

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0187/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 10.08.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Fahrplanmaßnahmen Februar 2022		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
25.08.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
25.08.2021	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Anhörung/Empfehlung
08.09.2021	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Anhörung/Empfehlung
30.09.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte/Kornelimünster-Walheim/Brand nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die in der Vorlage dargestellten Maßnahmen für Februar 2022 zu beschließen, vorbehaltlich der Bereitstellung der notwendigen Mittel durch den Haushalt 2022.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und beschließt die in der Vorlage dargestellten Fahrplanmaßnahmen für Februar 2022, vorbehaltlich der Bereitstellung der notwendigen Mittel durch den Haushalt 2022.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

vorbehaltlich der Beschlussfassung des Haushalts durch den Rat und der Rechtskraft des Haushalts 2022

PSP-Element 4-120201-954-2 – Projekt SB 66

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	-2.700.000	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	3.160.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	360.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		-360.000			

Deckung ist gegeben

Deckung wird mit der Haushaltsplanung 2022 hergestellt

PSP-Element 4-120201-954-3 – Projekt SB 20

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	400.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	400.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		-400.000			

Deckung ist gegeben

Deckung wird mit der Haushaltsplanung 2022 hergestellt

PSP-Element 4-120201-954-4 – Linienanpassungen Linien 16, 35, 67

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	80.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	80.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		-80.000			

Deckung ist gegeben

Deckung wird mit der Haushaltsplanung 2022 hergestellt

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 checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Die Klimarelevanz wird für diese Vorlage mit „leicht positiv“ beurteilt.

Bei Einsatz von Dieselnissen fallen rund 1100 Gramm an CO₂-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 CO₂ 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 130.000 km/a 141 t CO₂ pro Jahr an.

Da die Zahl der Umsteiger nicht bekannt ist, können die Auswirkungen auf die CO₂-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 CO₂-Wirkung der Maßnahme treffen zu können. Allerdings unterstützen neue bzw. gestärkte Busverbindungen grundsätzlich eine CO₂-reduzierte Mobilität. Durch das verbesserte Angebot im ÖPNV wird der Anreiz, Fahrten im Stadtgebiet mit dem eigenen PKW zu reduzieren, erhöht.

Erläuterungen:

In 2022 wird die ASEAG ihren Fahrplanwechsel bereits im Februar durchführen.

Hintergrund ist die Inbetriebnahme der erweiterten **regionalen Schnellbusverbindungen Aachen - Roetgen - Monschau (SB 66) sowie Aachen - Jülich (SB 20)**. Das Angebot auf diesen Linien kann mit der Unterstützung einer Betriebskostenförderung seitens des Landes NRW erheblich ausgeweitet werden (siehe Erläuterungen unter „Maßnahmenbeschreibungen“). Diese Angebotsverbesserungen wurde in der Vorlage „Regionale Schnellbusverbindungen, Förderantrag“ vom 30.04.2020 ausführlich erläutert und dazu ein einstimmiger Beschluss gefasst:

„Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Umsetzung der erweiterten Schnellbuslinien Aachen Bushof - Jülich - Forschungszentrum (Linie SB 20) sowie Aachen Bushof - Bf. Rothe Erde - Brand - Roetgen - Monschau (Linie SB 66) mit den Verkehrsunternehmen, dem AVV, den betroffenen Städten und Gemeinden sowie den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen.“

Inzwischen wurde der Betrieb zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen ausgearbeitet und abgestimmt. In einer Mitteilung im Mobilitätsausschuss am 03.09.2020 wurde über die Förderzusage und den Sachstand berichtet. Mit dieser Beratung erfolgt nun die Beschlussfassung über die Leistungserweiterungen auf den beiden Schnellbuslinien. Damit wird ein weiterer Baustein an Mobilitätsalternativen im Regionalverkehr real.

Der Ratsbeschluss in der Gemeinde Roetgen zur SB 66 wurde mit einem Prüfauftrag für weitere Buslinien verknüpft, vordergründig eine Direktverbindung des Ortsteils Roetgen Rott mit der Aachener Innenstadt. Konkret wurde daraufhin eine **Verlängerung der Linie 67 (Roetgen - Rott - Venwegen - Hahn - Walheim) bis Aachen Zentrum** durch die Verknüpfung mit einer anderen Linie untersucht und ausgearbeitet, siehe unten. Darüber hinaus werden mit dieser Vorlage weitere Anpassungen im Liniensystem im Aachener Südosten von geringem Umfang empfohlen, z.B. eine **Anpassung des NetLiner-Systems** in diesem Gebiet.

Die bereits im April 2021 beschlossene neue Tangentialverbindung Brand - Grauenhofer Weg - Adenauerallee - Burtscheid - Siegel wird als Linie 10 ebenfalls zum Fahrplanwechsel im Februar 2022 in den Betrieb gehen.

Förderprogramm regionaler Schnellbusverbindungen

Mit der Novelle des ÖPNV-Gesetzes im Jahr 2016 hat der Gesetzgeber die grundsätzliche Möglichkeit geschaffen, regionale Schnellbuslinien über die Zweckverbände fördern zu lassen (vergl. § 2 Absatz 4 und 5, § 5 Absatz 3 und § 11 Absatz 1). In 2019 wurde ein landesweites Förderinstrument entwickelt und beschlossen und entsprechende Richtlinien erlassen. Detailinformationen können unter <https://www.nvr.de/infrastruktur-und-foerderprogramme/foerderprogramme/schnellbusfoerderung> abgerufen werden.

Ein wichtiges Ziel der Förderung ist es, Lücken im Schienennetz durch regionale Schnellbusverbindungen zu schließen und gute Verknüpfungen zwischen dem Bussystem und Schiene herzustellen. Das Schnellbusangebot soll darüber hinaus den lokalen Busverkehr, welcher die maßgeblichen Quellen und Ziele in der Fläche kleinräumig erschließt, ergänzen.

Es gelten hohe Qualitätsstandards zu Bedienungszeiten, Takt, Reisegeschwindigkeit, Fahrzeugausstattung und Infrastruktur. So müssen die eingesetzten Fahrzeuge barrierefrei und klimatisiert sein und eine Mehrzweckfläche für Rollstühle und Kinderwagen bieten. Es sind ein kostenloser WLAN-Zugang sowie USB-Steckdosen, möglichst auch eine Überlandbestuhlung, vorzusehen. Die Fahrzeuge dürfen bei der Inbetriebnahme höchstens sechs Monate alt sein. Die Neubeschaffung von Fahrzeugen war daher notwendig und ist von der ASEAG in die Wege geleitet worden.

Das Land hat im Rahmen des Förderprogrammes für die regionalen Schnellbuslinien eine Evaluierung vorgesehen. So sind in den Fahrzeugen mittels automatischer Fahrgastzählsysteme dauerhafte Fahrgastzählungen zu gewährleisten und einmal jährlich eine Verkehrserhebung mit Fahrgastbefragung durchzuführen. Seitens des Fördernehmers besteht hierzu gemäß Förderrichtlinien eine Berichtspflicht.

Der Betrieb der Linie SB 66 fällt in die Zuständigkeit der Aufgabenträger Stadt Aachen und StädteRegion Aachen. Antragstellerin und Fördernehmerin für die Linie SB 66 ist die Stadt Aachen. Für den Betrieb ist die ASEAG gemäß öffentlichem Dienstleistungsauftrag zuständig. Der Betrieb der Linie SB 20 erfolgt durch das Verkehrsunternehmen Rurtalbus im Auftrag des Kreises Düren, der für diesen Förderantrag Antragsteller ist. Abstimmungen zwischen den betroffenen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sowie dem AVV finden regelmäßig statt. Die Finanzierung erfolgt in beiden Fällen gemäß den AVV-Regularien.

Maßnahmenbeschreibungen

Ausbau der Schnellbusverbindung Aachen - Monschau (SB 66)

Das Schnellbusangebot auf der Linie SB 66 wird erheblich erweitert, vor allen in den Tagesrandlagen und am Wochenende auf:

- montags bis freitags: 30-Minuten-Takt zwischen 5:00 und 23:00 Uhr
- samstags: 60-Minuten-Takt zwischen 7:00 und 23:00 Uhr
- sonn- und feiertags 60-Minuten-Takt zwischen 8:00 und 23:00 Uhr

Der Linienvverlauf zwischen Aachen und Monschau bleibt wie heute bestehen. Ziel ist es, zusätzliche Fahrgäste sowohl im Pendlerverkehr als auch im Freizeitverkehr zu gewinnen.

Für die Planung und Umsetzung eines angepassten Eifel-Schnellbussystems war die Absage der Gemeinde Simmerath, sich am Förderprojekt zu beteiligen, eine wesentliche Rahmenbedingung, die beachtet werden musste. So muss vorerst das Angebot auf der Schnellbuslinie SB 63 (Aachen - Roetgen - Simmerath) auf heutigem Niveau bleiben. Auf Wunsch der Gemeinden Monschau, Simmerath und Roetgen soll der Anschluss an „Roetgen Post“ (Nach Ausbau "Roetgen

Wanderstation") zwischen den beiden Linien beibehalten werden. Sowohl an „Roetgen Post“ als auch hinsichtlich der Zugankünfte und Zugabfahrten am Bahnhof Aachen Rothe Erde ergeben sich somit betriebliche Fixpunkte für die SB 66, die in der Fahrplanausgestaltung zu berücksichtigen sind.

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf der Gesamtrelation muss gemäß Förderkriterien mindestens 32,5 km/h betragen. Diese wird nach dem vorgesehenen Fahrplan durch Maßnahmen zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit erreicht. Dazu werden sowohl bisherige Haltestellen auf dem Linienweg ausgelassen als auch infrastrukturelle Beschleunigungsmaßnahmen vorgenommen. Folgendes ist vorgesehen:

Auf Aachener Stadtgebiet werden zukünftig die Haltestellen „Josefskirche“ sowie „Elsasstraße“, analog zu den anderen Schnellbuslinien (125, 135, 173) auf dieser Achse, nicht mehr angefahren. Auf diesem Linienabschnitt besteht auch ohne die SB 66 ein dichtes ÖPNV-Angebot. Des Weiteren wird der Halt an „Brand Ringstraße“ außerhalb der Schulbeginn- und Endzeiten entfallen. Die SB 66 wird demnach zwischen „Scheibenstraße“ und der Haltestelle „Brand“ mit Umstieg in die lokale Feinerschließung nur noch an der Haltestelle „Bahnhof Rothe Erde“ halten. Hier ist die Verknüpfung Bus-Bahn gegeben. Dabei können naturgemäß nicht alle denkbaren Anschlüsse gewährleistet werden. Schwerpunkt liegt auf Anschlüsse von und nach Köln. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Brand und Friesenrath werden weiterhin alle Haltestellen von der SB 66 bedient, da diese Linie dort ein bedeutender Bestandteil des lokalen ÖPNV-Angebotes ist. In Roetgen sollen ebenfalls alle Haltestellen angefahren werden. In Monschau wird die Anzahl der angefahrenen Haltestellen reduziert. Die Linie endet nach wie vor an der Haltestelle "Monschau Parkhaus".

Die Optimierung der LSA-Koordinierung am Adalbertsteinweg und auf der Trierer Straße befindet sich in Prüfung. Hier ist zu beachten, dass eine Bevorzugung der Schnellbuslinie der grünen Welle im Kfz-Verkehr gleicht und die lokalen Buslinien mit Halt an allen Haltestellen dadurch nicht zusätzlich beschleunigt werden können.

Die Gesamtfahrzeit reduziert sich durch die Maßnahmen von 61 bis 64 Minuten je nach Tageszeit und Fahrtrichtung auf rd. 58 Minuten und erreicht eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 35 km/h. Entlang der B 258 sind weitere Beschleunigungsmaßnahmen geplant.

In mehreren Baustufen ist ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen auf der gesamten Strecke vorgesehen. In Aachen befinden sich die Planungen der Bushaltestellen „Napoleonsberg“ (beide Fahrtrichtungen), „Kornelimünster“ (stadtauswärts) sowie „Walheim“ (stadtauswärts) in Ausarbeitung. Förderanträge für den Infrastrukturausbau wurden bereits beim Nahverkehrs Rheinland (NVR) gestellt. Die Haltestellen „Napoleonsberg“, „Roetgen Wanderstation“ und „Imgenbroich Bushof“ sollen als Mobilstationen ausgebaut werden.

Die Mehrleistung beträgt insgesamt ca. 150.000 Nutzwagen-km jährlich, davon rd. die Hälfte auf Aachener Stadtgebiet. Die Förderung wird sowohl für das heute bereits bestehende als auch für das neue Angebot gewährt und beträgt 75 Cent pro Betriebskilometer. Für den ganztägigen Schnellbusbetrieb werden fünf Fahrzeuge benötigt. Die Mehrkosten für Fahrzeuge und Betrieb werden jährlich auf rd. 790.000 EUR geschätzt. Die Förderung beläuft sich auf rd. 555.000 EUR

jährlich, so dass ein Unterdeckungsbetrag von rd. 235.000 EUR verbleibt. Die Kostentragung erfolgt gemäß AVV-Umlageschlüssel zwischen der Stadt Aachen (ca. 115.000 EUR, der Gemeinde Roetgen ca. 68.000 EUR und der Stadt Monschau (ca. 52.000 EUR). Die notwendigen Mittel werden bei der Haushaltsplanung 2022 unter PSP-Element 4-120201-954-2 "Projekt SB 66" eingeplant.

Mehreinnahmen durch zusätzliche Fahrgäste würden die kalkulierten Kosten entsprechend senken. Nach Ende der Pandemielage gilt es für die ÖPNV-Branche, das Vertrauen der Fahrgäste zurückzugewinnen. Ziel ist es, Mehreinnahmen zumindest in gleicher Höhe wie die Mehrkosten zu generieren. Die weitere Entwicklung wird durch die kontinuierliche Nachfrageermittlung und jährliche Fahrgastbefragungen begleitet, so dass eine fundierte Entscheidung hinsichtlich der Angebotsentwicklung während des fünfjährigen Förderzeitraums und vor allem nach Abschluss des Projektes erfolgen kann.

Ausbau der Schnellbusverbindung Aachen - Jülich (SB 20)

Durch die engen Verflechtungen zwischen den Forschungsstandorten Aachen und Jülich mit großen Arbeitgebern wie RWTH Aachen, Forschungszentrum Jülich, FH Aachen und dem Brainergy Park Jülich (BPJ) ist ein großes Fahrgastpotenzial für diese Linie vorhanden. Heute stellt die langsamere Linie 220 über Alsdorf und Aldenhoven die Hauptverbindung dar. Darüber hinaus verkehren täglich fünf Schnellbusfahrten pro Richtung auf direktem und schnellerem Weg über die A44 zwischen Aachen Bushof und Jülich Forschungszentrum.

Es ist geplant, das Schnellbusangebot auf der Relation Aachen - Jülich auf einen Stundentakt montags bis freitags zwischen ca. 5:00 und 23:00 Uhr sowie samstags von ca. 9:00 bis 21:00 Uhr zu erweitern. Sonntags sind vorerst keine Schnellbusfahrten geplant. Mögliche Beschleunigungsmaßnahmen wurden mit dem Betreiber Rurtalbus erörtert. Zunächst werden alle bisher angefahrenen Haltestellen auf der Jülicher Straße bedient. Sollte die Evaluierung zeigen, dass Haltestellen auf der Jülicher Straße von den „regional fahrenden“ Kunden*innen nicht genutzt werden, werden während des Förderzeitraums Anpassungen im Betriebskonzept vorgenommen. Für die Einrichtung des rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) an den LSA entlang der Jülicher Straße liegt ein Einplanungsantrag vor. Die zeitliche Umsetzung muss hier u.a. mit anstehenden Regionetz-Maßnahmen in der Jülicher Straße koordiniert werden.

Am Bahnhof Jülich ist der Anschluss an die Züge in / aus Richtung Düren vorgesehen. Die Linie wird bis zum Forschungszentrum geführt und die Zeiten mit den Bedürfnissen der dort Beschäftigten abgestimmt. Mit den Zusatzangeboten an Samstagen in / aus Richtung Aachen und mit einer Anbindung des Bahnhofs Jülich und weiter zum Solarcampus bietet sich die Möglichkeit, auch weitere Fahrgastpotenziale im touristischen Bereich und bei den Gelegenheitsfahrgästen (z. B. Einkaufsverkehre) zu erschließen.

Für den ganztägigen Schnellbusbetrieb der SB 20 werden drei zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Die Mehrleistung beträgt insgesamt ca. 172.000 Nutzwagen-km jährlich. Die Mehrkosten für Fahrzeuge

und Betrieb werden jährlich auf rd. 626.000 EUR geschätzt. Die Förderung beträgt rd. 240.000 EUR, so dass ein Unterdeckungsbetrag von gut 380.000 EUR entsteht. Seitens des Kreises Düren wurden Mehreinnahmen in einer Größenordnung von bis zu 80.000 EUR geschätzt.

Es ist beabsichtigt, Fördermittel für fünf Jahre zu beantragen. Das Forschungszentrum Jülich beteiligt sich mit 100.000 EUR jährlich. Für die verbleibenden ca. 200.000 EUR jährliche Mehrkosten ist eine Kostentragung von jeweils 100.000 EUR durch die Stadt Aachen sowie durch den Kreis Düren vorgesehen. Zusätzlich kann auch für das bestehende und genehmigte Fahrplanangebot eine Förderung erfolgen. Der hierdurch erzielte Zuschuss kann zur Finanzierung des bestehenden Verkehrs verwendet werden. Die notwendigen Mittel werden bei der Haushaltsplanung 2022 unter PSP-Element 4-120201-954-3 "Projekt SB 20" eingeplant.

Neue Linie 46 Aachen Bushof - Tierpark - Walheim - Venwegen - Rott - Roetgen (Verknüpfung der Linien 16 und 67)

Im Zusammenhang mit der erweiterten Schnellbusverbindung SB 66 von Aachen über Roetgen nach Monschau ist eine Direktanbindung der Roetgener Ortsteile Rott und Mulartshütte sowie Stolberg-Venwegen an die Aachener Innenstadt vorgesehen. Geplant ist eine Verknüpfung der beiden Linien 16 (Aachen Bushof - Europaplatz - Bf. Rothe Erde - Forster Linde - Lintert - Schleckheim - Walheim) und 67 (Roetgen - Rott - Mulartshütte - Venwegen - Hahn - Walheim). Dadurch entsteht eine umsteigefreie Verbindung zum Verknüpfungspunkt Bf. Rothe Erde. Tagsüber muss hierfür jede zweite Fahrt der Linie 16 über Schleckheim hinaus verlängert werden. Die Fahrten von Aachen Bushof bis Roetgen werden künftig unter der Liniennummer 46 geführt und ersetzen die Linie 67. Darüber hinaus werden einzelne Fahrten der Linie 67 nach wie vor nur zwischen Walheim und Roetgen verkehren.

Die Fahrten der Linie 16, die nicht nach Roetgen verlängert werden, fahren auch künftig als Linie 16 weiter nach Walheim-Hasbach, Schmithof und Sief und bieten hier wie bisher ein stündliches Angebot. Ebenso verdichten einzelne Fahrten in der Hauptverkehrszeit weiterhin das Angebot ins Gewerbegebiet Pascalstraße.

Am Wochenende ist ebenfalls vorgesehen, in jeder zweiten Stunde die jetzt an „Schleckheim Kapelle“ endenden Fahrten der Linie 16 als neue Linie 46 über Walheim und Rott bis Roetgen zu verlängern. In der jeweils anderen Stunde endet die Fahrt aufgrund der kurzen Wendezeit wie bisher an „Schleckheim Kapelle“, wo im Anschluss der Kleinbus in Richtung „Walheim Hasbach“ verkehrt. Auf der Gesamtstrecke zwischen Aachen Bushof, Lintert und Walheim bleiben durch Überlagerung der Linien 16 und 46 die heutigen Taktfrequenzen erhalten.

Durch die Schaffung der neuen umsteigefreien Verbindung von Roetgen Ortskern über Rott und Venwegen sowie Hahn in die Aachener Innenstadt wird erwartet, dass zusätzliche Kunden gewonnen werden können. Den **ca. 5.000 zusätzlichen Nutzwagen-km / Jahr** auf Aachener Stadtgebiet und diesbezüglichen **zusätzlichen Kosten in Höhe von ca. 25.600 EUR / Jahr** für die Schaffung der umsteigefreien Verbindung stehen kalkulierte **Einnahmen der ASEAG von rd. 40.000 EUR**

gegenüber.

Die weitere Maßnahmenplanung erfolgt vorbehaltlich von Änderungen, die sich aufgrund der Unwetterkatastrophe ergeben.

Linie 35, Anpassungen in der Schwachlastzeit

Zur Sicherstellung der Anschlussbeziehungen mit den Zügen der Linie RE1 in bzw. aus Richtung Köln am Bahnhof Rothe Erde sowie verschiedener Anschlüsse in der Eifel ergibt sich in der Schwachverkehrszeit (montags bis freitags ab 22:00 Uhr, samstags ab ca. 20:00 Uhr sowie sonn- und feiertags ganztägig), dass die neue Schnellbuslinie SB 66 (Aachen Bushof - Brand - Walheim - Roetgen - Monschau) zwischen Aachen Bushof und Brand nur wenige Minuten versetzt zu den sich zweistündlich abwechselnden Linien 35 (Vaals Grenze - Bushof - Brand - Walheim - Breinig) bzw. 55 (Vaals Grenze - Bushof - Brand - Schleckheim - Lichtenbusch) verkehrt. Auf der Trierer Straße ist dies unproblematisch, da der Schnellbus zwischen den Haltestellen „Bahnhof Rothe Erde“ und „Brand“ ohne Halt durchfährt, während die Linien 35 bzw. 55 alle Zwischenhalte bedienen. Im weiteren Verlauf zwischen Brand und Walheim, wo dann sowohl die Linie SB 66 als auch zweistündlich die Linie 35 alle Haltestellen anfahren würden, ergäbe sich jedoch ein Parallelverkehr der beiden Linien.

Aus diesem Grund ist geplant, die Fahrten der Linie 35 zu den genannten Zeiten ab Brand analog zur Linie 55 über „Niederforstbach“ und „Kornelimünster Schulberg“ bis zur Haltestelle „Schleckheim Aachener Straße“ zu führen und dort das bisher nur zweistündliche Fahrtenangebot auf einen 60-Minuten-Takt zu verdichten. Ab Aachener Straße in Schleckheim werden die Fahrten der Linie 35 dann weiter über Nütheim nach Walheim und anschließend wie bisher über Hahn nach Breinig geführt.

Für diese Umstellungen fallen rd. **3.000 Nutzwagenkilometer / Jahr** mit zusätzlichen Kosten in Höhe von rd. 15.400 € zusätzlich an. Durch das verstärkte Angebot werden neue Fahrgäste auf der Achse Brand – Niederforstbach – Schleckheim – Walheim generiert. Es werden **jährliche Zusatzeinnahmen von mindestens 2.000 EUR** geschätzt.

NetLiner Aachen Süd

Das Bedienungsgebiet des samstags und sonntags eingesetzten NetLiner Aachen Süd soll in Walheim über Walheim Hasbach hinaus bis zur Haltestelle „Walheim“ und um Friesenrath erweitert werden. Der Umstieg zum Linienverkehr erfolgt künftig entweder an der Haltestelle „Walheim“ bzw. alle zwei Stunden an der Haltestelle „Schleckheim Kapelle“, wenn die Linienbusfahrt der Linie 16 aus Richtung Aachen Bushof aus umlaufbedingten Gründen in Schleckheim endet. Im Anschluss verkehrt dann das NetLiner-Fahrzeug nach Fahrplan, d. h. ohne vorherige Buchung, in Richtung Walheim Hasbach.

In der übrigen Zeit steht das NetLiner-Fahrzeug für eine flexible Bedienung im Bereich zwischen Sief, Schmithof und Walheim mit der Erweiterung bis Friesenrath zur Verfügung. An der Haltestelle

„Walheim“ können im Gegensatz zu heute auch Umstiege zu anderen Linien, z. B. in Richtung Brand oder Roetgen, ermöglicht werden. Zusätzliche Kosten werden hierfür nicht erwartet.

Erweiterte Linie 43 (Uniklinik - Hanbruch - Bushof - Laurensberg/ Richterich Schönau)

Das Fahrtenangebot der Linie 16 auf dem nördlichen Abschnitt zwischen Bushof und Laurensberg bzw. Richterich Schönau wird aus betrieblichen Gründen von dem südlichen Linienast getrennt und in den Fahrplan der Linie 43 (Uniklinik - Hanbruch - Preusweg - Bushof) integriert. Die Linie 43 wird damit zukünftig ab Bushof über Ponttor und Süsterau bis Laurensberg Rahe bzw. Richterich Schönau weiter geführt. Damit wird eine Anfangs- bzw Endhaltestelle am Bushof aufgelöst. Zu den Zeiten, in denen auf der bisherigen Linie 43 nur ein ausgedünntes Fahrtenangebot besteht, pendelt die Linie künftig zwischen Richterich Schönau bzw. Laurensberg Rahe und der Aachener Innenstadt.

Das bestehende Fahrtenangebot auf beiden Ästen, insbesondere der Takt auf der Süsterfeldstraße mit Bahnanschlüssen am Westbahnhof sowie die Bedienung des Couven-Gymnasiums zu Schulbeginn und zu den wichtigsten Schulschlusszeiten kann dadurch grundsätzlich beibehalten werden. Die geplante Linienänderung ist leistungsneutral.

Finanzielle Auswirkungen und Empfehlung

Für den Betrieb der beiden regionalen Schnellbusverbindungen fallen unter Berücksichtigung der Fördermittel jährlich Zusatzkosten (Eigenanteil) in Höhe von rd. 215.000 EUR für die Stadt Aachen an. Die notwendigen Mittel sollen bei der Haushaltsplanung 2022 unter PSP-Element 4-120201-954-2 "Projekt SB 66" und PSP-Element 4-120201-954-3 "Projekt SB 20" Berücksichtigung finden.

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

Nr.	Maßnahme	Leistungs- änderung AC [km]	Leistungs- änderung SR [km]	Kosten AC [EUR]	Einnahmen AC [EUR]
1	Linie 16	4.000	0	20.500	0 (s.67)
2	Linie 67	1.000	3.000	5.100	20.000
3	Linie 35	3.000	0	15.400	1.000
4	NetLiner	0	0		0
5	Linie 43	0	0		0
	Summe ohne SB- Linien	8.000	3.000	41.000	21.000

*) Anteil Stadt Aachen

Für die geplanten flankierenden Maßnahmen fallen jährlich insgesamt ca. 11.000 Nutzwagen-km an, davon 8.000 Nutzwagen-km auf dem Aachener Stadtgebiet. Der finanzielle planerische Netto-Mehraufwand für die Stadt Aachen durch Realisierung der Maßnahmen beträgt ca. 41.000 EUR pro Jahr. Dem stehen zusätzliche Einnahmen der ASEAG in geschätzter Höhe 42.000 EUR gegenüber, von denen entsprechend AVV Umlage rd. 50 % der Stadt Aachen zugeschrieben werden können.

Die Finanzierung des Mehraufwands in Höhe von rd. 20.000 € wird im Haushalt der Stadt Aachen eingeplant.

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 die Umsetzung im Februar 2022 zu beschließen.

Ausblick

Mit der Umsetzung eines jeweils verstärkten Angebotes auf den beiden Schnellbuslinien SB 20 und SB 66 vor allem in den Tagesrandlagen und am Wochenende und einer besseren Verknüpfung mit dem SPNV kann die Bedienungsqualität auf diesen beiden ÖPNV-Achsen deutlich verbessert werden.

Weitere Liniennetzmaßnahmen werden im Kontext des integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK) weiter untersucht. Darüber hinaus ist die Vergabe eines Gutachtens für ein gesamthaftes neues Liniennetz in Vorbereitung.

Für die weitere Bewertung und Einplanung der in dieser Vorlage beschriebenen Maßnahmen ist dahingegen eine Beschlussfassung in den aufgeführten Sitzungen und in den weiteren AVV-Gremien erforderlich, da ansonsten eine Umsetzung im Februar 2022 nicht gewährleistet werden kann.