

Vorlagennummer: FB 68/0108/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 12.09.2024

Aktuelle Rahmenbedingungen und strategische Weiterentwicklung des ÖPNV

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: DEZ III, FB 68/300

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
12.12.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, den bestehenden Auftrag zum Liniennetzgutachten wie in der Vorlage beschrieben anzupassen und das Zukunftsszenario sowie die zusätzliche Grobvariante 3 untersuchen zu lassen.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Keine

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	☐	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 CO₂-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 CO₂-Emissionen** erfolgt:

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

Erläuterungen:

Zur Attraktivierung und Stärkung des ÖPNV-Systems in Aachen wird der Ratsantrag "ÖPNV-Konzept" der Fraktionen Grünen und SPD vom 03.02.2021 bearbeitet, siehe Anlage 1. Die Verwaltung hat eine Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in Aachen an ein externes Verkehrsplanungsbüro beauftragt.

Das Gutachten wurde in 2023 ausgeschrieben und an das Büro PTV Transport Consult GmbH in einer Arbeitsgemeinschaft mit TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) vergeben. Für die fachliche Begleitung des „Liniennetzgutachtens“ wurde eine Projektgruppe bestehend aus Vertretern des AVV, der ASEAG und der Stadtverwaltung gegründet.

Eine Zielsetzung des Gutachtens lautet gemäß politischem Antrag „eine Steigerung der Fahrgastzahlen um mindestens 30 % in den nächsten 5 Jahren“ zu erreichen. Ein solches Wachstumsziel steht grundsätzlich im Einklang mit der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung, die wiederum die Ziele des vom Rat verabschiedeten „Integriertes Klimaschutzkonzept (IKSK)“ berücksichtigt. Im Vergleich dazu: ASEAGs Verkehrswendekonzept „Vision 2027“ listet Maßnahmen in einer Gesamtgrößenordnung von rd. 30 % Mehrleistung im Liniennetz der Stadt und StädteRegion Aachen auf.

Weitere wichtige Aspekte der Neukonzeption sollen die Ergänzung des Bushofs um weitere geeignete Umsteigeknoten an z.B. den Bahnhöfen, die Erweiterung des Citytakt-Achsen-Konzepts, weitere Schnellbuslinien, eine Stärkung des Angebots tangentialer Direktverbindungen und auch Beschleunigungsmaßnahmen und die Verkürzung von Umsteigewegen sein.

Arbeitsprogramm Liniennetzgutachten

Dem Auftragnehmer wurde eine umfangreiche Leistungsbeschreibung vorgegeben. Das Arbeitsprogramm gliedert sich in vier Arbeitsschritte:

1. Strukturierung des Arbeitsprozesses, Auftaktgespräche
2. Schwachstellenanalyse heutigen Busliniennetzes
3. Grobkonzeption eines neuen Busliniennetzes
4. Feinkonzeption des neuen Busliniennetzes

Strukturierung des Arbeitsprozesses, Auftaktgespräche

Zum Anfang des Prozesses fanden Auftaktgespräche mit der Fachabteilung, dem Dezernat und der Projektgruppe statt. Die ASEAG wurde von Anfang an eng einbezogen. Der Gutachter erhielt umfangreiches Material zu aktuellen Gutachten und Untersuchungen, aktuelle Maßnahmen und Planungen sowie notwendige Daten für das Verkehrssimulationsmodell. Das Arbeitsprogramm und der Zeitplan wurden besprochen und abgestimmt.

Schwachstellenanalyse

Das heutige Busliniennetz und die vorhandene Nachfragestruktur wurde vom Gutachter umfassend analysiert. Im November 2023 erfolgte außerdem eine vierwöchige Onlinebefragung zum Busliniennetz in Aachen über das Beteiligungsportal NRW. Die Umfrage wurde über Flyer, Social Media, Radio und in den Linienbussen beworben

und erreichte eine hohe Teilnehmendenzahl: 3.450 Bürgerinnen und Bürger nutzen die Möglichkeit, Anregungen und Bewertungen zum Busnetz in Aachen abzugeben. Diese flossen in die Schwachstellenanalyse mit ein.

Wesentliche Ergebnisse der Gutachteranalyse waren:

- Große Anzahl Linien und viele Direktverbindungen, dadurch aber unübersichtliches Netz
 - CityTakt-Korridore erschließen nicht alle wesentlichen Ortsteile
 - Umstiege sind an manchen Haltestellen durch weite Wege und eine Vielzahl an Linien beschwerlich (fehlende Übersichtlichkeit)
 - Netzstruktur mit dem Verknüpfungspunkt Bushof stößt an seine Grenzen
 - Starke Verkehrsbeziehungen mit einem geringen ÖV-Anteil wurden identifiziert und sollen ausgebaut werden
- Außerdem wurden die Verkehrsverflechtungen analysiert, u.a. Relationen mit hohem Gesamtpotenzial und ungünstigen Reisezeiten im ÖV im Vergleich zum MIV identifiziert, z.B. Steinbrück - Burtscheid - Campus Melaten und Ponttor – Burtscheid.

Im Januar 2024 wurde die Politik erstmals durch den Gutachter und die Verwaltung in einem interfraktionellen Gespräch über die Analyseergebnisse informiert. Außerdem wurde die Zielrichtung für die anstehende Grobkonzeption abgestimmt.

Grobkonzeption

Im nächsten Schritt folgte auf Basis der Schwachstellenanalyse die Grobkonzeption. Es wurden zwei Grobvarianten ausgearbeitet mit dem Ziel, das Grundgerüst für die weitere Netzausgestaltung festzulegen. Bei der Grobkonzeption wurde ein Hauptliniennetz als Grundgerüst erarbeitet. In den beiden erarbeiteten Grobvarianten sind je fünf sogenannte Metrobuslinien enthalten. Diese sind bis auf eine erweiterte Ringlinie jeweils als Durchmesserlinien konzipiert und verkehren tagsüber im 7,5-Min-Takt. Das Hauptnetz wird durch Qualitätsbuslinien im 15-Min-Takt ergänzt, die weitere Stadtteile mit starken Verkehrsströmen verbinden. Drei Tangentialverbindungen im 30- bzw. 60-Min-Takt flankieren die starken Radialachsen. Linien, die dem Hauptnetz nicht zugeordnet werden, sowie Verstärkerfahrten im Schulverkehr bleiben in der Grobkonzeption in einem Nebennetz zunächst unverändert. Das Nebennetz bleibt in beiden Varianten gleich. Die Überarbeitung des Nebennetzes ist Gegenstand der Feinkonzeption.

Variante 1: Stärkung Anbindung Aachen Hauptbahnhof im Metronetz, Qualitätsbuslinien über Bushof

Variante 2: bestandsorientierteres Metronetz, Qualitätsbuslinien verstärkt auf dem nördlichen Alleenring

Beide Varianten folgen dem gleichen Ansatz, Variante 2 ist deutlich näher an der Bestandsstruktur des Liniennetzes.

Die Grobkonzeption gestaltete sich sehr abstimmungsintensiv und konnte erst Anfang Juni finalisiert werden. Es folgten die Verkehrssimulationen und die Bewertung durch den Gutachter. Die Ergebnisse wurden im Juli gesichtet und diskutiert. Anschließend waren Anpassungen und Ergänzungen notwendig, die im August für eine Diskussion mit der Politik aufbereitet werden konnten.

Für die Vorberatung mit der Politik wurde ein Begleitkreis mit Vertretern der Fraktionen, ASEAG und AVV gegründet. In zwei Sitzungen am 10.09. und am 26.09. wurden die Ergebnisse der Grobkonzeption vorgestellt

und diskutiert. Die Leistungsausweitung betrug in beiden Grobvarianten 9.000 Fahrplankilometer/Werktag innerhalb Aachen (+20 %) bzw. insgesamt in der Stadt und StädteRegion Aachen 10.000 Fahrplankilometer/Werktag (+12 %). Die Fahrgastnachfrage in Stadt und StädteRegion Aachen stieg in Variante 1 um 7 %, in Variante 2 um 8 %. Diese Ergebnisse entsprechen nicht der Erwartungshaltung, da die im politischen Antrag geforderte Fahrgaststeigerung von 30 % bei weitem nicht erreicht wird und die vorgeschlagene Netzkonzepion eine zu weitgehende Entlastung der Innenstadtachse Bushof / Peterstraße / Elisenbrunnen sowie des weiteren Grabenrings impliziert.

Feinkonzepion

Das nächste Arbeitspaket wäre laut Leistungsbeschreibung die Feinkonzepion von einer Vorzugsvariante sowie einer Variante basierend auf der geplanten Regiotram.

Weiteres Vorgehen

In einer dritten Sitzung des Begleitkreises am 19.11. wurde - auch in Folge einer gemeinsamen Stellungnahme der politischen Vertreter im Begleitkreis - über die nächsten Schritte diskutiert. Als Ergebnis wird deutlich, dass für die weitere Bearbeitung eine grundlegende Auftragsschärfung notwendig ist. Die als Zielgröße formulierte Fahrgaststeigerung von 30 % scheint aus Sicht von ASEAG und Verwaltung – und dabei auch den vorliegenden Ergebnissen des Gutachters folgend – selbst mit einem hohen Mitteleinsatz im bestehenden Systemansatz (reines Bussystem) nicht erreichbar. Dies gilt vor allem bei der derzeitigen Fokussierung des Auftrags auf das Liniennetz im Aachener Stadtgebiet. Eine Betrachtung des gesamten Bedienungsgebietes der ASEAG ist – auch wegen der fehlenden Zuständigkeit der Stadt – nicht Bestandteil des bestehenden Auftrags.

Für die weitere Bearbeitung ist es daher erforderlich, die Zielsetzung neu zu justieren und den bestehenden Auftrag anzupassen. Die Fortführung des bestehenden Auftrags mit einer Feinkonzepion von zwei Varianten erscheint nicht zielführend. Zwei Zielperspektiven, die gemeinsam betrachtet werden, bieten sich dazu an und wurden zwischen Verwaltung, ASEAG, AVV und dem Begleitkreis diskutiert:

1. Zukunftsszenario

In einer groben Szenarienbetrachtung soll - losgelöst von den bisherigen Ergebnissen - vom Gutachter abgeschätzt werden, unter welchen Voraussetzungen eine Fahrgaststeigerung um 30 % erreicht werden könnte:

- Welche Voraussetzungen müssten für ein reines Bussystem infrastrukturell und personell gegeben sein, um 30% zu erreichen? Ist dieses Ziel überhaupt erreichbar mit einem reinen Bussystem? Welches Steigerungspotenzial wäre in der Stadt Aachen, welches - mit Blick auf bestehende Pendlerbeziehungen zwischen Stadt und Region - in der StädteRegion verortet?
- Systemwechsel Regiotram: Welche Tram-Achsen würden benötigt, um ein 30%-Ziel zu erreichen? Welche Rolle spielt dabei die geplante Achse Baesweiler-Aachen, welche weiteren Achsen wären ausschließlich mit Blick auf die Fahrgaststeigerungspotenziale erforderlich?

Hierbei gebührt der regionalen Verbindungen zwischen Aachen und der Region, die bereits im NEMORA-Netzwerk in der AG Starke Achsen herausgearbeitet wurden, besondere Beachtung.

2. Kurz- bis mittelfristig umsetzbare Anpassungen im Bestandssystem (weitere Grobvariante)

Aufbauend auf der Stellungnahme der politischen Vertreter im Begleitkreis und den bestehenden Ergebnissen der bisherigen Variantenbetrachtung soll eine Grobvariante 3 entwickelt und bewertet werden, deren Konzeption dem Bestandsnetz ähnlicher ist. In diese Variante fließen bereits bestehende und in Diskussion befindliche Netzbetrachtungen (beschlossene aber noch nicht umgesetzte Maßnahmen 2023 (Taktverdichtung Alleenring, Verbesserte Anbindung Pascalstraße), regionale starke Achsen (NEMORA), Stärkung Tangentialen, On-Demand-Bedienung) mit ein. Mehrleistungen sollen vorrangig außerhalb des Grabenrings in Zusammenspiel mit dezentralen Knotenpunkten geplant werden. Da der Ansatz eines Metro- und Qualitätsbusliniennetzes grundsätzlich begrüßt wird, sollen die Hauptachsen gestärkt werden.

Diese Anpassungen würden Justierungen im Wesentlichen im städtischen Netz vorsehen, ohne weitergehende Systemumstellungen und ohne Fokussierung auf ein 30 % Steigerungsziel. Grundsätzlich soll eine Vergleichbarkeit mit den bereits vorliegenden Grobvarianten 1 und 2 möglich sein. Leistungsausweitungen sollen in ähnlicher Größenordnung zugrunde gelegt werden. Der entsprechend notwendig Infrastrukturausbau ist - wie in den beiden anderen Grobvarianten auch - noch zu berücksichtigen.

Auf die Ausarbeitung einer Feinkonzeption soll vorerst verzichtet werden. Eine Grobvariante bietet somit eine mittelfristige Entwicklungsperspektive für den ÖPNV in Aachen und stellt nicht, wie ursprünglich geplant, die Grundlage für eine „linienscharfe“ Zielkonzeption für das Zielkonzept im Nahverkehrsplan dar. Im Rahmen der Grobkonzeption kann eine stufenweise Umsetzungsperspektive skizziert werden. Bestandteil der Betrachtung wäre zudem die Analyse und Benennung der erforderlichen Infrastrukturausbaumaßnahmen zur Beschleunigung des Busbetriebs.

Perspektive Nahverkehrsplan und öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Die Neuausrichtung der Aufgabenstellung ist sowohl bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans als auch im neu zu vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu berücksichtigen. Das Zielnetz mit dem Zeithorizont 2027/2028 wird auf das heutige Busliniennetz und den bereits beschlossenen Linienmaßnahmen, die noch nicht alle umgesetzt sind (u.a. Taktverdichtung Alleenring und Stärkung der Anbindung Pascalstraße) – basieren. Aussagen zum weiteren Zeitplan, zur Beteiligung der Politik und zum Umgang mit den Ergebnissen des Gutachtens im Nahverkehrsplan und im öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden ausführlicher in einer Vorlage für den Mobilitätsausschuss im Januar vorgestellt.

Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt im Prozess Liniennetzgutachten die Auftragsanpassungen für den Gutachter, wie in der Vorlage dargestellt, vorzubereiten und in die Wege zu leiten. Es sollen die beiden Fragestellungen

- Ausarbeitung Zukunftsszenario
- Weitere Grobvariante 3

beauftragt werden. Die genauen Inhalte werden mit dem Begleitkreis abgestimmt. Parallel sind die Kosten und den hierfür erforderlichen Zeitbedarf (Neubeauftragung, Erarbeitung durch den Gutachter) zu ermitteln.

Anlage/n:

1 - Anlage 1 Antrag_OEPNV-Konzept__SPD_GRUE (öffentlich)

GRÜNE- / SPD-Fraktion im Rat der Stadt - 52062 Aachen

Frau Oberbürgermeisterin
Sibylle Keupen
Rathaus
52058 Aachen

Geschäftsstellen

Verwaltungsgebäude Katschhof
Johannes-Paul-II.-Straße 1
52062 Aachen

Grüne 0241 / 432 -7217
Antrags.-Nr. 06/2021
SPD 0241 / 432 -7215

Aachen, 3. Februar 2021

Ratsantrag

ÖPNV Konzept

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die Fraktionen von GRÜNE und SPD beantragen im Rat der Stadt Aachen folgenden Beschluss zu fassen:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in Aachen unter Hinzuziehung externer Verkehrsplaner*innen, zu erstellen. ASEAG sowie das vom AVV beauftragte ÖPNV-Gutachten sind mit einzubeziehen. Ziel ist eine Steigerung der Fahrgastzahlen um mindestens 30% in den nächsten 5 Jahren.

Ausgangspunkt ist die Erweiterung des heutigen Systems. Kern der Neukonzeption ist die Ergänzung des Bushofs um weitere geeignete Umsteigeknoten sowie einer Stärkung des Angebots tangentialer Direktverbindungen. Die in wenigen Jahren neu entstehenden Verknüpfungspunkte Bus/Schiene (Südausgang Hauptbahnhof, Haltepunkte Richterich, Walheim, Schmithof, Breinig) sowie die mögliche Realisierung der RegioTram werden dabei mit einbezogen.

Folgende Bausteine werden in der Neukonzeption konkretisiert:

- Verteilung der Linien auf mehr Verkehrsachsen anstelle der heutigen starken Bündelung
- Taktverdichtungen
- Verschlingung von Linien mit einer Vielzahl von Umsteigemöglichkeiten
- Weitere Schnellbuslinien
- Ergänzende dezentrale Umsteige-Knotenpunkte an Bahnhöfen außerhalb des Zentrums
- Mobilitätsknoten am heutigen West Bahnhof / Republikplatz zwischen Campus Innenstadt / und Campus West
- Tangentialverbindungen zwischen den Stadtbezirken
- Konsequente Umsetzung und Erweiterung des Citytakt-Achsen-Konzepts
- Verkürzung langer Umsteigewege an allen Knotenpunkten
- Beschleunigungsmaßnahmen (Busspuren/-schleusen, starke LSA-Bevorzugung)
- Mobilitätshubs und Mobilstationen

- On-Demand-Angebote als Zu-/Abbringer zu Linienverkehren
- Umsetzung von weiteren Teilen der ASEAG Vision 2027

Ziel ist es, deutlich mehr Siedlungs- und Gewerbebereiche schneller und häufiger mit dem ÖPNV erreichbar zu machen. Reisezeit und Angebotsdichte sollen den ÖPNV mit dem Auto konkurrenzfähig machen.

Bushof und Elisenbrunnen werden mit ihrer Nähe zu Altstadt, Fußgängerzonen, VHS, Bücherei und vielen Geschäften weiterhin stark nachgefragte Ziele für Fahrgäste sein. Deshalb soll die Neukonzeption Vorschläge entwickeln, wie die Lage der Haltestellen zwischen Hansemannplatz und Franzstraße stadtverträglich optimiert werden kann.

Da starke Pendlerströme die Stadtgrenzen überschreiten, soll mit der Städteregion Aachen zusammengearbeitet werden.

Die Neukonzeption soll ab einem bestimmten „Reifegrad“ der Politik vorgestellt und auch mit der Bürgerschaft im Rahmen von geeigneten Beteiligungsformaten ausführlich diskutiert werden.

Begründung:

Die Mobilitätswende in Aachen ist aus solidarisch-gesellschaftlicher, ökologischer und aus städtebaulicher Sicht unverzichtbar. Das Ermöglichen von gesellschaftlicher Teilhabe und die Bekämpfung des Klimawandels (Einhalten eines definierten CO₂-Restbudgets) kann nur mit einem starken ÖPNV gelingen. Um die hierfür dringend benötigte Reduzierung des MIV in der Innenstadt zu erreichen, sind attraktive Alternativen für die Bürger*innen erforderlich.

Neben der Stärkung des Radverkehrs braucht es ökologisch verträgliche Massenverkehrsmittel. So kommt dem ÖPNV eine Schlüsselrolle bei der Umstrukturierung der Mobilität zu. Aktuell ist das ÖPNV-System im Aachener Stadtzentrum an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen. Um die nötigen Fahrgaststeigerungen zu erreichen braucht es daher ein umfassendes ÖPNV-Konzept. Um auch einen wesentlichen Teil der rund 90.000 Auto-Pendler*innen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen braucht es die Einbeziehung des Umlands.

Mit freundlichen Grüßen

Monika Wenzel
Vorsitzende Grüne-Fraktion

Michael Servos
Vorsitzender SPD-Fraktion

Henning Nießen
Mobilitätspolitischer Sprecher GRÜNE

Ye-One Rhie
Mobilitätspolitische Sprecherin SPD