

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0433/WP18-1
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: FB 20 - Fachbereich Finanzsteuerung		Datum: 27.07.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61
Mobilitätswende umsetzen: ÖPNV-Ausbau 2023 - Ergänzungsvorlage		
Ziele:	Klimarelevanz positiv	
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
16.08.2022	Finanzausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Finanzausschuss nimmt den Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 23.06.2022 zum Tagesordnungspunkt 11 „Mobilitätswende umsetzen: ÖPNV-Ausbau 2023“ zur Kenntnis und stimmt sowohl der Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Juni 2023, vorbehaltlich

- der Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- der Berücksichtigung der Stellungnahme der Bezirksvertretungen und
- der Bereitstellung der notwendigen Mittel durch den Haushalt 2023,

zu, als auch der Umsetzung der bereits beschlossenen und finanzierten Maßnahmen.

Der Finanzausschuss beschließt nach Vorberatung im hierzu eingerichteten Arbeitskreis des Finanzausschusses zur ÖPNV-Finanzierung über das erforderliche Finanzierungskonzept zur abschließenden Haushaltsbeschlussfassung.

Der Finanzausschuss nimmt darüber hinaus den Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 23.06.2022 zum Tagesordnungspunkt 10 „Angebotsausweitung zur Mobilitätswende: Finanzierungsansätze für den Umweltverbund“ (Anlage 2) zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 2023 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 wird mit der Haus- haltsplanung 2023 hergestellt			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 2023 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		Deckung wird mit der Haus- haltsplanung 2023 hergestellt			

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 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 %)

X	nicht
	nicht bekannt

Die Klimarelevanz wird für diese Vorlage mit „positiv“ beurteilt. Durch den Einsatz von Dieselmotoren wird pro Fahrzeugkilometer ca. 1,083 kg CO₂ ausgestoßen. Dies könnte durch den Einsatz von Wasserstoff oder Elektrobussen vermieden werden. Die Maßnahmen „2 Expresslinie X1“ und „14 Ortsbus/NetLiner Haaren“ werden mit Elektrobussen umgesetzt, die mit Ökostrom aufgeladen werden. Bei den weiteren Maßnahmen wird der Einsatz emissionsfreier Busse - soweit betrieblich umsetzbar - angestrebt.

Die Maßnahmen in der Vorlage tragen zu einem attraktiveren ÖPNV-Angebot in Aachen bei und sind ein Schritt auf dem Weg zur Mobilitätswende. Es werden ca. fünf Prozent mehr Nutzer*innen erwartet. Die tatsächliche Zahl der zukünftigen Umsteiger*innen von PKW auf ÖPNV-Angebote ist jedoch nicht bekannt, so dass die genauen Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden können. Eine Evaluierung wird erfolgen, so dass in Zukunft Aussagen zur Nutzung und somit zur zusätzlichen CO₂-Wirkung getroffen werden können.

Erläuterungen:

Die Vorlage „Mobilitätswende umsetzen: ÖPNV-Ausbau 2023“ (s. Anlage 1) wurde in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 23.06.2022 beraten und einstimmig bei einer Enthaltung wie folgt beschlossen:

„Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und beschließt, die in der Vorlage dargestellten ÖPNV-Maßnahmen, vorbehaltlich der begleitenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans, der Zustimmung des Finanzausschusses und unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Bezirksvertretungen sowie der Bereitstellung der notwendigen Mittel durch den Haushalt 2023, zum Fahrplanwechsel im Juni 2023 umzusetzen. Die bereits beschlossenen und finanzierten Maßnahmen sollen umgesetzt werden.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführung zur Finanzierung mit dem Ziel verbindlicher Beschlüsse zur Haushaltsplanung 2023 zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, ein Finanzierungskonzept unter Berücksichtigung des Gesamthaushalts zu erstellen und dieses dem Arbeitskreis ÖPNV-Finanzierung des Finanzausschusses zur weiteren Beratung vorzulegen.

Der Mobilitätsausschuss fordert die ASEAG auf, mit der Vorberatung der Umsetzung der Maßnahme zu beginnen.“

Mit dieser Ergänzungsvorlage wird der Finanzausschuss – wie im Beschluss gefordert – beteiligt. In derselben Sitzung des Mobilitätsausschusses wurde die Vorlage „Angebotsausweitung zur Mobilitätswende: Finanzierungsansätze für den Umweltverbund“ beraten. Diese Vorlage ist als Anlage zur Kenntnis beigefügt (Anlage 2). Hierzu hat der Mobilitätsausschuss mit 15 Zustimmungen und 2 Enthaltungen beschlossen:

„Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung unter Berücksichtigung der beschlossenen Klimaschutzziele, das Maßnahmenpaket zur Angebotsausweitung weiter zu entwickeln und die notwendigen Bedarfe und Informationen zur Finanzierung dem Arbeitskreis ÖPNV-Finanzierung des Finanzausschusses zur weiteren Beratung vorzulegen.“

Anlage/n:

- 1: Vorlage MoA: „ÖPNV-Ausbau 2023“
- 2: Vorlage MoA: „Angebotsausweitung zur Mobilitätswende: Finanzierungsansätze für den Umweltverbund“

Vorlage Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0433/WP18 Status: öffentlich Datum: 08.06.2022 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
--	--

Mobilitätswende umsetzen: ÖPNV-Ausbau 2023

Ziele: Klimarelevanz
positiv

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
23.06.2022	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
17.08.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
17.08.2022	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Kenntnisnahme
17.08.2022	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Kenntnisnahme
17.08.2022	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Kenntnisnahme
31.08.2022	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Kenntnisnahme
31.08.2022	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme
31.08.2022	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und beschließt, die in der Vorlage dargestellten ÖPNV-Maßnahmen, vorbehaltlich der Bereitstellung der notwendigen Mittel durch den Haushalt 2023, zum Fahrplanwechsel im Juni 2023 umzusetzen. Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführung zur Finanzierung mit dem Ziel verbindlicher Beschlüsse zur Haushaltsplanung 2023 zustimmend zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte/Brand/Haaren/Kornelimünster-Walheim/Eilendorf/Laurensberg/Richterich nimmt die Ausführung zur Finanzierung mit dem Ziel verbindlicher Beschlüsse zur Haushaltsplanung 2023 zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses zu den in der Vorlage dargestellten ÖPNV-Maßnahmen in ihrem Gebiet, vorbehaltlich der Bereitstellung der notwendigen Mittel durch den Haushalt 2023, an.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	X		

Investive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			

Deckung ist gegeben Deckung wird mit der
Haushaltsplanung 2023
hergestellt

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			

Deckung ist gegeben Deckung wird mit der
Haushaltsplanung 2023
hergestellt

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Es wird auf die Tabelle zur Übersicht der finanziellen Auswirkungen auf Seite 13 verwiesen.

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 „positiv“ beurteilt. Durch den Einsatz von Dieselmotoren wird pro Fahrzeugkilometer durchschnittlich ca. 1,083 kg CO₂ ausgestoßen. Diese können durch den Einsatz von Wasserstoff- oder Elektrobussen vermieden werden. Die Maßnahmen „Expresslinie X1 (Nr. 2)“ und „Ortsbus/NetLiner Haaren (Nr. 14)“ werden mit Elektrobussen umgesetzt, die mit Ökostrom aufgeladen werden. Bei den weiteren Maßnahmen wird der Einsatz emissionsfreier Busse - soweit betrieblich umsetzbar - angestrebt.

Die Maßnahmen in der Vorlage tragen zu einem attraktiveren ÖPNV-Angebot in Aachen bei und sind ein Schritt auf dem Weg der Mobilitätswende. Es werden mehr ca. fünf Prozent mehr Nutzer*innen erwartet. Die tatsächliche Zahl der zukünftigen Umsteiger*innen von Pkw auf ÖPNV-Angebote ist jedoch nicht bekannt, so dass die genauen Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden. Eine Evaluierung wird erfolgen, so dass Aussagen zur Nutzung und somit zur zusätzlichen CO₂-Wirkung getroffen werden können.

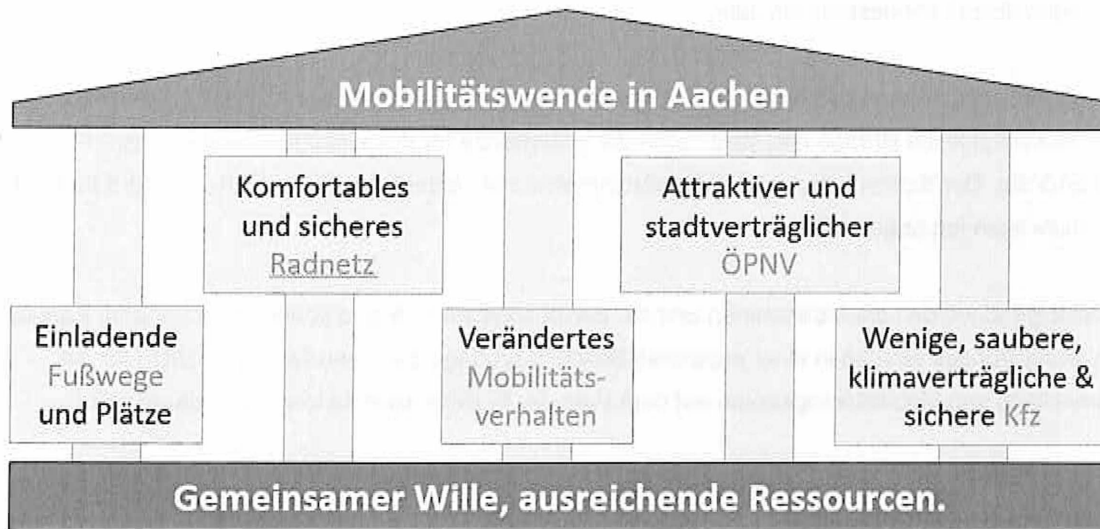
Erläuterungen:

Die Anforderungen zur Veränderung des Mobilitätssystems in Aachen im Sinne einer Mobilitätswende steigen! Die gesamtgesellschaftlichen Zielsetzungen des Klimaschutzes zum Erhalt einer lebenswerten Umwelt hat der Aachener Stadtrat mit ambitionierten Zielen übernommen und sich zur Einhaltung des 1,5 Grad Ziels bis 2030 verpflichtet. Dies bestätigend hat der Stadtrat im Mai 2022 die Forderungen des Klimaentscheid Aachen angenommen.

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

- verändertes Mobilitätsverhalten und
- attraktiver und stadtverträglicher ÖPNV

durch zusätzliche Angebotsleistungen des Umweltverbundes bedient werden.



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 geringerem ÖPNV-Angebot eine alternative Mobilitätsdienstleistung zur Nutzung des eigenen KFZ darstellen.

Insbesondere ÖPNV-Angebotsleistungen wurden gemeinsam von ASEAG und Stadt Aachen in einem kurzfristigen Handlungskonzept mit folgenden Zielsetzungen erarbeitet:

- Steigerung der ÖPNV-Leistung um 30 % bis 2027 (ASEAG-Papier Vision 2027)
- Steigerung der Verkehre des Umweltverbundes von 54 % aller Wege (2019) auf 64 % im Jahr 2030 (VEP-Mobilitätsstrategie 2030).

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 in weniger dicht besiedelten Siedlungsbereichen.

Die Maßnahmen im Handlungskonzept bauen sich sukzessive im Zeitraum von 2023 bis 2027 auf und berücksichtigen bereits aktuelle inhaltliche und politische Einplanungen. Für den Bereich der StädteRegion Aachen wurde dort Leistung aufgeführt und bewertet, wo Linienwege über die Stadtgrenzen hinweg geführt werden. Entsprechende Beschlüsse in den betroffenen Nachbarkommunen sind notwendig, um die Maßnahmen durchführen zu können.

Die Vorlage bezieht sich auf die für 2023 geplanten Fahrplanmaßnahmen in einer Gesamthöhe von ca. 1,32 Mio. Nutzwagen-km auf Aachener Stadtgebiet sowie weitere ca. 180.000 Nutzwagen-km in der StädteRegion Aachen. Der Fahrplanwechsel ist für den Juni 2023 vorgesehen. Damit die für den Leistungsausbau erforderlichen Neufahrzeuge rechtzeitig bestellt werden können, müssen die erforderlichen Beschlüsse bereits jetzt gefasst werden. Die Lieferzeiten für neue Elektrobusse betragen derzeit mindestens ein Jahr.

Die Kostenschätzungen basieren auf dem sogenannten Sollkostensatz der ASEAG. Dieser Satz berücksichtigt keine Erträge und stellt daher die Obergrenze für die auszugleichenden Kosten der ASEAG dar. Der Sollkostensatz für die Maßnahmen in der Vorlage wurde in der Regel mit 5,50 EUR je Nutzwagen-km angenommen.

Nachfolgend werden die Maßnahmen und der diesbezügliche Aufwand konkret beschrieben. Parallel zu dieser Vorlage werden in einer separaten Beschlussvorlage die Finanzierungsansätze für die Ausweitung von Mobilitätsangeboten auf dem Weg der Mobilitätswende insgesamt dargestellt.

Maßnahmenbeschreibungen

Die hier vorgestellten Maßnahmen entstammen im Wesentlichen dem Handlungskonzept „Konsequent Mobilitätswende umsetzen - Ausweitung der Leistungen des Umweltverbundes“, das in der Vorlage „Mobilitätswende im Umweltverbund: ÖPNV-Ausbau - Beitrag zum IKSK“ im Mobilitätsausschuss am 09.12.2021 vorgestellt wurde. Zu den für das Umsetzungsjahr 2023 vorgesehenen Maßnahmen wurden einige weitere Maßnahmen aufgenommen, die bei der Erarbeitung des Handlungskonzeptes in 2021 noch nicht absehbar waren, aber bezogen auf die aktuelle Situation wegen stark ausgelasteter Streckenabschnitte oder wichtiger Verbesserungen für die Anbindung einiger Gewerbe- und Freizeitstandorte für notwendig erachtet werden.

In der konkreten Umsetzungsplanung zeigt sich zudem, dass einzelne Maßnahmen des Handlungskonzeptes ggfs. in ihrer Umsetzung zeitlich verschoben werden müssen. Diese werden entsprechend gekennzeichnet. Weitere betriebliche Prüfungen und notwendige Abstimmungen erfolgen derzeit.

Schließlich sei noch vorangestellt, dass es sich bei der neuen Linie X1 und dem Ortsbus/ NetLiner Haaren (Maßnahmennummern 2 und 14) um Linienleistung aus dem bewilligten Förderprojekt „Haaren clever mobil“ im Rahmen des Landeswettbewerbes „Mobil.NRW - Mobilität in lebenswerten Städten“ handelt. Mit dem Fördervorhaben will die Stadt Aachen in einem Stadtrandgebiet mit einer durchschnittlichen Pkw-Besitzquote demonstrieren, dass es durch einen erheblichen Ausbau des

Umweltverbundes, der Fuß- und Radwegeinfrastruktur und der Umsetzung eines umfassenden Mobilitätsmanagement-Ansatz es gelingen kann, die Mobilitätswende erfolgreich umzusetzen. Ein Teilprojekt des Förderprojektes „Haaren clever mobil“ ist der ÖPNV-Ausbau, der im Rahmen des Projektes konkret durch eine neue Expressbuslinie sowie die Einrichtung von Ortsbus- und On-Demand-Verkehr zur Naherschließung gestärkt werden soll. Die Förderquote beträgt 80 %. Ein entsprechender Beschluss für die Sicherstellung der Finanzmittel für die ÖPNV-Maßnahmen im Förderprojekt ist erforderlich.

a) Ausbau von Schnell- und Expressbuslinien

1. Leistungserweiterung Linie SB 63 (Aachen - Roetgen - Simmerath)

Leistungsumfang: Insgesamt ca. 182.000 Nutzwagen-km, davon ca. 106.000 Nutzwagen-km jährlich auf dem Gebiet der Stadt Aachen.

Kosten: Insgesamt ca. 1.001.000 EUR jährlich, davon ca. 583.000 EUR Stadt Aachen.

Maßnahmenbeschreibung: Die Schnellbuslinie SB 63 verbindet Aachen (Bushof) über Burtscheid und die Monschauer Straße mit Roetgen und Simmerath. Es ist geplant, dieses Angebot analog zu der Ausweitung auf der SB 66 zu verbessern und einen ganztägigen 30-Min-Takt zwischen 5 und 23 Uhr sowie einen 60-Min-Takt am Wochenende anzubieten. Mit einer solchen Taktung ließe sich das Eifelkonzept nochmal attraktiver gestalten und die ÖPNV-Nutzung sowohl im Berufs- als auch im Freizeitverkehr steigern. Derzeit ist der Fördertopf für regionale Schnellbusverbindungen überzeichnet, so dass momentan keine Förderung über den NVR bzw. das Land NRW in Aussicht gestellt werden kann.

2. Neue Expresslinie X1, Verlautenheide - Haaren - Bushof - Vaals

Leistungsumfang: ca. 80.000 Nutzwagen-km jährlich.

Betriebskosten netto: ca. 596.000 EUR jährlich.

Besonderheit: Förderprojekt 2023 - 2025 (Haaren clever mobil)

Die Betriebskosten werden abzüglich (der geschätzten) Einnahmen gefördert, so dass sich ein Eigenanteil in Höhe von ca. 130.000 EUR jährlich bis Ende 2025 ergibt.

Maßnahmenbeschreibung: Ziel ist es, eine neue Verbindung mit konkurrenzfähiger Reisezeit zum MIV anzubieten. Die neue Expresslinie X1 verläuft von Verlautenheide (Endstraße) bis Vaals und hält nur an ausgewählten Haltestellen: Haaren Markt, Prager Ring, Blücherplatz, Hansemannplatz, Aachen Bushof, Eisenbrunnen, Bf. Schanz, Westfriedhof und Vaals Grenze mit Endhaltestelle an Vaals Busstation (siehe Anlage 1). Am Bf. Schanz besteht die Möglichkeit zum Umstieg in den SPNV. Die neue Expresslinie soll mit Elektrobussen betrieben werden, so dass der Kostenansatz pro Nutzwagen-km entsprechend höher liegt. Betriebsbeginn ist Juni 2023.

3. Neue Expresslinie X3, Bushof - Burtscheid - Pascalstraße - Walheim

Leistungsumfang: ca. 86.700 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 477.000 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Ziel ist es, die ÖPNV-Erschließung des Gewerbegebietes „Pascalstraße“ in Oberforstbach zu stärken und die Reisezeiten für Pendelnde zu senken und dadurch attraktiver zu machen. In einer groß angelegten Befragung unter den Mitarbeitenden der Unternehmen in der Pascalstraße zeigte sich, dass eine gestärkte Anbindung zur Innenstadt bzw. innenstadtnahen

Wohnquartieren, aber auch in Richtung Walheim, gute Potenziale bietet, neue Fahrgäste im ÖPNV zu gewinnen. Es ist geplant, eine neue, schnelle Linie X3 überwiegend auf dem heutigen Linienweg der Linie 36 (Bushof - Burtscheid - Pascalstraße) einzurichten, die bis nach Walheim geführt wird. Die Linie soll montags bis freitags im 60-Min-Takt verkehren, nur an ausgewählten Haltestellen halten und über den Aachener Hbf. geführt werden.

b) Taktverdichtung, insbesondere von Ring- und Tangentialangeboten

4. Taktverdichtung Linie 31 (Jülicher Straße)

Leistungsumfang: ca. 28.000 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 154.000 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Zur Stärkung des Citytaktes Haaren auf der Jülicher Straße sind weitere Fahrten der Linie 31 zwischen Verlautenheide und Aachen Hbf. geplant. Die heutigen Fahrten werden nachfrageorientiert, hauptsächlich im Schulverkehr und im Berufsverkehr zum Gewerbegebiet Aachener Kreuz, angeboten. Die Planung der Angebotsverdichtung der Linie 31 wird abgestimmt auf den geplanten 10-Min-Takt auf der Linie 51 vormittags, so dass eine regelmäßige Taktung auf der Jülicher Straße zwischen Hansemannplatz und Blücherplatz entsteht. Zusätzlich soll auf dem Ast nach Verlautenheide ein klarer 15-Min-Takt umgesetzt werden.

5. Taktverdichtung Ringlinie 13A/13B in einen 10-Min-Takt

Leistungsumfang: ca. 130.000 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 715.000 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Heute wird der Alleenring von der Linie 13A/13B (Ponttor - TH - Schanz - Aachen Hbf. - Kaiserplatz - Ponttor) werktags im 15-Min-Takt bedient. Zusammen mit der Linie 3A/3B ergibt sich ein Gesamttakt von 7,5 Minuten auf dem Alleenring. Es ist geplant, montags bis freitags sowohl die Linie 13A/13B als auch die Linie 3A/3B auf jeweils einen 10-Min-Takt zu verdichten. Somit ergibt sich zukünftig in den Überlagerungsstrecken ein 5-Min-Takt. Dadurch wird die Nutzung der Linien attraktiver und Umsteigeverbindungen über den Alleenring schneller.

6. Taktverdichtung Ringlinie 3A/3B in einen 10-Min-Takt

Leistungsumfang: ca. 160.000 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 880.000 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Die Fraunhofer-Linie 3A/3B (Uniklinik - Schanz - Aachen Hbf. - Ponttor - Westbahnhof - Campus Melaten - Uniklinik) verkehrt im 15-Min-Takt und soll ebenfalls auf einen 10-Min-Takt montags bis freitags verdichtet werden, vgl. Beschreibung zur Linie 13A/13B.

7. Linie 50 (Brand - Eilendorf)

Leistungsumfang: ca. 100.000 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 550.000 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Die Tangentialverbindung Brand - Eilendorf wird seit Juni 2021 montags bis freitags, zunächst im Probetrieb bis Juni 2023, angeboten. Es handelt sich um eine Kombination von Linienfahrten in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und einem Anruf-Linien-Taxi (ALT) außerhalb der HVZ im 60-Minuten-Takt (Das Anruf-Linien-Taxi verkehrt nur bei vorheriger Fahrtanmeldung.). Die

Linie verbindet die benachbarten Stadtteile Brand und Eilendorf und wurde bisher über das Gewerbegebiet Eilendorf Süd geführt, damit Arbeitsstätten dort besser mit dem ÖPNV angebunden werden. Diese Linienführung führt jedoch zu einer längeren Reisezeit zwischen den beiden Ortsteilen, die für viele Fahrgäste zwischen Brand und Eilendorf nicht attraktiv ist.

In den ersten Probemonaten wurde trotz Marketingmaßnahmen kaum Nachfrage im Gewerbegebiet Eilendorf Süd registriert. Die durchschnittliche Besetzung pro Fahrt lag richtungsabhängig bei 2-3 Fahrgästen (die Schülerfahrt morgens Richtung Brand bis zu 25 Fahrgäste). Ab Juni 2022 werden daher alle Linienfahrten auf direktem Weg über die Nordstraße zwischen den beiden Stadtteilen geführt (Linienwegänderung). Lediglich die ALT-Fahrten in den Nebenverkehrszeiten erschließen weiterhin das Gewerbegebiet. Potenziale für die aus beiden Stadtteilen gewünschte direkte Tangentialverbindung werden in der angepassten Linienführung gesehen. Vorbehaltlich einer erneuten Evaluation empfehlen ASEAG und Verwaltung einen dauerhaften Betrieb.

8. Linie 10 (Brand - Forst - Burtscheid)

Leistungsumfang: ca. 72.000 Nutzwagen-km jährlich.

Betriebskosten: ca. 396.000 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Die Linie 10 verbindet Brand auf direktem Wege über den Grauenhofer Weg, die Lintertstraße und die Adenauerallee mit Burtscheid (Brandenhofer Weg - Marienhospital - Burtscheid - Bayernallee - Siegel) und ist seit Februar 2022 im Probebetrieb (bis Juni 2023). Diese neue Verbindung ermöglicht montags bis freitags eine schnelle Fahrt (20 min) zwischen Brand und Burtscheid, erschließt das Wohngebiet am Grauenhofer Weg mit einer neuen Haltestelle und verbessert zudem das ÖV-Angebot z.B. im Bereich Forster Linde sowie am Brandenhofer Weg deutlich. Der bisherige Probebetrieb hat gezeigt, dass ein Fahrgastpotenzial auf dieser Route vorhanden ist: Die durchschnittliche Besetzung pro Fahrt liegt richtungsabhängig bei bis zu 10 Fahrgästen (einzelne Schülerfahrten im Bereich Bayernallee bis zu 44 Fahrgästen). ASEAG und Verwaltung empfehlen die Linie dauerhaft anzubieten.

9. Neue Tangentialverbindung Uniklinik - Brüsseler Ring - Ronheide - Siegel - Pascalstraße

Leistungsumfang: ca. 235.000 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 1.292.500 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Die neue Linie verfolgt das Ziel, Tangentialverbindungen im Aachener Busnetz weiter auszubauen. Bisher gibt es kein Linienangebot auf dem Außenring im Abschnitt zwischen Siegel und der Lütticher Straße. Diese neue Linie soll von der Uniklinik (evtl. bereits ab Campus Melaten) über Vaalser Straße - Amsterdamer Ring - Brüsseler Ring - Luxemburger Ring - St.Vither Straße - Siegel und weiter über die Monschauer Straße bis zur Pascalstraße geführt werden. Geplant ist ein 30-Min-Takt montags bis freitags zwischen 6 und 20 Uhr.

10. Weitere Fahrradbusverbindungen (Aachen - Monschau)

Leistungsumfang: Insgesamt ca. 10.000 Nutzwagen-km, davon ca. 3.000 Nutzwagen-km jährlich auf dem Gebiet der Stadt Aachen.

Kosten: Insgesamt ca. 55.000 EUR jährlich, davon ca. 16.500 EUR Stadt Aachen.

Maßnahmenbeschreibung: Radfahren in der Freizeit boomt. Entsprechend hoch ist auch das Interesse an Ausflugsmöglichkeiten mit dem Fahrrad. Um dem Rechnung zu tragen, ist eine

Ausweitung des Fahrradbusangebotes am Wochenende in Planung. Das Konzept wird noch zwischen der StädteRegion, den betroffenen Gemeinden, dem AVV, der ASEAG und der Stadt Aachen abgestimmt. Bei einer Ausweitung wird außerdem die Beschaffung eines weiteren Fahrradanhängers notwendig.

c) Ausbau der Flächenbedienung durch On-Demand-Angebote im weniger dicht besiedelten Raum

11. NetLiner Walheim/Sief

Diese Maßnahme war im Rahmen eines Förderprojektes für die Umsetzung in 2023 vorgesehen. Geplant ist eine Erweiterung des NetLiner-Bedienungsgebietes, auch in Richtung Roetgen und Stolberg. In Roetgen wird derzeit ein NetLiner-Förderprojekt - analog zum Projekt NetLiner-Laurensberg - durchgeführt, dessen Ergebnisse bei der Konzeption mit einfließen sollten. Aufgrund des laufenden Förderprojektes in Roetgen sowie notwendiger interkommunaler Abstimmungen wird die Umsetzung in das Jahr 2024 verschoben.

12. Ortsbus Brand

Leistungsumfang: ca. 10.000 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 30.000 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Die Ortsbuslinie Brand wurde im Juni 2021 eingeführt. Vorangegangen war ein Pilotbetrieb von ca. 6 Monaten mit einem vergünstigten Tarif. Die Linie wird dienstags und samstags (Markttage in Brand) angeboten und verkehrt im 30-Min-Takt am Vormittag. Auch hier handelt es sich aktuell um einen bis Mitte 2023 beschränkten Probezeitraum. Derzeit nutzen rd. 30 Fahrgäste täglich die Linie, unter ihnen viele ältere Menschen, die sich sehr positiv zu dem Angebot äußern. Das Angebot sollte aus Sicht der ASEAG und Verwaltung ab Mitte 2023 in einen Dauerbetrieb überführt werden.

13. Ortsbus Eilendorf

Leistungsumfang: ca. 10.000 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 30.000 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: In Eilendorf bestehen seit längerem Bestrebungen, die Teilgebiete des Stadtteils untereinander im ÖPNV besser zu erschließen. Es ist geplant, ab Mitte Oktober 2022 einen Probebetrieb einer Ortsbuslinie anzubieten. Das Angebot und der Linienverlauf wurden in der Sitzung der Bezirksvertretung Eilendorf am 01.06.2022 beraten und beschlossen. Der Ortsbus würde donnerstags vormittags (Markttag) verkehren. Hierfür werden bezirkliche Mittel zur Verfügung gestellt. Ab Mitte 2023 ist geplant, den Probebetrieb in einen Dauerbetrieb zu überführen. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit der gleichartigen Ortsbuslinie in Brand gehen ASEAG und Verwaltung von einem Weiterbetrieb ab Mitte 2023 aus.

14. Ortsbus / NetLiner Haaren

Leistungsumfang: ca. 180.000 Nutzwagen-km jährlich.

Betriebskosten netto: ca. 1.330.000 EUR jährlich.

Besonderheit: Förderprojekt 2023 - 2025 (Haaren clever mobil)

Die Betriebskosten werden abzüglich (der geschätzten) Einnahmen gefördert, so dass sich ein Eigenanteil in Höhe von ca. 265.000 EUR jährlich bis Ende 2025 ergibt.

Maßnahmenbeschreibung: Einige Gebiete in Haaren sind heute nur unzureichend im ÖPNV angebunden und auch Fahrtbeziehungen innerhalb Haarens sind nicht attraktiv genug, um als Alternative zur Pkw-Nutzung wahrgenommen zu werden. Die Planung sieht vor, in Haaren Ortsmitte eine dauerhafte Ortsbuslinie einzurichten, flankiert durch eine On-Demand-Bedienung (NetLiner) in Verlautenheide und im Gewerbegebiet Hüls sowie in den Neben- und Schwachverkehrszeiten im gesamten Stadtteil. Das Konzept vereint die Vorteile flexibler Routen und Fahrpläne mit der Möglichkeit, regelmäßige Nachfrage in der Hauptverkehrszeit zuverlässig bedienen zu können. Das genaue Konzept soll im Dialog mit den Haarener Bürger*innen Anfang 2023 abgestimmt werden. Ab April ist eine Testphase vorgesehen, bevor das endgültige Konzept im Juni 2023 umgesetzt wird. Der Betrieb ist mit Elektrofahrzeugen geplant, so dass der Kostenansatz pro Nutzwagen-km entsprechend höher liegt.

Weitere Maßnahmen ab 2023

15. Taktverdichtung Krefelder Straße, vormittags (Linie 51)

Leistungsumfang: Insgesamt ca. 135.000 Nutzwagen-km, davon ca. 35.000 Nutzwagen-km jährlich auf dem Gebiet der Stadt Aachen.

Kosten: Insgesamt ca. 742.500 EUR jährlich, davon ca. 192.500 EUR Stadt Aachen.

Maßnahmenbeschreibung: Die Krefelder Straße wird vormittags im Normalverkehr tagsüber alle 15 Minuten mit der Linie 51 bedient. 2020 wurde der Takt zwischen 13:30 Uhr und 20:00 Uhr aufgrund der hohen Auslastung auf einen 10-Min-Takt verdichtet. Seitdem konnten die dortigen Verspätungen spürbar reduziert werden. Aufgrund der weiterhin hohen Nachfrage soll der Takt nun auch vormittags auf einen 10-Min-Takt umgestellt werden. Es wird angestrebt, eine Taktverdichtung auf der gesamten Strecke bis Baesweiler umzusetzen. Voraussetzung dafür sind entsprechende Beschlüsse in den Kommunen Würselen, Alsdorf und Baesweiler. Andernfalls müssten die Zusatzfahrten im Eulershof (ehem. Polizeipräsidium) in Aachen enden.

16. Stärkung tangentialer Verbindung Linie 30 durch zusätzliche Fahrten

Leistungsumfang: ca. 20.000 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 110.000 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Die Tangentiallinie 30 soll im Abschnitt zwischen Trierer Straße/Adenauerallee über Fringsgraben, Hüls bis Krefelder Straße durch weitere Fahrten verdichtet werden, um schnelle und attraktive Reisezeiten zwischen benachbarten Stadtteilen ohne Umweg über den Bushof anbieten zu können. Konkret handelt es sich bei dieser ersten Stufe um fünf Fahrten hin und zurück.

17. Verbesserte Wochenendanbindung Schwimmbad Hangewelher, Hohenstaufenallee, Kronenberg (Linien 43 und 2)

Leistungsumfang: ca. 14.000 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 77.000 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Die Linie 43 wird derzeit auf dem westlichen Ast Uniklinik - Hanbruch -

Hohenstaufenallee - Bushof montags bis freitags betrieben. Es ist geplant, das Angebot auf das Wochenende auszudehnen, um dadurch die Erschließung zwischen den benachbarten Stadtteilen im Besorgungs- und Freizeitverkehr zu verbessern, allem voran die des Freibades am Hangeweier. Sowohl im Mobilitätsausschuss als auch im Sportausschuss wurden die Mobilitätsbedürfnisse des Freibads separat diskutiert und die Verwaltung aufgefordert, Vorschläge zu unterbreiten. Die Hupterschließung des Schwimmbades während der Sommersaison erfolgt über die Linie 2 (samstags 15-Min-Takt, sonntags 30-Min-Takt), was aber nicht für jeden Stadtteil attraktiv ist. Geplant ist ein 60-Min-Takt der Linie 43 zwischen Uniklinik und Bushof an Samstagen, sowie die Verdichtung des Fahrtenangebotes auf der Linie 2 sonntags auf einen 15-Min-Takt zwischen Bushof und Brüsseler Ring. Dadurch hätte jede Blockverkehrsabfahrt am Bushof eine Umsteigemöglichkeit auf die Linie 2.

18. Verlängerung der Linie 173 bis Niederforstbacher Straße zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung Tuchmacherviertel

Leistungsumfang: ca. 1.000 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 5.500 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Die ersten Gebäude im neuen Wohngebiet „Tuchmacherviertel“ im Süden von Brand sind bezogen. Heute enden die Schnellbusfahrten der Linie 173 an der Haltestelle „Vennbahnbogen“ in der Münsterstraße ca. 500 m entfernt. Diese Fahrten sollen ab Mitte 2023 um 350 m bis zum Kreisverkehr Niederforstbacher Straße verlängert werden und die dortige Anbindung verbessern. Zudem soll eine neue Haltestelle eingerichtet werden.

19. Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten (Linien 74 und 47/23)

Leistungsumfang: ca. 10.000 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 55.000 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Im Gewerbegebiet Avantis stehen weitere Neuansiedlungen an, so dass das ÖPNV-Angebot sukzessive auszubauen ist. Heute wird das Gewerbegebiet durch die Kleinbuslinie 74 Aachen Hbf. - Bushof - Westbahnhof - Avantis erschlossen. Für den Fahrplanwechsel in 2023 ist eine zusätzliche Fahrt hin und zurück vorgesehen.

Auf der Hüls sind außerdem geringfügige Linienanpassungen geplant (knapp 1.000 Nutzwagen-km p.a.).

20. Stärkung des P+R-Angebotes am Standort Tivoli (/Linie 51)

Leistungsumfang: ca. 35.000 Nutzwagen-km jährlich.

Kosten: ca. 193.000 EUR jährlich.

Maßnahmenbeschreibung: Durch zusätzliche Fahrten zwischen Sportpark Soers (/Parkhaus Tivoli) und Aachen Bushof insbesondere samstags soll die Attraktivität des P+R-Angebotes erhöht werden und somit ein weiterer Beitrag zur Verkehrsentlastung der Innenstadt geschaffen werden.

Maßnahmen in der StädteRegion Aachen

Die für Aachen geplanten Maßnahmen beziehen je nach Linie auch ÖPNV-Verbindungen in der StädteRegion mit ein. Entsprechende Beschlüsse in den betroffenen Nachbarkommunen sind notwendig, um die Maßnahmen durchführen zu können. Darüber hinaus werden in den Kommunen Herzogenrath und Stolberg derzeit Mobilitätskonzepte erarbeitet mit einem angestrebten Ausbau des

ÖPNV-Angebotes. Abgesehen davon sind kleinere Verbesserungen bei der Anbindung von Gewerbegebieten (u.a. in Eschweiler) sowie auf regionalen Buslinien in der Eifelregion vorgesehen. Insgesamt sind ca. 300.000 zusätzliche Nutzwagen-km auf städteregionalem Gebiet für 2023 geplant, die dort noch politisch beraten und beschlossen werden müssen.

Diese Maßnahmen wirken sich qualitativ und aufwandsmäßig auch auf die Stadt Aachen aus, da die Kosten anteilig je Nutzwagen-km auf die Aufgabenträger Stadt/StädteRegion Aachen verteilt werden. Die damit verbundenen Kosten erhöhen zunächst den Verkehrsverlust der ASEAG, werden jedoch nach Ergebnisfeststellung im darauffolgenden Geschäftsjahr von der StädteRegion übernommen.

Finanzielle Auswirkungen und Empfehlung

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

Nr	Maßnahme	Leistungs- änderung AC [km]	Leistungs- änderung SR [km]	Leistungs- änderung ges. [km]	Kosten AC jährlich [EUR]	Kosten SR jährlich [EUR]	Kosten AC antellig 2023 [EUR]	Kosten ges. jährlich [EUR]
1	SB 63	106.000	76.000	182.000	583.000	418.000	340.100	1.001.000
2	X1	80.000		80.000	130.000 *)		75.800	130.000 *)
3	X3	86.700		86.700	477.000		278.200	477.000
4	31	28.000		28.000	154.000		89.300	154.000
5	13A/13B	130.000		130.000	715.000		417.100	715.000
6	3A/3B	160.000		160.000	880.000		513.300	880.000
7	50	100.000		100.000	550.000		550.000*2)	550.000
8	10	72.000		72.000	396.000		396.000*2)	396.000
9	UKA-Pascalstr.	235.000		235.000	1.292.500		754.000	1.292.500
10	Fahrradbus	3.000	7.000	10.000	16.500	38.500	9.600	55.000
11	NetLiner Süd	0		0	0		0	0
12	Ortsbus Brand	10.000		10.000	30.000		30.000*2)	30.000
13	Ortsbus Eilendorf	10.000		10.000	30.000		30.000*2)	30.000
14	Ortsbus/NetLiner Haaren	180.000		180.000	265.000 *)		154.600	265.000 *)
15	Linie 51	35.000	100.000	135.000	192.500	550.000	112.300	742.500
16	Linie 30	20.000		20.000	110.000		64.200	110.000
17	Linie 43 + 2	14.000		14.000	77.000		44.900	77.000
18	Linie 173	1.000		1.000	5.500		3.200	5.500
19	Linie 74 + 47/23	10.000		10.000	55.000		32.100	55.000
20	P+R	35.000		35.000	192.500		112.300	192.500
	Summe:	1.315.700	183.000	1.498.700	6.151.500	1.006.500	4.007.500	7.158.000
	Mehreinnahmen ASEAG:				1.950.000		1.137.500	
	Bereits im Haushaltsplan etatisiert:				0		405.000	
	Mehrbelastung Stadt Aachen:				4.201.500		2.465.000	

*1) Die Kosten entsprechen dem Eigenanteil nach Abzug der Förderung.

*2) Die Maßnahmen befinden sich seit 2021 (Linie 50, Ortsbus Brand) bzw. 2022 (Linie 10) im Probebetrieb; der Ortsbus Eilendorf beginnt im Herbst 2022. Die Kosten fallen daher für das gesamte Jahr 2023 an. Mit Ausnahme des Ortsbusses Eilendorf sind auch bereits Mittel im Haushaltsplan 2022 für das Jahr 2023 etatisiert.

Für die Kostenschätzungen wurde einen Sollkostensatz in Höhe von 5,50 EUR je Nutzwagen-km verwendet (siehe auch Abschnitt Erläuterungen). Bei den Fördermaßnahmen 2. und 14. liegt der Kostenansatz pro Kilometer aufgrund des beantragten Elektrobusbetriebs (inkl. Mehrwertsteuer) höher. Der Ortsbusbetrieb in Brand resp. Eilendorf kann wiederum mit einem günstigeren Kilometersatz (3,00 EUR) kalkuliert werden.

Für die hier vorgestellten Maßnahmen fallen jährlich insgesamt ca. 1,50 Mio. Nutzwagen-km an, davon ca. 1,32 Mio. Nutzwagen-km auf dem Aachener Stadtgebiet. Der Mehraufwand für die Stadt Aachen durch Realisierung der Maßnahmen beträgt ca. 6,15 Mio. EUR pro Betriebsjahr. Der Mehraufwand für die Stadt Aachen für 2023 (Maßnahmenbeginn im Juni) beträgt ca. 3,60 Mio. EUR (Anteilige Kosten in Höhe von 4,07 Mio. EUR abzgl. bereits im Haushaltsplan veranschlagte Mittel für die Maßnahmen Linie 50, Linie 10 und dem Ortsbus Brand von insgesamt 405.000 EUR).

Bei Umsetzung aller dargestellten Maßnahmen werden jedoch zusätzliche Einnahmen durch gestiegene Fahrgastzahlen (Fahrgastzunahme 5 %) in Höhe von 2,79 Mio. EUR erwartet, von denen entsprechend des stärker gestiegenen Angebotes im Stadtgebiet ca. 70 % = 1,95 Mio. EUR auf Aachen entfallen, in 2023 ca. 1,14 Mio. EUR. Somit verringert sich die finanzielle Mehrbelastung für die Stadt Aachen für 2023 von rd. 3,60 Mio. EUR auf rd. 2,46 Mio. EUR sowie ab dem Jahr 2024 von rd. 6,15 Mio. EUR auf rd. 4,20 Mio. EUR.

Es werden ÖPNV-Fördermittel im Projekt „Haaren clever mobil“ in einer Gesamthöhe von 4,35 Mio. EUR beantragt, in 2023 ca. 1,16 Mio. EUR. Die Förderung wurde bereits in der Kostenaufstellung der jeweiligen Maßnahme abgezogen. Dargestellt ist der jeweilige Eigenanteil der Kosten bei den Maßnahmen 2 und 14.

Der finanzielle Mehrbedarf in 2023 (Maßnahmenbeginn im Juni) von ca. 2,46 Mio. EUR sowie ab 2024 von ca. 4,20 Mio. EUR pro Jahr wird zum Haushalt der Stadt Aachen angemeldet. Um die Umsetzung dieses Mehraufwandes abzusichern, wird im Rahmen der Haushaltsplanung 2023 – insbesondere mit Blick auf die Folgejahre und das Ziel 2030 – offenkundig werden, dass die Finanzsituation der Stadt Aachen, wie die der Kommunen insgesamt, eine eigenständige Finanzierung nicht abzusichern vermag. Auch unabhängig von einer sicher zu erwartender weiteren finanziellen Förderung des Landes wird ein kommunaler Eigenanteil verbleiben, der zusätzlichen Finanzmittelbedarf auslösen wird. Um diesen zu decken, wird auf ein Bündel von Maßnahmen zuzugreifen sein. Ggf. werden die Steuererträge zu erhöhen sein. Die Verwaltung wird eine Zusammenstellung entsprechender Ansätze zu den Haushaltsplanungen vorlegen, um die erforderliche Absicherung mit dem Haushaltsplanbeschluss 2023 zu schaffen. In diesem Sinne werden zur dauerhaften finanziellen Absicherung der Maßnahmen weitere Beschlüsse zur Gegenfinanzierung erforderlich. Hierzu wird ergänzend auf die Vorlage „Finanzierungsansätze für den Umweltverbund“ verwiesen.

Die Verwaltung empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die vorgeschlagenen Fahrplananpassungen für die Umsetzung im Juni 2023 zu beschließen.

Ausblick

Mit der Umsetzung der Leistungsausweitungen verfolgt die Stadt Aachen das Ziel, im Sinne des Integrierten Klimaschutzkonzeptes und des Klimaentscheids die Reduktion der Verkehrsemissionen im Stadtgebiet zu erzielen. Durch die Stärkung des ÖPNV wird eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes begünstigt. Dieser Weg soll in den kommenden Jahren konsequent weiter fortgeführt werden.

Anlage/n:

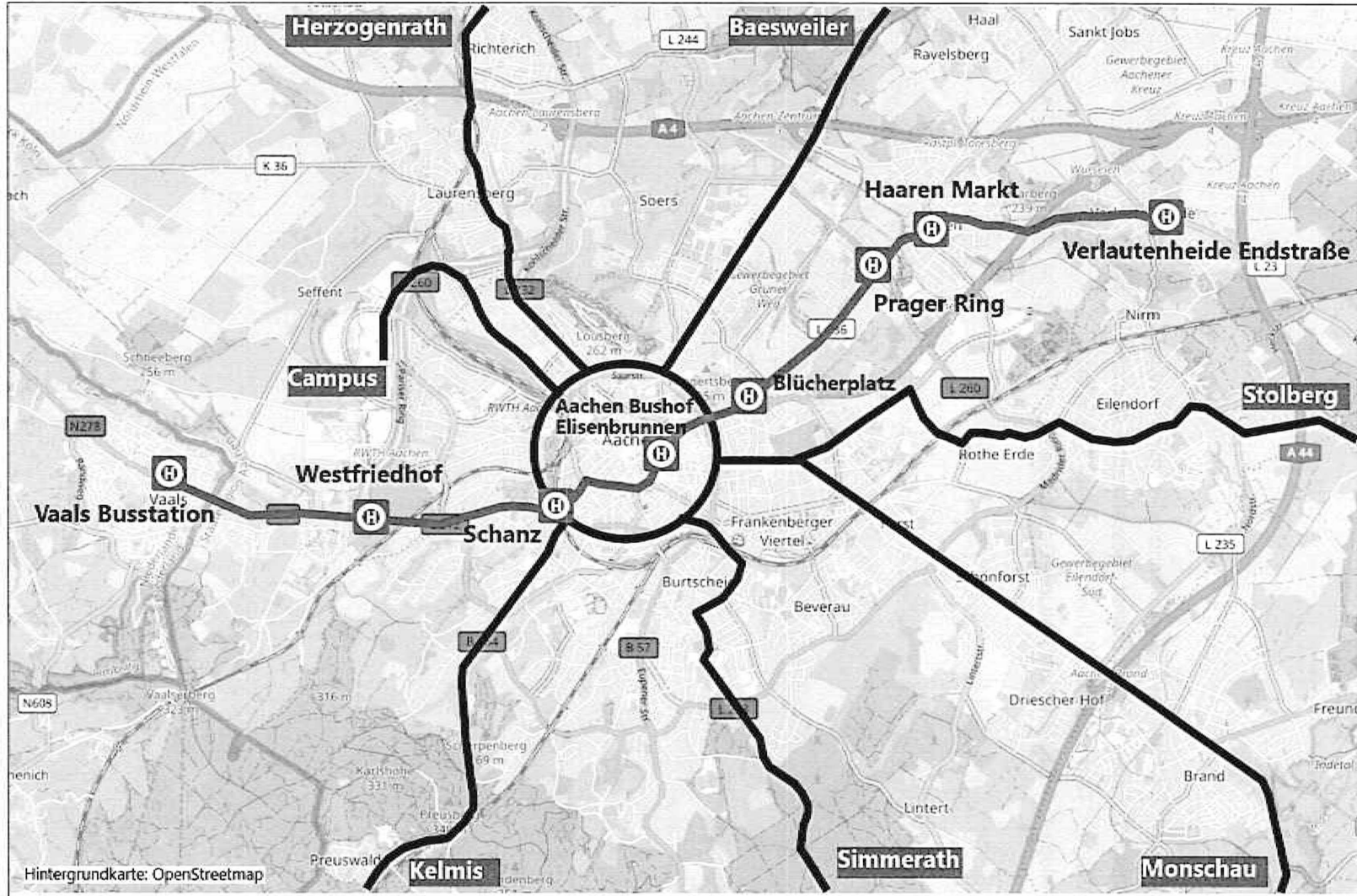
Anlage 1: Expresslinie X1 Verlautenheide - Haaren Zentrum - Aachen Bushof - Vaals

Anlage 2: Expresslinie X3 Bushof - Pascalstraße - Walheim

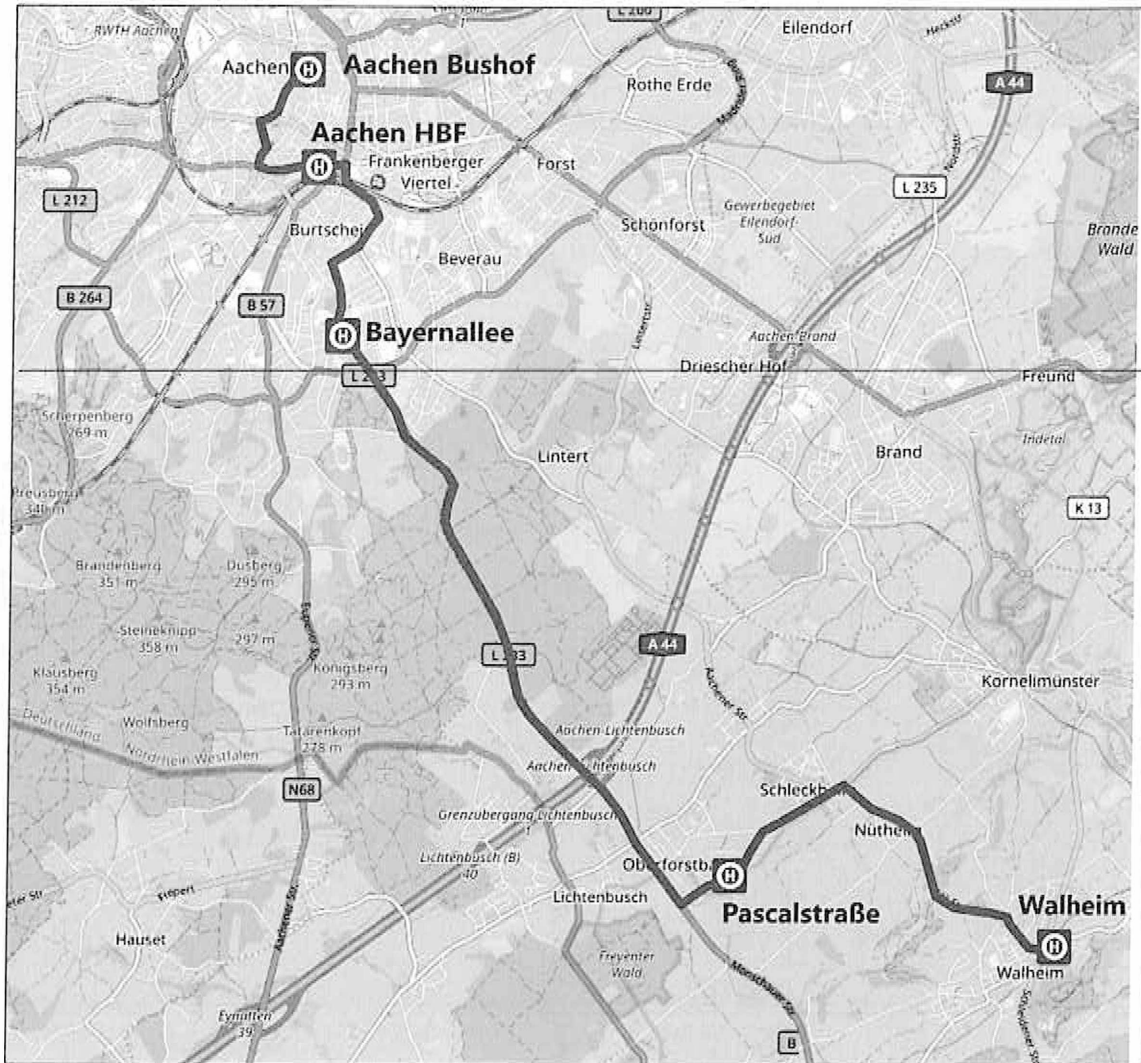
Anlage 3: Tangentiallinie Uniklinik - Ronheide - Pascalstraße

Anlage 4: Ortsbuslinie und NetLiner-Gebiet Haaren

Anlage 1 Expresslinie X1 Verlautenheide - Haaren Zentrum - Aachen Bushof - Vaals

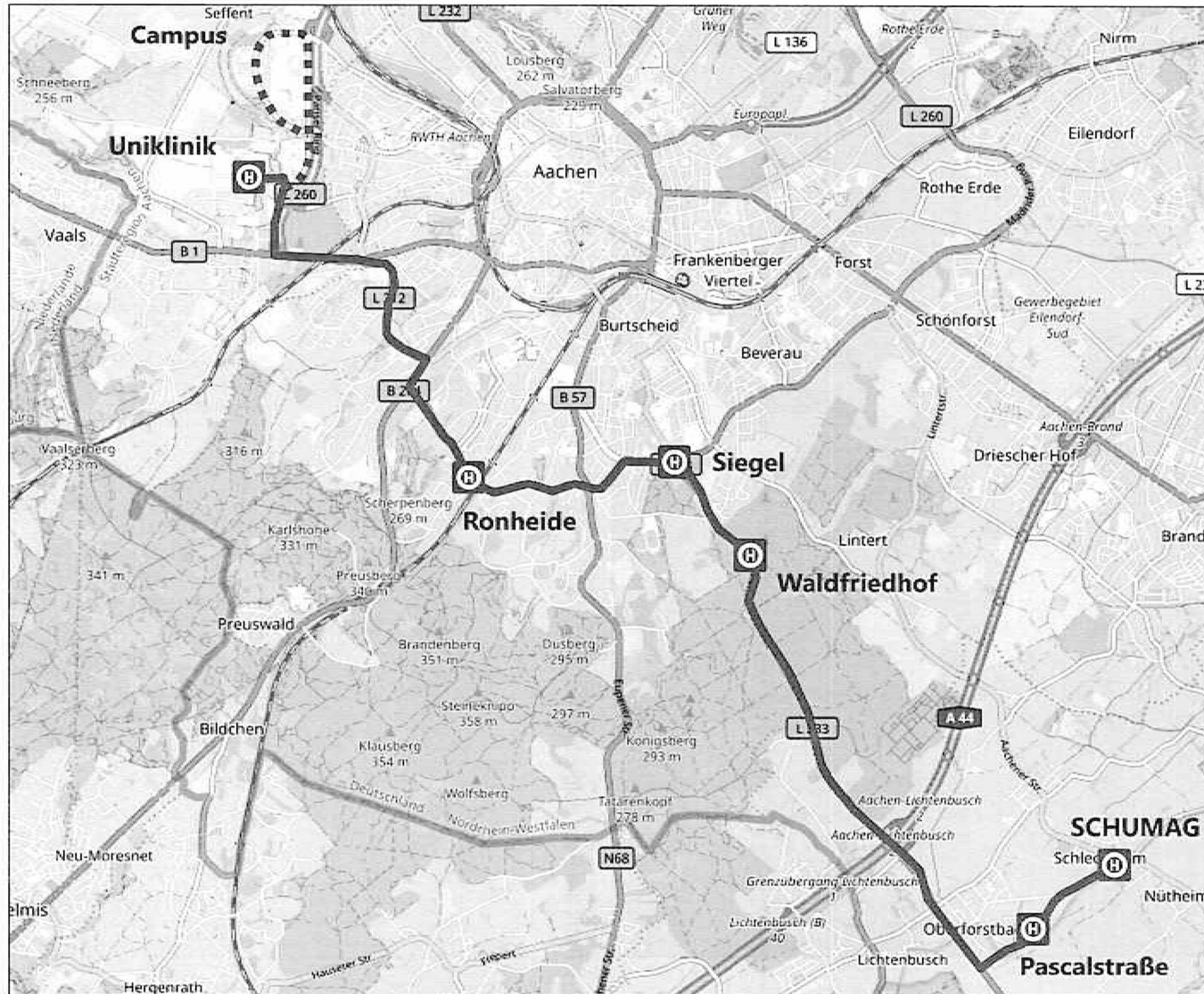


Anlage 2 Expresslinie X3 Bushof - Pascalstraße - Walheim

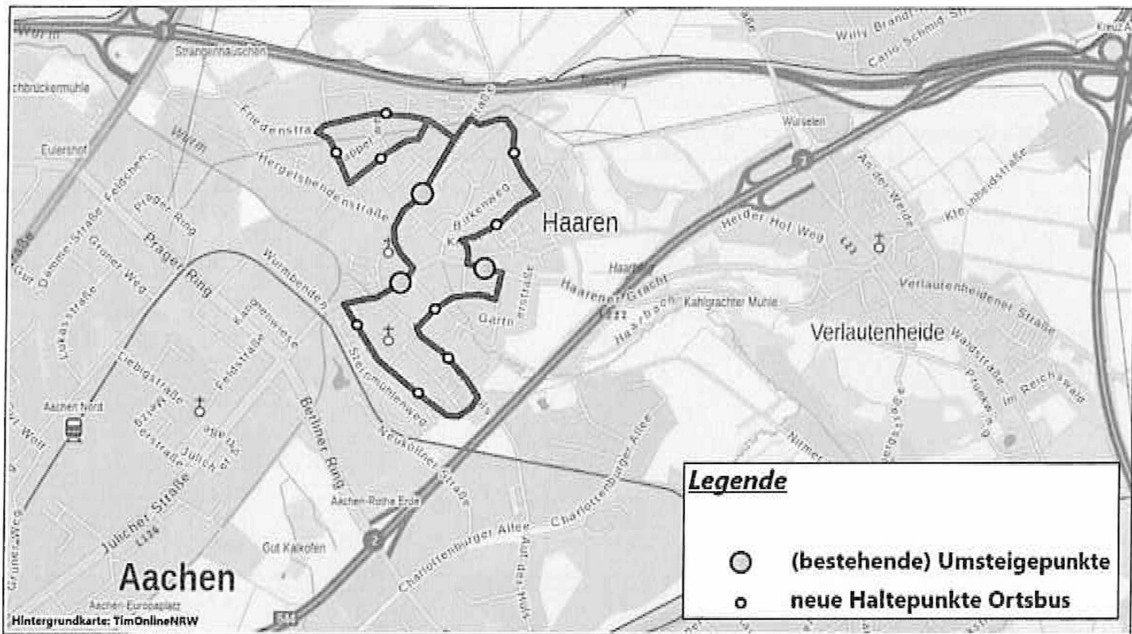


(nicht alle Halte dargestellt)

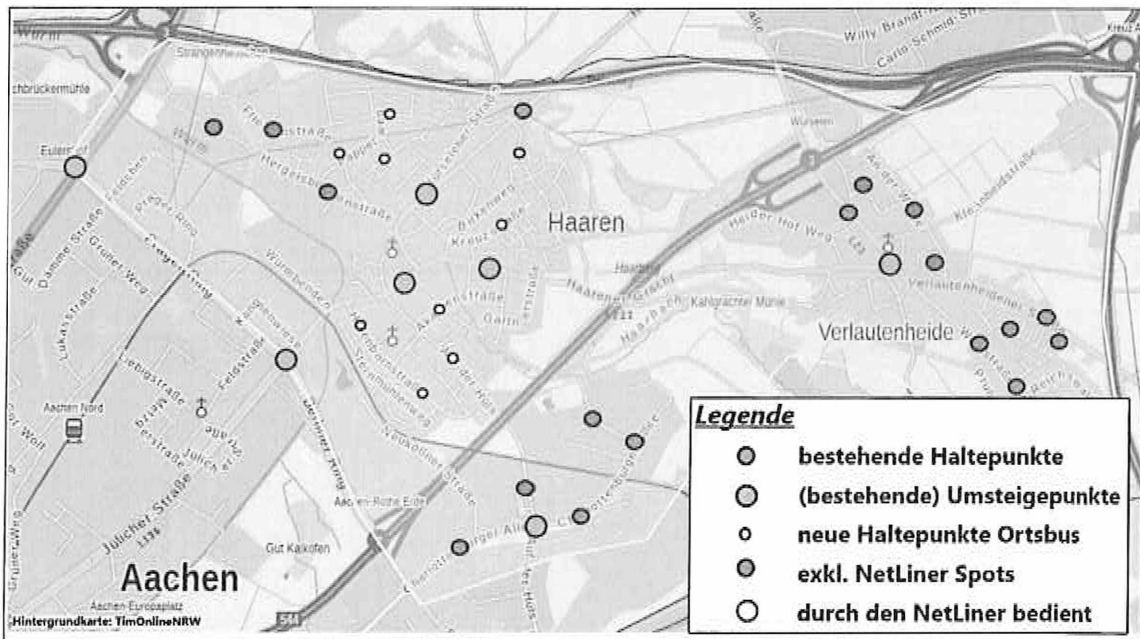
Anlage 3 Tangentiallinie Uniklinik - Brüsseler Ring - Ronheide - Siegel - Pascalstraße



Anlage 4 Ortsbuslinie und NetLiner-Gebiet Haaren



Ortsbus



NetLiner-Bediensgebiet

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0432/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 10.06.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Angebotsausweitung zur Mobilitätswende: Finanzierungsansätze für den Umweltverbund		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
23.06.2022	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung unter Berücksichtigung der beschlossenen Klimaschutzziele das Maßnahmenpaket zur Angebotsausweitung weiter zu entwickeln und das dazu gehörige Finanzierungspaket beschlussfähig zur Haushaltsplanung vorzulegen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	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>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	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 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 type="checkbox"/>	nicht
X	nicht bekannt

Erläuterungen:

Begründung:

Um das in der Mobilitätsstrategie und im IKSK festgelegte Ziel 30% ÖPNV-Mehrleistung zu erreichen, benötigt die Kommune zusätzliche Finanzierungsquellen - hier insbesondere für die Leistungsausweitung im ÖPNV.

In der Gesamtbetrachtung wird deutlich, dass mit der Anhebung der Gebühren für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen und eine Anpassung der Tarifierung des Straßenrandparkens mehrere Effekte erzielt werden könnten:

- ein Finanzierungsbeitrag zum Ausbau des ÖPNV-Angebots,
- eine Lenkungswirkung im Hinblick auf die Nutzung der privaten Stellplätze und Garagen,
- die Reduktion der Kraftfahrzeuge in der Stadt und
- die Minderung der Park-Such-Verkehre durch das direkte Anfahren von Parkhäusern.

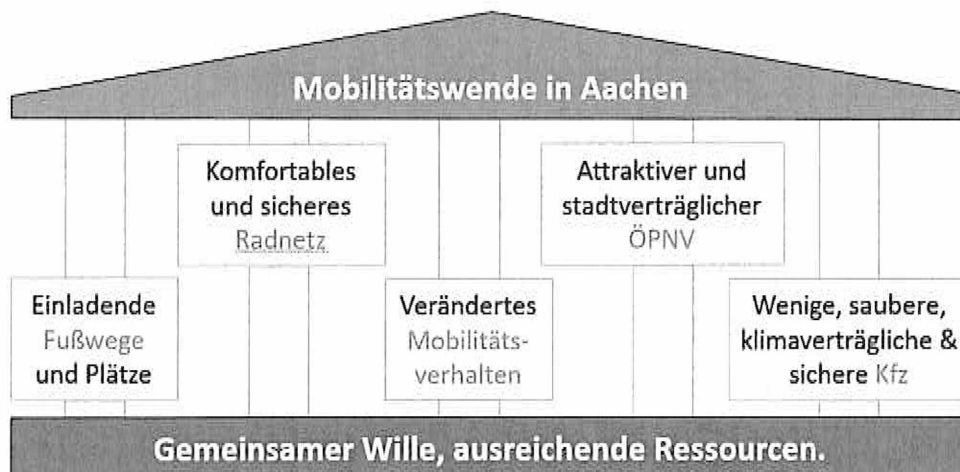
Ausgangslage: Warum Mobilitätswende; die Herkulesaufgabe CO2-Emissionen in der Mobilität abschaffen

Die Anforderungen zur Veränderung des Mobilitätssystems in Aachen im Sinne einer Mobilitätswende steigen! Die gesamtgesellschaftlichen Zielsetzungen des Klimaschutzes zum Erhalt einer lebenswerten Umwelt hat der Aachener Stadtrat mit ambitionierten Zielen übernommen und sich zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels bis 2030 verpflichtet. Dies bestätigend hat der Stadtrat im Mai 2022 die Forderungen des Klimaentscheid Aachen angenommen, darüber hinaus wurde Aachen von der EU in die Mission 100 klimaneutrale Städte aufgenommen.

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

- verändertes Mobilitätsverhalten und
- attraktiver und stadtverträglicher ÖPNV

durch zusätzliche Angebotsleistungen des Umweltverbundes bedient werden.



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 geringerem ÖPNV-Angebot eine alternative Mobilitätsdienstleistung zur Nutzung des eigenen KFZ darstellen.

Für das Erreichen der Klimaziele sind darüber hinaus weitere infrastrukturelle Maßnahmen notwendig, die für eine Verlagerung von nicht notwendigerweise mit dem eigenen KFZ zurückzulegende Wege beitragen. Dazu zählen Maßnahmen zum Ausbau eines komfortablen Fußwegenetzes, die Schaffung sicherer und attraktiver Radverkehrsanlagen sowie barrierefrei zugängliche und reisezeitbeschleunigende ÖPNV-Infrastrukturen. Aktuelle Maßnahmen sind sowohl im IKSK als auch in der mittelfristigen Haushaltsplanung aufgeführt und werden in Abhängigkeit von der vorliegenden Detailplanung und -abstimmung kontinuierlich fortgeschrieben.

Die gemeinsam verabredete Angebotsoffensive

Die notwendige Angebotsoffensive im verkehrlichen Umweltverbund wurde mit der bereits beschlossenen Betriebskostenmitfinanzierung des Pedelec-Verleihsystems und dem Ausbau von ÖPNV-Angebotsleistungen gemeinsam von ASEAG und Stadt Aachen in einem kurzfristigen Handlungskonzept mit folgenden Zielsetzungen erarbeitet:

- Steigerung der ÖPNV-Leistung um 30% bis 2027 (ASEAG-Papier Vision 2027)
- Steigerung der Verkehre des Umweltverbundes von 54% aller Wege (2019) auf 64% im Jahr 2030 (VEP-Mobilitätsstrategie 2030)

Die formulierten ÖPNV-Maßnahmen lassen 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 in weniger dicht besiedelten Siedlungsbereichen.

Die Maßnahmen im Handlungskonzept bauen sich sukzessive im Zeitraum von 2023 bis 2027 auf und berücksichtigen bereits aktuelle inhaltliche und politische Einplanungen. Für den Bereich der StädteRegion Aachen wurde dort Leistung aufgeführt und bewertet, wo Linienwege über die Stadtgrenzen hinweg geführt werden. Entsprechende Beschlüsse in den betroffenen Nachbarkommunen sind notwendig, um die Maßnahmen durchführen zu können.

Insgesamt werden in der zusammengetragenen ÖPNV Roadmap Betriebsleistungen in einem Umfang von nahezu 4 Mio. Wagenkilometern bis 2027 vorgeschlagen.

Darüber hinaus ist in einer klimaneutralen Flottenstrategie eine zügige möglichst umfassende Elektrifizierung der gesamten ASEAG-Flotte sowie der eingesetzten Fahrzeuge der Subunternehmer beabsichtigt. Für die neu zu bedienenden Linien bedeutet dies von vorneherein den Einsatz von E-Bussen. Lediglich auf Umläufen, bei denen dies aufgrund von Wegelänge und Streckentopographie in der Kosten-Nutzen-Betrachtung nicht sinnvoll erscheint, soll dies zurückgestellt werden.

Nachfolgend werden die Maßnahmen und der diesbezügliche Aufwand konkret beschrieben. Parallel zu dieser Vorlage werden in einer separaten Beschlussvorlage die für 2023 geplanten Fahrplanmaßnahmen in einer Gesamthöhe von ca. 1,3 Mio. Nutzwagen-km auf Aachener Stadtgebiet sowie weitere ca. 300.000 Nutzwagen-km in der StädteRegion Aachen dargestellt. Der Fahrplanwechsel ist für den Juni 2023 vorgesehen. Damit die für den Leistungsausbau erforderlichen Neufahrzeuge rechtzeitig bestellt werden können, müssen die erforderlichen Beschlüsse bereits jetzt gefasst werden, Die Lieferzeiten für neue Elektrobusse betragen derzeit mindestens ein Jahr.

Der daraus resultierende Finanzierungsbedarf

In einer überschlägigen Gesamtbetrachtung wurden die innerhalb des vorgeschlagenen Mobilitätswende-Konzeptes vorgestellten Angebotsmaßnahmen auf Grundlage bestehender Kennwerte finanziell bewertet. 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 wurde ein jährlicher Beitrag von 1.000 €/Pedelec, abgeleitet aus Vergleichswerten anderer Systeme, angenommen.

Weitere Aufwandspositionen durch Zuschläge für die Mehrkosten für den Einsatz klimaneutraler Fahrzeuge (+20% Sollkostensatz) und weitere Finanzkosten führen bei dem erarbeiteten Projektportfolio im Zeitraum 2023 bis einschl. 2027 zu Kosten von bis zu 84 Mio. € bei der Stadt Aachen, allerdings noch ohne Berücksichtigung und Gegenrechnung zusätzlicher Fahrgeldeinnahmen (für die Jahre 2023 bis 2027 summiert etwa 17,8 Mio. €).

Für die in 2023 geplanten Fahrplanmaßnahmen (Mobilitätswende und ergänzende Linienanpassungen) werden Kosten für die Stadt Aachen in Höhe von ca. 4,0 Mio. € für das Jahr 2023 geschätzt, der in den Folgejahren auf rund 6,15 Mio. € pro Jahr anwächst. Auch hier sind noch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen (für das Jahr 2023 ca. 1,14 Mio. €, ab 2024 ca. 1,95 Mio. € jährlich) sowie bereits im Haushaltsplan etatisierte Mittel (für das Jahr 2023 405T €) gegenzurechnen.

Finanzierungsansätze

Die Finanzierung dieser für die Umsetzung der beschlossenen Klimaschutzziele der Stadt Aachen notwendigen Maßnahmen soll aus verschiedensten Beiträgen geleistet werden. Das vom AVV beauftragte und vom renommierten CIVITY-Institut erarbeitete Gutachten zur Entwicklung und Finanzierung des ÖPNV hat Möglichkeiten aufgezeigt, die im Folgenden aufgegriffen werden. Dabei werden steigende Nutzerbeiträge, Transferleistungen von Bund und Land wie auch der kommunale Handlungsspielraum betrachtet.

Nutzerfinanzierung: mehr Fahrgeldeinnahmen durch mehr Nutzer

Eine linienbezogene Einnahmebetrachtung ist mit dem vorhandenen Bewertungsinstrumentarium nicht möglich. Eine Annäherung der zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen erfolgt in einer überschlägigen Gesamtbetrachtung, die als Zielperspektive für den Zeitraum zwischen 2022-2027 einen 30%igen

Fahrgastzuwachs um ca. 21 Mio. Fahrgäste formuliert. Dieser Zuwachs wurde vereinfacht idealtypisch um 5% pro Jahr angenommen.

Ebenso wurde die Einnahmeschätzung auf Basis bestehender Tarife, d.h. auch ohne Berücksichtigung des zukünftigen e-Tarifs und ohne Sondereffekte wie dem anstehenden 9 €/Monat Ticket betrachtet.

Die Berechnung geht ferner von einer geringeren Einnahmebetriebsleistung je zusätzlich beförderten Fahrgästen aus.

Für den Zeitraum 2022-2027 wird danach eine Steigerung der Fahrgelderlöse in Höhe von insgesamt ca. 25,6 Mio. € erwartet. Nach erster Schätzung entfallen davon ca. 18,0 Mio. € auf die Stadt Aachen.

Gesamtgesellschaftliche Aufgabe: den Beitrag von Land und Bund einfordern

Weitere Finanzierungsbeiträge sind durch Transferleistungen von Bund und Land zu erwarten. Auch auf dieser Ebene werden zwingend notwendige Klimaschutzziele formuliert, denen mit dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs begegnet werden soll. Nach Schätzungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) muss, alleine um die "niedrigeren" Klimaschutzziele des Bundes erreichen zu können, schon von einem erforderlichen Ausbau des Leistungsangebots von 107% bis 2030 ausgegangen, für den unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen mit Kostensteigerungen von 89% zu rechnen ist.

Betriebskostenfinanzierung

Nordrhein-Westfalen ist in 2021 in die Finanzierung von Busbetriebsleistung eingetreten. Erstmals wurden regionale Schnellbusleistungen nicht nur von den ÖPNV-Aufgabenträgern, sondern auch vom Land mitfinanziert. Für Aachen konnte die Leistung auf der SB 66 (Aachen-Roetgen-Monschau) und der SB 20 (Aachen-Jülich) verankert werden. Zunächst bis Anfang Februar 2027 werden Betriebskosten in Höhe von 0,75 €/km finanziert, insgesamt 4,30 Mio. € (2,77 Mio. € SB 66 und 1,53 Mio. € SB 20).

Damit ist nach wie vor keine Gleichbehandlung regionaler Schnellbusleistung im Vergleich zur Vollkostenfinanzierung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs gegeben. Ein erster Schritt ist damit getan. Beiträge für weitere regionale Linien und eine Verstärkung der Finanzierung müssen in der politischen Diskussion auf Landesebene verhandelt werden; weitere Regionalisierungsmittel des Bundes müssen für diese Aufgabe verfügbar werden.

Von den gelisteten Maßnahmen zählen vor allem die Angebote der SB-Linien 14/X4, 20, 25/X6, 63, 66 zu den potentiell förderfähigen bzw. zu verlängernden Linienangeboten, die insgesamt derzeit mindestens 3,2 Mio. Wagenkilometer ausmachen. Unter Annahme des bisherigen Fördersatzes und ausreichender Fördermittel des Landes könnten bis zu 12 Mio. € Förderung erwartet werden.

Projektförderung

Zusätzliche ÖPNV-Förderung kann auch aus projektbezogenen Fördermaßnahmen generiert werden. Dazu zählen vor allem innovative Angebote wie etwa „On-Demand-Verkehren“ im dünner besiedelten ländlichen Raum. Aber auch durch integrierte modellhafte quartiers- oder stadtteilbezogene Ansätze

können Fördermittel für den Betrieb von ÖPNV-Linien akquiriert werden. Aktuell konnten 4,3 Mio. € für „Haaren clever mobil“ und 1,2 Mio. € für den NetLiner Laurensberg eingeworben werden. Weitere Mittel könnten für den NetLiner Walheim/Sief, ggf. auch für die Ortsbusse in Brand und Eilendorf eingeworben werden.

Klimaneutrale Fahrzeugförderung

Weitere Finanzierungen stehen aus Fördermaßnahmen des Klimaschutzes zur Verfügung, die durch ASEAG und Stadtverwaltung beständig beantragt werden. E-Busse konnten zuletzt in großem Umfang durch Mittel aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz mitfinanziert werden.

Kommunale Handlungsmöglichkeiten nutzen

Die ÖPNV-Aufgabenträger finanzieren bereits heute den ÖPNV. In Aachen wird der steuerliche Querverbund über den EVA-Konzern genutzt. Auf weitere Möglichkeiten weist das bereits erwähnte CIVITY-Gutachten hin. Gestaltungsspielräume zur Mitfinanzierung einer Mobilitätswende bestehen derzeit vor allem in der Parkraumbewirtschaftung und der Gestaltung der Stellplatzsatzung. Parkraumbewirtschaftung trägt darüber hinaus direkt als Push-Instrument zu einer Nachfragesteigerung im ÖPNV bei.

Weitergehende Ansätze zur ÖPNV-Finanzierung, wie etwa die Einführung einer kommunalen Nahverkehrsabgabe (z.B. als Bürgerticket oder Arbeitgeberbeitrag) oder die Einführung einer Straßennutzungsgebühr/City-Maut wie etwa in London, Oslo oder Stockholm, sind im derzeitigen Rechtsrahmen nicht verankert.

Einige denkbare Mitfinanzierungsbestandteile ergeben sich aus:

- a) Parkraumbewirtschaftung
- b) Parkgebühren für Besucher*innen
- c) Bewohnerparken: Verwaltungsgebühr
- d) Bewohnerparkgebühren
- e) Stellplatzsatzung

Grundsätzlich sind daneben natürlich steuerbezogene Möglichkeiten denkbar.

a) Parkraumbewirtschaftung

Die Bewirtschaftung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum ist in Aachen seit langem gelebte Praxis. Die erwirtschafteten Beträge werden derzeit dem Haushaltsprodukt 120202: „Verkehrstechnische Anlagen“ zugeordnet.

Entwicklung und aktuelle Situation

In Aachen gibt es derzeit 25 Bewohnerparkzonen, die jährlich um zwei weitere Zonen ausgebaut werden sollen. Die zuletzt umgesetzte Zone „M“ (Habsburgerallee) wurde Ende Januar 2022 eingerichtet und die Zone „K“ (Kruppstraße) im Mai 2022 erweitert. Aktuell befindet sich die Zone „U“

(Körnerstraße) im Beratungsprozess und die Planung der Zonen „Ost1“ (Stolberger Straße) und „Ost 3“ (Gneisenaustraße) wurde beauftragt. In den kommenden Jahren sollen durch die Verwaltung weitere zehn Zonen und Zonenerweiterungen (*die neue Zone Ost 3 ist hier mitgezählt worden*) geprüft werden. Die Arbeits- und Umsetzungsreihenfolge wurde zuletzt im Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen am 22.04.21 beschlossen.

Innerhalb der 25 Parkzonen stehen aktuell rund 16.050 öffentliche Parkplätze (z. Vgl. 2019: 14.500 Plätze) zur Verfügung. Bis 2027 wird durch die Einrichtung weiterer Zonen ein Zuwachs auf 22.500 Parkplätze erwartet.

In den bestehenden Zonen wurden (Stand April 2022) ca. 20.700 Bewohnerparkausweise (z Vgl. 2019: 19.000 Ausweise) ausgegeben. Der Bewohnerparkausweis ermächtigt berechnete Bewohner*innen ihr Fahrzeug kostenfrei im öffentlichen Straßenraum der zugewiesenen Zone abzustellen; die Vergabe der Ausweise orientiert sich an rechtlich vorgegebenen Regularien. Mit der oben beschriebenen Ausweitung der Bewohnerparkzonen wird bis 2027 eine Zunahme auf ca. 29.000 ausgegebene Bewohnerparkausweise erwartet.

b) Parkgebühren für Besucher*innen

Das Parken am Straßenrand in den bewirtschafteten Parkzonen ist in Aachen derzeit in zwei Zonen mit unterschiedlicher Tarifierung aufgeteilt. Im letzten Vor-Corona-Jahr 2019 wurden durch die Parkgebühren Einnahmen in Höhe von insgesamt ca. 5,1 Mio. € (durchschn. ca. 350 €/Parkstand) erwirtschaftet.

Durch die Ausweitung mit den in der Prioritätenliste aufgeführten potentiellen weiteren Zonen würden bis 2027 gegenüber dem Stand 2019 zusätzliche Einnahmen in Höhe von insgesamt ca. 4,8 Mio. € erwartet. Unter Berücksichtigung der bereits erfolgten Erweiterung der bewirtschafteten Parkflächen (Stand 2022) wäre von zusätzlichen Einnahmen von über 3,0 Mio. € auszugehen. Dabei werden aufgrund einer nach außen hin abnehmenden Parkraumnachfrage geringere Einnahmen je bewirtschaftetem Parkstand erwartet.

Für die Jahre 2022/23 wird mit insgesamt ca. 3.000 zusätzlichen Parkständen gerechnet, aus denen summiert Einnahmen von bis zu 700.000 € resultieren können.

Für das Parken am Straßenrand gelten in den bewirtschafteten Parkzonen in Aachen die folgenden Preise. Die Parkgebühren gehen auf einen Beschluss des Rats der Stadt Aachen vom 6. März 2019 zurück:

Wo?	Innerhalb und auf dem Alleenring sowie auf Zollamtstraße, Hackländerstraße, Friedlandstraße und unterer Burtscheider Straße	außerhalb des Alleenrings
Wann?	Mo - Sa, 9-21 Uhr	Mo - Fr, 9-19 Uhr */** Sa, 9-14 Uhr */**/**
Kosten?	0,20 € je 5 Minuten (Mindesteinwurf 1 €)	0,50 € je 30 Minuten (Mindesteinwurf: 0,50 €)
Parkdauer?	Parkhöchstdauer: 60 Minuten, für Elektrofahrzeuge 120 Minuten	

*/**/** siehe www.aachen.de/bewohnerparken

In einzelnen Zonen außerhalb des Alleenrings gibt es Abweichungen der Bedienpflichtzeiten und Höchstparkdauer; auch sind in einzelnen Zonen - je nach Lage - Tagestickets erhältlich. Darüber hinaus gibt es Sonderregelungen für parkende Elektroautos.

Sowohl die Tarifstruktur als auch der Gebietszuschnitt der einzelnen Zonen sind überarbeitungsbedürftig. Dazu ist ein Parkraumgutachten im Auftrag, das Vorschläge zu einer Verbesserung des Systems anbieten soll.

In der Gesamtstrategie der Verkehrsentwicklung wurde bereits formuliert, dass sich der Preisindex ÖPNV-Ticket zu Park-Ticket bis 2030 deutlich zugunsten des ÖPNV entwickeln soll.

Überschlägig ermittelt wären Mehreinnahmen von 1 Mio. €/Jahr bei Status Quo 2019 durch eine 20%ige Erhöhung der Gesamttarife zu erwarten.

c) **Bewohnerparkausweise: Verwaltungsgebühr**

Die bisherige Gebührenerhebung für Bewohnerparkausweise ist in der Anlage der „Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr“ (GebOSt), Gebührennummer 265 geregelt. Danach ist in Aachen eine Gebühr in Höhe von 30 €/Jahr für den Verwaltungsaufwand der für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen für die Bewohner*innen anfällt, festgesetzt.

Für das Vor-Corona-Jahr 2019 wurden Gesamtgebühren in Höhe von 570.000 € vereinnahmt. Bei einer Ausweitung der Zonen bis 2027 werden Zunahmen von bis zu 860.000 € bis 2027 in Bezug auf das Ausgangsjahr 2019 erwartet.

Für die Jahre 2022/23 wird mit insgesamt ca. 3.800 zusätzlichen ausgegebenen Bewohnerparkausweisen gerechnet, aus denen summierte Einnahmen von bis zu 140.000 € resultieren können.

d) Bewohnerparkgebühren

Nachdem bisher lediglich das Verwaltungshandeln für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises gebührenpflichtig bewertet werden durfte, hat der Bundestag am 14.05.2020 mit dem „Achten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und weiterer Vorschriften“ ausdrücklich die Bedeutung und den Wert der öffentlichen Flächen in die Gebührenbetrachtung mit aufgenommen.

Die Landesregierungen wurden ermächtigt, Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen zu erlassen, in denen auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner*Innen angemessen berücksichtigt werden. Die Höhe der möglichen Gebühr wurde ausdrücklich nicht begrenzt. Den Ländern wurde die Möglichkeit eröffnet, dies auch direkt an die Kommunen zu übertragen, so dass vor Ort eigene Gebührenordnungen erlassen werden können.

Damit folgte der Gesetzgeber den langjährigen Initiativen von Kommunen und kommunalen Verbänden wie dem deutschen Städtetag, die sich für eine Erhöhung des kommunalen Gestaltungsspielraums bezüglich der Bewertung des öffentlichen Raumes eingesetzt haben.

Die Verwaltung berichtete in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 25.06.2020 darüber.

Nach nunmehr fast zwei Jahren hat Nordrhein-Westfalen mit der „Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ vom 19. Februar 2022 das Bundesgesetz in Landesrecht übertragen und sich dazu entschieden, den Kommunen die Gestaltungshoheit hierfür zu übertragen und selbständig eine Gebührenordnung zu erstellen, die den oben genannten Zielen gerecht wird. NRW folgt damit anderen Bundesländern wie etwa Baden-Württemberg, das dies schon seit längerem umgesetzt hat.

Mit dieser Änderung ist sowohl eine Lenkungswirkung im Hinblick auf die Nutzung privater Stellplätze und Garagen, eine Reduktion der Kraftfahrzeugdichte in der Stadt insgesamt sowie eine Lenkungswirkung durch eine zweckorientierte Verwendung der Gebühren für die Finanzierung anderer Mobilitätsangeboten möglich. Auf Bundes- und Landesebene lassen sich Effekte zur Energiewende realisieren, vor Ort ermöglicht der neue gesetzliche Rahmen vor allem Handlungsspielräume, die einen nennenswerten Beitrag zu den beschlossenen Klimaschutzzielen des Rates der Stadt Aachen ermöglichen.

Das Land hat ausdrücklich keine Obergrenze für eine kommunale Gebührenfestsetzung formuliert. Gleichwohl hat das vom Land NRW finanzierte Zukunftsnetzwerk Mobilität gemeinsam mit dem Städtetag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW sowie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW) eine Handreichung „Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise“ erarbeitet, die Hilfestellung bei der Formulierung eines neuen Gebührensystems bietet.

Es werden unterschiedliche Berechnungsmethoden (*Kosten-, Marktpreis-, Bodenrichtwertansatz*) vorgeschlagen, die sich hinsichtlich Komplexität, Differenzierung und Ergebnis zum Teil sehr unterscheiden.

Für die Betrachtung in Aachen ist aus Sicht der Verwaltung wichtig, dass das Verfahren transparent nachvollziehbar, in der Bearbeitung handhabbar und in der Differenzierung unterschiedliche Gebührenhöhen gerecht verteilt.

Folgende Fragen stellen sich darüber hinaus:

- Wie kann im Stadtgebiet differenziert werden (Lage der Bewohnerparkzonen)? Welche Rolle spielt dabei der Parkdruck (auch in der Differenzierung zwischen Bewohner*Innen und Besucher*Innen)
- Welche Bedeutung wird den Mobilitätsangeboten beigemessen (ÖPNV-Erschließungsqualität)? Welchen Beitrag muss die Gebühr hierfür leisten?
- Werden Fahrzeuggröße, CO₂-Ausstoß, Fahrzeuggewicht berücksichtigt?
- Welche Möglichkeiten einer sozialen Differenzierung ergeben sich?
- Auf welche Art und Weise können bestehende Parkhäuser und -plätze mit einbezogen werden?
- Ergibt eine zeitliche Staffelung der Gebühr Sinn?

Zur weiteren Übersicht liegt eine Auflistung der Städte mit aktuellen Gebührenordnungen, die eine Anpassung bereits umgesetzt haben, bei.

e) Stellplatzsatzung

Neben der Parkraumbewirtschaftung bietet auch die Stellplatzsatzung, die bei Neubau oder grundständiger Anpassung von Gebäuden, die nach LBO NW genehmigungspflichtig sind, anzuwenden ist, Beiträge zur Finanzierung von Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes. Die aus Ablösezahlungen nicht hergestellter Stellplätze generierten Mittel können und werden für die Betriebsleistung von Mobilitätsangeboten eingesetzt. Jährlich wurden in den vergangenen Jahren Stellplatzablösen in der Größenordnung von ca. 700.000 € zweckgebunden vereinnahmt.

Über die Vereinnahmung von Ablösemitteln hinaus kann die Stellplatzsatzung auch im Sinne der städtischen Klimaschutzziele wirken und durch entsprechende Vorgaben Lenkungswirkung entfalten.

Aktuell wird die Stellplatzsatzung der Stadt mit dem Ziel einer Überarbeitung evaluiert. Dabei können sowohl die Höhe der Ablösezahlungen als auch die Möglichkeit auf die durch das jeweilige Vorhaben verursachten Mobilitätsauswirkungen angepasst werden.

Zwischenfazit

Mit dem städtisch formulierten Klimaschutzziel der Klimaneutralität in 2030 ist eine Mobilitätswende mit einem deutlich ausgebauten Mobilitätsangebot im Umweltverbund unumgänglich. Ein erster Aufschlag bis 2027 zu einem verbesserten Leistungsangebot mit klimaneutralem Fahrzeugeinsatz wurde von ASEAG und Stadtverwaltung erarbeitet und politisch begrüßt.

Die überschlägigen Kostenberechnungen des Gesamtmehraufwands von bis zu 84 Mio. € bis 2027, hierin eingeschlossen ca. 4,2 Mio. € für die jetzt notwendigen Entscheidungen für einen Betrieb in 2023 sowie 6,15 Mio. € jährlich für die Folgejahre (Kosten ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Fahrgasteinnahmen sowie bereits im Haushaltsplan etatisierten Mitteln), stellen die Stadt vor große Herausforderungen.

Folgende mobilitätsbezogene Bereiche könnten perspektivisch einen Finanzierungsbeitrag für die Mobilitätswende leisten:

- Betriebs- und Projektkostenförderung Bund und Land
- Zusätzliche Fahrgeldeinnahmen
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
- zusätzliche Gebühreneinnahmen bei der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen
- mögliche Anpassung der Parkgebühren für den Straßenrand (+20%)
- mögliche Neugestaltung der Gebührenordnung für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen
- Verwendung der Stellplatzablöse

Die jeweilig möglichen und notwendigen Beiträge sollen in der Gesamtschau mit weiteren Zugängen zur Finanzierung der Mobilitätswende zusammengestellt werden.

Der weitere „Fahrplan“

Die Eckpunkte eines Finanzierungskonzepts liegen vor und müssen nun weiterentwickelt werden. Dazu wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

- a) Unmittelbar nach Bildung der Landesregierung wird der direkte Kontakt in das Verkehrsministerium gesucht um mit Land und Bund über Finanzierungsbeiträge zur Übernahme weiterer Betriebskostenleistungen (insbesondere auf regionalen nicht schienenbetriebenen Achsen) zu verhandeln. Im Kontext des regionalen Schulterschlusses in der AG Innovation wird ein gemeinsamer Kontakt der regionalen Akteure gesucht um die Finanzbedürfnisse in der Fläche zu bedienen. Der Modellcharakter des vorbildhaften gemeinsamen Stadt-Regionalen Vorgehens wird damit ebenfalls transportiert.
- b) Politik fordert zur aktiven Recherche und Beteiligung an entsprechenden Förderprojekten in Zusammenarbeit mit SR, AVV und ASEAG auf. Die Stadtverwaltung wird mit ihren relevanten

Fachdienststellen proaktiv alle Förderaufträge nach Möglichkeiten einer Betriebskostenmitfinanzierung überprüfen und regelmäßig dazu berichten.

- c) Die Verwaltung wird einen konkreten Vorschlag zum Beitrag der Parkraumbewirtschaftung erarbeiten. Die Anpassung der kommunalen Gebührenordnung gemäß § 6a, Abs. 5a, S. 3 StVG soll auf Basis einer konkreten Grundlage in einer ersten Lesung im 3. Quartal 2022 vorgelegt werden. Angestrebt wird die Beschlussfassung der Gebührenordnung zum Jahreswechsel 2022/23, so dass eine Umsetzung in 2023 erfolgen kann. Begleitend wird die Anpassung der Parkgebühren am Straßenrand sowie der Zuschnitt der Bewohnerparkzonen im Kontext des Parkraumgutachtens behandelt. Die Planung und Umsetzung weiterer Bewohnerparkzonen wie beschrieben bleibt davon unberührt.
- d) Die Evaluation und Anpassung der Stellplatzsatzung wird unter Berücksichtigung der aufgeführten Aspekte weiter fortgeführt und ebenfalls zur Haushaltsplanung in die politischen Gremien eingebracht.
- e) ASEAG und Verwaltung berichten in regelmäßigen Abständen über die weitere Detaillierung und die Fortentwicklung des inhaltlichen sowie des Finanzierungskonzeptes.
- f) Zur Komplexität gehört auch die Entwicklung von Modellen und Vorschlägen zur Steigerung kommunaler Steuererträge.

Ausblick: Infrastruktur darf nicht fehlen

Über die hier thematisierten Angebotsmaßnahmen ist allen Akteuren bewusst: Mobilitätswende geschieht nicht ohne Infrastrukturanpassung. Diese ist für Rad- und Fußverkehr wie auch für den ÖPNV und letztlich die Sharing-Angebote unumgänglich.

Insbesondere für den ÖPNV-Ausbau sind bereits jetzt umfangreiche Mittel in den Haushalt eingeplant. Dies betrifft insbesondere den umfassenden barrierefreien Ausbau der Haltstellen, der nun Fahrt aufgenommen hat.

Eine vor allem auf die Nutzung digitaler Infrastrukturen abzielende weitergehende Barrierefreiheit in Bezug zur Information über die Mobilitätsangebote wird ein zusätzliches Thema sein.

Der Ausbau reisezeitverbessernder Straßeninfrastruktur im Sinne der starken ÖPNV-Achsen, seien es Busspuren, andere Straßenraumelemente oder signaltechnische Verbesserungen werden in einem weiteren Paket angegangen. Dies erfolgt zielgerichtet mit zusätzlichem Personal sowie externer Unterstützung.

Mit der Konkretisierung der Planungen wird dies ebenso die Regio-Tram betreffen. Hierzu wird gesondert berichtet.

Anlage/n:

Anlage 1: Bewohnerparkgebühren in anderen Städten

Gebührenansätze in anderen Städten für das Ausstellen von
Bewohnerparkausweisen (Stand Mai 2022)

Stadt (Bundesland)	Gebühr	Einrichtungstermin	Bemessungsansatz
Brühl (NRW)	141,10 €/Jahr	Geplant 1.1.2023	Kostenansatz
Karlsruhe (BW)	180 €/Jahr für 2022 und 2023, dann 360 €/Jahr	1.3.2022	Wirtschaftlicher Ansatz
Freiburg (BW)	360 €/Jahr mit Staffelung nach Fahrzeuglängen (< 4,21 m 240 €/Jahr und > 4,70 m 480 €/Jahr)	1.4.2022	Wirtschaftlicher Ansatz
Mannheim (BW)	63,75 €/Jahr ab 2023, 95,63 €/Jahr ab 2024 127,50 €/Jahr ab 2025	1.1.2023	Wirtschaftlicher Ansatz
Tübingen (BW)	120 €/Jahr mit Staffelung nach Fahrzeugantrieb und -gewicht (180 €/Jahr)	1.1.2022	Wirtschaftlicher Ansatz

