

<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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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
<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

### 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



**CDU** FRAKTION IM RAT  
DER STADT AACHEN

CDU-Fraktion im Rat der Stadt – 52058 Aachen

An die  
Vorsitzende des Mobilitätsausschusses  
Frau Monika Annette Wenzel  
Rathaus  
52058 Aachen

Geschäftsstelle:  
Verwaltungsgebäude Katschhof  
Johannes-Paul-II.-Straße 1  
52062 Aachen  
Raum 111

Telefon 0241 / 432 7211  
Fax 0241 / 432 7222  
cdu.fraktion@mail.aachen.de  
www.cdu-fraktion-aachen.de

CDU 23.003 TO

Aachen, den 19.01.2023

### **TAGESORDNUNGSANTRAG**

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Aachen beantragt für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 23. Februar 2023 folgenden Tagesordnungspunkt vorzusehen:

#### **Alternative zum Marktliner (Ratsantrag der CDU-Fraktion vom 04. August 2021)**

Die Verwaltung wird um eine Stellungnahme zum Antragsbegehren gebeten. Dabei ist der im Antrag genannte Zeithorizont unbeachtlich. Die Verwaltung wird zusätzlich gebeten, unter diesem Tagesordnungspunkt weitere Möglichkeiten zur Steigerung der Barrierefreiheit im Kernbereich der Innenstadt darzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Gaby Breuer  
mobilitätspolitische Sprecherin

**CDU** FRAKTION IM RAT  
DER STADT AACHEN

CDU-Fraktion im Rat der Stadt – 52058 Aachen

An die  
Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen  
Frau Sibylle Keupen  
Rathaus  
52058 Aachen

Geschäftsstelle:  
Verwaltungsgebäude Katschhof  
Johannes-Paul-II.-Straße 1  
52062 Aachen  
Raum 111

Telefon 0241 / 432 7211  
Fax 0241 / 432 7222  
cdu.fraktion@mail.aachen.de  
www.cdu-fraktion-aachen.de

CDU 21.056

Aachen, den 04.08.2021

**RATSANTRAG****Alternative zum Marktliner**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Aachen beantragt im Rat der Stadt folgenden Beschluss zu fassen:

Die Verwaltung wird beauftragt, bis zum Ende des Jahres 2021 für den Bereich innerhalb des Grabenrings ein ÖPNV-System als Alternative zum Marktliner einzurichten.

**Begründung**

Am 02. Juli 2021 teilte die Stadt Aachen mit, dass eine zeitnahe Umsetzung des Marktliners nicht möglich sei (Info 660/21). Der Marktliner war als perspektivisch autonom fahrender Kleinbus, der im Kernbereich der Aachener Innenstadt verkehren sollte, konzipiert. Die Stadt betreibt das Projekt gemeinsam mit einem Aachener Unternehmen aus dem Bereich der Elektromobilität.

Auch mit Aussetzung des Marktliner-Projektes bleibt der Bedarf für ein ÖPNV Angebot im historischen Stadtkern Aachens bestehen. Der Bereich rund um den Markt ist gerade für Tourist\*innen, aber auch für viele Aachener\*innen ein besonderer Anziehungspunkt. Hinzu kommen die dort wohnenden Menschen und zahlreiche Geschäftsleute. Die vielen durch Kopfsteinpflaster geprägten Gehwege sowie zahlreiche Steigungen stellen gerade für Menschen mit Behinderung und ältere Personen eine besonderer, manchmal kaum bewältigbare

Herausforderung dar. Für zahlreiche Gastronom\*innen, Hoteliers und andere Gewerbetreibende ist die Sicherstellung der Mobilität auch im Bereich der historischen Altstadt gerade angesichts der zurückliegenden und teils noch andauernden Einschränkungen durch die notwendigen Infektionsschutzmaßnahmen unerlässlich. Auch für den Aachener Wochenmarkt sowie den auf dem Münsterplatz stattfindenden Biomarkt ist eine bessere Erreichbarkeit durch den ÖPNV förderlich.

Deshalb gilt es, auch nach der Aussetzung des Marktliners nach angemessenen Alternativen zu suchen und diese umzusetzen, um zeitnah ein attraktives und zweckmäßiges ÖPNV-Angebot für den Kernbereich der Aachener Innenstadt zu schaffen. Dabei sind die besonderen Voraussetzungen des Gebietes zu berücksichtigen. Die teils schmalen Straßen, welche auch von anderen Verkehrsteilnehmenden, vor allem Fußgänger\*innen und Radfahrende, genutzt werden, erlauben nur kleineren Fahrzeugen eine regelmäßige Durchfahrt. Den Zielen des Klimaschutzes sowie der Luftreinhaltung kann vor allem durch elektrische Fahrzeuge entsprochen werden.

Denkbar wäre auch ein System, das auf einer klaren Route, aber ohne feste Haltestellen verkehrt und auf Zuruf bzw. Handzeichen hält. Sinnvoll ist zudem, Best-Practice-Beispiele anderer Kommunen in die Prüfung miteinzubeziehen. So setzen beispielsweise zahlreiche französische Städte unter der Bezeichnung „Navette Centre-ville“ Kleinbusse ein, um ein ÖPNV-Angebot für ihren Innenstadtbereich bereitzustellen.

Mit freundlichen Grüßen



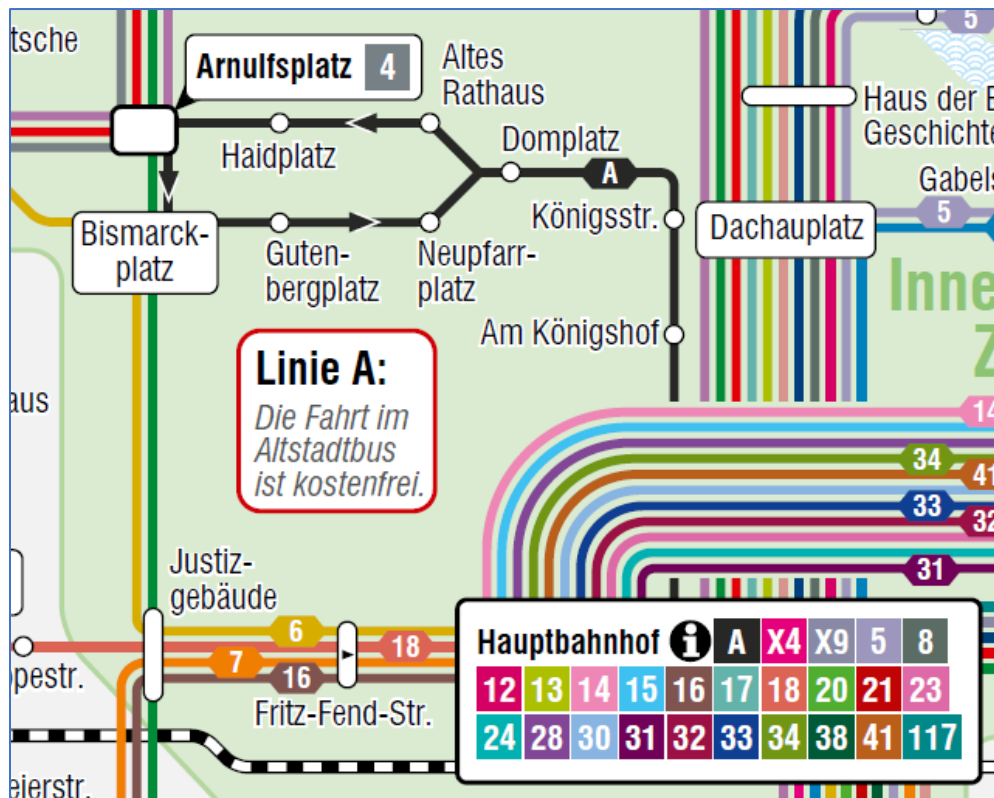
Iris Lürken

Fraktionsvorsitzende



Regensburg (Bayern), Bevölkerung ca. 150.000

Altstadtbus „Emil“ befährt die Linie A, Strecke: Hauptbahnhof – Arnulfplatz über die Altstadt:



Betriebskonzept: Montag bis Freitag von 9 bis 19 Uhr im 10-Min-Takt, danach bis 20:30 Uhr im 15-Min-Takt.

Tarif: Seit Juni 2021 kostenlos. (Die Maßnahme ersetzt kostenlose Parkzeit in Parkgaragen.)



Quelle: [www.regensburg.de](http://www.regensburg.de)

Fahrzeuge: Elektro-Midi-Bus „Emil“ des Herstellers Siemens-Rampini, 7,72 m lang, 2,20 m breit. Zwischenladung via Pantograph möglich, sowie im Betriebshof (Vollladung über Nacht).

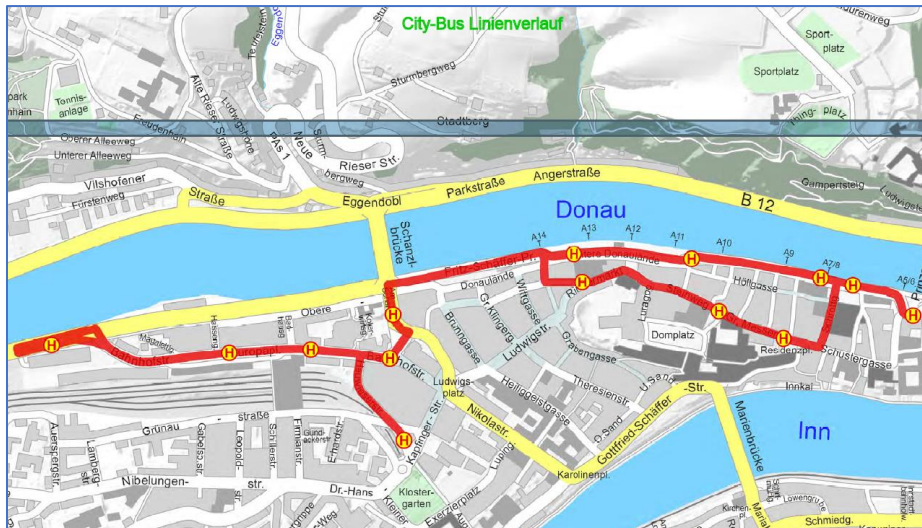
**Passau (Bayern), Bevölkerung ca. 50.000**

City-Bus-Linie Parkhaus Bahnhofstr. – Römerplatz über Hauptbahnhof, ZOB

Betriebskonzept: Montag bis Freitag von 6:30 bis 18:30 Uhr, Samstag bis 14:30 Uhr, generell im 30-Min-Takt, Verdichtung morgens Mo-Fr auf ein 20-Min-Takt

Tarif: Einzelfahrschein 1,50 €, Monatskarte 30 € (nur gültig auf der City-Bus-Linie)

Fahrzeuge: Klein- / Midibusse (i.d.R vom Typ Sprinter) mit Dieselantrieb. Elektrisch angetriebene Fahrzeuge wurden getestet. Befahrung enger Gassen problematisch.



**Freising (Bayern), Bevölkerung ca. 50.000**

City-Bus-Linie 650 ist eine Ringlinie S-Bahn-Freising - Altstadt - S-Bahn-Freising

Betriebskonzept: Mittwochs und samstags Linie 651 bis 14 Uhr im 7,5-Min-Takt. Linie 650: außerhalb der Marktzeiten täglich von 8:00 bis 20:00 Uhr im 7,5-Min-Takt (sonntags im 20-Min-Takt).



Tarif: 1,90 € pro Fahrt (MVV Kurzstreckenticket)

Fahrzeuge: Kleinbusse (i.d.R. Sprinter), nicht elektrisch



**Wetzlar (Hessen), Bevölkerung ca. 50.000**

Citybus-Linie vom Bahnhof in die Altstadt und zurück, verbindet die verschiedenen Einkaufszonen und der Altstadt

Betriebskonzept: Montag bis Freitag von 10 bis 19 Uhr, Samstag 10 bis 15 Uhr, 30-Min-Takt

Tarif: Einzelfahrt 0,50 €, Minigruppenkarte für 3 Personen 1,00 € pro Fahrt

Fahrzeug: Niederflerbus mit 23 Sitz- und 16 Stehplätzen („Standardbus“)

