwischenzeitlich haben zahlreiche Termine zwischen Stadt Aachen, AG Charlemagne Grenzregion, ASEAG, AVV und Arriva stattgefunden, in denen die Grundlagen für eine Projektumsetzung abgestimmt wurden. Zudem steht eine Genehmigung des Förderprojektes 'EMR-Connect' kurz bevor, über das die Ladeinfrastruktur für den CharlemagnEbus gefördert werden kann.

Förderprojekt 'EMR-Connect'

Auf Initiative der euregionalen Koordinierungsstelle zum ÖPNV, die beim AVV angesiedelt ist, wurde 2016 ein Projektantrag im Interreg V-A Programm der Euregio Maas-Rhein für das Projekt "EMR-Connect" gestellt. Bereits in der Vorbereitungsphase war die AG Charlemagne Grenzregion in die Konzeption mit eingebunden. Das Ergebnis der Studie hat den Bedarf der Einrichtung der Ladeinfrastruktur für den grenzüberschreitenden Busverkehr und die notwendige Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben bestätigt und verdeutlicht. Das eigentliche Projektkonsortium besteht aus 12 Projektpartnern: AVV GmbH, Stadt Aachen, ASEAG, RWTH Aachen University, Provinz Limburg, Parkstad Limburg, Arriva Personenvervoer, Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens, TEC, De Lijn, SNCB, Liège Europe Metropole, Université de Liège, Universiteit Hasselt.

Für das Projekt stehen insgesamt Fördermittel in Höhe von 4,6 Mio. € bei einer Förderquote von 80 % zur Verfügung. Die Stadt hat insgesamt ein förderfähiges Budget von rd. 685.000 € (inkl. Personalkosten), das vor allem im Arbeitspaket 'Lademöglichkeiten für grenzüberschreitend verkehrende Elektrobuslinien' vorgesehen ist. Das Projekt hat eine Laufzeit von drei Jahren.

CharlemagneBus

Die Linie 44 wird zwischen Heerlen Station und Hauptbahnhof Aachen mit je zwei Bussen gemeinsam von ASEAG und Arriva betrieben. Bei einem Halbstundentakt sind derzeit vier 12 Meter lange Dieselmotoren im Einsatz. Das Verkehrsunternehmen Arriva, das sich der Provinz Limburg gegenüber vertraglich verpflichtet, bis 2026 den gesamten Busverkehr innerhalb Limburgs emissionsfrei zu betreiben, plant, auch auf der Linie 44 zukünftig Elektrobusse einzusetzen, deren Nachladekonzept sich jedoch von den ASEAG Elektrobusen unterscheidet. Während die ASEAG Elektrobusse mit relativ großen Energiespeichern ohne Nachladung im Betrieb nur nachts im Depot nachgeladen werden müssen, sind für die Elektrobusse von Arriva an den Endhaltestellen innerhalb der Wendezeiten Ladevorgänge notwendig.

Damit zukünftig die grenzüberschreitende Mobilität gesichert ist, bedarf es in Aachen und Heerlen einer Ladeinfrastruktur an den Endhaltestellen. Auf diese Situation hat die AG Charlemagne Grenzregion bereits frühzeitig mit ihrer Studie hingewiesen.

Koordiniert durch die AG und in enger Kooperation mit den Verkehrsunternehmen, FB 61 und dem AVV sind die unterschiedlichen Ansprüche und Bedarfe bezüglich der technischen, räumlichen und logistischen Umsetzbarkeit geprüft worden.

Der Mobilitätsausschuss hat sich mittlerweile für eine weitere und konkretere Prüfung des Standortes für die Ladeinfrastruktur ausgesprochen.