

Vorlage Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0712/WP18 Status: öffentlich Datum: 29.06.2023 Verfasser/in: Dez. III FB 61/300																											
ÖPNV-Ausbau- Sachstandsbericht zur Umsetzung der für 2023 beschlossenen Maßnahmen sowie weitere Planungen für 2024																												
Ziele: Klimarelevanz positiv																												
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>16.08.2023</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Brand</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>16.08.2023</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>16.08.2023</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Haaren</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>16.08.2023</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>16.08.2023</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>30.08.2023</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Richterich</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>06.09.2023</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>14.09.2023</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Anhörung/Empfehlung	16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Anhörung/Empfehlung	16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Anhörung/Empfehlung	16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Anhörung/Empfehlung	16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung	30.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Anhörung/Empfehlung	06.09.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	14.09.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit																										
16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Anhörung/Empfehlung																										
16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Anhörung/Empfehlung																										
16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Anhörung/Empfehlung																										
16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Anhörung/Empfehlung																										
16.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung																										
30.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Anhörung/Empfehlung																										
06.09.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung																										
14.09.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung																										

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich/Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen zur zeitlich gestaffelten Umsetzung der ursprünglich für Juni 2023 beschlossenen ÖPNV-Maßnahmen zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Probetrieb der Linien 10, 50 und Ortsbus Brand in einen dauerhaften Betrieb zu überführen, zu beschließen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zur zeitlich gestaffelten Umsetzung der ursprünglich für Juni 2023 beschlossenen ÖPNV-Maßnahmen zur Kenntnis und beschließt, den Probetrieb der Linien 10, 50 und Ortsbus Brand in einen dauerhaften Betrieb zu überführen, vorbehaltlich der Empfehlung der Bezirksvertretung Aachen-Brand/Eilendorf/Haaren/Kornelimünster-Walheim/Laurensberg.

Die Bezirksvertretung Aachen-Brand/Eilendorf/Haaren/Kornelimünster-Walheim/Laurensberg nimmt die Ausführungen zur zeitlich gestaffelten Umsetzung der ursprünglich für Juni 2023 beschlossenen ÖPNV-Maßnahmen zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Probetrieb der Linien 10, 50 und Ortsbus Brand in einen dauerhaften Betrieb zu überführen, zu beschließen.

Die Bezirksvertretung Eilendorf nimmt den Bericht der Verwaltung zum Ortsbus Eilendorf zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung und die ASEAG ein Alternativkonzept zu erarbeiten und umzusetzen.

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 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 ca. 1,083 kg CO₂ ausgestoßen. Diese können durch den Einsatz von Elektro- oder Wasserstoffangetriebenen Fahrzeugen vermieden werden, die Schritt um Schritt in den nächsten Jahren angeschafft werden.

Die Maßnahmen in der Vorlage tragen zu einem attraktiveren ÖPNV-Angebot in Aachen bei und sind ein Schritt auf dem Weg der Mobilitätswende.

Bei Umsetzung aller Maßnahmen wurde ein Fahrgastzuwachs um ca. fünf Prozent mehr Nutzer*innen geschätzt. Die tatsächliche Zahl der zukünftigen Umsteiger*innen von PKW auf ÖPNV-Angebote ist noch nicht bekannt, so dass die genauen Auswirkungen auf die CO2-Emissionen zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.

Erläuterungen:

In der am 23.06.2022 im Mobilitätsausschuss beratenen Vorlage „Mobilitätswende umsetzen: ÖPNV-Ausbau 2023“ (<http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=25400>) wurden 20 ÖPNV-Angebotsmaßnahmen für das Jahr 2023 (siehe Anlage 1) mit folgenden Ergänzungen 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 Vorbereitung der Umsetzung der Maßnahmen zu beginnen.“

In derselben Sitzung wurde auch die Vorlage „Angebotsausweitung zur Mobilitätswende: Finanzierungsansätze für den Umweltverbund“ beraten, <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=25399>. Der Beschluss lautete: *„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.“*

In den darauffolgenden Wochen und Monaten konnte die ASEAG auf dieser Basis die mit langen Vorlaufzeiten verbundenen Fahrzeugbestellungen in die Wege leiten und die Betriebs- und Umlaufplanung vorantreiben. Es erfolgten Beratungen in den Bezirken, die begleitende Fortschreibung des Nahverkehrsplans <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=25646> sowie eine Beratung im Finanzausschuss <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=25558>. Das Konzept zur Finanzierung wurde weiter ausgearbeitet und entsprechende Mittel schließlich im Haushalt eingeplant, siehe hierzu Ausführungen bei finanziellen Auswirkungen.

Zum Zeitpunkt der politischen Beratungen war die jetzt vorgesehene Sperrung der A 544 im Zusammenhang mit der Brückenerneuerung der „Haarbachtalbrücke“, die ab Anfang 2024 stattfinden soll, noch nicht absehbar. **Die Sperrung der A 544 hat große Auswirkungen auf den Busbetrieb der ASEAG**, u.a. weil sich der Firmensitz und der Betriebshof unmittelbar an der A 544-Anschlussstelle Aachen Rothe Erde befinden.

Nach der Bekanntgabe der geplanten Brückensperrung durch die Autobahn GmbH im Spätherbst 2022 hat die ASEAG die Folgen für den Betrieb analysiert und ein Konzept zur Aufrechterhaltung eines stabilen Betriebs in der Zeit der Sperrung entwickelt.

Die neue Situation führt zu erheblichen Konsequenzen für das mit dem Fahrplanwechsel 2023 beabsichtigte neue Fahrtenangebot. In den Vordergrund rückt die Versorgung der von der Sperrung betroffenen Pendler*Innen. Die im Sektor der Sperrung betroffenen Fahrtenangebote sollen durch geeignete Maßnahmen in ihrer Durchführung gesichert und zur Übernahme weiterer Pendler*innenbedürfnisse zusätzlich ausgebaut werden. Die ursprünglich für die Mobilitätswende geplanten Maßnahmenvorschläge werden aus diesem Grund zunächst nachrangig betrachtet.

Aus gleichem Grund **wird der Fahrplanwechsel 2023 zeitlich auf den Beginn des kommenden Jahres verschoben** (vgl. Mitteilung im Mobilitätsausschuss am 23.03.2023). Der aktuelle Sachstand wird in dieser Vorlage dargestellt.

Unter diesen Rahmenbedingungen werden **neue ÖPNV-Maßnahmen** nur dort vorgeschlagen, wo eine betriebliche Notwendigkeit besteht, z.B. in Folge des Mitte 2024 auslaufenden Projektes NetLiner Aachen Laurensberg. Dies wird weiter in der Vorlage ausgeführt.

A. Sperrung der A544 und Auswirkungen auf den ÖPNV-Betrieb

Der bauliche Zustand der Haarbachtalbrücke verschlechtert sich stetig. Seit dem 24.07.2023 ist die A 544 in Fahrtrichtung Köln gesperrt. Mit dem Rückbau der Haarbachtalbrücke wird die A 544 als direkte und schnelle Verbindung in die Aachener Innenstadt sowie für die Anbindung der östlichen Stadt- und Gewerbegebiete über die Anschlussstelle Rothe Erde ab Anfang 2024 für ca. zwei Jahre nicht zur Verfügung stehen.

Hieraus ergeben sich umfangreiche betriebliche Einschränkungen. Zum einen ist mit erheblichen Verspätungen auf einer Vielzahl von Linien im Umfeld zu rechnen, z.B. für die 1er-Linien entlang der Jülicher Straße und für die Linie 51 auf der Krefelder Straße, aber auch für Linien auf der Trierer Straße. Zum anderen sind die Linien 52 (Aachen - Eschweiler) sowie die SB 20 und 220 vom Rurtalbus (Aachen - Jülich) mit ihren Linienwegen über die A 544 unmittelbar betroffen. Schließlich verlaufen eine Vielzahl der ein- und aussetzenden Fahrten der Linien heute über die A 544. Mittels einer Verkehrssimulation durch die Autobahn GmbH wurden generelle Verkehrsverlagerungen im umliegenden Straßennetz durch die Brückensperrung untersucht. Diese Ergebnisse geben Hinweise auf problematische Streckenabschnitte, wo Zeitverluste im Linienverkehr zu erwarten sind und helfen bei der Umleitungsplanung.

Für die Linie 52 wurden verschiedene Umleitungsmöglichkeiten untersucht. In Fahrtrichtung Aachen wird eine Umleitung über Merzbrück, Vorweiden und weiter über die Alt-Haarener-Straße nach Haaren vorgeschlagen (siehe Anlage 2, Variante 1). In Fahrtrichtung Eschweiler ist vorgesehen, weiterhin die A 544 ab der Anschlussstelle Würselen zu nutzen (Variante 2). Grundsätzlich besteht die

Option, die Umleitungsstrecke kurzfristig anzupassen, wenn das tatsächliche Verkehrsaufkommen mit Sperrung der A 544 für die gewählte Variante ungünstiger als erwartet ausfällt.

Sollte die Umlaufzeit der Linie 52 nicht eingehalten werden können, kann es ggfs. erforderlich werden, die Bedienung der Haltestelle „Glücksburg“ in Eschweiler (Autobahnraststätte Aachener Land Süd) auszulassen. In Aachen wird der Halt am „Prager Ring“ in Fahrtrichtung Eschweiler dahingehend angepasst, dass die Haltestellenlage der 1er-Linien auf der Jülicher Straße angefahren wird.

Die Umleitungsplanung der Linie SB 20, die vom Verkehrsunternehmen Rurtalbus betrieben wird, erfolgt in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen, dem Kreis Düren und der Autobahn GmbH. Die Umleitungsstrecke auf Aachener Stadtgebiet könnte entweder über die Alt-Haarener Straße - Jülicher Straße oder über die Anschlussstelle Aachen-Zentrum - Krefelder Straße verlaufen. Eine endgültige Variante steht noch nicht fest und wird von den sich einstellenden Verkehrszuständen abhängig gemacht.

Über weitere betrieblich notwendige Maßnahmen wird die ASEAG mündlich berichten.

B. Sachstand der beschlossenen Maßnahmen „ÖPNV-Ausbau 2023“

Wie in der Vorlage eingangs erläutert, verschiebt sich der ursprüngliche Startpunkt für einen Großteil der Maßnahmen. Der derzeitige Zeitplan sieht eine zeitlich gestaffelte Umsetzung vor, die aber abhängig vom Zeitpunkt der verkehrlichen Verlagerungen infolge der Autobahnspernung ist. Ein Zeitpunkt für den regulären Fahrplanwechsel später in 2024 kann deshalb derzeit nicht genannt werden. Auch ist unklar und abhängig von den Auswirkungen der Autobahnspernung, in welchem Umfang Kapazitätsausweitungen im Zeitraum der Sperrung überhaupt möglich sind.

Im Rahmen der endgültigen Betriebsplanung für die Maßnahmen wurde die Detailplanung auf aktuelle Bedürfnisse angepasst, so dass die genaue Kilometerleistung im Vergleich zur Vorlage 2022 abweichen kann. Die bisher beschlossenen Fahrplanmaßnahmen 2023 hatten einen Umfang von insgesamt ca. 1,32 Mio. Nutzwagen-km p.a. auf Aachener Stadtgebiet sowie weitere ca. 180.000 Nutzwagen-km p.a. in der StädteRegion Aachen, siehe Anlage 1.

Die Kostenschätzungen basierten überwiegend auf dem Sollkostensatz der ASEAG für das Jahr 2021 in Höhe von 5,50 EUR je Nutzwagen-km. Dieser Satz berücksichtigt keine Erträge und stellt daher die Obergrenze in 2022 für die auszugleichenden Kosten der ASEAG dar. In der seinerzeitigen Kostenkalkulation wurden Mehreinnahmen durch einen Fahrgastzuwachs in Höhe von 1,95 Mio. EUR p.a. kalkuliert.

In Anlage 3 sind die neue Zeitplanung sowie die aktuellen Leistungs- und Kostendaten zu den Maßnahmen im Paket „ÖPNV-Ausbau 2023“ aufgeführt. Die Sachstände werden im Folgenden erläutert:

- Maßnahme 1, SB 63 (Aachen - Roetgen - Simmerath): Über eine Ausweitung des Angebotes konnte bezüglich der Finanzierung keine Einigkeit mit den Kommunen Roetgen und Simmerath erzielt

werden. Die Komplettmaßnahme wurde zurückgestellt. In Abstimmung mit den beiden Aufgabenträgern sind seit Anfang Juli 2023 am Wochenende aufgrund erhöhter Nachfrage Verstärkerfahrten zwischen Roetgen und Aachen Bushof eingeführt worden, die nur in der Sommersaison verkehren. Insgesamt handelt es sich um zwei Fahrten samstags in Richtung Aachen bzw. drei Rückfahrten sowie drei Fahrten sonn- u. feiertags in Richtung Aachen mit den entsprechenden Rückfahrten.

- Maßnahme 2, neue Schnellbusverbindung Verlautenheide - Haaren - Bushof - Vaals: Die Linie wird die Bezeichnung SB 71 erhalten. Da eine Wendemöglichkeit mit Standzeit an der Busstation in Vaals der ASEAG nicht zur Verfügung gestellt werden kann, wurde die Uniklinik als Ersatzziel mit einer Führung über den Pariser Ring - Pauwelsstraße gewählt. Die Haltestelle „Uniklinik“ wird im Zuge der Erweiterungen des Krankenhauses neu errichtet und wird über entsprechende Kapazitäten für Wendezeiten verfügen. Die Linie nimmt den Betrieb zum 16.10.2023 auf.

- Maßnahme 3, Schnellbusverbindung Aachen Bushof - Burtscheid - Pascalstraße - Walheim: Diese neue Linie erhält die Bezeichnung SB 76 und wird erst zum Fahrplanwechsel 2024 umgesetzt. Der genaue Zeitpunkt ist noch nicht bekannt.

- Maßnahme 4, Linie 31:

Taktverdichtung zwischen Verlautenheide und Elisenbrunnen dahingehend, dass eine regelmäßige Taktung auf der Jülicher Straße zwischen Aachen Bushof und Haaren Markt sowie ein 15-Minuten-Takt nach Verlautenheide entsteht. Die Verdichtung erfolgt im Zuge des Fahrplanwechsels zur Brückensperrung, spätestens im Januar 2024.

Im Zusammenhang mit der Realisierung des City-Taktes auf der Hauptachse nach Haaren werden die Linien 11 und 21 auf einen 15-Minuten-Takt (bisher 10-/20-Minuten-Takt) umgestellt. Da hierfür keine zusätzlichen Fahrten benötigt werden, ist diese Maßnahme leistungsneutral.

- Maßnahmen 5 und 6, Taktverdichtung Ringlinien 3A/3B und 13A/13B:

Taktverdichtung der beiden Linien auf jeweils einen 10-Minuten-Takt. Somit ergibt sich auf dem Alleenring zukünftig ein 5-Minuten-Takt und das Umsteigen wird attraktiver. Die Umsetzung wird bis zum Fahrplanwechsel 2024 verschoben.

- Maßnahme 7, Linie 50 (Brand - Eilendorf): Die Tangentialverbindung Brand - Eilendorf - Rothe Erde (Continental) wird seit Juni 2021 in einer Kombination von Linienfahrten in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und einem Anruf-Linien-Taxi (ALT) angeboten. Die durchschnittliche Besetzung außerhalb der Schulverkehrszeiten ist mit ca.10 Fahrgästen pro Tag nach wie vor gering. Die ASEAG und die Verwaltung empfehlen dennoch, zunächst den Betrieb so wie heute zu belassen und stärker zu bewerben. Die Schulfahrten (zur Gesamtschule Brand) werden ohnehin benötigt. Im Rahmen des Liniennetzgutachtens soll untersucht werden, wie das Angebot attraktiver gestaltet werden könnte. Der Probetrieb soll Mitte Oktober 2023 enden und das derzeitige Fahrtenangebot als Regelangebot beibehalten werden.

- **Maßnahme 8, Linie 10 (Brand - Forster Linde - Beverau - Burtscheid):** Diese Linie wurde im Februar 2022 in Betrieb genommen. Die ÖV-Reisezeit zwischen Brand und Burtscheid kann damit um ca. 40% reduziert werden. Die Nachfrage auf der Linie steigt langsam aber stetig an. Die durchschnittliche Besetzung pro Fahrt liegt derzeit bei ca. 15 Fahrgästen, in der Spitze bei rd. 50 Personen in der Schulverkehrszeit. Vor allem die schnelle Reisezeit zwischen Brand und Burtscheid sowie der regelmäßige Takt werden von den Fahrgästen geschätzt. Die ASEAG und die Verwaltung empfehlen, die Linie dauerhaft anzubieten. Der Probetrieb soll Mitte Oktober 2023 enden und das derzeitige Fahrtenangebot als Regelangebot beibehalten werden.

- **Maßnahme 9, neue Linie Uniklinik - Amsterdamer Ring - Brüsseler Ring - Luxemburger Ring Siegel - Pascalstraße:** Diese neue Linie wird mit der bisherigen Linie 80 (Kohlscheid - Richterich - Laurensberg - Uniklinik) verbunden und durchgängig als Linie 80 betrieben. Die Umsetzung wird bis zum Fahrplanwechsel 2024 verschoben.

- **Maßnahme 10, zusätzliche Fahrradbusverbindungen:** Die Umsetzung dieser Maßnahme ist für die neue Fahrradbusseisaison 2024 mit Beginn Ende März geplant. Es sind je eine zusätzliche Fahrt samstags und sonntags vorgesehen.

- **Maßnahme 11, NetLiner Aachen-Süd:** Hierzu wurde noch kein Konzept vorgestellt und beschlossen. Die Umsetzung wird auf 2025 zurückgestellt.

- **Maßnahme 12, Ortsbus Brand (OL 5):** Diese Linie wurde im Juni 2021 eingeführt. Vorangegangen war ein Testbetrieb von ca. 6 Monaten mit einem vergünstigten Tarif. Die Linie wird dienstags und samstags (Markttage in Brand) angeboten und verkehrt im 30-Min-Takt zwischen 9 und 13 Uhr. Bis zu 30 Fahrgäste nutzen an einem Tag die Linie. Vor allem ältere Fahrgäste bewerten den Ortsbus sehr positiv. Das Angebot sollte aus Sicht der ASEAG und der Verwaltung in einen Dauerbetrieb überführt werden. Die Probezeit soll Mitte Oktober 2023 enden.

- **Maßnahme 13, Ortsbus Eilendorf (OL 2):** Mitte Oktober 2022 begann der Probetrieb der neuen Ortsbuslinie in Eilendorf. Die Linie verkehrt donnerstags (Markttag in Eilendorf) von 8:40 bis 13:00 Uhr in einem 30-Minuten-Takt. Informationen zum Fahrplan und Linienweg sind in Anlage 4 dargestellt. In den ca. 8 Monaten Probetrieb konnte jedoch trotz umfangreicher Marketingaktivitäten keine nennenswerte Nachfrage festgestellt werden: Nur ca. 5 Fahrgäste werden durchschnittlich an einem Vormittag gezählt. Lediglich im Rahmen der Sondereinsätze zum Weihnachtsmarkt und Sommerfest wurde eine höhere Nachfrage festgestellt. Für den Probetrieb stellte die Bezirksvertretung Eilendorf 15.000 EUR bezirklicher Mittel zur Verfügung.

Die ASEAG und die Verwaltung empfehlen, den Probetrieb zeitnah, spätestens zum Fahrplanwechsel zur Brückensperrung (d.h. spätestens im Januar 2024), zu beenden. Im Austausch mit der Bezirkspolitik und im Prozess Liniennetzgutachten sollen Alternativen für die Ortserschließung in Eilendorf geprüft und umgesetzt werden.

- **Maßnahme 14, Ortsbus/NetLiner Haaren:** Die neue Ortsbuslinie OL 1 zwischen Verlautenheide, Haaren und Hüls in Kombination mit einem NetLiner/On-Demand-Angebot in Haaren beginnt mit einer

Testphase am 04.09.2023 (NetLiner) bzw. am 16.10.2023 (Ortsbus). Hierzu ist ein Informationsabend am 21.08.2023 in der Haarbachtalhalle geplant.

- **Maßnahme 15, Linie 51:** Aufgrund der hohen Nachfrage wird der Takt für den gesamten Tag auf einen 10-Minuten-Takt bis Würselen verdichtet (bisher nur nachmittags). Nach Alsdorf und Baesweiler wird weiterhin ein 15-Minuten-Takt angeboten. Die Verdichtung erfolgt im Zuge des Fahrplanwechsels zur Brückensperrung, spätestens im Januar 2024.

- **Maßnahme 16, Stärkung tangentialer Verbindung Linie 30 durch zusätzliche Fahrten:** Im Abschnitt zwischen Trierer Straße, Fringsgraben und Krefelder Straße sind hin und zurück fünf weitere Fahrten eingeplant. Die Verdichtung erfolgt im Zuge des Fahrplanwechsels zur Brückensperrung, spätestens im Januar 2024.

- **Maßnahme 17, Verbesserte Wochenendanbindung Schwimmbad Hangeweiher (Linien 43, 2):** Für die Freibadsaison 2023 wurden bereits zusätzliche Fahrten sonn- und feiertags zwischen Bushof und Hangeweiher auf der Linie 2 eingerichtet. Die Samstagsbedienung auf der Linie 43 im Abschnitt Bushof - Uniklinik wird auf den Fahrplanwechsel 2024 verschoben.

- **Maßnahme 18, Verlängerung der Linie 173 bis Niederforstbacher Straße zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung Tuchmacherviertel:** Die Linie 173 erhält zukünftig die Bezeichnung X 73 („Express“) und wird bis zum Kreisverkehr Niederforstbacher Straße verlängert. Die Verlängerung erfolgt im Zuge des Fahrplanwechsels zur Brückensperrung, spätestens im Januar 2024.

- **Maßnahme 19, Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten (Linien 74 und 47/23):** Mit der Aufsiedlung des Gewerbegebietes AVANTIS werden weitere Fahrten der Linie 74 (Aachen Bushof - Avantis) aufgrund verschiedener Arbeitsanfangs- und -schlusszeiten dringend benötigt. In 2022 wurde eine zusätzlich Hin- und Rückfahrt eingeplant. Im Rahmen der Expansion des Gewerbegebietes werden nun weitere Verdichtertouren notwendig; 3 Hin- bzw. 2 Rückfahrten montags bis freitags und 2 Hinfahrten und 1 Rückfahrt samstags. Darüber hinaus werden 14 weitere Anruf-Linien-Taxi-Fahrten mit in den Fahrplan aufgenommen, um saisonale Schwankungen aufzufangen. Alle diese Fahrten werden bereits seit dem 01.07.2023 angeboten. Für diese zusätzlichen Leistungen auf der Linie 74 fallen insgesamt ca. 20.000 Nutzwagen-km pro Jahr an, kalkuliert mit einer durchschnittlich 20% Nutzung der ALT-Angebote. Das sind ca. 13.500 Nutzwagen-km mehr als ursprünglich kalkuliert. Ziel ist es, Mitarbeitenden auf Avantis von Anfang an eine umweltfreundliche Alternative für den Arbeitsweg durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot anzubieten, um keine Pkw-Abhängigkeit zu erzeugen.

Die geplanten kleineren Linienanpassungen der Linie 47/23 auf der Hüls werden im Zuge des Fahrplanwechsels zur Brückensperrung, spätestens im Januar 2024 umgesetzt.

- **Maßnahme 20, Stärkung des P+R-Angebotes am Standort Tivoli (/Linie 51):** Samstags sind zwei zusätzliche Fahrten der Linie 51 pro Stunde zwischen Sportpark Soers und Bushof vorgesehen, um den P+R-Standort Tivoli besser anzubinden. Diese verkehren ab dem 16.10.2023.

C. Neu geplante Maßnahmen in 2024

Unabhängig von der eingangs erwähnten Zurückstellung von bereits geplanten oder avisierten Maßnahmen und der prioritären Bedeutung der ÖPNV-Angebote im Kontext der A544-Sperrung werden die nachfolgenden Maßnahmen vorgestellt, die sich aus grundsätzlichen Fragestellungen zur Erschließung bestimmter Bereiche für das Jahr 2024 ergeben:

Folgekonzept NetLiner Laurensberg

Das Förderprojekt NetLiner Laurensberg hat eine Laufzeit von drei Jahren und läuft Mitte 2024 aus. Im Probezeitraum wurde die Flächenerschließung mit einem On-Demand-Bedienungssystem (NetLiner) mit direkteren und schnelleren ÖPNV-Verbindungen im Gebiet Lemiers - Orsbach - Vetschau in Laurensberg getestet. Im gleichen Zug wurde die „starre“ zeit- und liniengebundene Busleistung im Untersuchungsgebiet reduziert: Die Linie 37 im Abschnitt Laurensberg Schulzentrum - Orsbach - Lemiers wurde bis auf Fahrten im Schulverkehr und samstags ebenso wie das ALT-Angebot auf der Linie 27 eingestellt.

Das NetLiner-Angebot in Laurensberg wird zwischenzeitlich von knapp 1.200 Fahrgästen im Monat genutzt (Durchschnittswert Januar bis Juni 2023), siehe Anlage 5. Unter Berücksichtigung dieser Daten sieht das vorläufige Folgekonzept der Verwaltung und der ASEAG vor, ein NetLiner-Angebot auch nach Ablauf des Förderzeitraumes beizubehalten, ohne Änderungen des Bedienegebietes und weiterhin eine Bedienung in Kombination mit dem Taxigewerbe (Taxen als NetLiner in den Tagesrand-Zeitlagen) vorzusehen. Aus finanziellen Gründen sollten die Einsatzstunden der NetLiner-Fahrzeuge etwas reduziert werden.

Planung zur Linie 37: Ab bzw. nach Lemiers werden montags bis freitags nur noch einzelne feste Fahrten morgens, mittags und nachmittags zu den Schulzeiten angeboten. Auch das derzeitige feste Fahrtenangebot samstags soll beibehalten werden. Zu den übrigen Zeiten verkehrt die Linie 37 zukünftig aus der Innenstadt kommend bis Laurensberg Kirche und weiter zum Schulzentrum Laurensberg und umgekehrt. Aufgrund der besseren Übersichtlichkeit werden diese Fahrten unter der Liniennummer 27 veröffentlicht.

Insgesamt ergibt sich eine Einsparung von ca. 24.000 Nutzwagen-km bzw. ca. 150.000 EUR jährlich.

Die Linie 27 wird zum Fahrplanwechsel auf ein stündliches Angebot ab Laurensberg über Vetschau weiter in Richtung Bank umgestellt. Aufgrund der Erweiterung des NetLiner-Angebotes nach Richterich werden ebenfalls die Fahrten der Linie 27 zum Gewerbegebiet Roder Weg zurückgenommen, weil dann ganztägig eine Anbindung mit dem NetLiner gewährleistet ist.

Insgesamt ergibt sich eine Einsparung von ca. 11.000 Nutzwagen-km bzw. ca. 70.000 EUR jährlich.

Ein finales Folgekonzept für den NetLiner Laurensberg wird in einer der kommenden Sitzungen der Bezirksvertretungen Laurensberg und Richterich sowie im Mobilitätsausschuss vorgestellt und zur Entscheidung gegeben. Entsprechend sind weder die zusätzlichen Kosten für den NetLiner Laurensberg noch die Einsparungen der Linien 27 und 37 in dem Umsetzungsplan einbezogen, sondern nur nachrichtlich in der Anlage 3 dargestellt.

Maßnahmen in der StädteRegion Aachen

Geplante ÖPNV-Maßnahmen in der StädteRegion Aachen wirken sich aufgrund des Umlageverfahrens bei der Finanzierung anteilig auch auf die Stadt Aachen aus. Außer den bereits oben beschriebenen Änderungen auf den Linien 51 (Maßnahme 15), Fahrradbus (Maßnahme 10) sowie SB 63 (Maßnahme 1) gibt es weitere kleinere Maßnahmen in der StädteRegion Aachen, die zum Fahrplanwechsel 2023 bzw. 2024 umgesetzt werden oder zum Teil auch bereits zum Schuljahresbeginn realisiert worden sind. Diese Maßnahmen betreffen die Linie 63 sowie weitere Linien in Simmerath und Monschau und die Linien 11 in Alsdorf und 28 in Eschweiler. Zusammen handelt es sich hierbei um eine Leistungsausweitung auf dem Gebiet der StädteRegion Aachen von ca. 35.000 Nutzwagen-km pro Jahr.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kostenschätzung aus 2022 wurde aktualisiert. Es wird der fortgeschriebene Sollkostensatz für 2022 in Höhe von 6,22 EUR (anstatt bisher 5,50 €) je Nutzwagen-km verwendet. Bei den Ortsbusangeboten wird ein niedrigerer Kostenansatz verwendet. Bei den Fördermaßnahmen in Haaren liegt der Kostenansatz pro Kilometer aufgrund des beantragten Elektrobusbetriebs zwar höher, aber die Förderung fließt in die Betrachtung mit ein und ergibt einen insgesamt wesentlich günstiger Betrieb.

Bisher sind im Haushaltsplan 2023 folgende Ansätze für den ÖPNV-Ausbau 2023 hinterlegt:

PSP-Element		2023	2024	2025	2026
4-120201-965-2 - Haaren clever mobil - ÖPNV-Ausbau	Saldierter Eigenanteil	289.000	403.000	394.400	0
4-120201-998-1 - ÖPNV-Ausbau 2023	Zuschuss an ASEAG*	2.639.600	3.806.500	3.806.500	4.201.500
4-120201-998-1 - ÖPNV-Ausbau 2023	Auflösung erh. Anzahlung aus Stellplatzablöse	-2.465.000	-4.201.500	0	0
4-120201-998-1 - ÖPNV-Ausbau 2023	Weiterer sonstiger ordentlicher Ertrag	0	0	-4.201.500	-4.201.500
Summe als Saldo im HHP etatisiert:		463.600	8.000	-600	0
<i>*bereits bei Berechnung des Zuschusses an ASEAG abgezogene Annahme von Mehreinnahmen:</i>		<i>-1.137.500</i>	<i>-1.950.000</i>	<i>-1.950.000</i>	<i>-1.950.000</i>

Bei Umsetzung aller dargestellten Maßnahmen wurde und wird davon ausgegangen, dass eine zusätzliche Fahrgastnachfrage generiert werden kann. Aufgrund der Einführung des Deutschland-Tickets kann derzeit nicht abgeschätzt werden, wie sich die Auswirkungen auf die Einnahmesituation darstellen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit können die bisher veranschlagten Mehreinnahmen in Höhe von jährlich 1.950.000 € nicht erzielt werden, sodass der Zuschuss an die ASEAG grundsätzlich um diesen Betrag erhöht werden muss.

Zudem sind für die Folgejahre die ab dem Jahr 2025 eingeplanten Erträge (Weitere sonstige ordentliche Erträge) in Höhe von 4.201.500 € p.a. im Rahmen der Haushaltsplanung 2024 ebenfalls abzusetzen. Diese Erträge wurden im Rahmen der Haushaltsplanung angesetzt mit dem Ziel diese durch tatsächliche Erträge zu hinterlegen.

Insgesamt entspräche dies somit einer Haushaltsverschlechterung von 1.950.000 € für 2024 und 6.151.500 € pro Jahr ab dem Jahr 2025; diese Worst-Case-Betrachtung ist in den finanziellen Betrachtungen hinterlegt.

Folgende Ansätze sind auf der hier vorliegenden Planung im Rahmen der Haushaltsplanung 2024 zu berücksichtigen (siehe hierzu Anlage 3):

PSP-Element		2024	2025	2026	2027
4-120201-965-2 - Haaren clever mobil - ÖPNV-Ausbau	Saldierter Eigenanteil	403.000	394.400	0	0
4-120201-998-1 - ÖPNV-Ausbau 2023	Zuschuss an ASEAG	3.259.800	4.885.000	5.280.000	5.280.000
4-120201-998-1 - ÖPNV-Ausbau 2023	Auflösung erh. Anzahlung aus Stellplatzablöse*	-3.662.800	-2.000.000	0	0
Summe		0	3.279.400	5.280.000	5.280.000
<i>*Auflösung erhaltene Anzahlung aus Stellplatzablöse kann durch verminderte Nutzung in 2023 und 2024 zusätzlich in 2025 angesetzt werden.</i>					
Differenz zum Haushaltsplan 2023		-8.000	3.280.000	5.280.000	5.280.000

Für die fortgeschriebenen Maßnahmen aus Anlage 3 fallen im Ergebnis jährlich in der Stadt und StädteRegion Aachen nun insgesamt ca. 1,158 Mio. Nutzwagen-km an, davon ca. 1,014 Mio. Nutzwagen-km auf dem Aachener Stadtgebiet. Der im Haushaltsplan 2023 veranschlagte Aufwand für das Jahr 2023 für die Stadt Aachen durch Realisierung der Maßnahmen verringert sich beträchtlich, führt jedoch nicht zu einer Verbesserung im städtischen Haushalt, da somit auch weniger erhaltene Anzahlung aus der Stellplatzablöse aufgelöst werden kann. Allerdings kann diese verbessernd in den kommenden Jahren eingeplant werden.

Zur Umsetzung der Maßnahmen „ÖPNV-Ausbau 2023“ wurden verschiedene Finanzierungsbeiträge formuliert. Diese greifen einerseits auf Beiträge aus dem ÖPNV-System direkt zurück. Dazu zählen Fördergelder, die für den NetLiner Laurensberg, die Schnellbuslinien SB 20 (durch den Kreis Düren) und SB 66 sowie die ÖPNV-Maßnahmen aus dem Förderantrag Haaren-Clever Mobil generiert werden konnten. Für die SB 66 sind das ca. 554.000 EUR jährlich bis einschließlich 2026, für den ÖPNV-Ausbau im Projekt Haaren Clever Mobil in 2023 1.16 Mio. €, in 2024 und 2025 jeweils rd. 1,6 Mio. €.

Die finanzielle Wirkung von Fahrgastzuwächsen im Sinne einer Einnahmesteigerung durch Tarifeinnahmen kann zwangsläufig nicht den damaligen Annahmen folgen. Als Kompensationsleistung für Mindereinnahmen aufgrund des in Mai 2023 eingeführten Deutschlandtickets werden von Bund und Land Ausgleichsbeiträge zur Verfügung gestellt, die auch für die Ausweitung der Linienleistung bewertet werden müssen. Jedoch können die Auswirkungen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

Zusätzliche Beiträge wurden darüber hinaus aus dem Mobilitätssystem heraus durch Mehreinnahmen in der Parkraumbewirtschaftung kalkuliert, die allerdings aus unterschiedlichen Gründen verzögert realisiert werden:

Dazu wurden die entsprechenden Tarifierungsbeschlüsse für das Straßenrandparken gefasst. Die Gebühren für die Tarifzone 1 wurde auf einen Betrag von 3,00 €/Stunde und für die Tarifzone 2 auf 1,50 €/Stunde erhöht. Die Umstellung an den Parkscheinautomaten findet aufgrund bestehender Lieferengpässe bei allen in Aachen im Einsatz befindlichen Herstellern verzögert statt. Die Umsetzung hat Mitte August begonnen.

Ebenso wurde die Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise diskutiert, aber bis dato aufgrund verschiedener zu klärender Fragestellungen noch nicht abschließend beschlossen.

Schließlich wurden auch die Planungen zur Ausweitung der Bewohnerparkzonen weiter vorangetrieben (z.B. BU 4, BU 5, ERZ) und deren Umsetzung beschlossen (Zonen U, Ost +1 und Ost 3) bzw. die Planung beauftragt. Auch hier sind durch Lieferengpässe Zeitverzögerungen entstanden. Es ist allerdings festzuhalten, dass die hier vorgestellten und bereits beschlossenen ÖPNV-Bedarfe in jedem Fall diese gesamten möglichen Mehrerträge bereits vollständig aufzehren werden.

Fazit

Insgesamt ist festzuhalten, dass es bei der Umsetzung des ÖPNV Ausbaus zu deutlichen Zeitverzögerungen kommt. Dies auch aufgrund der Priorisierung von Ersatzmaßnahmen im Kontext der A 544. Entsprechend werden auch die zusätzlichen Finanzierungsbeiträge erst zeitverzögert anfallen. Auf der anderen Seite steht die ÖPNV-Finanzierung aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets vor großen Herausforderungen.

Anlage/n:

Anlage 1: Maßnahmen „ÖPNV-Ausbau 2023“, Stand 2022

Anlage 2: Umleitungsplanung Linie 52

Anlage 3: Zeitplanung, neue Kostenschätzung aktueller ÖPNV-Maßnahmen

Anlage 4: Ortsbus Eilendorf

Anlage 5: Nachfrageentwicklung NetLiner Laurensberg