

<b>Vorlage</b> Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1535/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 07.09.2020 Verfasser: Dez. III / FB 61/300						
<b>ÖPNV-Hauptnetz in Aachen</b>							
<b>Beratungsfolge:</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="188 629 379 656">Datum</th> <th data-bbox="387 629 954 656">Gremium</th> <th data-bbox="962 629 1374 656">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="188 667 379 694">24.09.2020</td> <td data-bbox="387 667 954 694">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 667 1374 694">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	24.09.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
24.09.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung					

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der ASEAG ein ÖPNV-Hauptnetz für Aachen zu erarbeiten und eine Fahrgastbefragung am Aachen Bushof und Elisenbrunnen durchzuführen.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2020	Fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2021 ff.	Gesamt- bedarf (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
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2020	Fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2021 ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (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
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

## **Erläuterungen:**

Am 12.10.2017 wurde das Hauptverkehrsstraßennetz in Aachen vom Mobilitätsausschuss beschlossen. Das Hauptverkehrsstraßennetz wurde nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN 08, gegliedert. Auf Hauptverkehrsstraßen soll der Kfz-Verkehr gebündelt und wenn möglich bevorzugt geführt werden. Eine solche Zuordnung von verkehrswichtigen Straßen hat bei vielen planerischen Fragestellungen eine hohe Relevanz, z.B. in der Aufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) und des Verkehrsentwicklungsplans (VEP), bei der Ermittlung von Anliegerbeiträgen beim Um- und Neubau von Straßen und bei vielen anderen Verwaltungsvorgängen.

Zur Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs hat der Mobilitätsausschuss am 12.09.2019 ein Rad-Vorrang-Netz in Aachen verabschiedet. Das Rad-Vorrang-Netz soll den Bedürfnissen von Pendlern nach einer schnellen und sicheren Radwegeverbindung zwischen den Außenbezirken und der Innenstadt gerecht werden. Merkmale der Rad-Vorrang-Routen sind eine besonders gute Qualität der Wegeoberfläche und wenig Verzögerungen durch einen möglichst durchgängigen "Vorrang" gegenüber querenden Verkehren. Dies soll primär durch eine Linienführung in Tempo 30-Zonen mit Vorfahrt für den Radverkehr (Fahrradstraßen), durch breite Radwege oder Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen und durch auf den Radverkehr abgestimmte Ampelschaltungen erreicht werden. Mit Beschluss der Ziele des Radentscheids ist die Verwaltung beauftragt, das Rad-Vorrang-Netz in ein Rad-Hauptnetz zu überführen.

Schließlich existiert auch ein Premiumwegenetz für Fußgänger. Der Planungsausschuss hat am 06.11.2014 als Teil des Innenstadtkonzeptes 2022 beschlossen, zehn Premiumwege in das Aachener Stadtgrün zu entwickeln und schrittweise umzusetzen.

Derartige Hauptnetze sind wichtig, um die Belange der Verkehrsmittel in der Verkehrsplanung besser abwägen zu können. Für den ÖPNV wurde ein Hauptnetz bisher in Aachen nicht explizit definiert. Vorhanden ist ein Gesamtnetz für den ÖPNV, das sich unter Beachtung des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen aus den Straßen ergibt, auf denen der Busverkehr abgewickelt wird. Basierend auf diesem Netz soll ein "ÖPNV-Hauptnetz" herausgearbeitet werden, das die für den Busverkehr besonders bedeutenden Bus-Achsen enthalten soll.

Das derzeitige Busliniennetz in Aachen ist in Anlage 1 dargestellt.

Auf den Strecken des ÖPNV-Hauptnetzes sollten möglichst hohe Reisegeschwindigkeiten für den Linienverkehr ermöglicht werden. Das kann allgemein erreicht werden, wenn der Linienverkehr durch eigene Fahrwege (Bussonderspuren, Busschleusen) und/oder signaltechnische Priorisierung ungehindert die Abschnitte zwischen den Haltestellen befahren und die Haltestellenbedienung ohne Beeinträchtigungen erfolgen kann. In dem auszuweisenden Hauptnetz sind daher besondere infrastrukturelle Qualitäten für den ÖPNV anzustreben.

## Vorgehensweise

In einem ersten Schritt ist ein Kriterienkatalog zu erarbeiten, der u.a. die Fahrtenhäufigkeit und die Reisegeschwindigkeit beinhaltet und in der räumlichen Gliederung auf die RIN-Analyse des Kfz-

Hauptnetzes zurückgreift. Aus dieser Überlegung ergibt sich im Schritt 2 der Entwurf eines ÖPNV-Hauptnetzes. Wesentliches zusätzliches Element ist zudem die Anbindung aller Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte, die als zentrale Verknüpfungspunkte zu beachten sind.

### Innenstadt

Zur weiteren Entwicklung der Innenstadt werden derzeit zahlreiche Impulse gesetzt, die das räumliche Gefüge verändern werden. Dies betrifft auch die Nutzung des Straßenraums. Konkrete Veränderungen sind die bereits aus der RIN-Betrachtung des Kfz-Hauptnetzes erfolgte Herausnahme des Straßenraumes innerhalb des Alleenrings sowie die aus der Luftreinhalteplanung erfolgte Tempo 30-Beschränkung für den gesamten Straßenraum innerhalb des Alleenrings. Für den Radverkehr wurde der Grabenring als innenstädtischer Hauptverteiler formuliert.

Das heutige Busliniennetz führt durch die Mitte der Stadt und weist mit Bushof und Eisenbrunnen dort seine wesentlichen Verknüpfungs- und Zugangspunkte aus. Das Busnetzkonzept 2015+ hat dies in einer Gesamtbetrachtung des ÖPNV zuletzt bestätigt und einen Hauptverknüpfungspunkt "Aachen-Zentral" für den Bereich des Bushofs formuliert.

In der aktuellen politischen Diskussion werden alternative Linienstrukturen mit dezentralen Verknüpfungspunkten thematisiert, die erhebliche Veränderungen der heutigen Busführung innerhalb des Alleenrings bewirken können. Zur Berücksichtigung der Nutzerperspektive schlägt die Verwaltung eine umfassende Analyse der Quell- und Zielbeziehungen der Fahrgäste und der aktuellen Nutzerzahlen vor, die sowohl durch herkömmliche Fahrgastbefragungen und -zählungen als auch durch den Einsatz digitaler Trackingsysteme gewonnen werden können. Die Ergebnisse sollen als Grundlage für die weitere Diskussion dienen.

Die Betrachtung des Hauptnetzes soll aus vorgenannten Gründen zunächst nur bis (inklusive) zum Alleenring erfolgen.

### Zeitplan

Ein Entwurf des ÖPNV-Hauptnetzes und das dem zugrunde liegenden Kriterienkatalogs soll noch in diesem Jahr vorgelegt werden.

Die Durchführung der Nutzeranalyse ist maßgeblich abhängig von der weiteren Pandemieentwicklung. Ein Erhebungsdesign kann ebenfalls bis Ende des Jahres fertig gestellt sein.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Liniennetz Aachen

# Liniennetzplan Aachen

