

<b>Vorlage</b> Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:	<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0039/WP18 <b>Status:</b> öffentlich <b>Datum:</b> 26.03.2021 <b>Verfasser/in:</b> Dez. III / FB 61/300															
<b>Angebotsverbesserungen im Linienverkehr für Juni 2021;          Einrichtung eines Ringverkehrs der ASEAG an Samstag-Markttagen:          Antrag der SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Brand vom          15.08.2020</b>																
<b>Ziele:</b>																
<b>Beratungsfolge:</b> <table border="1" data-bbox="181 824 1414 974"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14.04.2021</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>22.04.2021</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> <tr> <td>28.04.2021</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Brand</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>05.05.2021</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	14.04.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	22.04.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	28.04.2021	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Anhörung/Empfehlung	05.05.2021	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Anhörung/Empfehlung
Datum	Gremium	Zuständigkeit														
14.04.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung														
22.04.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung														
28.04.2021	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Anhörung/Empfehlung														
05.05.2021	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Anhörung/Empfehlung														

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den in der Vorlage dargestellten Probetrieb für die neue Tangentiallinie Brand-Burtscheid für Juni 2021 zu beschließen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und beschließt, vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts 2021, den in der Vorlage dargestellten Probetrieb für die Tangentiallinie 50, die Tangentiallinie Brand-Burtscheid sowie den Ortsbus Brand für Juni 2021.

Die Bezirksvertretung Aachen-Brand nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss zu dem in der Vorlage dargestellten Probetrieb für die Tangentiallinie 50, die Tangentiallinie Brand-Burtscheid sowie den Ortsbus Brand für Juni 2021 an. Der Antrag gilt als behandelt.

Die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss zu dem in der Vorlage dargestellten Probetrieb für die Tangentiallinie 50 für Juni 2021 an.

## Finanzielle Auswirkungen

Vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts

	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 4-120201-954-5 – Tarifbedingte Leistungen ASEAG

<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	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	1.460.000	1.460.000	729.000	729.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	1.460.000	1.460.000	729.000	729.000	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 für diese Vorlage mit „nicht eindeutig“ beurteilt.

Bei Einsatz von Dieselnissen fallen rund 1100 Gramm an CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kilometer an.

Damit die Klimabilanz einer Dieselnisbusfahrt positiv wird, müssen dadurch PKW-Fahrten mit Verbrennungsfahrzeugen ersetzt werden. PKW-km werden mit 208 g/km angesetzt werden, betragen also nur gut ein Fünftel der klimarelevanten Emissionen eines Dieselnisses. Um die CO<sub>2</sub> Emissionen, die durch die zusätzlichen Busfahrten entstehen, zu kompensieren, müssen somit pro Busfahrt 5 PKW-Nutzer von ihrem PKW auf den Bus umsteigen. Bei über 5 Umsteigern je Busfahrt wäre die Klimarelevanz positiv. Sollten im schlechtesten Falle durch dieses zusätzliche ÖPNV-Angebot keine PKW-Fahrten ersetzt werden, so fallen für 60.000 km/a 65 t CO<sub>2</sub> pro Jahr an.

Da die Zahl der Umsteiger nicht bekannt ist, können die Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Durch einen Vergleich der Fahrgastzahlen können die Maßnahmen evaluiert werden. Verwaltung und ASEAG werden entsprechende Fahrgastzählungen bzw. Befragungen durchführen, um Aussagen zur Nutzung und somit zur tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Wirkung der Maßnahme treffen zu können. Allerdings unterstützen neue bzw. gestärkte Busverbindungen grundsätzlich eine CO<sub>2</sub>-reduzierte Mobilität. Durch das verbesserte Angebot im ÖPNV wird der Anreiz, Fahrten im Stadtgebiet mit dem eigenen PKW zu reduzieren, erhöht. Das hier verfolgte zusätzliche Angebot zielt jedoch nicht in erster Linie auf Umsteiger von PKW auf Bus, sondern dient v.a. einer verbesserten Erreichbarkeit für Menschen, die in ihrer Mobilität körperlich beeinträchtigt sind.

## **Erläuterungen:**

In der Bezirksvertretung Aachen-Brand wurden im Jahr 2020 mehrere Maßnahmen zu Angebotsausweitungen im Linienverkehr gefordert und über Beschlüsse manifestiert (vgl. Beschlüsse am 05.02.2020 und 02.09.2020). Die Verwaltung und die ASEAG haben daraufhin die geforderten Maßnahmen entwickelt:

- Angebotserweiterung auf der Linie 50 (zwischen Brand und Eilendorf)
- Einrichtung einer neuen Tangentialverbindung zwischen Brand undurtscheid
- Einrichtung eines Ortsbusses in Brand

Ziel ist es, durch das Angebot von zusätzlichen Verbindungen im Busnetz der Stadt Aachen mehr Menschen zum Umstieg auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Bus zu bewegen. Zwischen den Stadtteilen Brand und Eilendorf sowie Brand undurtscheid bestehen starke Verkehrsverflechtungen, die im ÖPNV-Angebot nicht adäquat abgebildet sind. Die Ortsbusverbindung an Markttagen soll die eigenständige Mobilität von älteren Menschen unterstützen und den Markt sowie das Zentrum vom Pkw-Verkehr entlasten.

Die Maßnahmen werden zunächst als Probetrieb für ein Jahr eingeführt und evaluiert. Je nach Ergebnis wird die Verwaltung in Abstimmung mit der ASEAG in einer neuen Vorlage Bewertungen und Empfehlungen für die Fortführung der Angebote zum Beschluss vorlegen.

## **Maßnahmenbeschreibungen**

### Ausbau der Tangentialverbindung Linie 50 zwischen Brand und Eilendorf

Derzeit wird nur eine Fahrt je Richtung auf dieser Linie für die Anbindung der Gesamtschule in Brand angeboten, Montag bis Freitag von Eilendorf in Richtung Brand zum Schulbeginn 8:00 Uhr und nachmittags um 16:10 Uhr zurück.

Es ist geplant, die Fahrtenzahl auf der Linie 50 auszuweiten und die Linienführung anzupassen.

Angestrebt wird mittelfristig ein werktäglicher 60-Minuten-Takt im Linienverkehr. Der neue Linienverlauf ist in der Anlage 1 dargestellt. Die Linie soll zusätzlich über das Gewerbegebiet Eilendorf Süd geführt werden, um einerseits die Bereiche entlang der Kellershau- und der Kaubendenstraße besser zu erschließen und andererseits auch aus Eilendorf eine Direktverbindung in das Gewerbegebiet Eilendorf Süd zu realisieren. Sobald die Haltestellen- und Straßeninfrastruktur im neuen Gewerbepark Brand fertiggestellt ist, kann die Linie 50 auch durch dieses neue Gewerbegebiet geführt werden. Hierbei ist insbesondere auch eine bessere Sicherung der Engstelle am Tunnel zum Beispiel durch eine Lichtsignalanlage zu berücksichtigen, um den Gewerbepark Brand sicher mit dem ÖPNV befahren zu können. Bis dahin erfolgt die Führung über Debyestraße-Nordstraße. Neben der geplanten neuen Haltestelle im Gewerbepark Brand sind neue Haltestellen im Bereich der Kellershau- bzw. Kaubendenstraße vorgesehen.

Es wird vorgeschlagen, zweistufig vorzugehen. Zunächst sollte die Ausweitung des Angebotes als Kombination von Linien- und bedarfsorientierten Fahrten erfolgen: Zu den Hauptverkehrszeiten werden Linienfahrten angeboten, in der Nebenverkehrszeit sollen bedarfsabhängige Anruf-Linien-Taxi-Fahrten (ALT) nur nach Voranmeldung verkehren. Bei einer solchen Kombination von Linien- und ALT-Fahrten im Stundentakt fallen rd. **60.000 Nutzwagenkilometer / Jahr** zusätzlich an. Hierfür entstehen Kosten von rd. **195.000 EUR jährlich**.

Einnahmenkalkulation: Es ist zu erwarten, dass durch das ausgeweitete Fahrtenangebot zusätzliche Kunden gewonnen werden können. Im Zusammenhang mit der verbesserten Erschließung von den

Gewerbegebieten soll im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements der Stadt Aachen JobTickets vermarktet werden. Durch den Absatz von Jobtickets werden Einnahmen in Höhe von 31.000 € jährlich prognostiziert. Bei einem Ansatz von 5 neu verkauften Monatskarten werden Einnahmen von rd. 3.700 EUR jährlich generiert. Weitere ÖPNV-Einnahmen durch das verstärkte Angebot sind beim Fahrkartensortiment Einzeltickets zu erwarten. Kalkuliert werden hier Einnahmen in Höhe von ca. 8.300 EUR jährlich. In der Summe werden somit Einnahmen in der Höhe von 43.000 € erwartet.

Für das mittelfristige Konzept mit ausschließlich Linienfahrten im 60- Minuten-Takt sind ca. **125.000 Nutzwagen-km / Jahr** zu veranschlagen. Dieses Konzept könnte umgesetzt werden, falls sich eine entsprechende Nachfrage einstellt. Hierfür entstehen Kosten in Höhe von rd. **343.000 EUR jährlich**.

#### Einrichtung einer neuen Tangentialverbindung zwischen Brand und Burtscheid

Im derzeitigen Liniennetz existiert keine Direktverbindung zwischen Brand / Driescher Hof und Burtscheid. Lediglich im Schulverkehr werden direkte Verstärkerfahrten zu den Hauptbeginn- und -endzeiten bzw. passende Umsteigeverbindungen an der Haltestelle Adenauerallee zu den Schulstandorten in Burtscheid angeboten. Fahrten mit dem ÖPNV sind zu den übrigen Zeiten mit einem Umstieg in der Innenstadt und längeren Reisezeiten verbunden und daher wenig attraktiv. Die heutige Reisezeit zwischen den Haltestellen "Brand" und "Burtscheid" beträgt heute mit Umsteigevorgang zwischen 37 und 44 Minuten (je nach Verbindung). Es ist mit einem nennenswerten Potenzial sowohl zwischen Burtscheid und Brand als auch auf einzelnen Teilstrecken der neuen Linie zu rechnen. Die Linie soll wie folgt geführt werden, siehe Anlagen 2:

Brand - Niederforstbach - Vennbahnbogen - Wohngebiet Grauenhofer Weg - Forster Linde - Adenauerallee - Brandenhofer Weg - Marienhospital - Burtscheid - Bayernallee - Siegel

Durch die neue Linie wird die ÖPNV-Erschließung der südlichen Wohngebiete in Brand verbessert und das neue Wohngebiet am Grauenhofer Weg angebunden. Die Fahrzeit beträgt zwischen Brand und Burtscheid ca. 22 Minuten, in Gegenrichtung ca. 20 Minuten. Für beide Gebiete sowie Forster Linde entsteht eine direkte Verbindung nach Burtscheid. Innerhalb des Stadtteils Burtscheid wird darüber hinaus das ÖPNV-Angebot am Brandenhofer Weg gestärkt. Diese Achse wird heute von der Linie 30 in einem unregelmäßigen Takt, insbesondere mit einem auf den Schülerverkehr ausgerichteten Fahrtenangebot, erschlossen. Es ist zu berücksichtigen, dass alle Fahrten über die Haltestelle „Burtscheid“ hinaus bis zur Haltestelle „Siegel“ geführt werden müssen, da nur dort eine geeignete Wende- und Standmöglichkeit zur Verfügung steht.

Im Zuge der geplanten Linienführung über den Grauenhofer Weg ist es erforderlich, eine neue Haltestelle im Grauenhofer Weg auf Höhe der Arlingtonstraße einzurichten und insbesondere einen geeigneten Standort für die Haltestelle „Grauenhofer Weg“ in Fahrtrichtung Brand zu finden. Dies erfolgt zunächst provisorisch.

Die geplante Linie unterstützt andere Planvorhaben: Im Planungsprozess Lintertstraße - Radvorrangroute wurde der Wunsch nach einem gestärkten ÖPNV-Angebot auf der Lintertstraße zwischen Adenauerallee und Forster Linde vorgetragen. Am Brandenhofer Weg sollen rd. 70 neue Wohneinheiten entstehen. Die derzeitige Erschließung mit den Fahrten der Linie 30 wird als nicht ausreichend angesehen.

Die jährliche Gesamtleistung bei einem Stundentakt montags bis freitags von 6 bis 18 Uhr beträgt rd. **60.000 Nutzwagen-km / Jahr**. Hierfür entstehen Kosten von rd. **307.000 EUR jährlich**.

Einnahmenkalkulation: Es ist zu erwarten, dass durch das ausgeweitete Fahrtenangebot zusätzliche Kunden gewonnen werden können. Kalkuliert werden hier mit zusätzlichen Einnahmen von rd. 40.000 EUR jährlich.

#### Einrichtung eines Ortsbusses in Brand

Am 28.11.2020 begann der Probetrieb eines Ortsbusses in Brand. Diese Linie verbindet große Teile von Brand mit dem Zentrum/Markt. Das Angebot wird an den Markttagen (dienstags und samstags) zur Vormittagszeit im 30-Minuten-Takt angeboten. Der Linienweg erfolgt in zwei Schleifen und ist in Anlage 3 abgebildet. Ein entsprechender Antrag hat die SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Brand gestellt, vgl. Anlage 4. Die Finanzierung des Probetriebs in Brand erfolgt aus bezirklichen Mitteln sowie Mittel aus der ÖPNV-Pauschale (vgl. Beschluss in der Bezirksvertretung Brand am 02.09.2020).

Der solitäre Ortsteil Krauthausen kann aus zeitlichen Gründen nicht im Linienvverlauf eingebunden werden, da sonst das Betriebskonzept mit dem Einsatz eines Fahrzeuges so nicht möglich wäre. Zu bemerken ist hier, dass zur Betriebszeit des Ortsbusses bereits ein stündliches Angebot mit der Linie 15 bzw. (samstags in Form eines Anruf-Linien-Taxis) von der Haltestelle Brand nach Krauthausen und umgekehrt besteht.

Der Probetrieb wird fortlaufend evaluiert. Wenn die Linie gut angenommen wird, soll sie ab Juni 2021 in einen Regelbetrieb überführt werden. Die Leistung für ein Angebot im ähnlichen Umfang (Fahrten an den beiden Markttagen) wird daher vorsorglich mit eingeplant. Das genaue Fahrtenangebot ist dabei abhängig von den Ergebnissen des Probetriebes.

Die derzeitige tarifliche Regelung mit einem Kurzstrecken-Ticket (Flugticket) für Hin- und Rückfahrt stellt als Lockangebot eine Sonderlösung dar und kann im späteren Regelbetrieb nicht fortgeführt werden. Dann sollte auf Standardtarife des AVV zurückgegriffen werden. Der AVV und die ASEAG schlagen Folgendes vor: Pro Fahrt mit dem Ortsbus, unabhängig von Fahrtenlänge und der Anzahl Haltestellen, muss ein Flugticket gelöst werden. Für die Rückfahrt wird ein zweites Ticket fällig, sodass die Busfahrt zum Brander Wochenmarkt und zurück also mit zwei Flugs-Tickets erfolgt. Abokarten wie Monatskarten oder Semesterticket sind gültig.

Die jährliche Gesamtleistung bei einer Bedienung dienstags und samstags wie im Probetrieb beträgt rd. **10.000 Nutzwagen-km / Jahr**. Hierfür entstehen Kosten von rd. **30.000 EUR jährlich**.

Einnahmenkalkulation: Es ist zu erwarten, dass durch das neue örtliche Fahrtenangebot zusätzliche Kunden gewonnen werden können, die für Fahrten innerhalb des Stadtbezirkes künftig den Ortsbus nehmen. Bei einem Ansatz von ca. 22 neuen Kunden samstags sowie 11 neuen Kunden dienstags (jeweils eine Steigerung um rund 50 % gegenüber den Fahrgastzahlen im Dezember unterstellt) und einer Gültigkeit des Kurzstreckentarifs für die gesamte Linie ergeben sich zusätzliche Einnahmen in Höhe von rd. 3.000 EUR jährlich.

#### Ortsbus Eilendorf

Über ein zusätzliches innerbezirkliches Busangebot in Eilendorf fand am 01.09.2020 ein Abstimmungsgespräch zwischen der Fachverwaltung, dem Bezirksamt, der ASEAG und der

Arbeitsgruppe Mobilität der Stadtteilkonferenz Eilendorf statt. Es wurden mehrere Varianten einer Ortsbuslinie diskutiert und Rahmenbedingungen wie Betriebskonzept und Finanzierung erörtert. Die Verwaltung schlägt vor, in 2021 einen Probetrieb in Eilendorf zu organisieren. Dabei sollen die Erfahrungen vom derzeit laufenden Test in Brand mit einfließen. Die Finanzierung ist noch zu klären.

### **Finanzielle Auswirkungen und Empfehlung**

Die in der Vorlage aufgeführten Maßnahmen stellen sich wie folgt zusammen:

<b>Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Leistungs- änderung AC [km]</b>	<b>Kosten [EUR]</b>	<b>Einnahmen [EUR]</b>
	Linie 50	+60.000	195.000	43.000
	Tangentialverbindung Brand- Burtscheid	+60.000	307.000	40.000
	Ortsbus Brand	+10.000	30.000	3.000
	<b>Summe</b>	<b>130.000</b>	<b>532.000</b>	<b>86.000</b>

Für die geplanten Maßnahmen fallen jährlich insgesamt ca. 130.000 Nutzwagen-km an. Der finanzielle planerische Netto-Mehraufwand durch Realisierung der Maßnahmen beträgt ca. 446.000 EUR pro Jahr.

Dieser Mehraufwand ist nicht Bestandteil der Wirtschaftsplanung der ASEAG und erhöht voraussichtlich in vollem Umfang den städtischen Zuschuss an die E.V.A. GmbH. Der Finanzausschuss hat die Einplanung zusätzlicher Mittel für einen Probetrieb in 2021 und 2022 beschlossen. Dem ist der Rat am 24.03.2021 mit seinem Haushaltsbeschluss gefolgt. Unter PSP-Element 4-120201-954-5 "Tarifbedingte Leistungen ASEAG" stehen damit, vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts 2021, die Mittel zur Verfügung.

Im Rahmen der Evaluierung werden die Maßnahmen in Bezug auf Zielerreichung und Kosten/Ertrag geprüft und nochmals im Mobilitätsausschuss behandelt werden.

Die Verwaltung empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die vorgeschlagenen Fahrplananpassungen für 2021 zu beschließen.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Linienführung Linie 50

Anlage 2: Tangentialverbindung Brand - Burtscheid

Anlage 3: Linienführung Ortsbus Brand

Anlage 4: SPD-Antrag Ortsbus Brand vom 15.08.2020