

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0269/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich Datum: 06.12.2021 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Mobilitätswende im Umweltverbund - ÖPNV-Ausbau - Beitrag zum IKSK; Ratsantrag der Grünen Fraktion im Rat der Stadt Aachen vom 01.06.2021 "Initiative für eine verbesserte Finanzierung des ÖPNV" Ratsantrag der SPD-Fraktion vom 25.06.2021 "Umsetzungs- und Finanzierungskonzept ASEAG"</b>		
<b>Ziele:</b> Klimarelevanz positiv		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
09.12.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und erkennt an, dass die Mobilitätswende im Sinne des IKSK weitere finanzielle Ressourcen benötigt. Der Mobilitätsausschuss betrachtet das Maßnahmenpapier in Anlage 3 als Grundlage für Leistungsausweitungen in den Jahren 2022 bis 2027 und beauftragt die Verwaltung, die Umsetzung der gelisteten Maßnahmen einzuleiten, vorbehaltlich der abschließenden Festlegung des zu beschließenden Nahverkehrsplans und einer sichergestellten Finanzierung einschließlich der noch mit einzubeziehenden infrastrukturellen Erfordernisse.

Die Anträge gelten als behandelt.

## Finanzielle Auswirkungen

	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/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<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	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**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

Die Klimarelevanz wird für diese Vorlage mit „positiv“ beurteilt. Ziel ist es, ein attraktivere ÖPNV- und Sharing Angebote in Aachen zu schaffen. Dadurch werden mehr Nutzer erwartet. Die Zahl der zukünftigen Umsteiger von PKW auf ÖPNV- oder Sharing Angebote ist nicht bekannt. Deshalb können weitere Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden. Eine Evaluierung wird erfolgen, so dass Aussagen zur Nutzung und somit zur zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Wirkung getroffen werden können.

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

## **Erläuterungen:**

Der Rat der Stadt Aachen hat den Klimanotstand ausgerufen. Vor allem im Verkehr müssen die Emissionen gesenkt werden. Eine wesentliche Säule der hierfür erforderlichen Mobilitätswende ist der ÖPNV-Ausbau. Der ÖPNV muss attraktiver und komfortabler werden als heute, damit mehr Menschen ihn nutzen. Das heutige ÖPNV-Angebot in Aachen stößt an seine Auslastungsgrenzen und kann in seiner jetzigen Form nicht wesentlich mehr Fahrgäste aufnehmen.

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 30.09.2021 wurden erste Ideen möglicher ÖPNV-Angebotsausweitungen zusammenfassend dargestellt und eine detailliertere Betrachtung der Maßnahmen in Aussicht gestellt. Diese werden hiermit nun detaillierter erläutert.

Der ÖPNV-Ausbau ist mit einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf verbunden. Zwei aktuelle Ratsanträge thematisieren diese Herausforderungen:

- Ratsantrag der Grüne-Fraktion vom 01.06.2021 „Initiative für eine verbesserte Finanzierung des ÖPNV (Anlage 1)
- SPD Ratsantrag vom 25.06.2021 „Umsetzungs- und Finanzierungskonzept ASEAG“ (Anlage 2)

## **Aktuelle Untersuchungen**

Die Ergebnisse vom Aachener Verkehrsverbund (AVV) in Auftrag gegebenen Gutachtens „Stärkung des ÖPNV im AVV“ liegen zwischenzeitlich vor und wurden den Verbandsmitgliedern vorgestellt. Für die Handlungsfelder ÖPNV-Angebot, Tarifgestaltung, Marketing, Digitalisierung im ÖPNV und Finanzierung wurden umfangreiche Analysen erarbeitet und daraus abgeleitete Handlungsempfehlungen für Maßnahmen formuliert, die den Modal-Split nachhaltig zu Gunsten von öffentlichem Verkehr und Umweltverbund verändern können. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass für eine Verkehrswende vor allem ein dichteres Angebot und eine deutlich bessere finanzielle Ausstattung des ÖPNV notwendig sind. Der Gutachter thematisiert neue Instrumente zur ÖPNV-Finanzierung und zeigt den dafür erforderlichen rechtlichen Anpassungsbedarf auf Landesebene auf.

Von der ASEAG liegt das Konzept - Vision 2027 - für Aachen und die StädteRegion vor: Auf starken Achsen soll ein dichter Takt angeboten werden und neue tangentielle Verbindungen entstehen. On-Demand-Verkehre ergänzen das Netz in dünn besiedelten Gebieten und bringen die Fahrgäste zu den Hauptachsen. Mit der digitalen Mobilitätsplattform „movA“ lassen sich mittels Smartphone-App komplette Reiseketten (z.B. Bus, Car-, Bikesharing, E-Scooter) aus einer Hand buchen und bezahlen. An Mobilitätsstationen kann komfortabel und zügig zwischen Bus, Auto, Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln umgestiegen werden.

## **Maßnahmen zur Ausdehnung des ÖPNV-Angebotes**

In einem gemeinsam von Stadt und ASEAG erarbeiteten kurzfristigen Handlungskonzept wurde unter Berücksichtigung der oben genannten Papiere Linienleistung zusammengetragen, die die Zielsetzung einer Steigerung der ÖPNV-Nutzung um 30 % dienen (IKSK, Vision 2027) und der in der Mobilitätsstrategie 2030 geäußerten Zielsetzung einer Steigerung der Verkehre des Umweltverbundes von 54 % aller Wege im Jahr 2019 auf 64 % im Jahr 2030 bedient (siehe Anlage 3).

Die formulierten Maßnahmen lassen - ohne Berücksichtigung einer gesamthaften gutachterlichen Betrachtung - aus fachlicher Perspektive besondere Nachfragesteigerungen erwarten. Dies betrifft insbesondere

- a) den Ausbau von Schnell- und Expressbusangeboten,
- b) eine Taktverdichtung insbesondere von Ring- und Tangentialangeboten sowie
- c) den Ausbau der Flächenbedienung durch On-Demand-Angebote im weniger dicht besiedelten Raum.

Berücksichtigt wurden dabei auch Maßnahmen aus politischen Anträgen, Planwerken, Visionspapieren und anderen Quellen. Die Maßnahmen bauen sich sukzessive im Zeitraum von 2022 bis 2027 auf und berücksichtigen bereits aktuelle inhaltliche und politische Einplanungen. Für den Bereich der StädteRegion wurde dort Leistung aufgeführt und bewertet, wo Linienwege über die Stadtgrenzen hinweg geführt werden. Weitere inhaltliche Abstimmungen mit der StädteRegion stehen noch aus.

Für die Stadt Aachen entstehen für diese Maßnahmen nach einer ersten Abschätzung insgesamt zusätzliche Aufwendungen in Höhe von ca. 36 Mio. € für den betrachteten Zeitraum. Infrastrukturleistungen wie die Einrichtung weiterer Busspuren und signaltechnische Bevorrechtigung, der barrierefreie Ausbau der Haltestellen, die Errichtung von Verknüpfungspunkten (Mobilstationen) und die Digitalisierung der Informations- und Buchungsangebote sind nicht Bestandteil des hier betrachteten Maßnahmenpakets, ebenso muss die über das bisherige Beschaffungskonzept der ASEAG hinausgehende Umrüstung der Busflotte auf klimaneutrale Fahrzeuge separat berücksichtigt werden.

Über dieses Handlungskonzept hinausgehend ist die Vergabe einer gesamthaften Busliniennetzuntersuchung als Grundlage für die mittel- bis langfristige Anpassung des Systems beabsichtigt. Die Verwaltung erarbeitet aktuell die Vorgaben für die Vergabe.

### **Empfehlung**

Vor dem Hintergrund des Klimanotstands ist ein ÖPNV-Ausbau unerlässlich. Die Verwaltung empfiehlt daher, das Maßnahmenpapier in Anlage 3 als Grundlage für Leistungsausweitungen in den nächsten Jahren zu betrachten und die Verwaltung mit der Umsetzung der gelisteten Maßnahmen zu beauftragen.

### **Anlage/n:**

Anlage 1. Antrag der Grüne Fraktion vom 01.06.2021

Anlage 2: SPD-Antrag vom 25.06.2021



**GRÜNE**

Fraktion im Rat der Stadt Aachen

Grüne Fraktion im Rat der Stadt - 52062 Aachen

Oberbürgermeisterin  
 Sibylle Keupen  
 Rathaus/Markt  
 52058 Aachen

**Geschäftsstelle**  
 Verwaltungsgebäude Katschhof  
 Johannes-Paul-II.-Straße 1  
 52062 Aachen

**Grüne** 0241 / 432 -7217  
**Antrag Nr. 29/2021**

Aachen, 01.06.2021

**Ratsantrag****Initiative für eine verbesserte Finanzierung des ÖPNV**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

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

Der Rat der Stadt Aachen beauftragt die Verwaltung, sich auf übergeordneten Ebenen gemeinsam mit anderen Städten dafür einzusetzen, die Finanzierungsbedingungen für den ÖPNV/SPNV deutlich zu verbessern. Zum einen sollen die Mittelzuweisungen an die Städte erhöht werden. Zum anderen sollen Gesetzesinitiativen angestoßen und unterstützt werden, welche die Städte in die Lage versetzen, zusätzliche Finanzierungsquellen zu erschließen, wie z. B. eine Nahverkehrsabgabe, einen Arbeitgeber\*innenbeitrag, oder ein Bürger\*innenticket.

**Begründung:**

Der Rat der Stadt Aachen hat den Klimanotstand ausgerufen. Als eine Maßnahme soll der Anteil des ÖPNV am gesamten Verkehrsaufkommen (modal split) deutlich erhöht werden. Dies ist mit einem erheblichen zusätzlichen Finanzbedarf verbunden. Im Rahmen der Umsetzung der Vision 2027 der ASEAG („starke Achsen“) wird beispielsweise ein jährlicher Mehrbedarf von mindestens 30 bis 40 Mio. Euro geschätzt. Dazu kommen weitere Kosten für z. B. Mobility Hubs und die Umstellung der Fahrzeugflotte auf (nahezu) klimaneutrale Antriebe.

Damit es nicht zu einer „Finanzierungsbremse“ kommt, müssen schnellstens die entsprechenden Voraussetzungen auf Bundes- und Landesebene geschaffen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Monika Wenzel

Fraktionssprecherin GRÜNE





SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS  
FRAKTION IM RAT DER STADT AACHEN

Frau  
Oberbürgermeisterin  
Sibylle Keupen  
Rathaus  
52058 Aachen

Eingang bei FB 01  
25. Juni 2021

Nr. 158/18

FRAKTIONSVORSITZENDER  
Michael Servos

Ihre Ansprechpartnerin:

Daniela Parting  
Fraktionsgeschäftsführerin

Telefon:  
0241 · 432 72 15  
E-Mail:  
daniela.parting@mail.aachen.de

Geschäftszeiten:

Montag bis Donnerstag:  
08:30 bis 17:00 Uhr  
Freitag:  
08:30 bis 14 Uhr

Anschrift:

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

Kontakt:

Telefon 0241 · 432 72 15  
Fax 0241 · 499 44  
E-Mail:  
spd.fraktion@mail.aachen.de  
Internet:  
www.spd-aachen.de

Bankverbindung:

IBAN:  
DE36390500000000199562  
BIC:  
AACSDE33

25.06.2021

RATSANTRAG – SPD AT 100/21

## Umsetzungs- und Finanzierungskonzept ASEAG

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die SPD-Fraktion beantragt, im zuständigen Fachausschuss und gegebenenfalls im Rat folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Aachen beauftragt die Verwaltung, gemeinsam mit dem AVV und der ASEAG und basierend auf dem am 29.6. im Eurogress vorgestellten ÖPNV-Gutachten, ein Umsetzungs- und Finanzierungskonzept der ASEAG "Vision 2027" sowie der ergänzend diskutierten Verbesserungen zu erarbeiten.

Dabei sollen Beteiligungsformate für alle Betroffenen vorgesehen und die Auswirkungen auf den städtischen Haushalt rechtzeitig vor den Beratungen dargestellt werden.

### Begründung:

Mit Antrag vom 25.11.2019 hat die damalige Ratsmehrheit aus CDU und SPD einen breit angelegten Beteiligungsprozess zur Weiterentwicklung und zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und seiner langfristigen Finanzierung gefordert.



SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS  
FRAKTION IM RAT DER STADT AACHEN

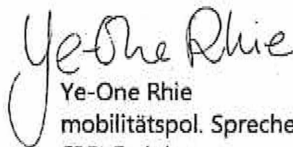
In der Folge wurde am 27.2.2020 beschlossen, eine umfangreiche Studie des AVV auf den Weg zu bringen, die u.a. konkrete, alternative Finanzierungsmodelle (z.B. Finanzierungsmöglichkeiten durch Nutznießer, Nutzer-Finanzierungsmodelle) erarbeiten sollte. Diese Studie wurde Ende Juni 2021 abgeschlossen und ist in die öffentliche Debatte eingegangen.

Nun gilt es, die dort erarbeiteten Finanzierungs- und Verbesserungsmöglichkeiten in eine konkrete Aachener Strategie umzusetzen und an die Haushaltssituation zu adaptieren.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Servos  
Fraktionsvorsitzender  
SPD-Fraktion



Ye-One Rhie  
mobilitätspol. Sprecherin  
SPD-Fraktion



### **Konsequent Mobilitätswende umsetzen**

Hier: Ausweitung der Leistungen des Umweltverbundes

Die Anforderungen zur Veränderung des Mobilitätssystems in Aachen im Sinne einer Mobilitätswende resultieren vor allem aus den Zielsetzungen des Klimaschutzes zum Erhalt einer lebenswerten Stadt und Umwelt. Hier hat sich der Aachener Stadtrat große Ziele gesetzt und sich zur Einhaltung des 1,5 Grad Ziels bis 2030 verpflichtet.

Die dafür notwendige Mobilitätswende baut auf 5 Säulen auf, wovon insbesondere die Säulen

- verändertes Mobilitätsverhalten und
- attraktiver und stadtverträglicher ÖPNV

zusätzliche Angebotsleistungen des Umweltverbundes zu Grunde liegen.

Dazu zählt im Wesentlichen der Ausbau des ÖPNV-Angebotes, aber auch die Ausweitung ergänzender Sharing-Angebote, die auf der ersten und letzten Meile für eine stärkere Attraktivität des ÖPNV-Angebotes sorgen bzw. in Bereichen mit wenig ÖPNV-Angebot eine alternative Mobilitätsdienstleistung zum eigenen KFZ darstellen.

Infrastrukturleistungen sind nicht Bestandteil der aktuellen Darstellung. Die gleichwohl notwendige Einrichtung weiterer Busspuren und signaltechnischer Bevorrechtigung, der barrierefreie Ausbau der Haltestellen, die Errichtung von Verknüpfungspunkten (Mobilstationen) und die Digitalisierung der Informations- und Buchungsangebote werden an anderer Stelle behandelt und zusammengefasst.

### **Sharing-Angebote**

Die Mobilitätsdienstleistung der Sharing-Anbieter muss mit qualitativvoller Infrastruktur und belastbarer Verfügbarkeit gewährleistet werden. Dazu bedarf es formulierter, vereinbarter, hoher Qualitätsstandards, die insbesondere von Pedelec-Verleihsystemanbietern zu gewährleisten sind. Ein wirksames Sharing-Angebot ermöglicht den möglichst nahtlosen Umstieg zwischen unterschiedlichsten Mobilitätsformen. Neben Car-Sharing und E-Roller-Anbietern ist insbesondere das Angebot an Pedelecs ein wichtiger Bestandteil des emissionsarmen Umweltverbundes und soll in Aachen gehalten und ausgebaut werden. Inhaltlicher Anspruch der Stadt ist der Ausbau eines stationären Verleihsystems mit einem dauerhaften Betrieb mit einer ausreichenden Anzahl verfügbarer und anstandslos nutzbarer Pedelecs.

### **Angebotsplanung ÖPNV**

Die hier vorliegende Betrachtung fasst in einem gemeinsam von Stadt und ASEAG erarbeiteten kurzfristigen Handlungskonzept Linienleistung zusammen, die der im ASEAG-Papier „Vision 2027“ formulierten Zielsetzung einer Steigerung der ÖPNV-Nutzung um 30 % dienen und der in der Mobilitätsstrategie 2030 geäußerten Zielsetzung der Stadt zu einer Steigerung der Verkehre des Umweltverbundes von 54% aller Wege (2019) auf 64% im Jahr 2030 gerecht werden.

Konto der Stadtkasse  
Sparkasse Aachen

IBAN DE09 3905 0000 0000 0000 34  
BIC AACSD33

Öffnungszeiten  
Montag – Donnerstag  
Freitag

08.00 – 15.00 Uhr  
08.00 – 13.00 Uhr

*Termine möglichst nach Vereinbarung, da durch Außentermine Abwesenheit möglich*

Die formulierten Maßnahmen lassen – ohne Berücksichtigung einer gesamthafter gutachterlicher Betrachtung – aus fachlicher Perspektive besondere Nachfragesteigerungen erwarten. Dies betrifft insbesondere

- a) den Ausbau von Schnell- und Expressbusangeboten,
- b) eine Taktverdichtung insbesondere von Ring- und Tangentialangeboten sowie
- c) den Ausbau der Flächenbedienung durch On-Demand-Angebote im weniger dicht besiedelten Raum.

Berücksichtigt wurden dabei auch Maßnahmen aus politischen Anträgen, Planwerken, Visionspapieren und anderen ähnlichen Quellen.

Um 30% mehr Fahrgäste mit einer hohen Beförderungsqualität transportieren zu können, ist ein noch weitreichender Ausbau des Liniennetzes erforderlich. Hierfür sind weitere Analysen und Maßnahmen erforderlich, die den Bedienungsraum der StädteRegion noch viel stärker betreffen und die in Planung befindliche Regio-Tram berücksichtigen. Es ist geplant, ein neues ÖPNV-Gutachten im Herbst zu vergeben. Auch die Ergebnisse der AVV-Untersuchung „Stärkung des ÖPNV im AVV“ fließen in die weitere Ausarbeitung mit ein.

Die Maßnahmen bauen sich sukzessive im Zeitraum von 2022 bis 2027 auf und berücksichtigen bereits aktuelle inhaltliche und politische Einplanungen. Für den Bereich der StädteRegion wurde dort Leistung aufgeführt und bewertet, wo Linienwege über die Stadtgrenzen hinweg geführt werden. Mit den NetLiner-Angeboten für Roetgen und Simmerath wurden zwei Angebote außerhalb des Aachener Stadtgebiets aufgenommen, die bereits in den jeweiligen Kommunen diskutiert werden und für die Betriebsplanung der ASEAG von Belang sind. **Weitere inhaltliche Abstimmungen mit der Städtereion sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgt, werden aber im Anschluss an die Beratungen in der Stadt Aachen sofort begonnen. Diese Beratungen wiederum können Rückwirkungen auf das Aachener Ausbauportfolio haben**

Block a) Ausbau von Schnell- und Expressbuslinien

Mit dem Ausbau von Schnell- und Expressbuslinien werden vor allem Berufs- und Ausbildungspendler mit einem qualitativ hochwertigen und schnellen Angebot adressiert. Folgende Linien sollen umgesetzt werden:

Schnellbusse				
Nr.	Linie <sup>1)</sup>	Achse	Maßnahme <sup>1) 2)</sup>	Beginnjahr <sup>3)</sup>
1	SB 66	Monschau - <b>Trierer Str.- Adalbertsteinweg</b> - AC-Bushof	Leistungserweiterung um 30%	02/2022
2	SB 20	Jülich- Prager Ring - <b>Jülicher Str.</b> - AC-Bushof	Leistungserweiterung ähnlich SB 66	02/2022
3	SB 63	Simmerath - <b>Monschauer Str.</b> - Burtscheid - AC-Bushof	Leistungserweiterung ähnlich SB 66	2023
4	SB 14 / X4	Eupen - <b>Eupener Str.</b> - Hbf. - Bushof	Neuer Schnellbus AC-Eupen, mo-so 30-Min-Takt	2024
5	SB 25 / X6	Brand - <b>Trierer Str.</b> - Bushof - <b>Roermonder Str.</b> – Laurensberg	Neuer Schnellbus Brand-Laurensberg	2024
6	X1 Verlautenheide- Vaals	Verlautenheide – Haaren - <b>Jülicher Str.</b> - Bushof - <b>Vaalse Str. - Vaals</b>	Neue Expressverbindung, mo-fr 60-Min-Takt	2023
7	103 oder Klinikshuttle	Siegel – Marienhospital - Hbf – Boxgraben (– Lütticher Str.) - UKA	Leistungserweiterung/neu	2025
8	X2 Eilendorf - Uniklinik	Eilendorf - <b>Von Coels-Str.</b> - Campus- <b>Süsterfeld</b> – UKA	Neue Expressverbindung, mo-fr 60-Min-Takt	2025
9	111 / 136 / X3	Bushof - <b>Burtscheid - Monschauer Str.</b> - Pascalstr. – Walheim	Schnellbusfahrten Bushof-Pascalstr.-Walheim, mo-fr 60-Min-Takt	2023
10	124 / X5	Kelmis - Preuswald - <b>Lütticher Straße</b> – Bushof	Schnellbusfahrten Preuswald - Kelmis, mo-fr 30-Min-Takt	2026

Die Maßnahmen 1 und 2 sind bereits beschlossen; ein Bewilligungsbescheid zur Förderung liegt für die Jahre 2022 bis 2026 vor. Bei Umsetzung aller Express- und Schnellbuslinien entsteht eine Gesamtmehrleistung von jährlich 1.332.200 Fahrzeugkilometern.

Block b) Taktverdichtung insbesondere von Ring- und Tangentialangeboten

In die Angebotszusammenstellung wurden Linien aufgenommen, die den City-Takt auf den Hauptachsen vervollständigen; gut nachgefragte Verteilerlinien in Takt und Platzangebot stärken und tangentielle Lückenschlüsse abbauen:

Ergänzungen im Liniennetz				
Nr.	Linie	Achse / Tangentiale Verbindung	Maßnahme	Beginnjahr
1a	Taktverdichtung Linie 31	Jülicher Str.	CityTakt auf allen Hauptachsen mo-fr 6-20 Uhr	2023
1b	Taktverdichtung Linie 41	Jülicher Str. - Süsterfeldstr.	CityTakt auf allen Hauptachsen mo-fr 6-20 Uhr	2025
2	13A/13B	Alleen und Grabenring	10-Min-Takt	2023
3	3A/3B	Alleenring und Campus Melaten	10-Min-Takt	2023
4	50	<b>Tangentiale</b> Brand - Eilendorf	Brand-Eilendorf, Angebot 30-Min-Takt	06/2021
5	10	<b>Tangentiale</b> Brand – Burtscheid	Brand-Forst-Burtscheid, mo-sa 60-Min-Takt	02/2022
6	Neu	<b>Tangentiale</b> Sportpark Soers – UKA	Sportpark Soers - UKA (Mitarbeitermobilität)	2025
7	7	<b>Tangentiale</b> Verlautenheide - Gewerbegebiet AC-Kreuz – Würselen	Verlängerung AC Kreuz - Würselen (Mitarbeitermobilität)	2025
8	Neu	<b>Tangentiale</b> Bf.Rothe Erde - Haaren- Verlautenheide - AC-Kreuz	Bf. Rothe Erde - Haaren - Verlautenheide - AC Kreuz (-Bardenberg) (Mitarbeitermobilität)	2025
9	Neu	<b>Direktverbindung</b> UKA - Brüsseler Ring - Ronheide – Pascalstr	Tangentialverbindung UKA - Brüsseler Ring - Ronheide - Siegel - Pascalstr. mo-fr 30-Min-Takt	2023
10	Marktliner / City-Shuttle	CityShuttle	Alternative zu e.GO	2026
11	30, 70	<b>Tangentiale</b> Taktverdichtung Laurensberg – UKA	Stärkung Tangentialverbindungen/Direktverbindungen	2024
12	Stärkere Wochenendbedienung	Gesamtnetz	weitere Ausdehnung der Leistung während des Blockverkehrs (Samstag Abend und Sonntag)	2025
13	mehr Fahrradbusverbindungen	AC-Eifel	2 zus. Fahrten hin- und zurück AC-Monschau sa und so	2023

Die Maßnahmen 4 und 5 sind bereits beschlossen und befinden sich bzw. stehen vor der Einführungsphase. In Stadt und Region werden weitere 1.937.100 Wagenkilometer angeboten.

Block c) Ausbau der Flächenbedienung durch On-Demand-Angebote im weniger dicht besiedelten Raum  
Ergänzende On-Demand-Verkehre und Ortsbusse erschließen den weniger dicht besiedelten Raum und dienen als wichtige Zubringer und Verknüpfung zu den schnellen Busverkehren auf den starken Achsen.

On-Demand-Verkehr und Ortsbusse				
Nr.	Linie	NetLiner	Maßnahme	Beginnjahr
1	NetLiner	Laurensberg	Laurensberg - Orsbach, Lemiers, Vetschau	02/2022
2	NetLiner	Walheim/ Sief	Aachen Süd erweitern	2023
3	Ortsbus Brand	Brand (2 Tage pro Woche)	dauerhaft einführen	06/2021
4	Ortsbus Eilendorf	Eilendorf (2 Tage pro Woche)		2023
5	Ortsbus / NetLiner Haaren	Haaren NetLiner	Kombi Linie und On-Demand-System geplant	2023
6	Ortsbus/NetLiner Burtscheid	Burtscheid	Jahnplatz - Ronheide - Burtscheid Markt	2024
7	NetLiner	Roetgen		02/2022
8	NetLiner	Simmerath	Probetrieb auf einer Achse (Eicherscheid)	02/2022

Die NetLinerangebote von Laurensberg, Walheim/Sief sowie der Ortsbus Brand sind bereits beschlossen bzw in Betrieb. Für die NetLiner Laurensberg und Roetgen liegen bereits Bewilligungsbescheide zur Mitfinanzierung des Landes vor. Die Mehrleistung ergibt sich aus der jeweils individuellen Nachfrage der Kunden. Das Leistungsangebot wurde anhand der betrieblichen Erfahrungen der ASEAG abgeschätzt. Insgesamt resultiert daraus eine maximale Mehrleistung von 704.000 Fahrzeugkilometern.

**Kostenbetrachtung**

Für die dargestellten Maßnahmen (Bus- und Sharing) ist eine überschlägige Kostenbetrachtung auf Grundlage bestehender Kennwerte erfolgt. Für die Leistung der ASEAG wurde der aktuelle AVV-Sollkostenwert von 5,50 €/Kilometer berücksichtigt, der alle ASEAG-Kosten sowie die allgemeinen Förder- und Transferleistungen zu Fahrzeugförderung, Schülertransport, Schwerbehindertenabgabe und Sozialticket beinhaltet.

Für die nachgefragte Leistung im Sharing-bereich wird ein jährlicher Beitrag von 1.000 €/Pedelec, abgeleitet aus Vergleichswerten anderer Systeme angenommen. Bei 400 Pedelec pro Jahr wurde über die Programmlaufzeit eine Aufteilung der Pedelegs von 3:1 zwischen Stadt und Städteregion angenommen.

Projektbezogene darüberhinausgehende Fördermittel für etwa Schnellbusleistung oder On-Demand-Angebote werden separat betrachtet.

Insgesamt entstehen bei dem oben dargestellten Projektportfolio **im Zeitraum 2022 bis einschl. 2027** Kosten in Höhe von **77,54 Mio €**, davon 2,4 Mio € für das Pedelec-Sharing.

Davon entfällt auf die **Stadt Aachen** ein Aufwand von ca 54,2 Mio €, davon 1,8 Mio für das Sharing; die StädteRegion hat einen zusätzlichen Aufwand von ca 9,1 Mio, davon 0,6 Mio € Sharing-Beitrag.

In der Projektplanung wurden bewilligte bzw. beantragte Fördermittel in Höhe von derzeit 14,3 Mio € bereits berücksichtigt. Weitere Mittel werden u.a. von anderen Aufgabenträgern (Kreis Düren: SB 20) zur Verfügung gestellt.

**Einnahmebetrachtung**

Eine linienbezogene Erfolgsrechnung ist mit den vorliegenden Daten nicht möglich. Eine Annäherung der zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen erfolgt in einer Gesamtbetrachtung, die als Zielperspektive für das Jahr 2027 den 30%igen Fahrgastzuwachs erreicht. Der Berechnung liegt eine degressive Einnahmebetrachtung aus den zusätzlich beförderten Fahrgästen im Untersuchungszeitraum zugrunde. Dieser Zuwachs erfolgt entsprechend der Zunahme des Fahrtenangebotes von 2022 (+5%) an schrittweise. Die Einnahmebetrachtung erfolgt unter Berücksichtigung aktueller Tarife (ohne e-Tarif).

Für den Zeitraum 2022 – 2027 erwächst danach eine Steigerung der Fahrgelderlöse in Höhe von insgesamt ca. 25.600.000 €. Nach erster Schätzung entfallen davon ca. 18.000.000 € auf die Stadt Aachen; der Rest auf die Städte Region.

Für die Stadt Aachen entstehen nach dieser ersten Abschätzung insgesamt zusätzliche **Aufwendungen in Höhe von 36,18 Mio €** für den betrachteten Zeitraum.



Die Gesamtaufwendungen für Stadt und Städteregion bauen sich sukzessive auf. Nach den aktuellen Betrachtungen bedeutet dies für

	ÖV-Angebot	Zus.Tarifeinnahmen	Pedelec-betrieb
2022	1.532.592 €	419.475	400.000
2023	3.130.526 €	1.677.900	400.000
2024	7.265.250 €	3.355.800	400.000
2025	13.090.781 €	5.033.700	400.000
2026	16.456.182 €	6.711.600	400.000
2027	19.414.660 €	8.389.500	400.000

Zusätzliche Finanzierungsbeiträge können über weitere projektbezogene Fördermittel generiert werden. Hier bestehen sowohl bei den Schnellbusangeboten als auch bei den „On-Demand-Verkehren“ bereits Förderrichtlinien, die auf Seiten des Landesverkehrsministeriums für weitere Projekte in Aachen eröffnet werden müssten.

### **Weiterer Ausblick**

Die klimaneutrale Umgestaltung des Mobilitätssystems bedarf großer Anstrengungen beim Ausbau umweltfreundlicher Mobilitätsangebote und der Umsetzung der „Antriebswende“ in den Fahrzeugen. Hier sind weitere Aufwendungen beim Umbau der Fahrzeugflotte zu erwarten.

Für die Durchführung der o.g. Zusatzleistungen sind zusätzliche Fahrzeuganschaffungskosten als Euro 6 Dieselfahrzeuge im Sollkostensatz der ASEAG berücksichtigt. Bei einem Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugantrieben (aufgesplittet in Batterie- und Wasserstoffantriebe) und unter Berücksichtigung aktueller Förderrichtlinien, die eine 80%ige Förderung der Zusatzkosten in Aussicht stellen, ist von weiteren Kosten in Höhe von 9,15 Mio € auszugehen.

Ebenso muss die städtische Infrastruktur den dargestellten Zukunftsanforderungen gerecht werden. Weiterer Personalaufbau in 2022 wird die Verwaltung in die Lage versetzen, entsprechende Projekte schneller auf den Weg zu bringen.

Mit der im Aufbau befindlichen „AG Innovation“, die von den Verwaltungen von Städteregion und Stadt erarbeitet wurde, entsteht eine zusätzliche Struktur, die der Beförderung der genannten Themen dient und diese auch in der regionalen Perspektive verankert. Gemeinsam mit den Akteuren von AVV und ASEAG entsteht eine richtungsweisende Perspektive, die Ambition und Anspruch auch in reale gebaute Umwelt überführen soll.