

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0595/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 16.02.2023
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Alternative zum Marktliner; Tagesordnungsantrag der CDU-Fraktion vom 19.01.2023</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
23.02.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

## 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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	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

## 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  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)  
mittel  80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)  
groß  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  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)  
mittel  80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)  
groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

- vollständig  
 überwiegend (50% - 99%)  
 teilweise (1% - 49 %)  
 nicht  
 nicht bekannt

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Mit dem in Anlage 1 beigefügten Tagesordnungsantrag „Alternative zum Marktliner“ zur Sitzung des Mobilitätsausschusses am 23.02.2023 beantragt die CDU-Fraktion einen Sachstandsbericht und eine Stellungnahme der Verwaltung zum Ratsantrag der CDU-Fraktion vom 04.08.2021 zum Thema Alternative zum Marktliner (Anlage 2). Die Verwaltung wird auch um Darstellung weiterer Möglichkeiten zur Steigerung der Barrierefreiheit im Kernbereich der Aachener Innenstadt gebeten.

Im Zusammenhang mit dem Thema Marktliner wird auf weitere Beratungen verwiesen, u.a. im Mobilitätsausschuss am 12.01.2023 zum Tagesordnungsantrag der Fraktion Die Linke vom 07.12.2022 zum Antrag „Marktliner an Wochenmarkttagen“.

### **Stellungnahme der Verwaltung**

Auch weitere Anträge betreffen die Erreichbarkeit der Innenstadt, zum Beispiel der Ratsantrag „Lebenswerte Aachener Innenstadt: Verkehr neu organisieren“ (Ratsantrag 32/18 der Fraktionen Grüne, SPD, Die Linke und Die Zukunft vom 09.12.2020), der mit den Vorlagen FB 61/0270WP18 im Mobilitätsausschusses am 17.02.2022 sowie FB 61/0508/WP18 im Mobilitätsausschuss am 27.10.2022 beantwortet wurde.

Besonders die barrierefreie Erreichbarkeit des Marktes und des Rathauses in Aachen ist nicht zuletzt durch die topographische Situation eine stadt- und verkehrsplanerische Herausforderung.

Die UN-Behindertenrechtskonvention verpflichtet die Staaten zur Schaffung von Rahmenbedingungen, die das Recht von Menschen mit Behinderungen auf selbstbestimmte Mobilität gleichberechtigt mit anderen absichern. Für die EU trat diese am 22.01.2011 in Kraft.

### ÖPNV-Erschließung

Das Rathaus und der Marktplatz in Aachen sind heute über die Bushaltestelle "Judengasse (Markt)", die von der Linie 4 im 15-Minuten-Takt angefahren wird, in ca. 200 m Entfernung zu erreichen. Der Abstand zu den Haupthaltestellen "Elisenbrunnen" beträgt rd. 500 m, zum Aachener „Bushof“ ca. 600 m.

Grundsätzlich ist die innerstädtische ÖPNV-Erschließung eine große Herausforderung, besonders in historisch gewachsenen Großstädten ohne Stadt- oder Straßenbahnsystem. Die Erreichbarkeit und Befahrbarkeit einer Altstadt lässt sich in engeren Straßen und Gassen häufig mit Standardbussen nicht flächendeckend sicherstellen, so auch in Aachen.

Kürzere Erschließungswege des Marktes/des Rathauses ließen sich nur durch eine Buslinie über den Markt realisieren. Hierfür müssten kleinere Fahrzeuge wie z.B. Midibusse zum Einsatz kommen, die in der Fahrzeugflotte von der ASEAG derzeit nicht vorhanden sind. Zudem muss bei einer Linienführung unmittelbar über den Markt ein technisches System zur Beeinflussung der sogenannten "Terrorpoller"

durch Busse installiert werden. Schließlich müssen barrierefreie Haltestellen mit einem Hochbord und Leitelementen errichtet werden, um eine barrierefreie Reisekette zu garantieren.

Beispiele von solchen Kleinbuserschließungen in Deutschland sind rar. In den 1980er und 1990er Jahren entstanden in Deutschland in mehreren Städten spezielle, eigenständige Buslinien innerhalb der Innenstädte, z.B. in Erlangen, Fulda, Lübeck, Mainz, Regensburg, Speyer, Stuttgart und Aachen. Bis auf Regensburg mit einer flächenmäßig recht großen Altstadt hat sich keines dieser Systeme dauerhaft etablieren können. Die Nachfrage ist meistens gering. Ein „Konflikt“ besteht für den Fahrgast in der Abwägung „überschaubare Wegelängen in der kompakten Innenstadt“ versus „Warten auf den Citybus“.

Am interessantesten erscheint die Lösung in Regensburg: Dort verkehrt der kleine elektrische Midibus „Email“ in einer Schleife zwischen Innenstadt und Bahnhof montags bis freitags zwischen 9 und 20 Uhr. Ab Juli ist das Angebot sogar kostenlos (Klimaschutzmaßnahme „Green Deal Regensburg“). Beispiele sind in Anlage 3 aufgeführt.

Zur Finanzierung eines Marktliners in Aachen müssten die Beschaffung neuer Fahrzeuge, die Betriebskosten und die Anlage von neuen Haltestellen berücksichtigt werden. Finanzielle Mittel hierfür sind derzeit im städtischen Haushalt nicht eingeplant.

## **Ausblick**

Die Innenstadt muss für alle Menschen gut erreichbar sein. Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit in der Innenstadt betrifft aber nicht nur die Erreichbarkeit. Aspekte wie Auffindbarkeit, Oberflächengestaltung und Leitsysteme sind ebenfalls bedeutsam.

Ein Konzept zur barrierefreien Erreichbarkeit stellt eine Gemeinschaftsaufgabe der Verwaltung dar und geht über eine reine Linien-/Marktliner-Diskussion hinaus.

## **Anlage/n:**

Anlage 1: Tagesordnungsantrag der CDU-Fraktion vom 19.01.2023

Anlage 2: Ratsantrag der CDU-Fraktion „ Alternative zum Marktliner“ vom 04.08.2021

Anlage 3: Beispiele von Citybus-Linien