

Mobilitäts- ausschuss

13.03.2025

Herzlich willkommen!

www.aachen.de

1 von 106 in Zusammenstellung

Mobilitätsausschuss

13.03.2025

Öffentlicher Teil

Ö1: Eröffnung Der Sitzung

Ö2: Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 20.02.2025

Regionaler AVV-Beirat der Stadt Aachen

13.03.2025



REGIONALER AVV-BEIRAT DER STADT AACHEN

Tarifreform
AVV/VRS 2026
(Rheinlandtarif)

Tarifliche und
vertriebliche
Angelegenheiten

Sachstand
Deutschlandticket

Bericht aus der
Euregionalen
Koordinierungs-
stelle

Entwicklung der
Digitalisierung
beim AVV

Verschiedenes

Ö 3 Tarifreform AVV/VRS 2026 (Rheinlandtarif)



AUSWIRKUNGEN DES DEUTSCHLANDTICKETS UND EEZY AUF VERBUNDTARIFE



90 % Wechsel
bisheriger AVV- und
VRS Abonutzer
ins D-Ticket

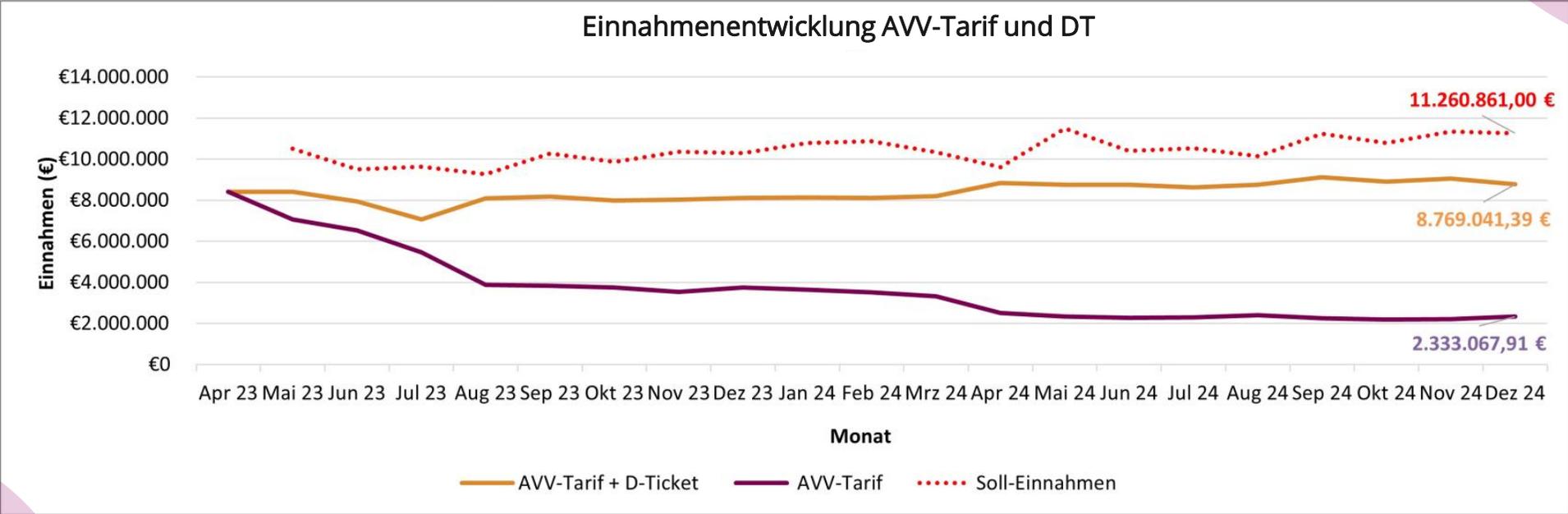
über 8,4 Mio.
eezy- Fahrten in NRW
(seit Einführung 12/2021)



Deutschlandticket und eezy haben großen Einfluss auf die Nachfrage des bisherigen AVV- und VRS-Tarifs



ENTWICKLUNG AVV-TARIF / DEUTSCHLANDTICKET SEIT 2023 (EINNAHMEN)



TARIFREFORM 2026

STRATEGISCHE DARSTELLUNG DER DREI TARIFSÄULEN



STRATEGISCHE LEITPLANKEN FÜR DIE TARIFREFORM 2026

- **Wirtschaftlichkeit** wird mindestens auf aktuellem Niveau der Verbundtarife gehalten
- **Einfachheit** steht im Fokus
- **eezy** soll als Regeltarif im Gelegenheitssortiment (auch grenzüberschreitend) **etabliert** werden
-> untermauert die Überführungsstrategie im AVV
- **Deutschlandticket** ist für Abo-Jedermann-Kunden die **attraktivste Ticketvariante**
- **Kompatibilität** zu Nachbarräumen wird angestrebt



TARIFREFORM 2026

ERSTE ANSÄTZE ZUM PRODUKTSORTIMENT IM „RHEINLANDTARIF“



Einfachheit

steht im Fokus der Tarifbildung

**BESONDERE
ZIELGRUPPEN**

Schülerticket

Job-Ticket

Sozialticket

JEDERMANN

Einzeltickets
Erwachsene +
Kinder + Fahrrad

**24-Stunden-
Tickets 1 + 5
Personen**

1.Klasse-Zuschlag

**einheitliche Gestaltung
von eazy im Gebiet des
AVV und VRS**

KombiTicket

euregioTicket

AST/On-Demand

*Grundpreis / Arbeitspreis /
Deckelsystematik*

Bei Handlungsbedarf aufgrund neuer Entwicklungen im Bereich des D-Tickets (z. B. Preisstellung, Einführung neuer Produkte/Abschaffung) soll das bestehende Sortiment umfassend überprüft und ggf. ergänzt werden.

TARIFREFORM 2026

ERSTE ANSÄTZE ZUR PREISSTUFENSTRUKTUR

„Rheinlandtarif“ soll auf einer simplen und reduzierten Preisstufenlogik aufbauen

Beispiel Jedermannsegment

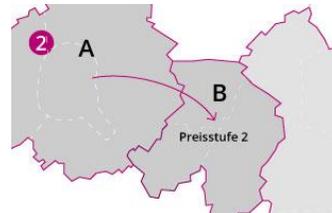
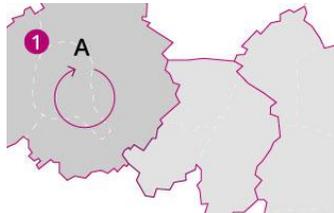
aus 7 werden 3

Stadt

Stadt + Nachbarstadt

Rheinlandnetz

inkl. Möglichkeit zur Gestaltung in den Kommunen (Subventionierung)



Einfachheit

steht im Fokus der Tarifbildung

Kurzstrecke / City-Tarife in gutachterlicher Überprüfung



GUTACHTERLICHE BEGLEITUNG

- Umfangreiche Bewertung der Tarifprodukte, Preisstufen und Gesamtwirtschaftlichkeit
- Umfassendes Simulationsmodell zur qualitativen und quantitativen Analyse und Bewertung der Auswirkungen auf Fahrgeldeinnahmen und Fahrgäste
- Vergleich mit Best Practices anderer Verkehrsverbünde
- Empfehlungen zur Umsetzung unter wirtschaftlichen und kundenfreundlichen Aspekten

WESENTLICHE NÄCHSTE SCHRITTE



- **Behandlung in den anstehenden AVV-Beiräten aller Aufgabenträger**
- **Beschlussfassung Grobkonzept**
gemeinsame Verbandsversammlung AVV / VRS 03.04.2025
- **Erarbeitung Feinkonzept** in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen (inkl. besonderer Zielgruppen) inkl. zu erwartende wirtschaftliche Auswirkungen
- **Beschlussfassungen Feinkonzept**
- **Anschließende vertriebliche Umsetzung, Einführung und Genehmigungsprozess**

TARIFREFORM 2026

ZUKUNFT DES DEUTSCHLANDTICKETS

Aktuelle Situation

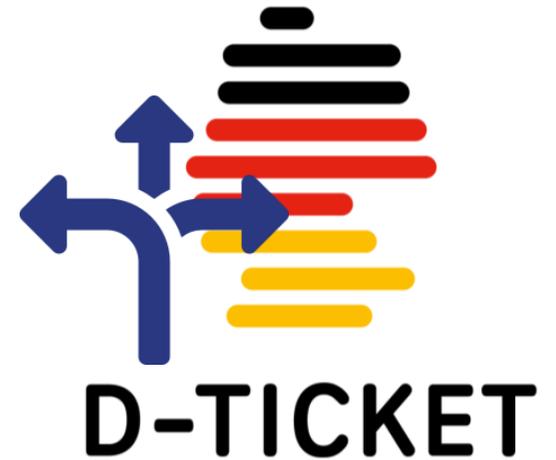
- Das Deutschlandticket basiert auf einer Förderung des Bundes und der Länder
- Die langfristige Sicherung der Mittel ist derzeit nicht garantiert

Mögliche Auswirkungen auf Tarifreform

- Wegfall der Finanzierung und damit Grundlage zum Deutschlandticket würde eine grundlegende Neuordnung erfordern
- In diesem Fall Anpassung bzw. Neuausrichtung der Tarifreform notwendig

Strategische Ausrichtung AVV und VRS

- Festhalten an der Zusammenführung der Tarife und der überregionalen Nutzungsmöglichkeiten im Rheinland



TARIFREFORM AVV/VRS 2026 (RHEINLANDTARIF)

BESCHLUSSEMPFEHLUNG

Der regionale AVV-Beirat der Stadt Aachen beauftragt die Verbundgesellschaft zur konzeptionellen Ausarbeitung der Tarifreform AVV/VRS und stimmt den dargestellten tarifstrategischen Grundsätzen zu.



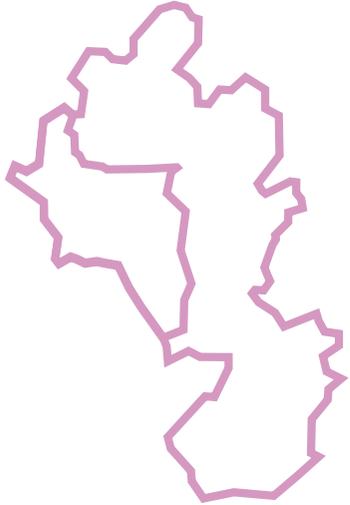
Tarifliche und vertriebliche Angelegenheiten



Ö 4 Mobil-ABO StädteRegion Aachen



MOBIL-ABO STÄDTEREGION AACHEN



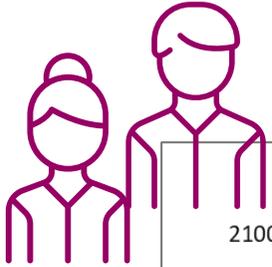
- **Zweijähriger Pilot** (mit zwischenzeitlicher Verlängerung)
- Start: 01.06.2022
- Ende: 31.05.2025

- **Tarifliche Wechselwirkungen während Pilotzeitraums:**
9-Euro-Ticket, Deutschlandticket, Deutschlandticket Sozial

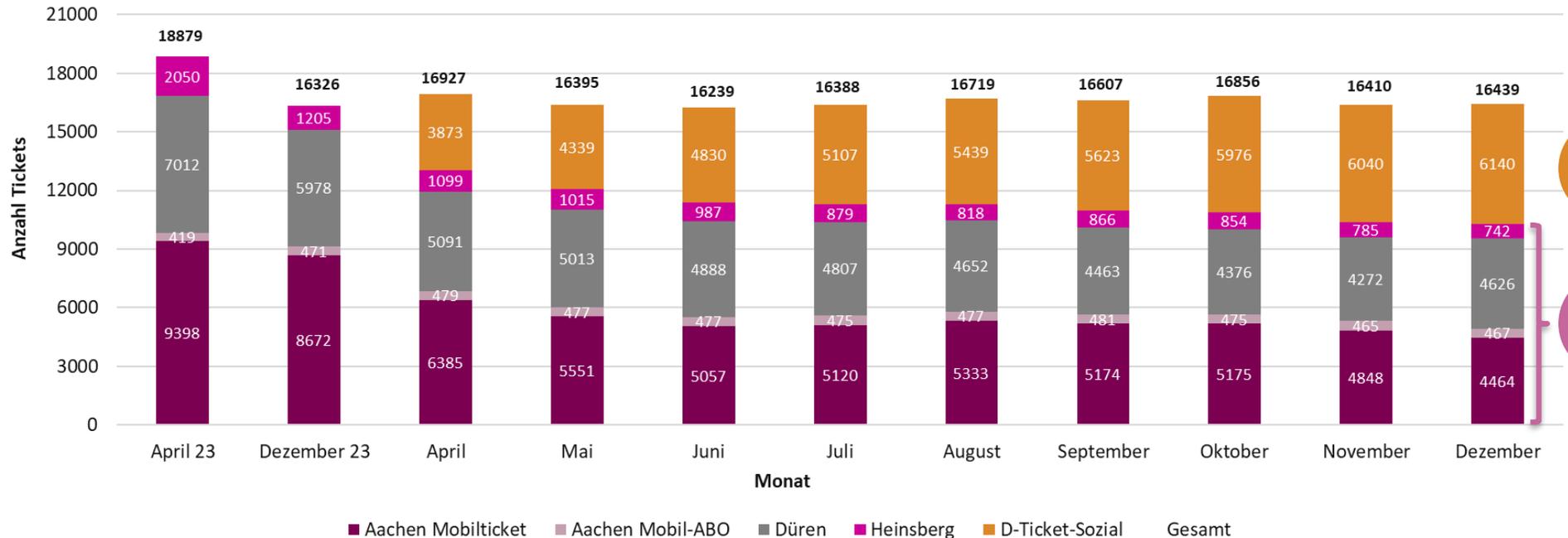
- **ca. 65% der verkauften Tickets im Bereich der regionalen Mobil-Ticket-Angebote im AVV** (deutlich über Anteil verkaufter Deutschlandtickets Sozial)

- **Preise** (Stand: 01.01.2025)
Mobil-Abo: 34,99 Euro
Deutschlandticket Sozial: 48,00 Euro

VERTRIEBSZAHLEN D-TICKET SOZIAL UND MOBIL-TICKET (INKL. MOBIL-ABO)



Entwicklung der Vertriebszahlen des Mobiltickets und des D-Tickets Sozial



37,3 %

62,7 %

MOBIL-ABO STÄDTEREGION AACHEN

BESCHLUSSEMPFEHLUNG

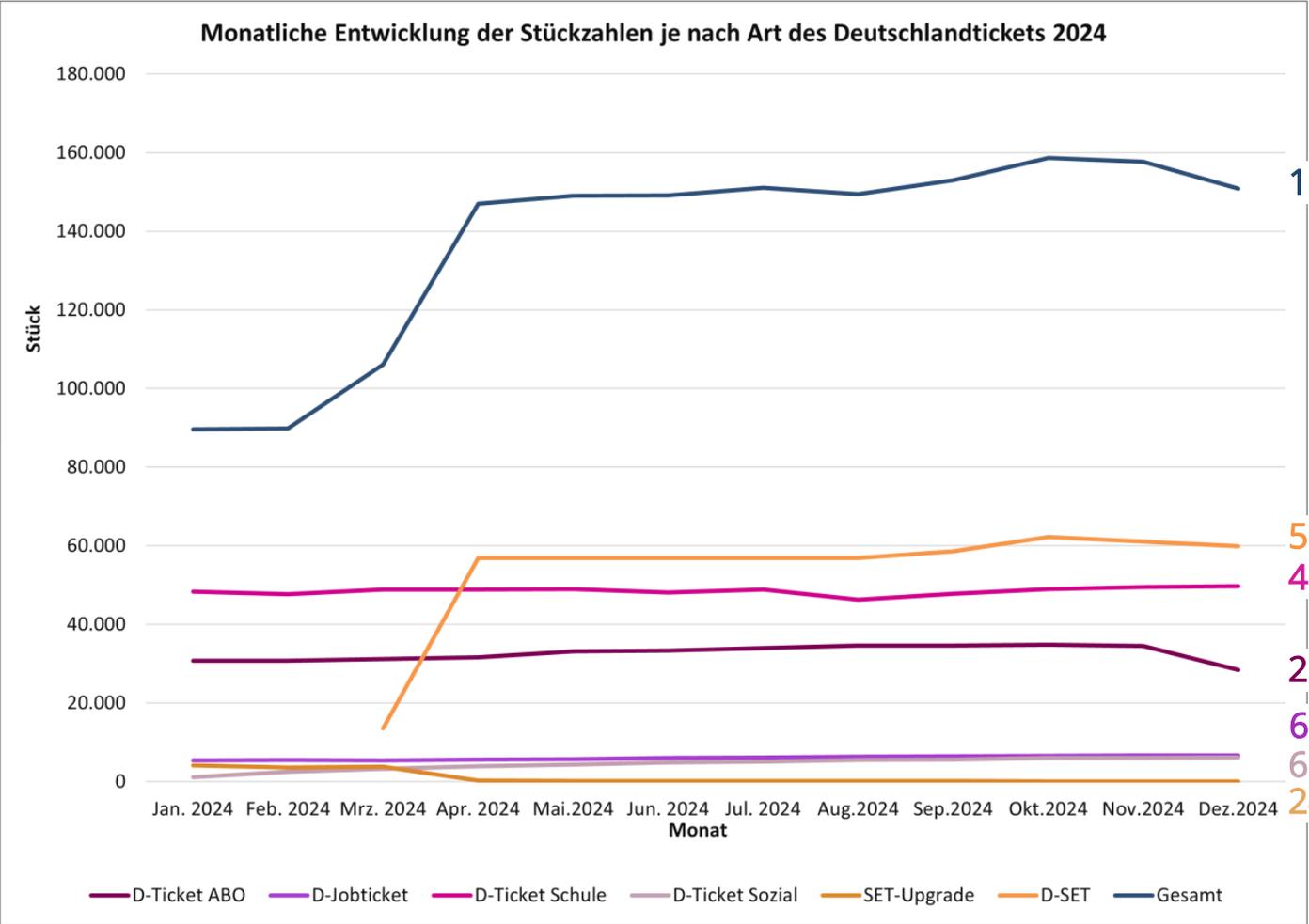
Der regionale AVV-Beirat der Stadt Aachen stimmt einer weiteren Fortführung des Mobil-ABO StädteRegion Aachen als Piloten zunächst bis zur Umsetzung der Tarifreform in 2026 zu.



Ö 5 Sachstand Deutschlandticket



ENTWICKLUNG DER STÜCKZAHLEN



Σ = 2.2 Mio. Stück
seit Einführung

Σ = 99 Mio. €
seit Einführung

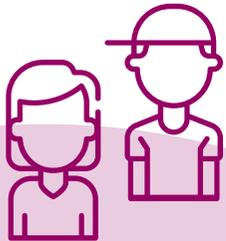


Deutschlandticket Schule



DEUTSCHLANDTICKET SCHULE

- Landesmodell für Schuljahr 2024/2025
- Ca. 47 % der Schulträger im AVV
- Preis: 38 Euro für Selbstzahler (seit 01.01.2025)



Ausblick Schuljahr 2025/2026

- Bisheriger Erlass läuft Ende des Schuljahres am 31.07.2025 aus
- **Verlängerung** gem. aktuellen Erlass bis **Schuljahr 2025/2026**
- **Aktuell: Ausarbeitung eines Folgemodells mit den Verbänden in NRW und anschließender Abstimmung mit dem Verkehrsministerium**
- Weitere Entwicklung ist abhängig von **Fortführung des D-Tickets**

Finanzierungssituation



ÄNDERUNG DES REGIONALISIERUNGSGESETZES

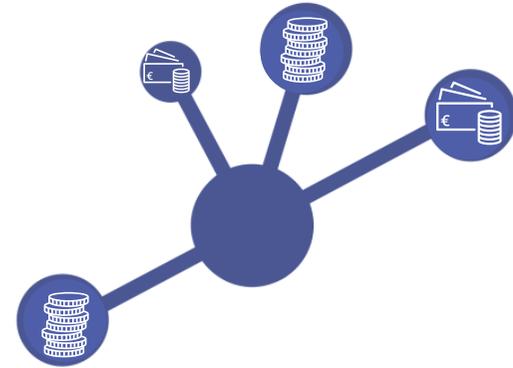


D-TICKET

10. ÄNDERUNG DES REGIONALISIERUNGSGESETZES

- Verabschiedung im Bundesrat und Bundestag: 20.12.2024
- Sicherung der Überjährigkeit (Zeitraum 2023-2025)
- Wegfallen der Nachschussverpflichtung des Bundes für das Jahr 2023
 - Deckelung der Finanzierungsbeteiligung des Bundes bei 4,5 Mrd. Euro
-  Haushaltskonsolidierende Maßnahme **abgelehnt: keine Auszahlung von 350 Mio. Euro im Jahr 2025 – Auszahlung erst 2026** nach Vorlage der Nachweise über die Verwendung der Regionalisierungsmittel 2025

EINNAHMENAUFTEILUNG DEUTSCHLANDTICKET



Stufe

2

Bundesweit,
verbund-
übergreifende
Einnahme-
aufteilung nach
dem **Wohnort-**
prinzip

Start: 01.05.2025

- 20.12.2024: Beschluss in Sondersitzung des Koordinierungsrats
- 10.02.2025: Beschluss in Sondersitzung VMK
- Detailfestlegungen zu u. a. Governance, Verträge, Umsetzung müssen bundesweit noch festgelegt werden
- **Vertriebsanreiz** (Einbehalt durch Ausgabestellen pro verkauftes Ticket)
 - D-Ticket Job: 1,94 Euro
 - D-Ticket Semester: 1,34 Euro
 - Sonstige D-Ticket: 2,72 Euro

*Vertriebs-
anreiz im AVV
rd. 4 Mio. € /
p.a.*



D-TICKET

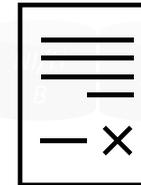
EINNAHMENAUFTEILUNG DEUTSCHLANDTICKET



Aufteilungsmasse D-TICKET

Vertreibende Unternehmen aus Deutschland melden Verkäufe (Bruttofahrgeldeinnahmen) und entsprechende Daten (im AVV über den Verbund) an die D-Tix GmbH

Zuordnung nach PLZ der Wohnadresse
Semesterticket: Geschäftsadresse HS



Zuordnung nach PLZ der Wohnadresse
Semesterticket: Geschäftsadresse HS
auf die Verbünde

EA auf die VU erfolgt innerhalb der jeweiligen TO nach individuellen Regelungen



30 von 106 in Zusammenstellung

Bericht aus der Euregionalen Koordinierungsstelle



Ö 6 Start des Interreg MR Projektes TRANSIT



PROJEKTKONSORTIUM

Lead Partner: Aachener Verkehrsverbund GmbH



Deutschland



Belgien



Niederlande



ZIELE



Nachhaltige Stärkung der grenzüberschreitenden Kooperation

- Ausbau der Governance-Strukturen
- Verankerung von Kompetenzen



Stärkung des grenzüberschreitenden ÖPNV

- Attraktivere und komfortablere Nutzung
- Umweltschonende Pendlermobilität
- Barrierearme digitale Auskunftssysteme

MAßNAHMEN



AP 1: Bessere Governance

- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Netzwerkveranstaltungen
- Ausweitung des NEMORA-Netzwerks
- Best Practice Workshops



AP 2: Stärkung grenzüberschreitender Verbindungen

- Datenanalyse zu Verkehrsströmen in der Euregio
- Machbarkeitsstudien zu neuen SPNV-Verbindungen



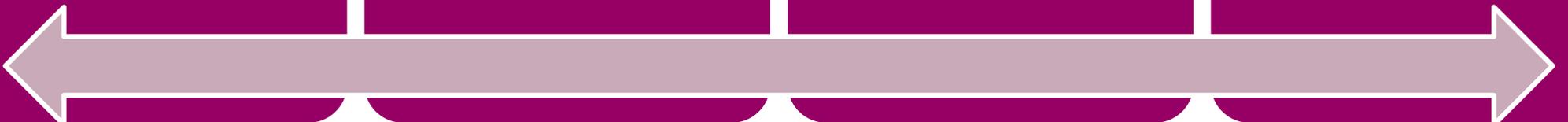
AP 3: Digitale Lösungen

- Entwicklung Euregio GPT: KI-gestütztes Auskunftssystem
- Gutachten zu steuerlichen Aspekten des betrieblichen Mobilitätsmanagements (bspw. Mobilitätsbudget)



AP 4: Monitoring und Evaluation

- Optimierung der Zusammenarbeit
- Evaluation der inhaltlichen Arbeit hinsichtlich der zu erreichenden Indikatoren



FINANZIERUNG

Projektbudget: 3.140.350 €

Förderquote 80% (50% EFRE + 30% Ko-Finanzierung durch das Land NRW)

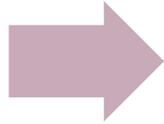
| Partner | Region | Budget |
|------------------|-----------------|-----------|
| AVV GmbH | NRW | 878.406 € |
| Stadt Aachen | NRW | 764.546 € |
| Better Mobility | NRW | 377.159 € |
| FH Aachen / ECSM | NRW | 237.385 € |
| ASEAG | NRW | 114.636 € |
| go.Rheinland | NRW | 66.804 € |
| Arriva | Südlimburg (NL) | 250.476 € |
| ZLSM | Südlimburg (NL) | 53.500 € |
| UM- ITEM | Südlimburg (NL) | 78.679 € |
| TEC | Prov. Liège (B) | 54.432 € |
| SNCB | Prov. Liège (B) | 134.498 € |
| FahrMit | Prov. Liège (B) | 129.826 € |

NÄCHSTE SCHRITTE

Laufzeit: 01.01.2025 – 31.12.2027

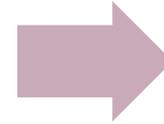
Projektinternes Kick-off Meeting
März 2025

- Projektorganisation und Kommunikation



Start inhaltliche Arbeit und Kommunikation

- Erarbeitung der Themenschwerpunkte in den Arbeitspaketen



Öffentliches Kick-Off Event mit externen Stakeholdern
Mai 2025

- Projektvorstellung, Keynote Vorträge externer Stakeholder, Networking

Ö 7 Ausweitung Semesterticket in Richtung Belgien



Ö 8 Austauschformat zwischen der Provinz Limburg (NL) und Aufgabenträgern im AVV



Ö 9 Entwicklung der Digitalisierung im AVV



ENTWICKLUNG DER DIGITALISIERUNG IM AVV

DIGITALISIERUNG IM AVV – STATUS UND ERFOLGE

Ziele der Digitalisierung

- **Einheitliche und vernetzte Systemwelt** für das gesamte AVV-Gebiet
 - Fahrgäste profitieren von umfassenden und einheitlichen Angeboten
 - interoperable Lösungen für verschiedene Regionen und Unternehmen
- **Abbau von Zugangshürden**
 - Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV
- **Förderung der Mobilitätswende**

Wichtige Bausteine

- **Verbund und Verkehrsunternehmen als starke Einheit**
- **naveo Core (Hintergrundsystem)**
zentrale Vernetzungsplattform für Ticketing und Mobilitätsdienste
- **naveo App**
einheitliche App für den gesamten AVV (Routenplanung, Echtzeitinformation, Ticketkauf, Aboverwaltung und multimodale Angebote)
- **easyConnect**
grenzüberschreitendes eTicketing ermöglicht nahtloses Fahren zwischen NRW und den Niederlanden

ENTWICKLUNG DER DIGITALISIERUNG IM AVV

DIGITALISIERUNG IM AVV – STATUS UND ERFOLGE

Mehr als
50.000
registrierte
Nutzer in
der naveo
App

- *Attraktivitätssteigerung für auch für heutige Nicht- und Seltennutzer*
- *Servicesteigerungen für Fahrgäste*
- *Entlastung des Fahrpersonals*
- *Beschleunigung des Betriebsablaufs*

Über
5 Millionen
Euro Umsatz
durch
digitales
Ticketing

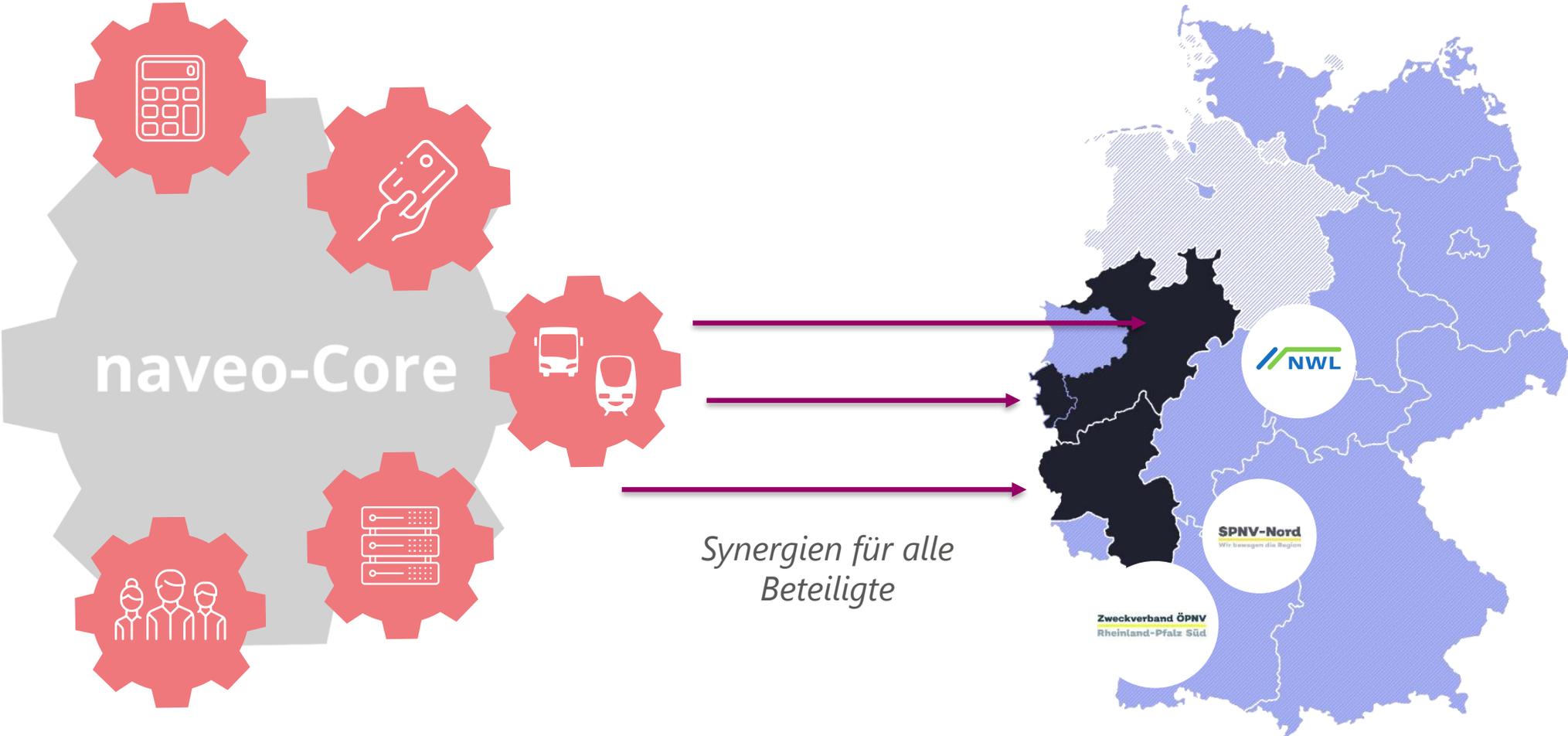
Erfolgreiche
Umsetzung
des
Deutschland
tickets

- *Ermöglicht verlässliche Nutzung*
- *Sicherung der regionalen Einnahmen*
- *Verhinderung von Missbrauch*

Sichere
Ticket-
Infrastruktur

ENTWICKLUNG DER DIGITALISIERUNG IM AVV

DIGITALISIERUNG IM AVV – STATUS UND ERFOLGE



Synergien für alle Beteiligte

ENTWICKLUNG DER DIGITALISIERUNG IM AVV

HERAUSFORDERUNGEN MEISTERN – ZUKUNFT GESTALTEN

Herausforderungen

- Fahrgäste sind an analoge Ticketkäufe gewöhnt und zögern, auf digitale Alternativen umzusteigen
- (technisch weniger affine) Zielgruppen müssen gezielt und individuell angesprochen und unterstützt werden
- Durch das Deutschlandticket besteht die Gefahr, dass Einnahmen sowie Vertriebsanreize zu bundesweiten Anbietern abfließen
- Fahrgäste müssen daher dazu hingeführt werden, über regionale Kanäle zu buchen

Maßnahmen

- Steigerung der Nutzerfreundlichkeit
- Ausbau von digitalen Angeboten und Bezahlungsmöglichkeiten
- Erweiterung der Plattform um Multimodale Angebote
- Gezielte zielgruppenspezifische Marketingstrategien, um die Fahrgäste mitzunehmen und dabei zu unterstützen, von den digitalen Angeboten zu profitieren.

→ Digitalisierung als Chance betrachten

DIE UMSETZUNG DES DIGITALISIERUNGSPROZESSES

Wir nehmen alle mit...



Bezahlung im Fahrzeug (75%)



Zahlung auch teilweise* mit Karte möglich

Bezahlung über das Handy (11%)



Paypal, Lastschrift und Kreditkarte

Fahrausweis-automat, Kundencenter, Vorverkaufsstellen (insg.14%)



Alle Bezahlmittel möglich (im AVV)

... Stück für Stück!

*in Fahrzeugen der ASEAG

Verschiedenes

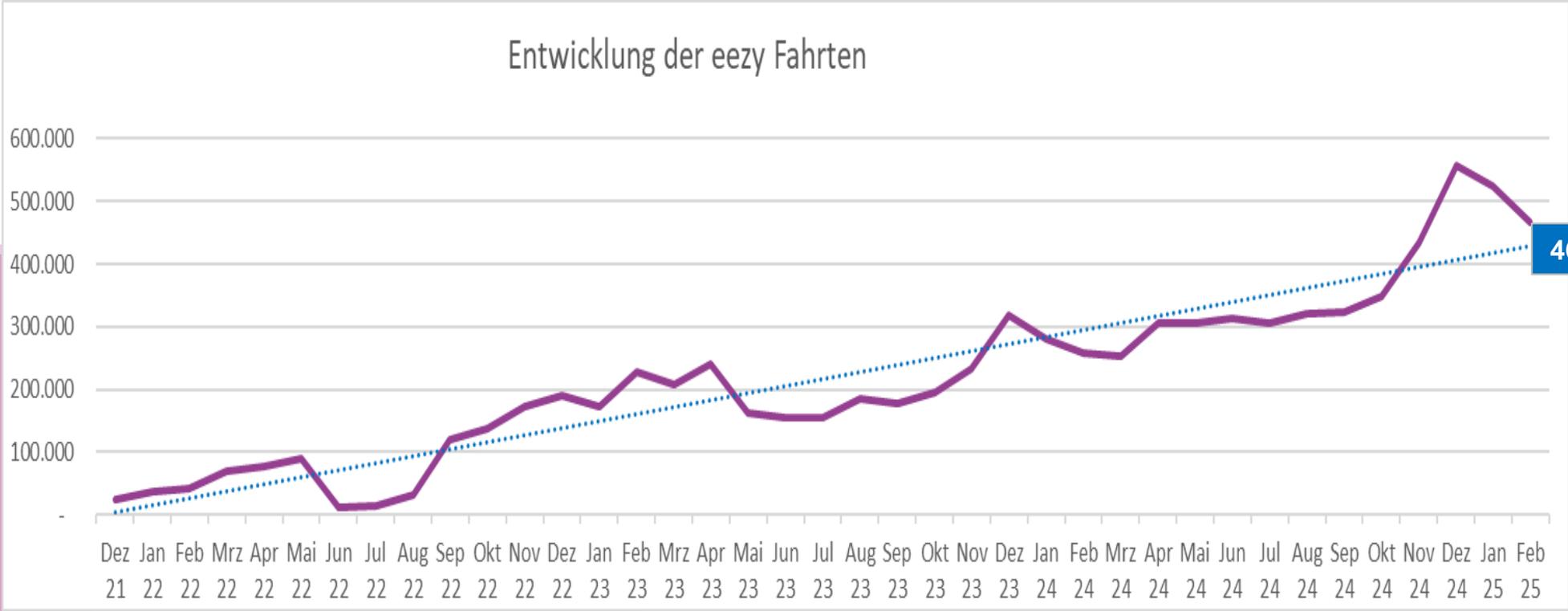


Ö 10 eezy.nrw



ENTWICKLUNG EEZY.NRW

$\Sigma=8,4$ Mio.



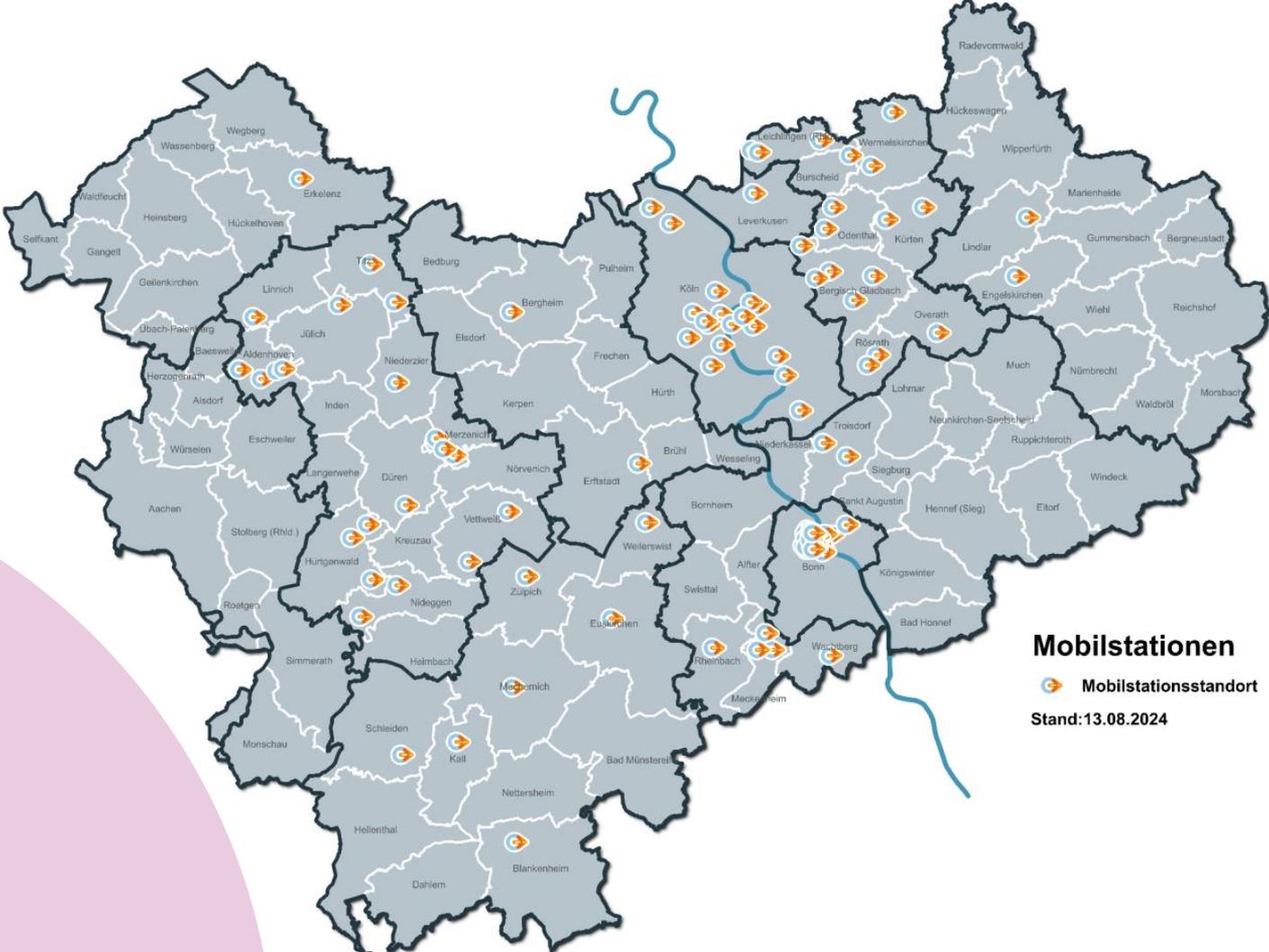
NRW-LEITZIELE FÜR 2025

- **Fahrtenmenge:**
Insg. ca. 6.4 Mio. eezy-Fahrten 2025
- **NRW- und verbundweit:**
konkrete **Marketingmaßnahmen** angestoßen, um u.a. den Bekanntheitsgrad zu steigern durch Verbände und Verkehrsunternehmen
- **Herausforderung:**
Umlenken des gewohnten Ticketkauf- und Nutzungsverhalten
Wahrnehmung von eezy als selbstverständliche Alternative
- **Landesweites Controlling**

Ö 11 Sachstand Zukunftsnetz Mobilität NRW und Regionale Mobilitätsentwicklung



MOBILSTATIONEN IM RHEINLAND

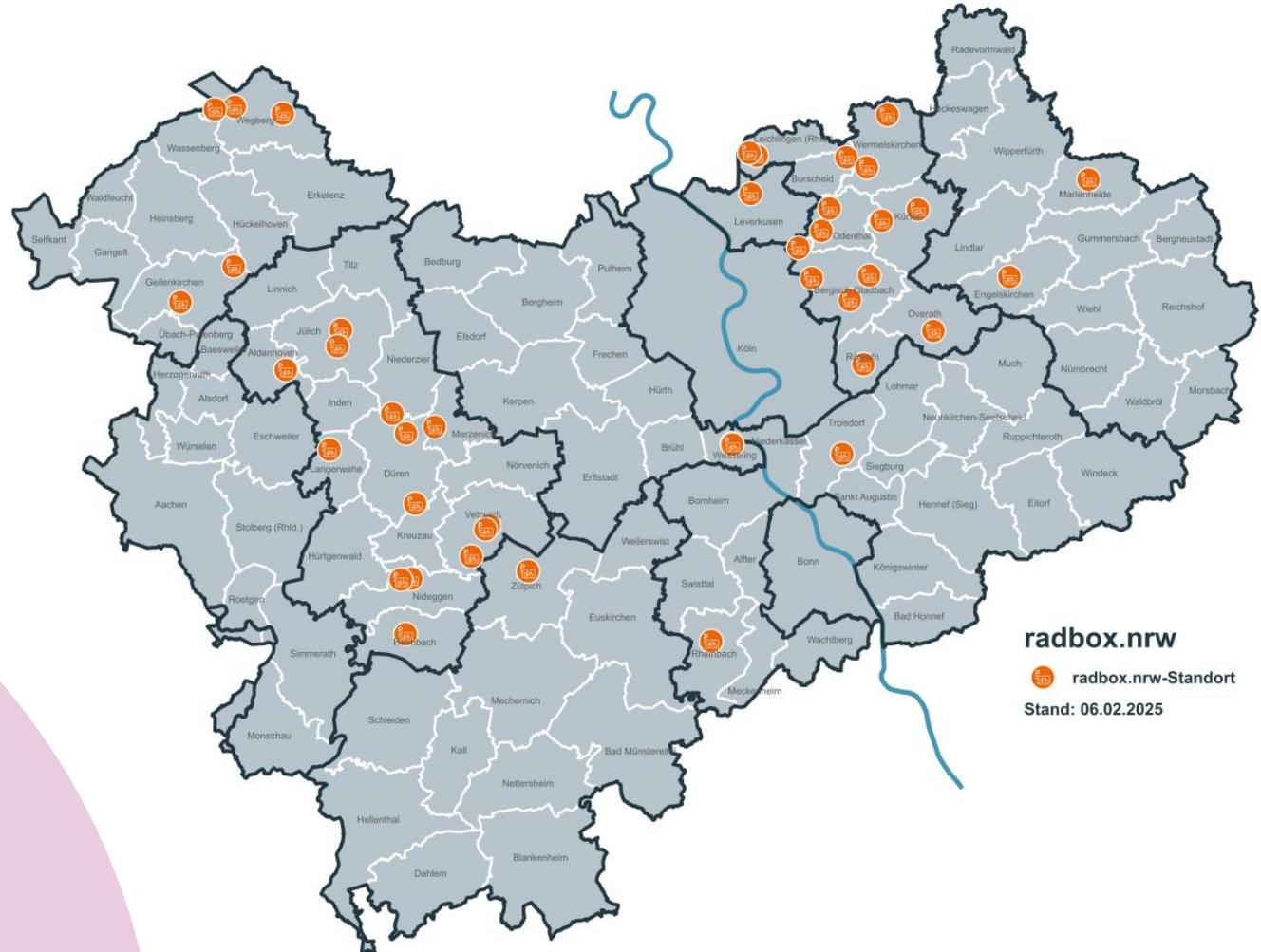


Mobilstationen
Mobilstationsstandort
Stand: 13.08.2024

52 von 106 in Zusammenstellung

RADBOX.NRW IM RHEINLAND

Geilenkirchen (2 Anlagen)
Aldenhoven (1 Anlage)
Heimbach (1 Anlage)
Vettweiß (3 Anlagen)
Düren (2 Anlagen)
Niederzier (1 Anlage)
Langerwehe (1 Anlage)
Nideggen (2 Anlagen)
Wegberg (3 Anlagen)
Merzenich (1 Anlage)
Jülich (2 Anlagen)



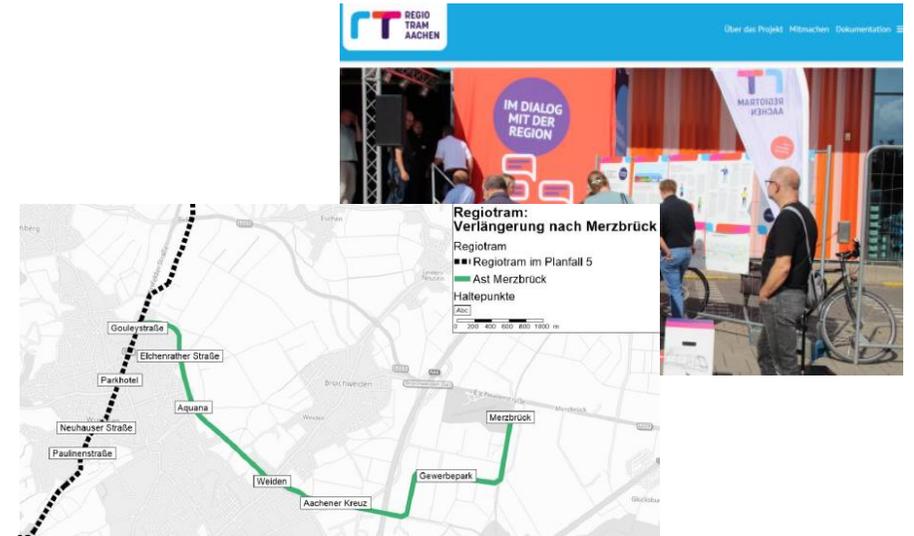
53 von 106 in Zusammenstellung

Ö 12 Sachstand Regiotram



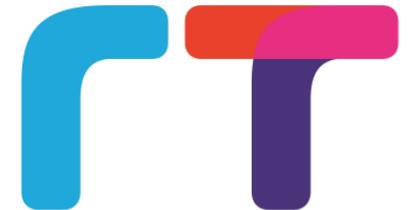
SACHSTAND REGIOTRAM

- Abstimmung bzgl. einer gemeinsamen **Projektstrukturgesellschaft mit allen Beteiligten**
- **Stetige Kommunikation** mit der Bürgerschaft. Digitale Information sowie Veranstaltung im 4. Quartal 2025
- **Gutachterliche Untersuchung** des Astes Merzbrück
- Untersuchung der **Anbindung an Übach-Palenberg**



VERGABEVERFAHREN

- Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb
- Von ursprünglich sechs Anbietern wurden vier zur Angebotsabgabe aufgefordert
- Erhebliche Bieteranfragen: daher Fristverlängerungen
- Verhandlungsgespräche im April



**REGIOTRAM
AACHEN**

AUSBLICK

- Vergabe der Vorplanung im April
- Hierfür sind rund zwei Jahre veranschlagt



April 2025
*Beauftragung
weiterer Planung*



*Entwurfs- und
Genehmigungsplanun
g + Bürgerbeteiligung*
(3 – 5 Jahre)



*Planfeststellungs-
verfahren*
(2 – 3 Jahre)



Bau
(4-5 Jahre)

Ö 13 Strukturdebatte des SPNV in NRW



SPNV-Aufgabenträgerschaft in Nordrhein-Westfalen – eine anspruchsvolle Aufgabe!



Inhaltsverzeichnis

-
- 01** Hintergrund

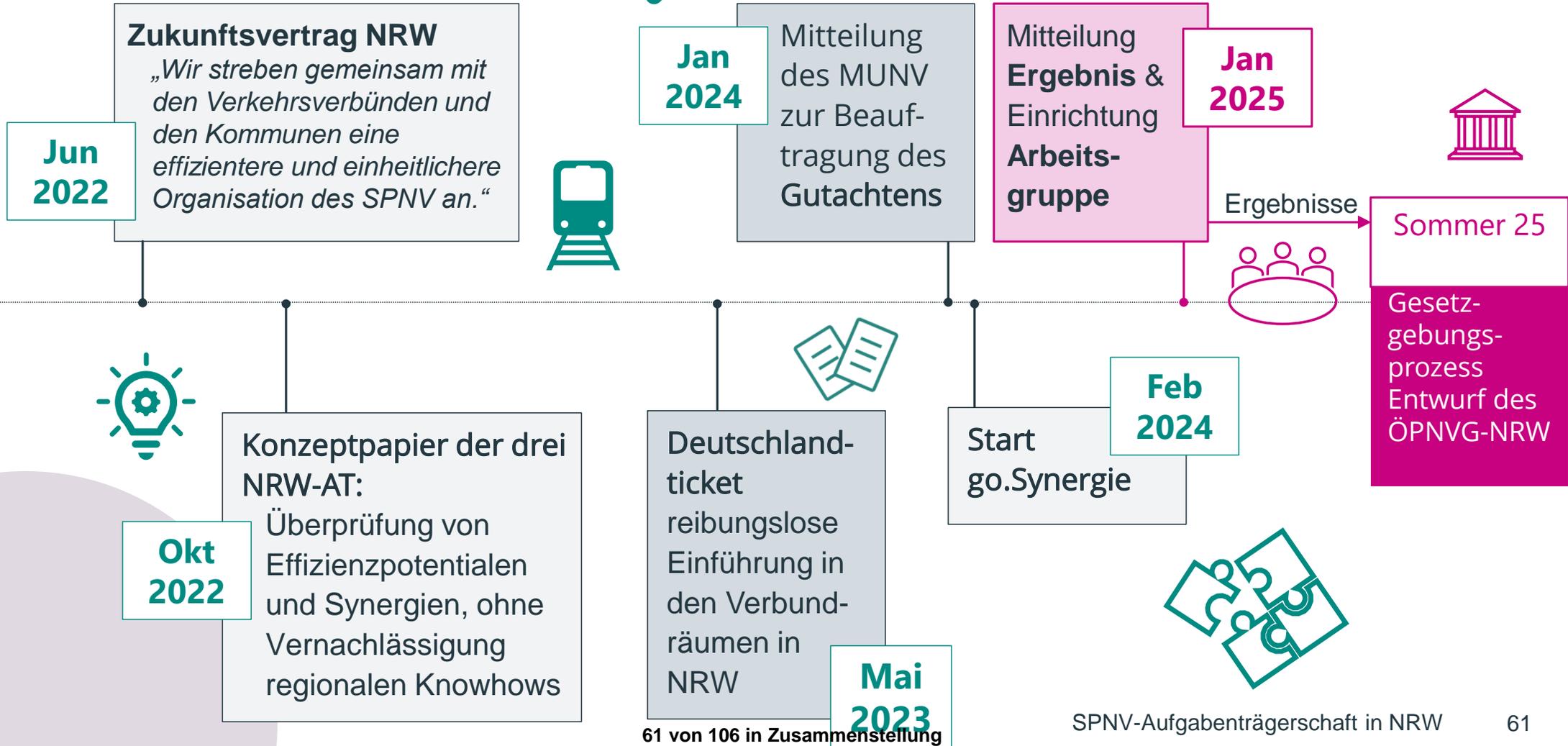
 - 02** Vorteile der regionalen Aufgabenträgerschaft

 - 03** Fragen bezüglich einer neuen „Gesellschaft“

 - 04** Mindestanforderungen

 - 05** Alternative

1. Hintergrund



1. Hintergrund

- Im **Zukunftsvertrag** (Juni 22) formulierte die schwarz-grüne Regierung NRW folgendes Ziel:

*„Wir streben **gemeinsam mit den Verkehrsverbänden und den Kommunen** eine effizientere und einheitlichere Organisation des SPNV an.“*

- Das Land NRW möchte dieses Ziel nun mit einer Reform der Organisationsstruktur der SPNV-Aufgabenträger (AT) erreichen.
 - Dafür wurde ein **Gutachten** vom Land beauftragt.
 - Dieses wurde den Aufgabenträgern / Zweckverbänden erst im Januar 2025 zur Verfügung gestellt, als es auch der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

1. Hintergrund

- Im Januar 2025 wurde den drei AT vom MUNV das **Ergebnis** von sogenannten Eckpunkten vorgestellt, die aus dem „Gutachten“ abgeleitet wurden:

Die drei SPNV-AT sollen in einem Fusionsmodell in kommunaler Trägerschaft zusammengelegt werden.

- Gründung einer **Arbeitsgruppe** unter Leitung von MUNV-Abteilungsleiter **Udo Sieverding**
 - jeder AT entsendet zwei Vertreter
- Die Ergebnisse der AG sollen in den **Gesetzgebungsprozess zum Entwurf des ÖPNVG-NRW** einfließen und somit bis **vor der Sommerpause** vorliegen.
- Das **Gesetzgebungsverfahren** soll bereits im Herbst 2025 abgeschlossen sein.
- Der Zweckverband go.Rheinland sieht grundlegende Fragen ungeklärt, um **Risiken für die Kommunen abschätzen** und Entscheidungen treffen zu können.

2. Vorteile der regionalen Aufgabenträgerschaft

- der gesamte ÖPNV mit seinen unterschiedlichen Verantwortlichkeiten auf **kommunaler und regionaler Ebene** wird einbezogen
- Aufeinander abgestimmte regionale und kommunale **Nahverkehrs- und Mobilitätspläne** werden erstellt
- über Anforderungen und Quantität des ÖPNV wird vor Ort mit **genauer Kenntnis der regionalen Spezifika** entschieden
- Ausweitung der Leistungen, Erhöhung der Takte, die flächendeckende **Bereitstellung besserer und neuerer Fahrzeuge** ermöglicht durch den von den Aufgabenträgern etablierten Wettbewerb
- Zusammenführung von **Fördermanagement und Verbundebene** ist unerlässlich für die Verkehrswende
- Die Kooperationsräume heben bereits heute durch die Optimierung ihrer internen Strukturen **Synergien**

2. Vorteile der regionalen Aufgabenträgerschaft

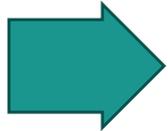
- Verkehre des ÖPNV und SPNV sind **aufeinander abgestimmt**
- regionale kommunale Interessen und Besonderheiten bleiben **gewahrt**
- Berücksichtigung der **kompletten Wegekette** (letzte Meile)
- **Dienstleistungs- und Beratungsangebote** für die Kommunen helfen bei angespannter Haushalts- und Personalsituation (Mobilitätsmanagement)
- Anfragen aus dem politischen Raum werden **schnell und fundiert** beantwortet
- Entscheidungsfindung und Beschlussfassung ist **politisch breit** verankert
- **alle drei Aufgabenträger** arbeiten bei übergeordneten Fragen eng **zusammen**
- **schlagkräftiges und handlungsfähiges agieren mit dem Land** – wir stellen uns den Herausforderungen und der Kritik und arbeiten an Lösungen

2. Vorteile der regionalen Aufgabenträgerschaft

Bereits jetzt schon intensive Zusammenarbeit zwischen MUNV und SPNV-Aufgabenträgern



Abwicklung Abellio-Insolvenz



Aufarbeitung Corona- und Flutschäden



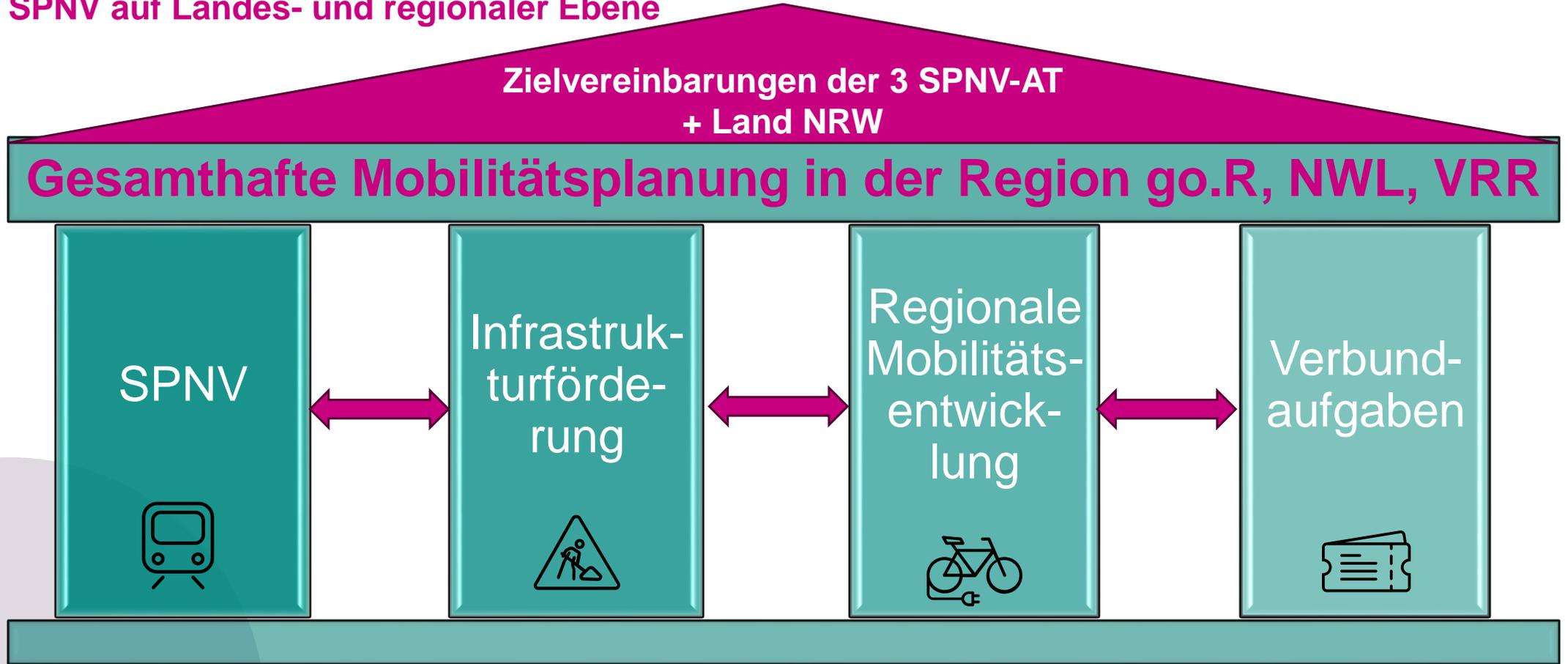
RRX-Projekt



Fokus Bahn

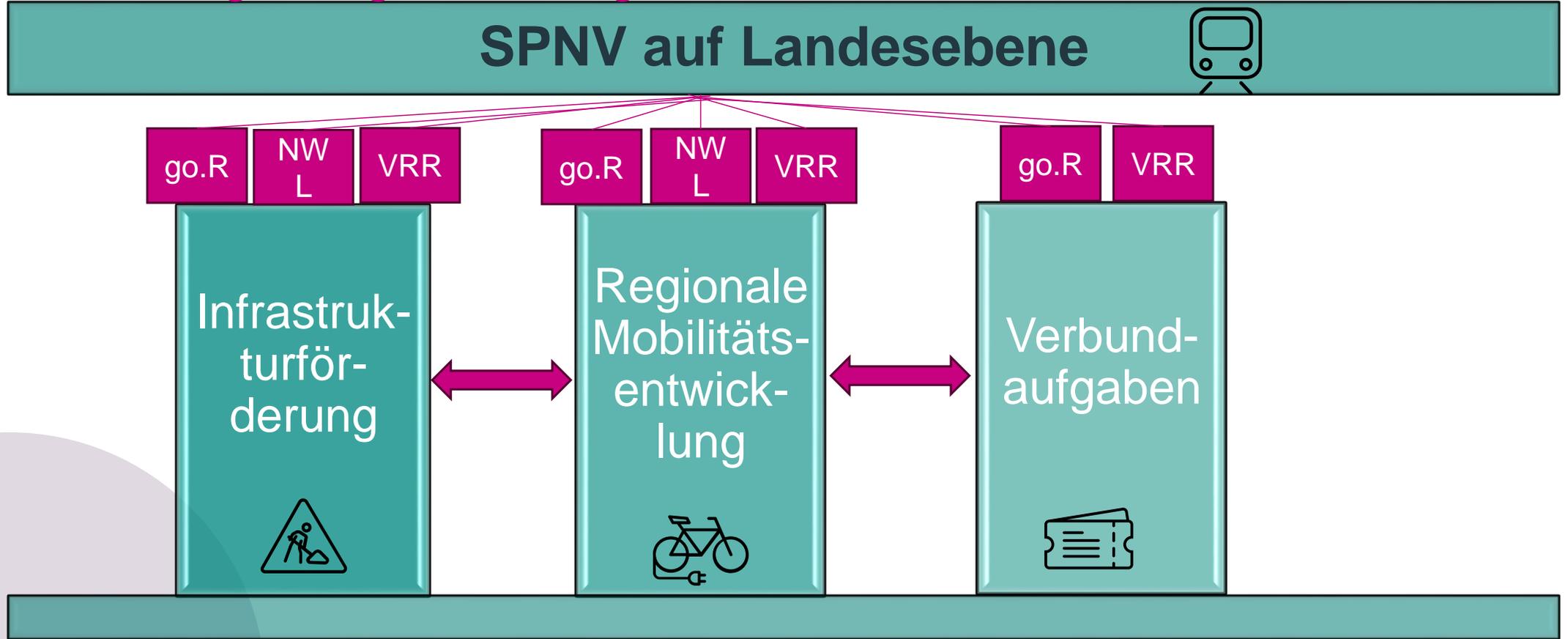
2. Vorteile der regionalen Aufgabenträgerschaft

SPNV auf Landes- und regionaler Ebene



3. Fragen bezüglich einer neuen „Gesellschaft“

SPNV-Planung herausgelöst auf übergeordneter Ebene



3. Fragen bezüglich einer neuen „Gesellschaft“

Welche Folgen hätte die Umsetzung des vorgeschlagenen Fusionsmodells?

Kommunalrechtlich?

- Finanzbelastung der Kommunen?

Steuerrechtlich?

Betriebs-/Verkehrswirtschaftlich?

- Aufgenommene Kredite und Fahrzeugeigentum?

Politisch?

- Welche Mitbestimmung erfolgt weiter durch die Kommunen?
- Welche Mittel fließen zukünftig wohin?

Wird das Land als Gewährsmann finanzielle Risiken, die mit einer Strukturveränderung einhergehen können (mit-)tragen?

4. Mindestanforderungen

Der Aufbau einer übergeordneten SPNV-Organisation sollte folgende Anforderungen erfüllen:

- Das Land NRW sichert den Beteiligten Gebietskörperschaften zu, dass die Finanzierung für den SPNV **gesichert** bleibt
- Das Zusammenspiel des **Vier-Säulen-Prinzips** muss erhalten bleiben:
 - I. SPNV
 - II. Infrastrukturförderung
 - III. Regionale Mobilitätsentwicklung
 - IV. Verbundaufgaben
- Eine **Quotierung der Finanzmittel** je Raum muss festgelegt sein in einer neuen Pauschalenverordnung (PVO) zur Absicherung der 4 Säulen

4. Mindestanforderungen

Der Aufbau einer übergeordneten SPNV-Organisation sollte folgende Anforderungen erfüllen:

- Die regionalen bewährten Strukturen bleiben erhalten zur **Unterstützung der Kommunen** in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen
- Die **Rückbindung in die Gremien** der einzelnen Verbundräume muss gewährleistet sein
- Die Kommunen dürfen finanziell **nicht stärker belastet** werden
- Das **Subsidiaritätsprinzip** gilt es zu beachten.
- Lediglich die **Mindestaufgaben im SPNV** sind zentral zu koordinieren / organisieren, alle anderen Aufgaben sind auf der regionalen Ebene anzusiedeln.

5. Alternative

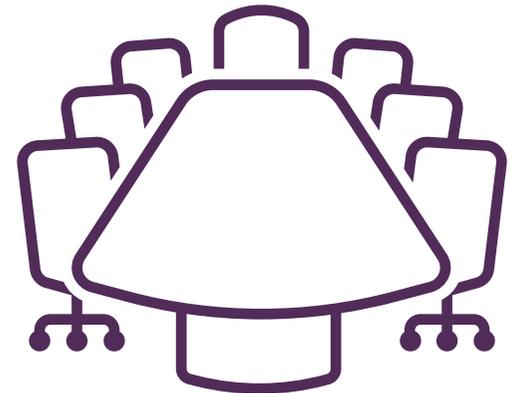
Die Bildung eines **Netzwerkbüros o.Ä.** hätte viele Vorteile:

- ◉ Zeitlich wäre die Einrichtung bis zum Sommer 2025 möglich
- ◉ Kein Aufbau einer zusätzlichen Gesellschaftsform nötig – keine kommunale Umlage
- ◉ Keine Entmachtung regionaler Politik
- ◉ Erhalt regionaler Bindung und politischer Beteiligung, somit bleibt die kommunale Ebene stark eingebunden
- ◉ Erhalt der regionalen Spezifika und Kompetenzen
- ◉ Erhalt der guten Zusammenarbeit der Aufgabenträger mit den Städten und Gemeinden in den Gebieten der ATs
- ◉ Gleichberechtigte Führungsstrukturen
- ◉ Erhalt von Gestaltungsfreiheiten und Innovationswettbewerben

5. Alternative

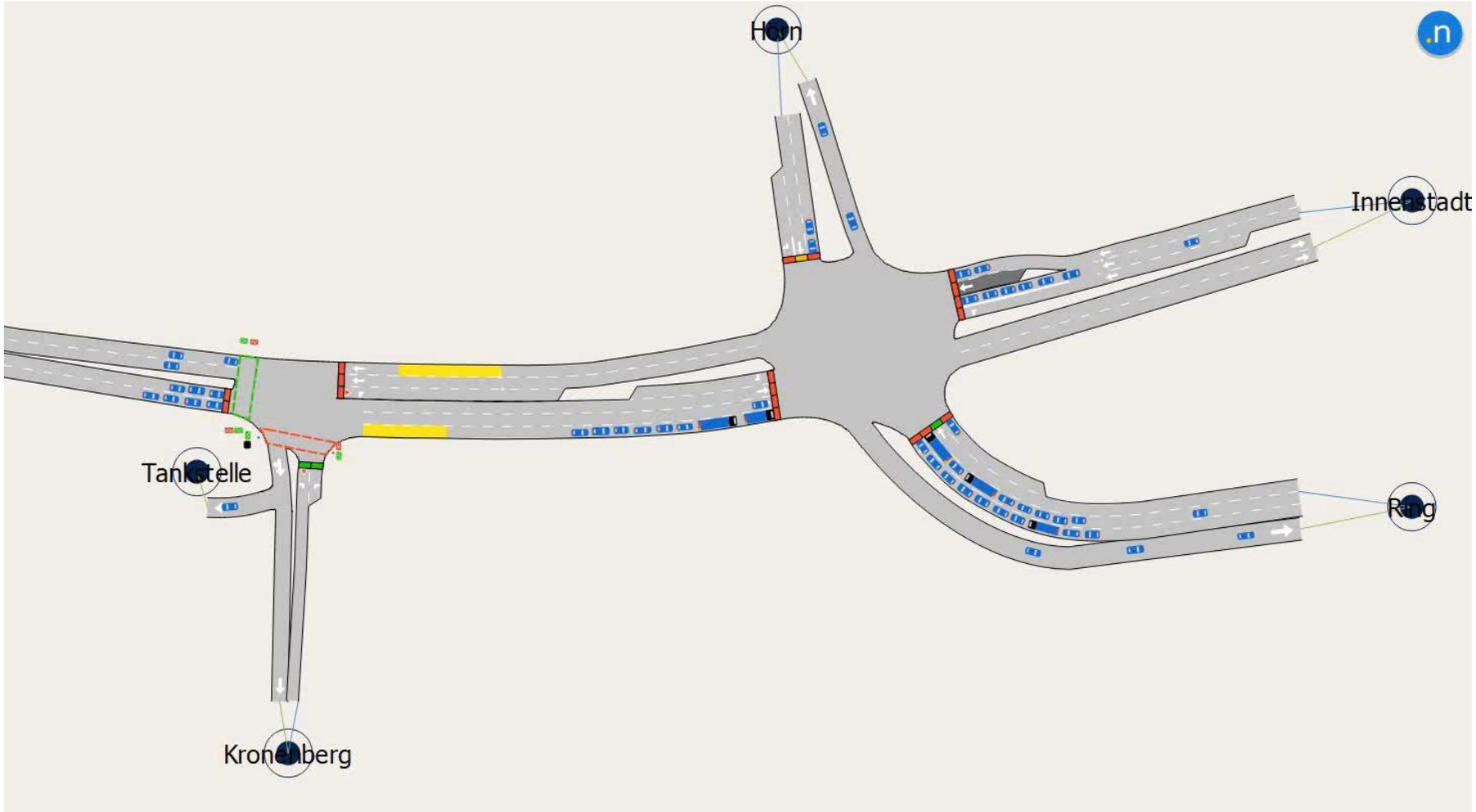
Der Aufbau eines **Netzwerkbüros o. Ä.** sollte beinhalten:

- Das MUNV als oberste Aufsichtsbehörde in der Funktion des Gesamtverantwortlichen (als Fördergeber (Regionalisierungsmittel))
- Rechtliche Bindung durch eigene Satzung
- Verpflichtende halbjährliche Meldung von Zahlen der drei AT an das Land
- Ausrichtung an den Themen **Controlling, Ausschreibung, Qualität und Fahrzeugbewirtschaftung**
- Rückbindung in die Gremien der einzelnen Verbundräume
- Einbindung der KompetenzCenter
- Festlegung von gemeinsamen Zielvereinbarungen



**Danke für Ihre
Aufmerksamkeit.**

Morgenspitze



Kronenberg mit Buskap

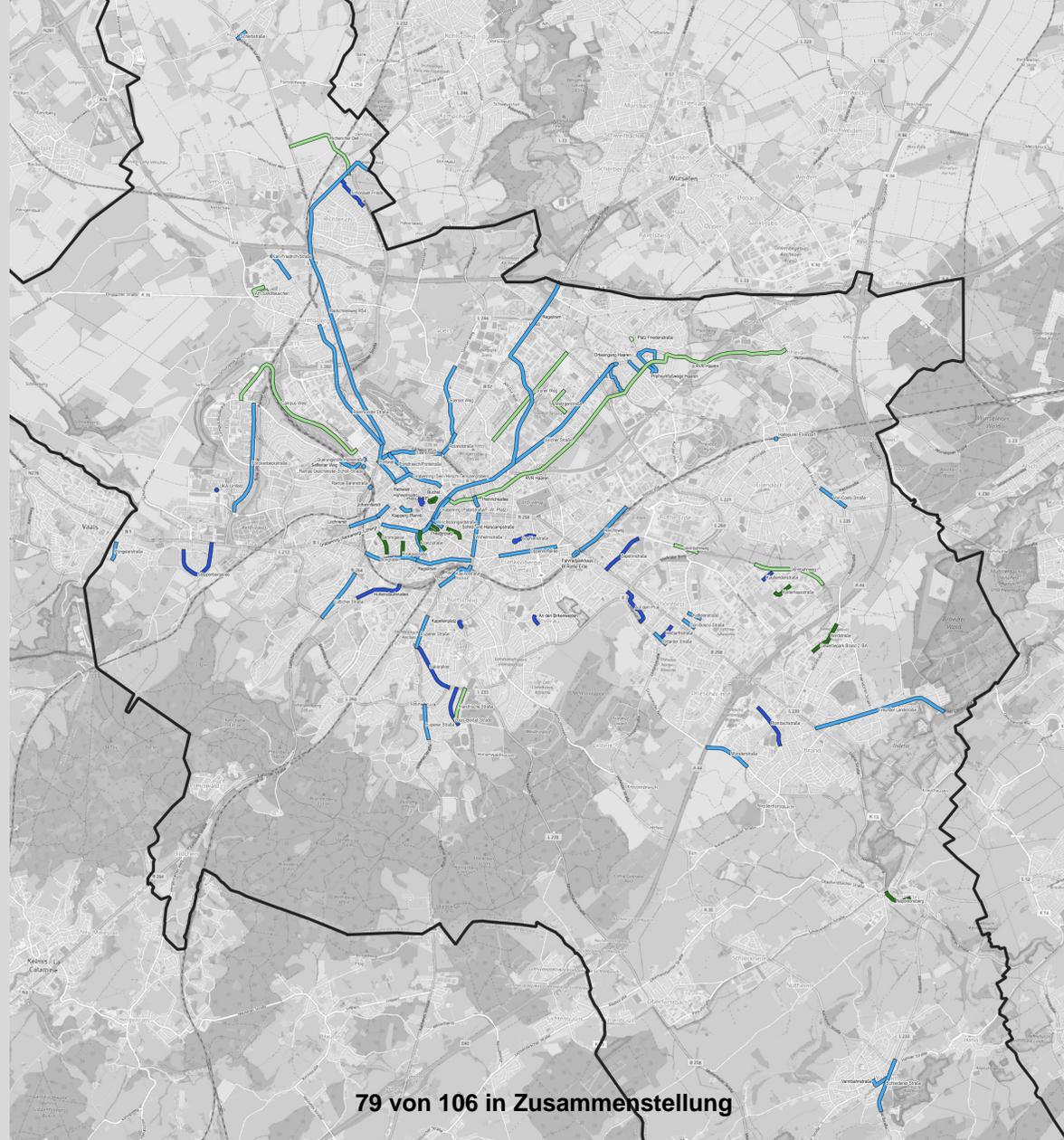


**Ö14: Umgestaltung des Knotens Vaalser Straße /
Amsterdamer Ring / Halifaxstraße zur
Verbesserung der Radverkehrssicherheit und
barrierefreier Ausbau der Haltestelle
„Venskyhäuschen“ (Planungsbeschluss)**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö16: Aktuelle straßenräumliche Planungen

Präsentation anzeigen

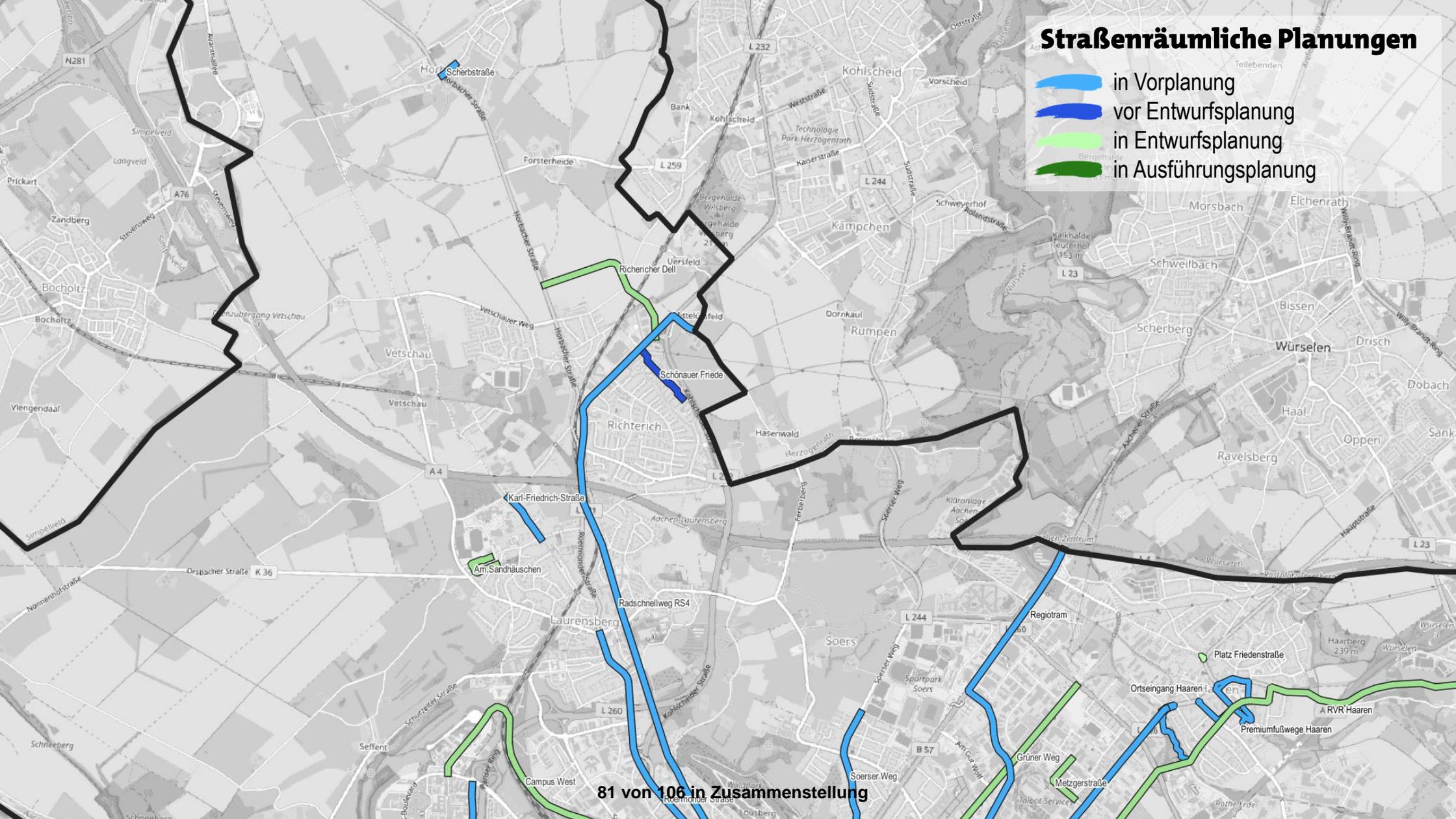


79 von 106 in Zusammenstellung



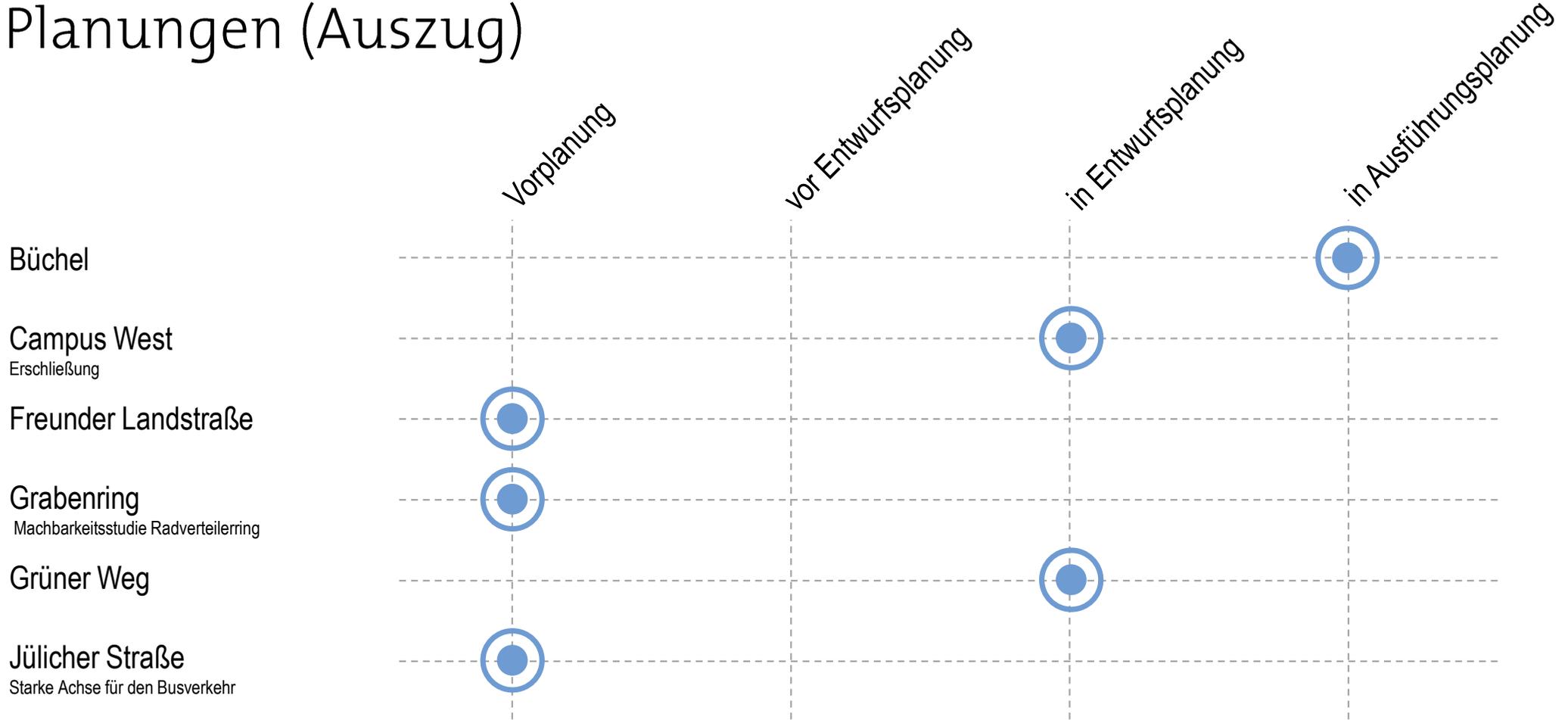
Straßenräumliche Planungen

-  in Vorplanung
-  vor Entwurfsplanung
-  in Entwurfsplanung
-  in Ausführungsplanung



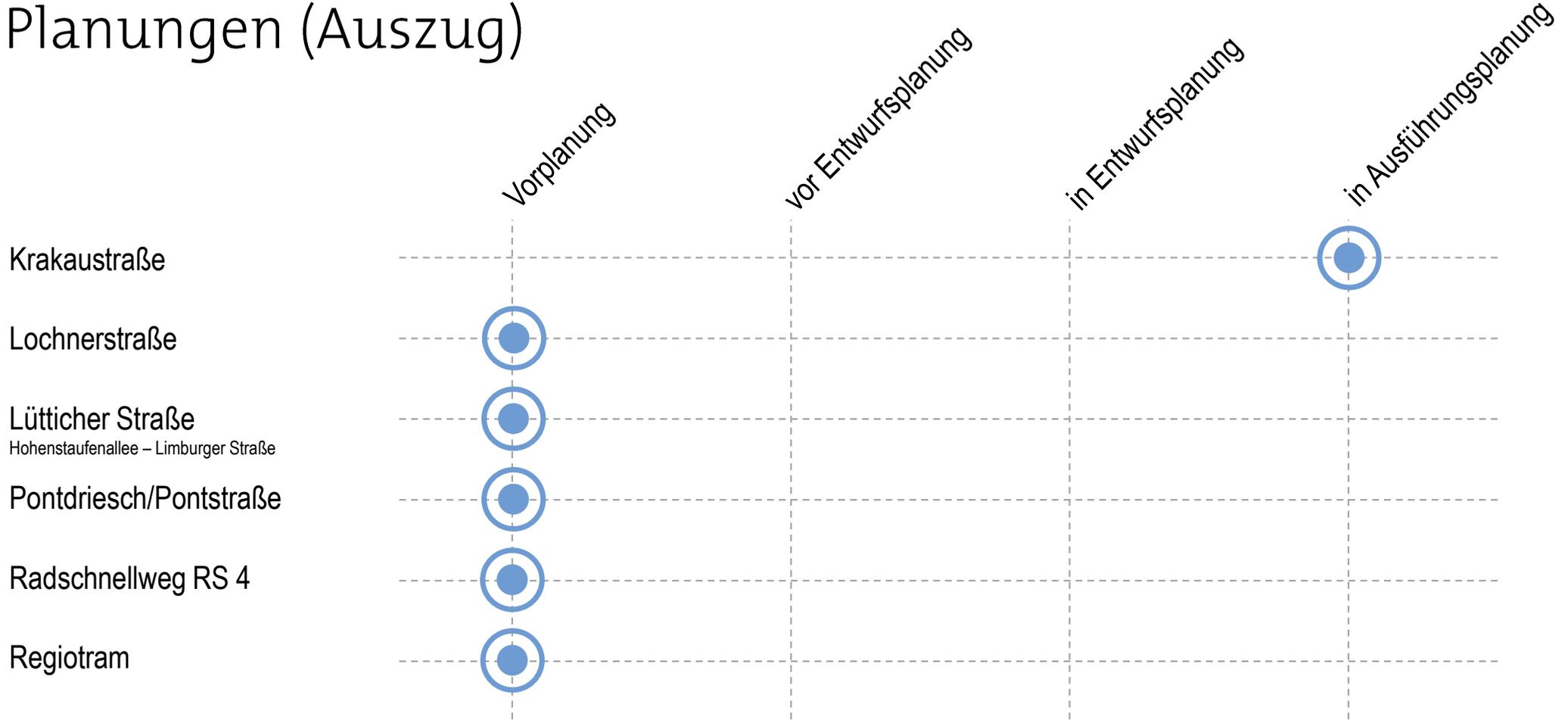
Straßenräumliche Planungen (Auszug)

1/3



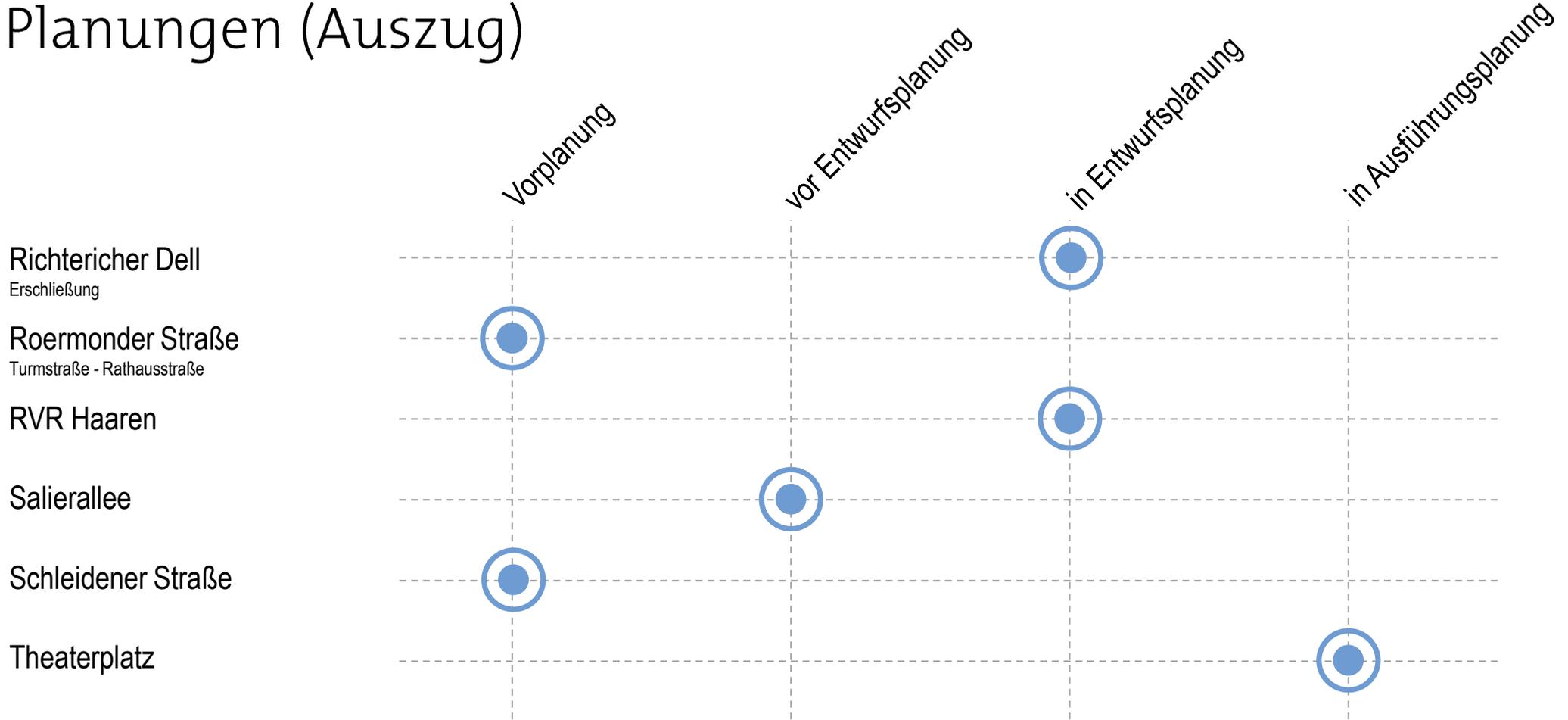
Straßenräumliche Planungen (Auszug)

2/3



Straßenräumliche Planungen (Auszug)

3/3



Ö16: Aktuelle straßenräumliche Planungen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Ö17: „Richtlinien für Fahrradabstellanlagen und -
ladestationen festlegen“,
Ratsantrag der SPD Fraktion vom 18.02.2021**

**Ö18: Barrierefreie Baustellen: Regelmäßige und
effektive Kontrollen,
RA Nummer 135/22 vom 26.04.2022 der Fraktion
SPD**

Ö20: Aktueller Stand

Fernwärme/ Großbaumaßnahmen

Präsentation anzeigen

Aktueller Stand Fernwärme / Großbaumaßnahmen

1. Quartal:

Theaterplatz:

Einrichtung der Baustelle erfolgte zum 27.01.2025

Sperrung bis Ende 2027.

Archäologische Arbeiten sowie Funde haben weiterhin Auswirkungen in der Abwicklung der Maßnahme.

Absicherung und Verkehrslenkung sind umgesetzt und sind nach Eingewöhnungsphase auch gut angenommen.

Napoleonsberg:

Start eines privaten Bauvorhabens seit 02.01.2025

anschließend Sanierung der Stützmauer und Fahrbahnsanierung, ca. 1 Jahr

Aktueller Stand Fernwärme / Großbaumaßnahmen

1. Quartal:

Vaalseer Straße

Fernwärmeleitungsarbeiten, Vollsperrung im Bereich der Hausnummer 160.

Freigabe der Fahrbahn erfolgte am 06.03.2025 (10 Tage früher als geplant)

Sanierung Parkhaus Rathaus

Start der Maßnahme: 13.01.2025

Sperrung bis 4. Quartal 2026

Umlenkung des parkplatzsuchenden Verkehrs, nach derzeitiger Mitteilungslage funktional und gut angenommen.

Aktueller Stand Fernwärme / Großbaumaßnahmen

2. Quartal:

Start Fernwärmetrasse Brander Feld im 2. BA: Clermontstraße, Altstraße

geplanter Start: 07.04.2025

Sperrung des ersten Bauabschnitts voraussichtlich bis Juli 2025

Abstimmungen zur Umleitung stehen noch aus.

Baumaßnahme unter abschnittsweiser Vollsperrung

Aktueller Stand Fernwärme / Großbaumaßnahmen

2. Quartal:

Start Fernwärmetrasse Schloss Rahe im 1. BA: Pontstraße + Wüllnerstraße

geplanter Start: 07.04.2025 mit dem Umbau der Wüllnerstraße, Sperrung Pontstraße nach Fertigstellung

Sperrung bis: ca. Ende 2026

Abstimmungen zur Umleitung ÖPNV, MIV und Rad-/Fußverkehr erfolgt.

Baumaßnahme unter abschnittsweiser Vollsperrung

Informationsveranstaltungen für Anwohnende, Presse, Stakeholder am 14.03.2025 & 17.03.2025 der Regionetz gemeinsam mit dem FB 68

Aktueller Stand Fernwärme / Großbaumaßnahmen

2. Quartal:

Bismarckstraße

Straßenbaumaßnahme

geplanter Start: Mitte April 2025

Sperrung bis Ende 2027, ca. 30 Monate Bauzeit

Abschnittsweise Vollsperrungen

Umleitungen des MIV und des Radfahrenden

Informationsaustausch mit Schulleitungen erfolgte bereits

Digitale Information Anwohnende / Anlieger wird derzeit geplant

Aktueller Stand Fernwärme / Großbaumaßnahmen

2. Quartal:

A544 / Brückenbauwerk Auf der Hüls

1)

Auflegen der Fertigteile am Bauwerk „Auf der Hüls“

Geplant vom 22.04.2025 bis 26.04.2025 (Woche nach Ostern)

Vollsperrung der Brückenunterführung

2)

Durchführung der Arbeiten am Bauwerk „Neuköllner Straße“, hier: Kappensanierung

Geplant vom 24.03.2025 – 04.04.2025

Halbseitige Sperrung mit LSA

Baustellen-Koordination

Weiterer Ausblick 2025

2. Quartal:

- **Lintertstraße** weitere Sanierungsmaßnahmen der StädteRegion Aachen

3. Quartal:

- **Monschauer Straße** Bau Rückhaltebecken
- **Aachener Straße** zwischen Nütheimer Straße und Ortseingang Walheim, Fahrbahnsanierung durch die StädteRegion Aachen in den Sommerferien für drei Wochen
- **Hahner Straße** Ufermauersanierung zwischen Hausnummer 96 und Dorfstraße, Fahrbahneinengung mit Lichtsignalregelung

Baustellen-Koordination

Weiterer Ausblick 2025

4. Quartal:

- Sanierung der **Horbacher Brücke** seitens des Landesbetriebs straßen.nrw, circa 2,5 Jahre
- Beginn weiterer Maßnahmen der beiden **Fernwärmetrassen Schloss Rahe und Brander Feld**

Stand laufender Baumaßnahmen

Weiterer Ausblick 2025

Europaplatz

- Derzeit Anpassung Entwässerungsleitungen unterhalb der Unterführung (A544), dann Herstellung Oberflächen für den Geh- und Radweg, abschließend Neugestaltung Knotenpunkt Joseph-v. G. Str. (Nord)
- Ab Mai Start 2. BA (südwestliche Hälfte), Fertigstellung ca. Anfang/Mitte Juni

St. Germanus

- Abreiten im wesentl. fertiggestellt. Letzte Ausstattungselemente folgen bis Ende März
- Eröffnung am 05.04.25

Lothringer Straße

- Bauende Ende April

Försterstraße

- Bauende Ende April

Stand laufender Baumaßnahmen

Weiterer Ausblick 2025

Kurfürstenstraße

- Baubeginn vorauss. 17.3.25 für ca. 8 Monate

Scheibenstraße

- Baubeginn vorauss. 24.3.25 für maximal 0,5 Jahr

Eginhardtstraße

- ist beauftragt, Baubeginn spätestens ab Mai für 6 Monate

Gewerbepark Brand/Nordstraße

- Baubeginn ca. Mai/Juni für ca. 8 Monate

Ö20: Aktueller Stand

Fernwärme/ Großbaumaßnahmen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö21: Mitteilungen der Verwaltung

Mobilitätskonzept Richterich (mdl)

Mobilitäts- ausschuss

13.03.2025

www.aachen.de

101 von 106 in Zusammenstellung

Mobilitätsausschuss

13.03.2025

Nichtöffentlicher Teil

N1: Eröffnung

N2: Mitteilung der Verwaltung

Stadt Aachen

Datum: 24.02.2025

Die Oberbürgermeisterin

Bearbeitung: Dez. III / FB 68

Mitteilung der Verwaltung

für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 13.03.2025

Straßenverkehrszählung 2025: Stadt Aachen nimmt mit 28 Zählstellen teil

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat die Städte und Kreise in Nordrhein-Westfalen auch in diesem Jahr wieder gebeten, sich an der alle fünf Jahre stattfindenden bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zu beteiligen. Die Zählergebnisse dienen als wesentliche Grundlage der Straßenplanung und der Planung verkehrsbeeinflussender Einrichtungen. Darüber hinaus können sie auch zur Erstellung von Lärmkarten genutzt werden, da nur mit aktuellen und genauen Verkehrszählenden mit Lkw-Anteilen eine sachgerechte Lärmkartierung durchgeführt und entsprechend qualitativ hochwertige Ergebnisse erzielt werden können.

Die Stadt Aachen wird sich auch im Jahr 2025 – wie bereits im Jahr 2021 und bei den SVZ davor – an der SVZ beteiligen. Pandemiebedingt wurde die für 2020 angesetzte SVZ auf 2021 verschoben.

Insgesamt ist vorgesehen, an 28 Messstellen zu zählen (vgl. Anlage 1). Im Jahr 2021 wurde an 24 Messstellen gezählt. Aufgrund der Sperrung der Ludwigsallee wegen Baumaßnahmen und der geänderten Verkehrsführung in der Saarstraße reduzierte sich die Anzahl der Zählstellen im Jahr 2021 von 26 auf 24. Dieses Jahr sind zwei neue Zählstellen hinzugekommen (Süsterfeldstraße Hausnr. 60 und 85).

Die SVZ 2025 findet zwischen April und Oktober 2025 statt. Durch die „Richtlinien für die Straßenverkehrszählung auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2025“ hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur festgelegt, dass an jeder Messstelle im Laufe dieser Zeit an Normalwerktagen, Freitagen, Ferienwerktagen und Sonntagen gezählt werden muss.

Die Zählungen werden durch kurzfristige Beschäftigte durchgeführt. Anschließend werden die Zählergebnisse erfasst, aufbereitet und an die zuständige Stelle beim Landesbetrieb Straßenbau NRW weiter gegeben. Dort werden sie abschließend geprüft und hochgerechnet. Die Veröffentlichung der Ergebnisse wird im September 2026 erwartet.

Die Stadt Aachen arbeitet bei den unterjährigen Verkehrszählungen seit Jahren mit einer Kamera- und IT-basiertem Zählgerät. Die Anforderungen und die Systematik der SVZ machen gleichzeitige Zählungen an mehreren Zählstellen notwendig, für die die vorhandenen Zählgeräte nicht ausreichen.

Anlage 1: Zählstellenplan SVZ 2025 für Aachen

Anlage 1 Zählstellenplan 2025
Stadt Aachen

| laufende Nr. | Zählstellen-Nr. | Straße | Baulast | Straßenname | Von NK | Nach NK | Station | Start Name | Ende Name | FS | RTR | Zählstelle | Zählart | Bemerkung |
|--------------|-----------------|--------|---------|-----------------------|----------|----------|---------|-------------------------|-------------------------|----|---------------|--------------|---------|---|
| 1 | 52026212 | B 1 | Gemein. | Vaalser Straße | 5202027 | 5202050 | 0,691 | Aachen (L212) | Aachen (B264) | 2 | 1-bahn. m. Gv | MZ (manuell) | A | |
| 2 | 52026218 | B 1 | Gemein. | Boxgraben | 5202028 | 5202026 | 0,320 | Aachen (B57) | Aachen (B264) | 2 | 1-bahn. m. Gv | MZ (manuell) | A | |
| 3 | 52026219 | B 1 | Gemein. | Römerstraße | 5202028 | 5202026 | 1,250 | Aachen (B57) | Aachen (B264) | 4 | 2-bahn. (bT) | MZ (manuell) | A | |
| 4 | 52026220 | B 1 | Gemein. | Wilhelmstraße | 5202026 | 5202023 | 0,200 | Aachen (B 1) | Aachen (B 258) | 5 | 2-bahn. (bT) | MZ (manuell) | A | |
| 5 | 52026221 | B 1 | Gemein. | Heinrichsallee | 5202023 | 5202019 | 0,164 | Aachen (B 258) | Aachen (B 1) | 4 | 2-bahn. (bT) | MZ (manuell) | A | |
| 6 | 52026209 | B 1 A | Gemein. | Junkerstraße | 5202052 | 5202062 | 0,285 | Aachen (B 1) | Aachen | 4 | 2-bahn. (bT) | MZ (manuell) | A | |
| 7 | 52026215 | B 1 A | Gemein. | Turmstraße | 5202062 | 5202022 | 0,327 | Aachen (Junkerstraße) | Aachen (Turmstraße / | 2 | Einbahnstr | MZ (manuell) | A | |
| 8 | 52026222 | B 1 A | Gemein. | Monheimsallee | 5202015 | 5202019 | 0,090 | Aachen (B 57) | Aachen (B 1) | 2 | Einbahnstr | MZ (manuell) | A | |
| 9 | 52026216 | B 1 A | Gemein. | Monheimsallee | 5202054 | 5202019 | 0,110 | Aachen (B 57) | Aachen (B 1) | 2 | Einbahnstr | MZ (manuell) | A | Zählstelle auf parallelen Abschnitt 5202/6222 |
| 10 | 52026223 | B 1 A | Gemein. | Saarstraße | 5202012 | 5202054 | 0,330 | Aachen (L 232) | Aachen (B 57) | 2 | Einbahnstr. | MZ (manuell) | A | |
| 11 | 52021407 | B 1 A | Gemein. | Ludwigsallee | 5202012 | 5202015 | 0,400 | Aachen (L 232) | Aachen (B 57) | 2 | Einbahnstr. | MZ (manuell) | A | Zählstelle auf parallelen Abschnitt 5202/6223 |
| 12 | 52026205 | B 258 | Gemein. | Trierer Straße | 5202031 | 5202071 | 1,469 | Aachen (L 260) | AS Aachen- Brand (A 4) | 4 | 2-bahn. (bT) | MZ (manuell) | A | |
| 13 | 52026206 | B 258 | Gemein. | Trierer Straße | 5202023 | 5202031 | 2,260 | Aachen (B 1) | Aachen (L 260) | 4 | 2-bahn. (bT) | MZ (manuell) | A | |
| 14 | 52026202 | L 136 | Gemein. | Jülicher Straße | 5202020 | 5202070 | 1,252 | Aachen (B 1) | Aachen (L 260) | 4 | 2-bahn. (bT) | MZ (manuell) | A | |
| 15 | 52026211 | B 264 | Gemein. | Lütticher Straße | 5202034 | 5202028 | 0,185 | Aachen (L 212) | Aachen (B 1) | 2 | 1-bahn. m. Gv | MZ (manuell) | A | |
| 16 | 52022201 | B 57 | Gemein. | Krefelder Straße | 5202015 | 5102071 | 1,080 | Aachen (B 1) | Aachen (L 260) | 4 | 2-bahn. (bT) | MZ (manuell) | A | |
| 17 | 52022211 | B 57 | Gemein. | Krefelder Straße | 5202015 | 5102071 | 2,000 | Aachen(B 1) | Aachen (L 260) | 4 | 2-bahn. (bT) | MZ (manuell) | A | Zwei Zählstellen im Abschnitt 7.2 |
| 18 | 52026208 | B 57 | Gemein. | Eupener Straße | 5202038 | 5202029 | 0,300 | Aachen (L 260) | Aachen (L 233) | 2 | 1-bahn. m. Gv | MZ (manuell) | A | |
| 19 | 52036313 | L 220 | Gemein. | Freunder Straße | 5202041 | 5203020 | 0,200 | Aachen (B 258) | Stolberg (Rhld.) (K 22) | 2 | 1-bahn. m. Gv | MZ (manuell) | A | |
| 20 | 52026304 | L 221 | Gemein. | Von-Coels-Straße | 5202024 | 5202072 | 1,422 | Aachen (L 260) | Aachen Eilendorf (L 23) | 2 | 1-bahn. m. Gv | MZ (manuell) | A | |
| 21 | 52026315 | L 232 | Gemein. | Roermonder Straße | 5202012 | 5202051 | 0,690 | Aachen (B 1A) | Aachen (L 231) | 4 | 2-bahn. (bT) | MZ (manuell) | A | |
| 22 | 52026204 | L 233 | Gemein. | Trierer Straße | 5202037 | 5202041 | 0,160 | AS Aachen- Brand (A 44) | Aachen- Brand (L 220) | 4 | 2-bahn. (bT) | MZ (manuell) | A | B 258 in 2010 auf L 233 abgestuft |
| 23 | 52026311 | L 233 | Gemein. | Robert-Schuman-Straße | 5202039 | 5202029 | 0,164 | Aachen (L 260) | Aachen (B 1) | 2 | 1-bahn. m. Gv | MZ (manuell) | A | |
| 24 | 52026312 | L 260 | Gemein. | St. Vithar Straße | 5202038 | 5202039 | 0,350 | Aachen (B 57) | Aachen (L 233) | 2 | 1-bahn. m. Gv | MZ (manuell) | A | |
| 25 | 51021315 | keine | Gemein. | Banker-Feld-Straße | 5102XXXX | 5102XXXX | 0,331 | Aachen (L 231) | Herzogenrath (L 259) | 2 | 1-bahn. m. Gv | MZ (manuell) | B | |
| 26 | 51021320 | L231 | Gemein. | Horbacher Straße | 5102074 | 5102023 | 1,103 | Aachen (K 37) | Aachen (L 259) | 2 | 1-bahn. m. Gv | MZ (manuell) | B | |
| 27 | 5202XXX | keine | Gemein. | Süsterfeldstraße | 5202012 | 5202066 | 0,500 | Aachen (B 1A) | Aachen (L 260) | 2 | 1-bahn. m. Gv | MZ (manuell) | B | |
| 28 | 5202XXX | keine | Gemein. | Süsterfeldstraße | 5202012 | 5202066 | 1,500 | Aachen (B 1A) | Aachen (L 260) | 2 | 1-bahn. m. Gv | MZ (manuell) | B | |