

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0308/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 03.01.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Ausbau des Busverkehrs zum Fahrplanwechsel im Sommer 2023 Bürgerantrag VCD und Uni.Urban.Mobil gemäß § 24 der Gemeindeordnung NRW vom 29.08.2021</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
25.01.2022	Bürgerforum	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Das Bürgerforum nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Der Antrag gilt als behandelt.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

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

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## Klimarelevanz

### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

## Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht bekannt

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Diese Vorlage behandelt den in Anlage 1 beigefügten Antrag gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW "Ausbau des Busverkehrs zum Fahrplanwechsel im Sommer 2023" des VCD und Uni.Urban.Mobil. VCD und Uni.Urban.Mobil beantragen, für den Aachener Busverkehr zum Fahrplanwechsel 2023 eine deutliche Angebotsverbesserung "umgehend vorzubereiten und zeitgerecht umzusetzen". Es werden Maßnahmen aufgelistet mit der ergänzenden Forderung, auch kurzfristig realisierbare infrastrukturelle Maßnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Busverkehrs umzusetzen. Der Antrag wird mit dem Ausrufen des Klimanotstands durch den Rat der Stadt Aachen im Juni 2019 und dem Beschluss des Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK) ein Jahr später begründet.

Im aktuellen Antrag werden folgende Angebotserweiterungen vorgeschlagen:

- Vollendung des Citytakt-Konzepts gemäß dem Busnetzgutachten 2015+.
- Dabei Ausweitung des 7,5- Minuten-City-Takts mindestens bis in die Ortsteilzentren (Haltestellen Haaren-Markt, Eilendorf, Brand, Siegel, Vaals Grenze, Campus Melaten/Uniklinik, Richterich Rathaus) in der Haupt- und Normalverkehrszeit.
- Verdichtung der Ringlinien 3A/B und 13A/B jeweils auf einen 10 Minuten-Takt in der Haupt- und Normalverkehrszeit, Betrieb der 13A/B auch in der Schwachverkehrszeit.
- Zusätzliche Verdichtung des Angebots auf den Hauptachsen: in Ergänzung zum Citytakt weitere Verstärkung in den Korridoren nach Haaren, Eilendorf, Brand,urtscheid, Vaals Grenze und Campus Melaten/Uniklinik zur Erzielung einer deutlich spürbaren Komfortverbesserung für die Fahrgäste.
- Schaffung von attraktiven Umsteigebeziehungen zwischen dem Bus- und dem Zugverkehr, vor allem in den Abendstunden sowie an Wochenenden, durch eine Anpassung des Fahrplans an den Zugverkehr sowie Einführung einer „Anschlussgarantie“ bei geringen Verspätungen des Zugverkehrs.
- Verdichtung des Angebots im Blockverkehr so, dass am Bushof alle 15 Minuten in alle Richtungen umgestiegen werden kann.
- Umfangreiches Marketing zur breiten Bekanntmachung des Citytakts und der Verbesserungen.

### **Sachstand**

Der Rat der Stadt Aachen hat den Klimanotstand ausgerufen. Vor allem im Verkehr müssen die Emissionen gesenkt werden. Eine wesentliche Säule der hierfür erforderlichen Mobilitätswende ist der ÖPNV-Ausbau. Der ÖPNV muss attraktiver und komfortabler werden als heute, damit mehr Menschen ihn nutzen. Das heutige ÖPNV-Angebot in Aachen stößt an seine Auslastungsgrenzen und kann in seiner jetzigen Form nicht wesentlich mehr Fahrgäste aufnehmen.

Bereits in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 09.12.2021 wurden von Verwaltung und ASEAG umfangreiche Vorschläge möglicher ÖPNV-Angebotsausweitungen dargestellt (s. Vorlage im Allris [FB 61/0269/WP18](#)). Die Vorlage wurde einstimmig zur Kenntnis genommen und die Verwaltung wurde mit der weiteren Ausarbeitung der Maßnahmen beauftragt. Die oben genannten Vorschläge des VCD decken sich in weiten Teilen mit den bereits vorliegenden Ideen, die derzeit gemäß der Vorlage planerisch und betrieblich geprüft und bewertet werden.

Der zeitliche Vorlauf für Angebotsausweitungen in dieser Größenordnung ist lang. Abgesehen von der zu erstellenden Betriebsplanung müssen bei der ASEAG die erforderlichen Personal- und Fahrzeugkapazitäten geschaffen werden. Die Finanzierung der Maßnahmen muss im Haushalt der Stadt Aachen verankert werden.

Der Mehrbedarf bei Personal und Fahrzeugen stellt eine besondere Herausforderung dar. Bereits heute herrscht ein Personalmangel im Nahverkehr. Die Bestellzeiten für neue Fahrzeuge betragen nach Auskunft der ASEAG derzeit mindestens ein Jahr.

Der Antrag benennt darüber hinaus die Notwendigkeit infrastruktureller Maßnahmen wie die Einrichtung von Bustrassen. Solchen infrastrukturellen Verbesserungen gehen aufwendige Planungs- und Abwägungsprozesse voraus, so dass eine schnelle Umsetzung oftmals nicht möglich ist. Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen lassen sich hingegen meist zügiger und flexibler umsetzen und erfolgen kontinuierlich. Haushaltsmittel für die kommenden Jahre stehen zur Verfügung.

Die notwendige Finanzierung der Betriebskosten stellt eine weitere große Herausforderung dar: Der ÖPNV ist grundsätzlich eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und nicht kostendeckend zu betreiben. Klar ist, dass die Finanzierung erheblicher Angebotserweiterungen letztlich nur durch ein alternatives Finanzierungskonzept für den ÖPNV erfolgen kann. Dies wurde auch im Gutachten des AVV zur "Stärkung des ÖPNV im AVV" (2021) bestätigt. Der Gutachter thematisiert darin neue Instrumente zur ÖPNV-Finanzierung, die aber oft mit einem rechtlichen Anpassungsbedarf auf Landesebene einhergehen müssen. Es handelt sich nicht um ein lokales Problem: Alternative Finanzierungsmöglichkeiten für einen ÖPNV-Ausbau für eine echte Verkehrswende werden in den meisten Städten deutschlandweit benötigt und es zeigt sich, dass ein grundsätzlicher Reformbedarf der ÖPNV-Finanzierung vorliegt.

### **Empfehlung**

Die Verwaltung begrüßt die Intention dieses Antrags und ist mit der weiteren Ausarbeitung von ÖPNV-Angebotsausweitungen bereits von der Politik beauftragt. Die Umsetzung wird stufenweise im Rahmen der zur Verfügung gestellten Mittel erfolgen können.

### **Anlage/n:**

Anlage 1. Antrag VCD und Uni.Urban.Mobil vom 29.08.2021



Stadt Aachen  
 Fachbereich Verwaltungsleitung  
 - Geschäftsstelle Bürgerforum -  
 Johannes-Paul-II-Straße 1  
 52064 Aachen

Aachen, 29.08.2021

VCD Aachen-Düren e.V.  
 c/o Ralf Oswald \* An der Schanz 1 \* 52074 Aachen

Uni.Urban.Mobil.  
 c/o ADFC Aachen e.V. \* An der Schanz 1 \* 52074 Aachen

## **Ausbau des Busverkehrs zum Fahrplanwechsel im Sommer 2023 Antrag gemäß § 24 der Gemeindeordnung NRW**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir beantragen, für den Aachener Busverkehr zum Fahrplanwechsel 2023 eine deutliche Angebotsverbesserung umgehend vorzubereiten und zeitgerecht umzusetzen. Diese soll mindestens die nachfolgend genannten Elemente enthalten. Die Vorbereitung dieser Angebotsausweitung soll auch kurzfristig umsetzbare infrastrukturelle Maßnahmen beinhalten, die erforderlich sind, um die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Bussystems stärken.:

- Vollendung des Citytakt-Konzepts gemäß dem Busnetzgutachten 2015+,
- dabei Ausweitung des 7,5- Minuten-City-Takts mindestens bis in die Ortsteilzentren (Haltestellen Haaren-Markt, Eilendorf, Brand, Siegel, Vaals Grenze, Campus Melaten/Uniklinik, Richterich Rathaus) in der Haupt- und Normalverkehrszeit,
- Verdichtung der Ringlinien 3A/B und 13A/B jeweils auf einen 10 Minuten-Takt in der Haupt- und Normalverkehrszeit, Betrieb der 13A/B auch in der Schwachverkehrszeit,
- Zusätzliche Verdichtung des Angebots auf den Hauptachsen: in Ergänzung zum Citytakt weitere Verstärkung in den Korridoren nach Haaren, Eilendorf, Brand, Burtscheid, Vaals Grenze und Campus Melaten/Uniklinik zur Erzielung einer deutlich spürbaren Komfortverbesserung für die Fahrgäste,
- Schaffung von attraktiven Umsteigebeziehungen zwischen dem Bus- und dem Zugverkehr, vor allem in den Abendstunden sowie an Wochenenden, durch eine

**Mobilität**  
 für Menschen

VCD Aachen-Düren e.V.  
 c/o Ralf Oswald | An der Schanz 1 | 52064 Aachen | Mobil 0151/11605643  
 vcd.aachen@vcd-aachen.de | www.vcd-aachen.de

- Anpassung des Fahrplans an den Zugverkehr sowie Einführung einer „Anschlussgarantie“ bei geringen Verspätungen des Zugverkehrs,
- Verdichtung des Angebots im Blockverkehr so, dass am Bushof alle 15 Minuten in alle Richtungen umgestiegen werden kann,
- Umfangreiches Marketing zur breiten Bekanntmachung des Citytakts und der Verbesserungen.

## Begründung

Am 19. Juni 2019 hat der Rat der Stadt Aachen mit großer Mehrheit den Klimanotstand ausgerufen. Im Juni 2020 hat er ebenfalls mit großer Mehrheit das Integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) beschlossen. Dieses sieht im Handlungsprogramm für 2025 u.a. vor, das Busverkehrsangebot in Aachen um 30 % auszubauen.

Während durch die Annahme des Radentscheids für den Ausbau des Radverkehrs bereits umfangreiche Planungen begonnen wurden, fehlen für den Ausbau des Busverkehrs noch konkrete Konzepte. Die Aseag hat mit ihrer „Vision 2027“ eine Möglichkeit aufgezeigt, wie der ÖPNV der Zukunft für Aachen aussehen könnte. Ein durchgearbeitetes Konzept und ein „Fahrplan“ mit konkreten Umsetzungsschritten fehlen jedoch. Gemessen an der Dringlichkeit von Maßnahmen zum Klimaschutz läuft die konkrete Umsetzung der Verkehrswende in Aachen immer noch viel zu langsam. Es müssen dringend erste deutliche Schritte unternommen werden. Die für den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 vorgesehenen Maßnahmen reichen hierzu bei weitem nicht aus. Dies ist zudem wichtig, um nach Corona das Vertrauen der Menschen zurückzugewinnen, dass sie im ÖPNV auch unter gesundheitlichen Aspekten sicher unterwegs sein können.

Anhand der Vision 2027 wird deutlich, dass für den ÖPNV der Zukunft in Aachen erhebliche Angebotsverbesserungen erforderlich sind. Erste Kostenschätzungen liegen gemäß den Angaben des IKSK im Bereich von ca. 20 Mio. € pro Jahr bis 2025 und bei ca. 40 Mio. € pro Jahr in den Folgejahren. Eine Angebotsausweitung in dieser Größenordnung zu einem bestimmten Stichtag z.B. im Jahr 2025 würde so große Anforderungen u.a. an die Bereitstellung von Geld, Personal und Fahrzeugen stellen, dass dies in einer Stufe logistisch kaum zu bewältigen wäre. Auch wenn dieser finanzielle Mehraufwand eine andere Finanzierungsmöglichkeit braucht, muss vor der Schaffung dieser schon mit schrittweisem Ausbau des Angebots begonnen werden.

Die Angebotsverbesserungen müssen daher schrittweise erfolgen. Diese Schritte sollen so gestaltet werden, dass für die Aachener Bürger\*innen und Besucher\*innen jeweils ganz deutlich spürbar wird, dass die Attraktivität des ÖPNV steigt und für sie jeweils zusätzliche Angebote entstehen, die ihnen den Umstieg vom Auto erleichtern.

Das städtische Verkehrsunternehmen Aseag braucht ausreichend zeitlichen Vorlauf, um ein größeres Paket an Angebotsverbesserungen zu einem bestimmten Fahrplanwechsel vorzubereiten und umzusetzen. Hierzu müssen die Planung erstellt und die nötigen Personal- und Fahrzeugkapazitäten bereitgestellt werden. Die Finanzierung muss im Haushalt der Stadt Aachen rechtzeitig verankert werden. Vor diesem Hintergrund soll der erste große Baustein für einen besseren ÖPNV zum Fahrplanwechsel im Sommer 2023 umgesetzt werden. Um den nötigen Vorlauf zu wahren, ist jetzt zeitnah ein entsprechender Auftrag an die Aseag zu erteilen.

Für diesen ersten großen Baustein bietet das Konzept des Busnetzgutachtens 2015+ eine gute Grundlage. Teile des darin vorgesehenen Citytakts (7,5 Minuten-Takt auf ausgewählten Achsen) wurden zwar realisiert, eine vollständige Umsetzung war jedoch aufgrund von finanziellen Vorgaben durch die politischen Gremien nicht möglich. So gibt es z.B. Taktlücken und teilweise ein unregelmäßiges Taktschema. Der Citytakt konnte daher seine volle Attraktivität nicht entfalten und ist in der Bevölkerung nur unzureichend bekannt. Für ein rundes Angebot und ein offensives Marketing fehlte die Finanzierung. Eine Weiterentwicklung der Idee des Citytakts verbessert die Durchschlagskraft entscheidend. Daher sollen die Citytaktachsen mindestens bis in die Stadtteilzentren von Haaren, Eilendorf, Brand, Burtscheid, Richterich sowie zum Campus Melaten und bis Vaals Grenze geführt werden. Eine Verdichtung der Ringlinien 3A/B und 13A/B verbessert die Erreichbarkeit weiterer Teile u.a. der Innenstadt. Aufgrund der dichten Taktfolge und der kurzen Umsteigezeiten zwischen den Citytaktachsen und den Ringlinien können mehr Menschen in den ÖPNV direkt einsteigen, ohne Fahrpläne oder Fahrplan-Apps vorab zu studieren. Der Bushof als zentrale Umsteigehaltestelle wird dadurch entlastet.

Der Ausbau des ÖPNV in Richtung der Vision 2027 erfordert nicht nur die Ausweitung des Angebots an sich, sondern auch grundlegende infrastrukturelle Verbesserungen, die die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems sicherstellen (z.B. Busspur Adalbertsteinweg stadtauswärts, durchgehende Beschleunigung an Lichtsignalanlagen). Für den Fahrplanwechsel Sommer 2023 halten wir die Ausschöpfung kurzfristig umsetzbarer infrastruktureller Maßnahmen für erforderlich.

Durch die Schaffung von attraktiven Umsteigebeziehungen zwischen dem Bus- und dem Zugverkehr können weitere Menschen, die aus dem Umland anreisen und für diese Reise den Zug benutzen würden, dazu bewegt werden, den ÖPNV für ihre Reise zu benutzen. Heute ist es häufig so, dass man bei einer Anreise in den Abendstunden oder am Wochenende nach dem Ausstieg aus dem Zug übermäßig lange auf einen Anschlussbus warten muss. Andererseits gibt es ebenfalls Umsteigebeziehungen, bei denen die Umsteigezeit so knapp bemessen ist, dass der Anschlussbus bereits bei einer geringen Verspätung der Bahn nicht mehr erreicht werden kann. Durch die Anpassung des Fahrplans der Busse an den Zugverkehr sowie die Einführung einer „Anschlussgarantie“ bei geringen Verspätungen können Fahrzeiten aus dem Umland in die Stadt spürbar reduziert werden und mehr Menschen dazu bewegen, für diese Reise den ÖPNV zu verwenden. Diese Anpassung ist beispielsweise für die bereits genannten Ringlinien 3A/B und 13A/B verhältnismäßig einfach umzusetzen, da diese nicht an die Blockabfahrten gebunden sind.



Mit freundlichen Grüßen

gez. Ralf Oswald  
VCD Aachen-Düren

gez. Joshua Noeske  
Uni.Urban.Mobil.

gez. Krongkwan Jearwattanakano  
Uni.Urban.Mobil.

gez. Otto Weber  
VCD Aachen-Düren

gez. Fabian Schröter  
Uni.Urban.Mobil.

gez. Felix Khamphasithivong  
Uni.Urban.Mobil.

gez. Ulrich Bierwisch  
VCD Aachen-Düren

gez. Lars Eikmanns  
Uni.Urban.Mobil.

gez. Jasper Nalbach  
Uni.Urban.Mobil.

gez. Constantin Felden  
VCD Aachen-Düren

gez. Benedikt Haumer  
Uni.Urban.Mobil.

gez. Nicolai Radke  
Uni.Urban.Mobil.

gez. Charlotte Hinz  
Uni.Urban.Mobil.

gez. Hannah Wilms  
Uni.Urban.Mobil.