

Mobilitäts- ausschuss

26.06.2025

Herzlich willkommen!

www.aachen.de

Mobilitätsausschuss

26.06.2025

Öffentlicher Teil

Ö1: Eröffnung der Sitzung

Ö2: Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 10.04.2025

Ö3: Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 15.05.2025

Regionaler AVV-Beirat der Stadt Aachen

26.06.2025



REGIONALER AVV-BEIRAT DER STADT AACHEN

Tarifreform
AVV/VRS 2026

Tarifliche und
vertriebliche
Angelegenheiten

Sachstand
Deutschlandticket

Verschiedenes

REGIONALER AVV-BEIRAT DER STADT AACHEN

Tarifreform
AVV/VRS 2026

Tarifliche und
vertriebliche
Angelegenheiten

Sachstand
Deutschlandticket

Verschiedenes

Ö 4

Tarifreform AVV/VRS 2026





STRATEGISCHES GROBKONZEPT

Beschluss im Rahmen der gemeinsamen
Verbandsversammlung



AUSARBEITUNG FEINKONZEPT



*unter gutachterlicher Begleitung von exeo und in
Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen*

Zentrale Aspekte

- Preisstruktur (inkl. Umgang mit Preishärten und Marktfähigkeit)
- Einbettung **digitaler Angebote** (insbes. eezy)
- **Wirtschaftlichkeit** und Finanzierbarkeit



*Unterschiedliche
Perspektiven in
Einklang bringen.*

Simulationsmodell: verschiedene Tarifbildungsszenarien werden
anhand von **Wirtschaftlichkeit** und **Fahrgastbetroffenheit** bewertet



Weitere begleitende Themenkomplexe

- Einnahmenaufteilung
- Vertriebliche Umsetzung
- Governance

→ Prozesse in allen Themenbereichen im Fluss

AUSBLICK

- ✓ Austausch mit Unternehmen und politischen Vertretungen
- ✓ Behandlung in den anstehenden Beiräten aller Aufgabenträger
- ✓ Beschlussfassung Grobkonzept
gemeinsame Verbandsversammlung AVV / VRS 03.04.2025



- Finalisierung Feinkonzept (inkl. besonderer Zielgruppen) inkl. zu erwartende wirtschaftliche Auswirkungen und Fahrgastbetroffenheiten gemeinsam mit AVV- und VRS-Verkehrsunternehmen
- Beschlussfassung Feinkonzept
Verbandsversammlungen Herbst 2025
- Vertriebliche Umsetzung und Genehmigungsprozess



*mit aktueller
Gremienbesetzung*

BESCHLUSSEMPFEHLUNG

Der regionale AVV-Beirat der Stadt Aachen nimmt die Ausführungen zustimmend zur Kenntnis.



REGIONALER AVV-BEIRAT DER STADT AACHEN

Tarifreform
AVV/VRS 2026

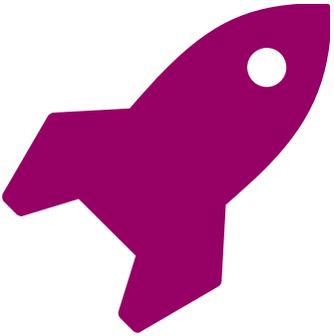
Tarifliche und
vertriebliche
Angelegenheiten

Sachstand
Deutschlandticket

Verschiedenes

Ö 5 eTarif





BEDEUTSAMKEIT VON EEZY

- Digitaler, einfacher und landesweit konsistenter Zugang zum ÖPNV
- Ziel: Abbau von tariflichen und vertrieblichen Zugangsbarrieren
> Chance: neuer Nutzergruppen an den ÖPNV heranführen
- Kurz- bis mittelfristige Etablierung zum zentralen Tarif für Gelegenheitsfahrer
(→ *Tarifreform*)

AKTUELLE ENTWICKLUNGEN



- **Zunehmende Akzeptanz** dank Mitnahmeaktionen und gezielter Kampagnen
→ Nachfrage nach einfachen, digitalen und flexiblen Tarifangeboten im Gelegenheitsverkehr vorhanden



- Anteil am **Bartarif** noch **gering** (*im AVV über dem Durchschnitt*)
→ Etablierung zielgruppenspezifischer Maßnahmen, um Vorteile von eezy darzulegen und zur Nutzung motivieren



- Einführung **landesweiter Fahrtendeckel** zum 01.01.2026 zur Stärkung des **Preisvertrauens** – zunächst bis Ende 2027 (*Förderung durch MUNV NRW*)
→ Eezy Fahrten nie teurer als konventioneller Tarif (NRW-weit)



- **Controlling** von **Zielvorgaben** auf Landesebene
→ AVV hat Zielvorgaben für Verbundraum abgeleitet und etabliert Erfolgscontrolling

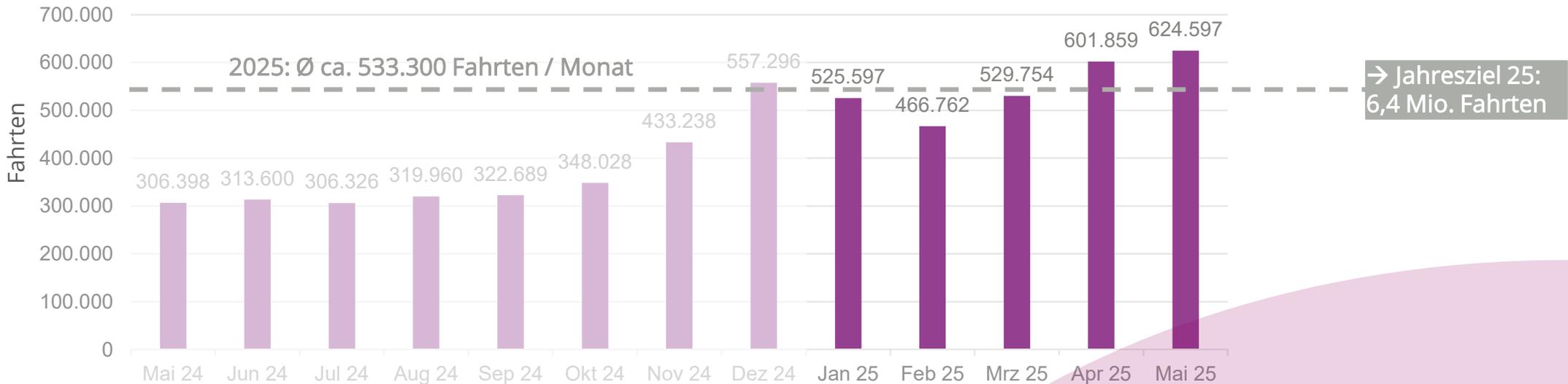
ENTWICKLUNG EEZY.NRW



ca. 10,2 Mio. Fahrten
Gesamtfahrten
seit Einführung

Fahrtenbilanz 2025:
2.748.569 Fahrten kumuliert
6,4 Mio. Fahrten Jahresziel

Monatliche Entwicklung der Fahrten in eezy.nrw in den letzten 12 Monaten



KOMMUNALE SUBVENTIONIERUNG VON EEZY



Modell 1
Wegfall Grundpreis
Nur Arbeitspreis
wird berechnet.
Fahren ab 0,29 Euro!

Modell 2
Wegfall Arbeitspreis
Nur Grundpreis
wird berechnet.
**Fahren für 1,49
Euro!**



Bisheriger Ansatz: **Komplette Übernahme** von Grund- oder Arbeitspreis durch Kommune

Technischer Prüfauftrag von AVV an NRW-Ebene: **Anteilige Übernahme** von Grund- oder Arbeitspreis

→ **Flexibilität für Kommunen zur Subventionierung von eezy**

BESCHLUSSEMPFEHLUNG

Der regionale AVV-Beirat der Stadt Aachen nimmt die Ausführungen zustimmend zur Kenntnis und stimmt der Umsetzung eines landesweiten Fahrtendeckels im beschriebenen Umfang zu.



REGIONALER AVV-BEIRAT DER STADT AACHEN

Tarifreform
AVV/VRS 2026

Tarifliche und
vertriebliche
Angelegenheiten

Sachstand
Deutschlandticket

Verschiedenes

Ö 6

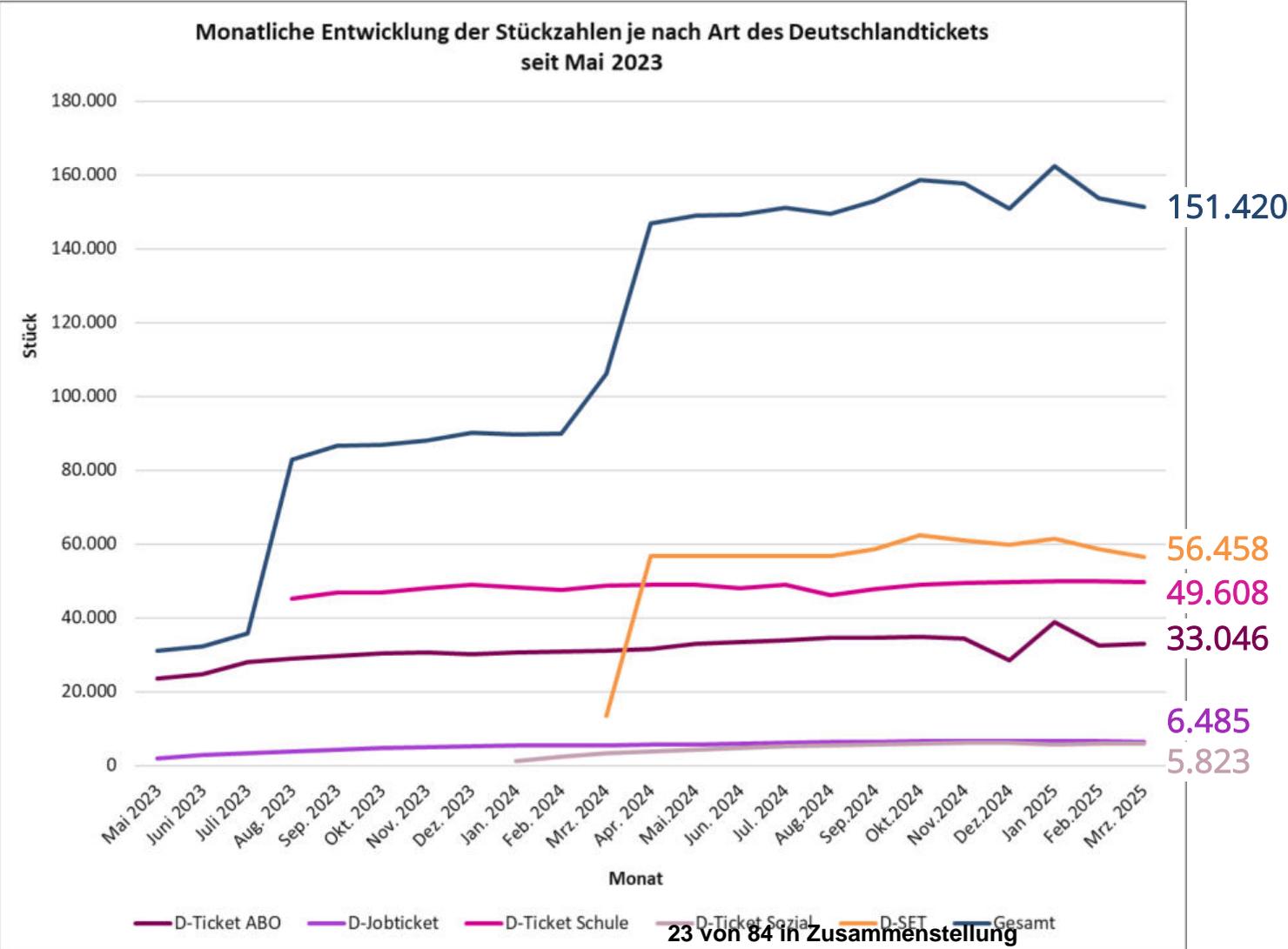
Sachstand Deutschlandticket



ENTWICKLUNG DER STÜCKZAHLEN

$\Sigma = 2.7 \text{ Mio. Stück}$
 seit Einführung

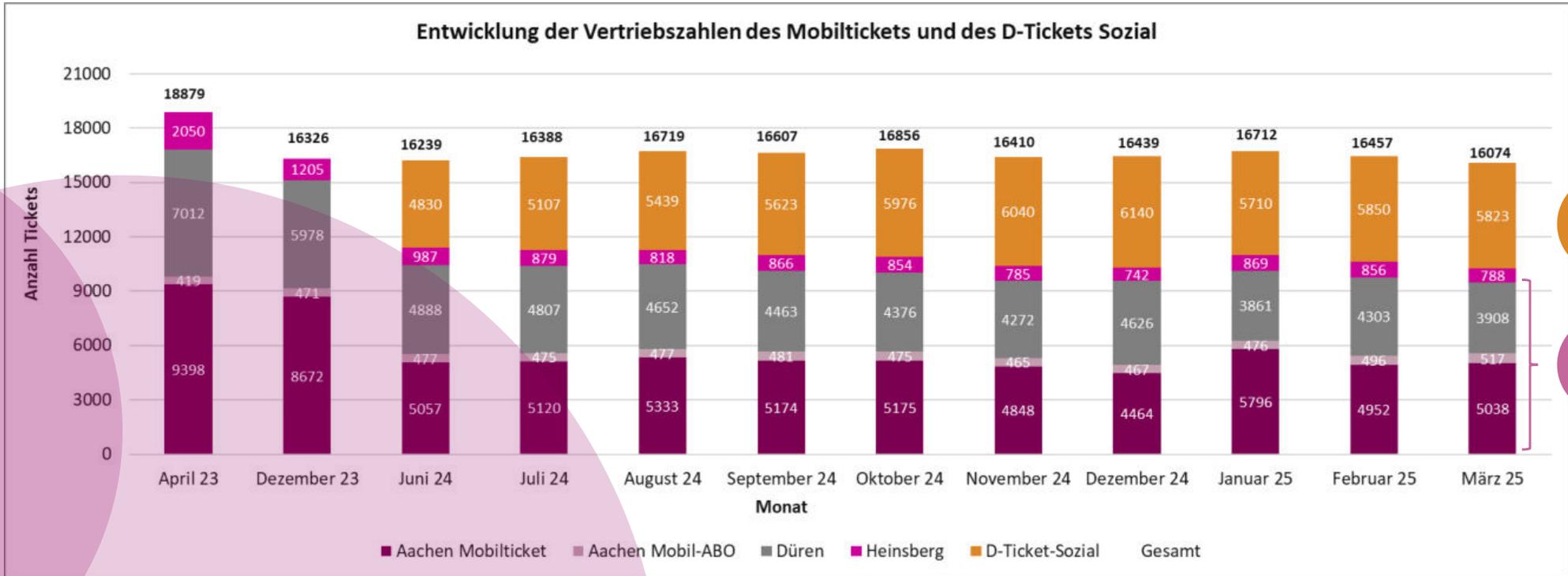
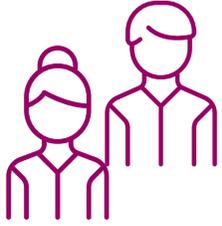
$\Sigma = 121 \text{ Mio. €}$
 seit Einführung



Deutschlandticket Sozial



VERTRIEBSZAHLEN D-TICKET SOZIAL



36,2 %

63,8 %

Finanzierungssituation

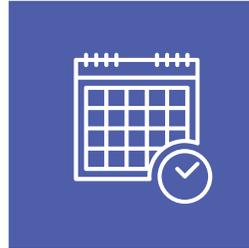


10. ÄNDERUNG DES REGIONALISIERUNGSGESETZES



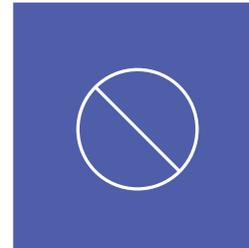
D-TICKET

Verabschiedung
im Bundesrat und Bundestag:
20.12.2024



**Wegfallen der
Nachschussverpflichtung
des Bundes für das Jahr
2023**

Sicherung der Überjährigkeit
(Zeitraum 2023-2025)



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

- In Vorbereitung: **11. Änderung des Regionalisierungsgesetzes ab 2026**
- Pauschalierungsansatz | Dynamisierung der Mittel erforderlich

EINNAHMENAUFTEILUNG DEUTSCHLANDTICKET

für
2025

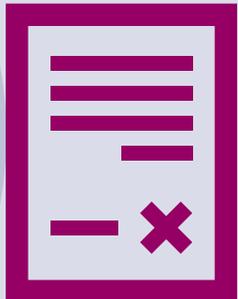


Juni 2025:

Verträge von allen Vertragspartnern
unterzeichnet (NRW-weit)



EAV-Struktur in NRW auf
zentraler Ebene (KCM/Verbünde)
geregelt



bundesweiter
EA-Vertrag

D-Tix, Verbünde etc.

NRW
EA-Vertrag

KCM als Clearing-Stelle
für NRW, Verbünde

Teilnahme-
vereinbarung

DB Regio, AVV

Anerkennungs-
vereinbarung

Verkehrsunternehmen,
AVV

ZAG-Konformität

REGIONALER AVV-BEIRAT DER STADT AACHEN

Tarifreform
AVV/VRS 2026

Tarifliche und
vertriebliche
Angelegenheiten

Sachstand
Deutschlandticket

Verschiedenes

Ö 7

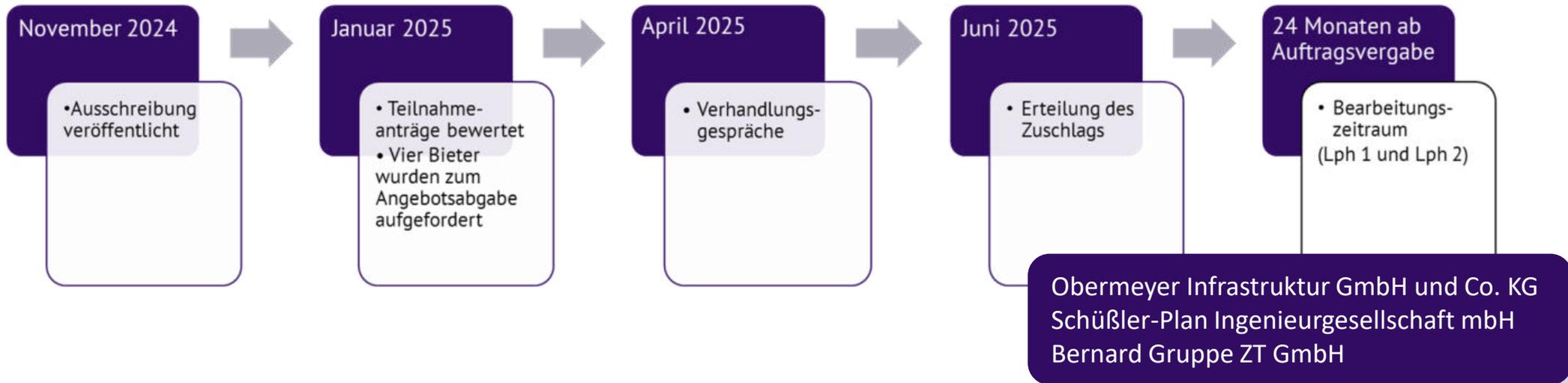
Sachstand Regiotram



VORPLANUNG

AUSSCHREIBUNG DER PLANUNGSLEISTUNGEN (LPH 1 UND LPH2)

- EU-weites Vergabeverfahren
- Betreut durch Vergabestelle der Stadt Aachen





ORGANISATIONSTRUKTUR

- **Aufgabenzweck:** Umsetzung der Regiotram in nachfolgenden Planungsphasen
- **Einbindung der beteiligten Kommunen** (Aachen, Alsdorf, Baesweiler, Würselen) und der **StädteRegion** sowie **möglicher Projektbeteiligter**
- Nach Abstimmungsgespräche unter Einbindung eines **Beraters** erscheint die Einrichtung einer **rechtlich selbständigen Gesellschaft** am sinnvollsten
- Ein **Gründungsbeschluss** soll noch **vor der Sommerpause** gefasst werden

WEITERES VORGEHEN

- Einbindung des MUNV und BAFA zur Finanzierung weiterer Planungsphasen (Lph 3 bis 4)
- Erstellung eines Antrags auf Förderung (Lph 3 bis 4)
- Vorhabenträgerschaft kann jedoch anschließend auf die zu schaffende Organisation übergehen



AVV Aachener Verkehrsverbund (AVV)
Gepostet von Markus Vogten
23. Juni am 11:32

Wir stellen die Weichen

Mit dem Projekt Regiotram Aachen wird ein neues Kapitel der nachhaltigen Mobilität in der Region aufgeschlagen. Ziel ist es, den öffentlichen Nahverkehr durch eine moderne Tramlinie zu ergänzen und bestehende Verkehrsangebote sinnvoll zu vernetzen. Die Planung erfolgt in enger Abstimmung mit **Stadt Aachen, StädteRegion Aachen** sowie den beteiligten Städten Aisdorf, Baesweiler und Würselen. Besonders herausfordernde Streckenabschnitte werden vorrangig betrachtet, um frühzeitig Lösungen zu entwickeln. Dabei werden Anforderungen an die Fahrzeuge und der Betrieb im Gesamtsystem mitgedacht. Die Entwürfe werden transparent vorgestellt und öffentlich diskutiert.

Verantwortlich für die Planung ist eine erfahrene Bietergemeinschaft bestehend aus drei Büros. Die renommierten Planer haben bereits andere Straßenbahnprojekte, wie die Verlängerung der Linie 5 in Köln oder die Straßenbahn-Neubaustrecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz in Berlin, erfolgreich entwickelt. Geplant werden unter anderem die exakte Trassenlage, Position und Ausstattung der Haltestellen, die voraussichtlichen Kosten sowie Streckenabschnitte, die ohne Oberleitung betrieben werden können.

Wir stellen die Weichen	Ingenieurbauwerke wie Brücken
	Strom & Technik
Der Prozess	Die Planungsbüros
Das wird geplant	

AVV Aachener Verkehrsverbund (AVV)
Gepostet von Markus Vogten
18 Std.

Der Weg zur Regiotram

so sieht der Planungsprozess für die Regiotram aus: In den vergangenen Jahren wurden zunächst Machbarkeitsstudien durchgeführt und politische Grundsatzentscheidungen getroffen. Aktuell befindet sich das Projekt in der sogenannten Vorplanungsphase, die voraussichtlich bis Mitte 2027 andauert.

In Anschluss daran folgen die Entwurfsplanung und das Planfeststellungsverfahren, das die formale Genehmigung für den Bau umfasst. Sobald diese Schritte abgeschlossen sind, kann mit dem Bau der Regiotram begonnen werden. Die Bauzeit wird auf etwa vier bis fünf Jahre geschätzt. Wenn alles planmäßig verläuft, könnt ihr in den 2030er Jahren erstmals einsteigen und von einem modernen und umweltfreundlichen Verkehrsmittel profitieren.

2. Dezember im Depot Aachen

Mitmachen erwünscht!

Was kommt danach?
Ergebnisse der Planung besprechen wir in Werkstätten mit Euch

Gemeinsame Ideen für eine bessere Tram – Eure Ideen bringen die Planung voran!

Ihr erfahrt Neues zum Projekt und könnt Euch mit Fachleuten austauschen

Aktuelle Infos & Termine:
www.regiotram-aachen.de

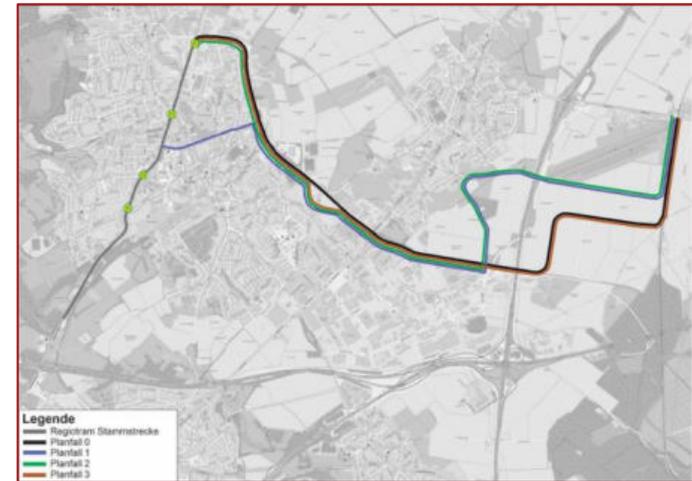
AKTIVITÄTEN

- Social-Media-Woche zur Regiotram (23.06. – 27.06.)
- Infoveranstaltung mit Bürgerinnen und Bürgern Anfang Dezember 2025
- Im weiteren Projektverlauf 2026: Begleitende Öffentlichkeitsarbeit mit weiteren Veranstaltungen (Planungswerkstätten mit Bürgerschaft) in Abhängigkeit vom Projektfortschritt

AUSBLICK (1/2)

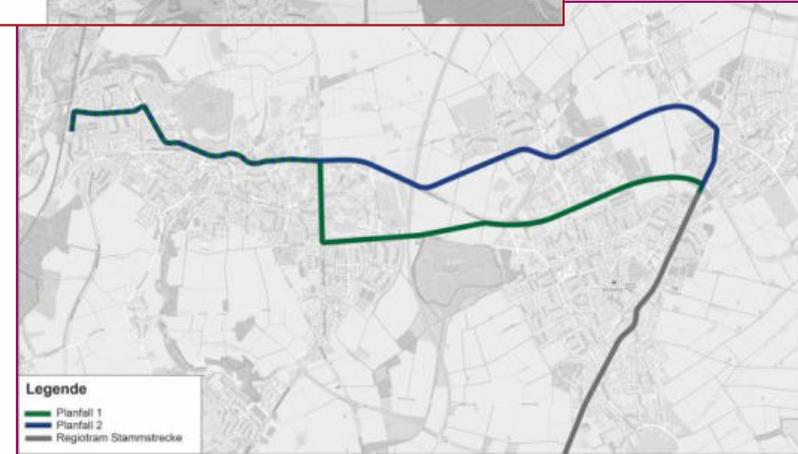
ZUSATZUNTERSUCHUNG AST MERZBRÜCK

- Einstieg in die Vorplanung des Asts Merzbrück parallel zur Vorplanung der Stammstrecke



POTENZIALUNTERSUCHUNG NORDERWEITERUNG

- Verlängerung von Baesweiler nach Übach-Palenberg
- Finanzierung durch die Städteregion Aachen und den Kreis Heinsberg
- 2. Arbeitspaket (qualitativer Variantenvergleich) ist abgeschlossen
- Derzeit Trassenausarbeitung
- Fertigstellung bis Sommer 2025





BETRIEBSHOF

- Voraussichtliche Ausschreibung der Planungsleistungen: 2. Jh. 2025
- 2-stufiges Verfahren: grundsätzliche Standortuntersuchung und Variantenvergleich - anschließend Ausplanung einer bevorzugten Variante

Ö 8 SPNV-Strukturreform NRW



HINTERGRUND



Fokus
SPNV



September
2025

Gesetzgebungsprozess
Entwurf des
ÖPNVG-NRW
(geplant)

Ergebnisse

Jan
2024

Mitteilung
des MUNV
zur Beauftragung
des Gutachtens



Jan
2025

Mitteilung
Ergebnis
*Fusionsmodell
in kommunaler
Trägerschaft*

Einrichtung
Arbeitskreise



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

Jun
2022



Okt
2022

Konzeptpapier der drei
SPNV NRW-AT:
Überprüfung von
Effizienzpotentialen und
Synergien, ohne
Vernachlässigung
regionalen Knowhows

BILANZ ZUM PROZESS DER VERÄNDERUNG DER SPNV-AUFGABENTRÄGERSCHAFT IN NRW

AP	Themenfelder	Beratungsstatus	AK-Sitzung(en)
1	Grundstruktur Aufbauorganisation	 Beratung abgeschlossen	12.02., 26.02. 19.03., 09.04.
	Rechtsform SPNV-Aufgabenträgerorganisation	 Beratung begonnen	07.05.; 21.05., 10.06.
	Aufgabenverteilung	 Beratung abgeschlossen	12.02., 26.02. 19.03., 23.04., 07.05.; 21.05.
	Politische Repräsentanz, Gremien und Beiräte	 Beratung nahezu abgeschlossen	23.04. (Beiräte), 07.05.; 21.05., 10.06.
	Anbindung der Kompetenzcenter und des Zukunftsnetz Mobilität NRW	 Entscheidung durch MUNV getroffen	23.04.; 21.05.
2	Darstellung der Mittelzuordnung und -verwendung inkl. Overheadkosten	 Beratung zur Investitionsförderung und ÖPNV-Pauschale abgeschlossen, weiterer Beratungsbedarf zur Finanzierung der regionalen Ebene	09.04., 23.04., 07.05.; 21.05., 10.06.
	Risikominimierung Finanzierung Verkehrsverträge	 Entwurf MUNV vorgestellt	09.04., 23.04.; 21.05.
	Definition eines SPNV-Grundangebotes	 Ansatz richtig; Umsetzung in Korridoren wird zugestimmt	07.05.; 21.05.
	Entlastung von der Gewährträgerhaftung	 Aktueller Stand vorgestellt, keine Einigung erzielt	09.04., 23.04.
3	Umgang mit bestehenden Verkehrsverträgen	 Entwurf MUNV vorgestellt, vertiefte Beratung steht aus	23.04., 07.05.
	Umgang mit bestehenden Fahrzeuggesellschaften	 Beratung abgeschlossen	23.04., 07.05.
	Altschuldenregelung und Absicherung von Verbindlichkeiten	 Entwurf MUNV vorgestellt, vertiefte Beratung steht aus	23.04., 07.05.

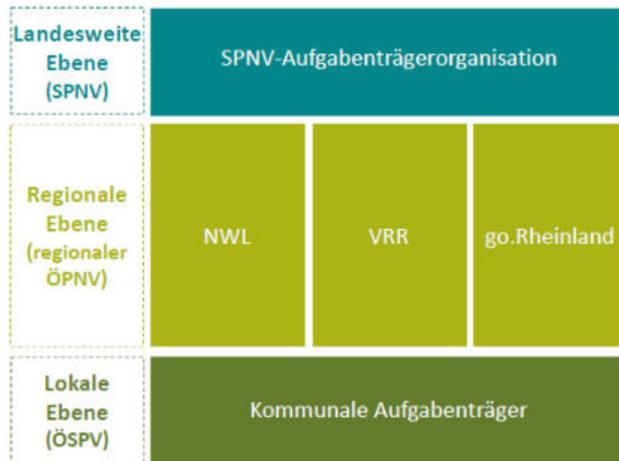
DIE GEPLANTE ORGANISATIONSTRUKTUR DES ÖPNV IN NRW BAUT AUF EINER KLAREN AUFGABENTEILUNG AUF DREI EBENEN AUF

Auszug aus der Arbeitskreissitzung vom 21.05.2025

Organisationsstruktur



Aufgaben landesweite Ebene



- **Management der Verkehrs- und Vertriebsverträge** (z.B. Planung und Durchführung der Beschaffung und Vergabeverfahren, Vertragsüberwachung und -abrechnung)
- **Organisation/Planung/egfls. Vergabe von planbaren SEV-Verkehren**
- **Qualitätsmanagement / Qualitätsstandards** (z.B. Analyse und Monitoring Nicht- und Schlechtleistungen bzw. Vertragsstrafen im Rahmen der Leistungserbringung Verkehrs- und Vertriebsleistungen auf Basis der vergebenen Verträge)
- **Planung Regionalverkehr** (SPNV, Verkehrsachsen) (z. B. strategische Planung, ITF, Deutschlandtakt, Operative Verkehrs- und Angebotsplanung SPNV Jahresfahrplan, Baustellenplanung, Infrastrukturplanung und -entwicklung, SPNV-Zielnetzentwicklung)
- **Erarbeitung SPNV-Nahverkehrsplan** mit mittelfristiger Angebotsplanung (z.B. Festlegung Ziele und Rahmenvorgaben für Finanzierung und Angebot)
- **Finanzierung SPNV, Erlössicherung und -management** (z.B. Finanzplanung einschließlich Einnahmen und Einnahmesurrogate, Finanzierung der Verkehrsverträge und Vertriebsverträge, Vertragsgestaltung mit EVU, Angebotsmaßnahmen zur Einnahmesteigerung aus Fahrgeldeinnahmen)
- **Planung und Koordination der Schieneninfrastrukturbedarfe** (z.B. Bedarfsmeldungen an DB InfraGO)
- **Management der Fahrzeuge und Assets** (z.B. Ausgestaltung Verkehrsverträge bzgl. Fahrzeugbeistellung, Koordination und Durchführung der jeweiligen Vergabeverfahren bzgl. Betriebsleistungen, Fahrzeuge und Darlehen, Überwachung der Bereitstellung, Geschäftsbesorgung für die Eigenbetriebe)
- **Umsetzung von Marketing und Vertrieb im SPNV** u.a. auch Koordination landesweiter Kundendialogkanäle und des SPNV-Kundendialogs (auf Basis landesweiter Abstimmung mit der regionalen Ebene)
- **Umsetzung produktspezifischer Vertriebsmaßnahmen SPNV** (auf Basis landesweiter Abstimmung mit der regionalen Ebene)
- **Umsetzung Auskunft und Information** (auf Basis landesweiter Abstimmung mit der regionalen Ebene)
- **Umsetzung, Erfassung, Lieferung und Nutzung von standardisierten Mobilitätsdaten SPNV** (auf Basis landesweiter Abstimmung mit der regionalen Ebene)
- **SPNV-Ergänzungs- und Verstärkerangebot bei Schnellbussen** (Planung und Förderung von bedeutsamen, landesweit zu koordinierenden regionalen Schnellbuslinien)

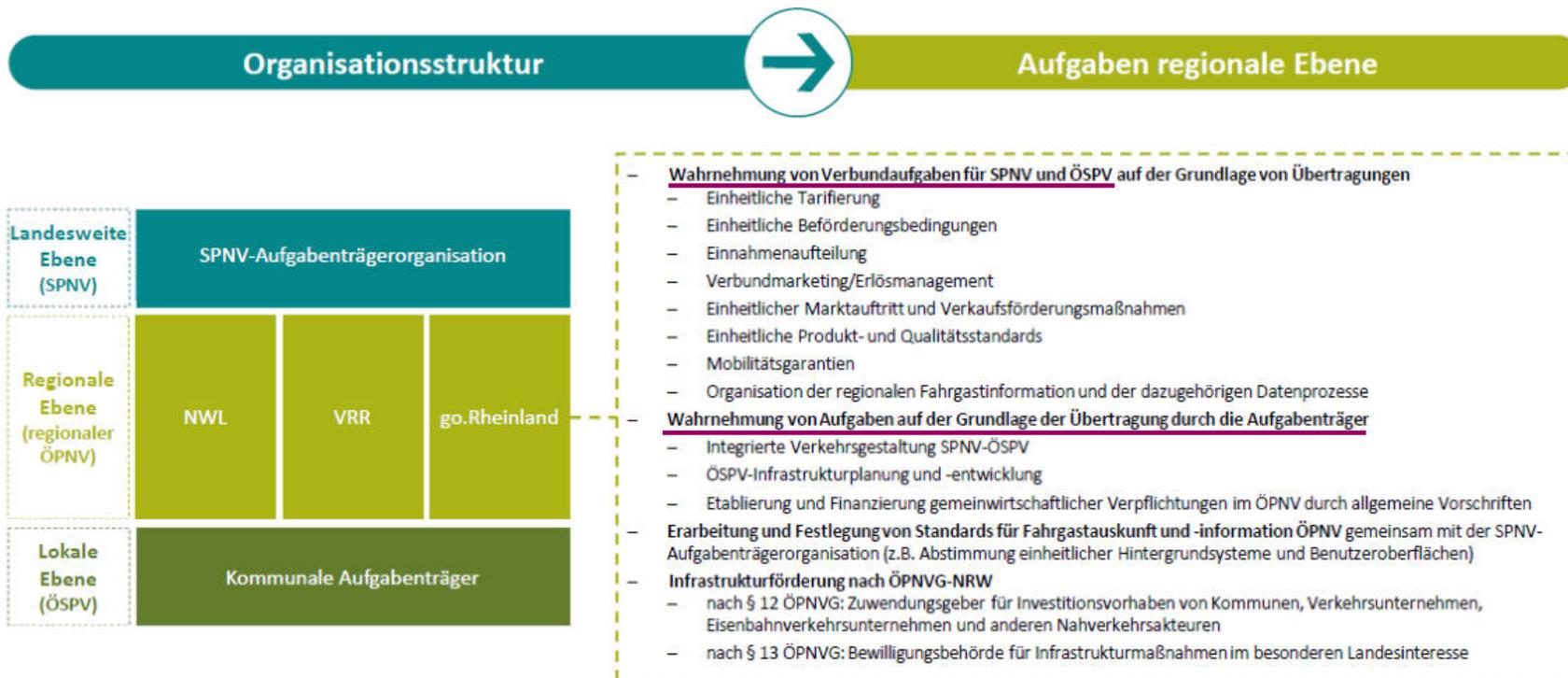
* Die Aufgaben werden nicht im ÖPNVG NRW festgeschrieben.

AK Strukturreform

*Schwerpunkt
auf SPNV*

DIE GEPLANTE ORGANISATIONSTRUKTUR DES ÖPNV IN NRW BAUT AUF EINER KLAREN AUFGABENTEILUNG AUF DREI EBENEN AUF

Auszug aus der Arbeitskreissitzung vom 10.06.2025



* Die Aufgaben werden nicht im ÖPNVG NRW festgeschrieben.

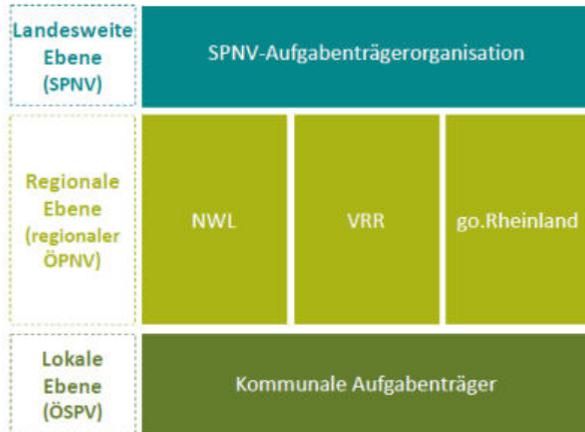
DIE GEPLANTE ORGANISATIONSTRUKTUR DES ÖPNV IN NRW BAUT AUF EINER KLAREN AUFGABENTEILUNG AUF DREI EBENEN AUF

Auszug aus der Arbeitskreissitzung vom 21.05.2025

Organisationsstruktur



Aufgaben lokale Ebene



- Erarbeitung ÖSPV-Nahverkehrspläne mit mittelfristiger Angebotsplanung (z.B. Festlegung Ziele und Rahmenvorgaben Leistungsangebot im ÖSPV, Finanzierung u. Investitionsplanung)
- Ausschreibungen Verkehrsverträge oder Direktvergaben ÖSPV (z.B. Ermittlung Bedarfe Verkehrsleistung, Durchführung Vergabeverfahren, Abschluss und Controlling Verkehrsverträge)
- Fahrzeugbeschaffung U-, Stadt- und Straßenbahnen, Busse, Kleinbusse On-Demand-Verkehr (z.B. Ermittlung Bedarfe, Durchführung Vergabe-verfahren, ggf. Instandhaltung)
- Infrastrukturbereitstellung (z.B. Omnibushaltestellen)
- Finanzierung ÖSPV (z.B. Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen)
- Qualitätsmanagement / Einhaltung Qualitätsstandards (z.B. Analyse und Monitoring Erbringung der Verkehrsleistung)
- Umsetzung von Marketing und Vertrieb ÖSPV (nach Festlegung der regionalen Ebene)
- Umsetzung produktspezifischer Vertriebsmaßnahmen ÖSPV
- Umsetzung Auskunft und Information ÖSPV (nach Festlegung der regionalen Ebene)
- Umsetzung Erfassung, Lieferung und Nutzung von Mobilitätsdaten ÖSPV (nach Festlegung der regionalen Ebene)
- Umsetzung SPNV-Ergänzungs- und Verstärkerangebot bei Schnellbussen (Erbringung Verkehrsleistung)

*Lokale Ebene:
ausführende Instanz
nach Festlegung
durch die regionale
Ebene.*

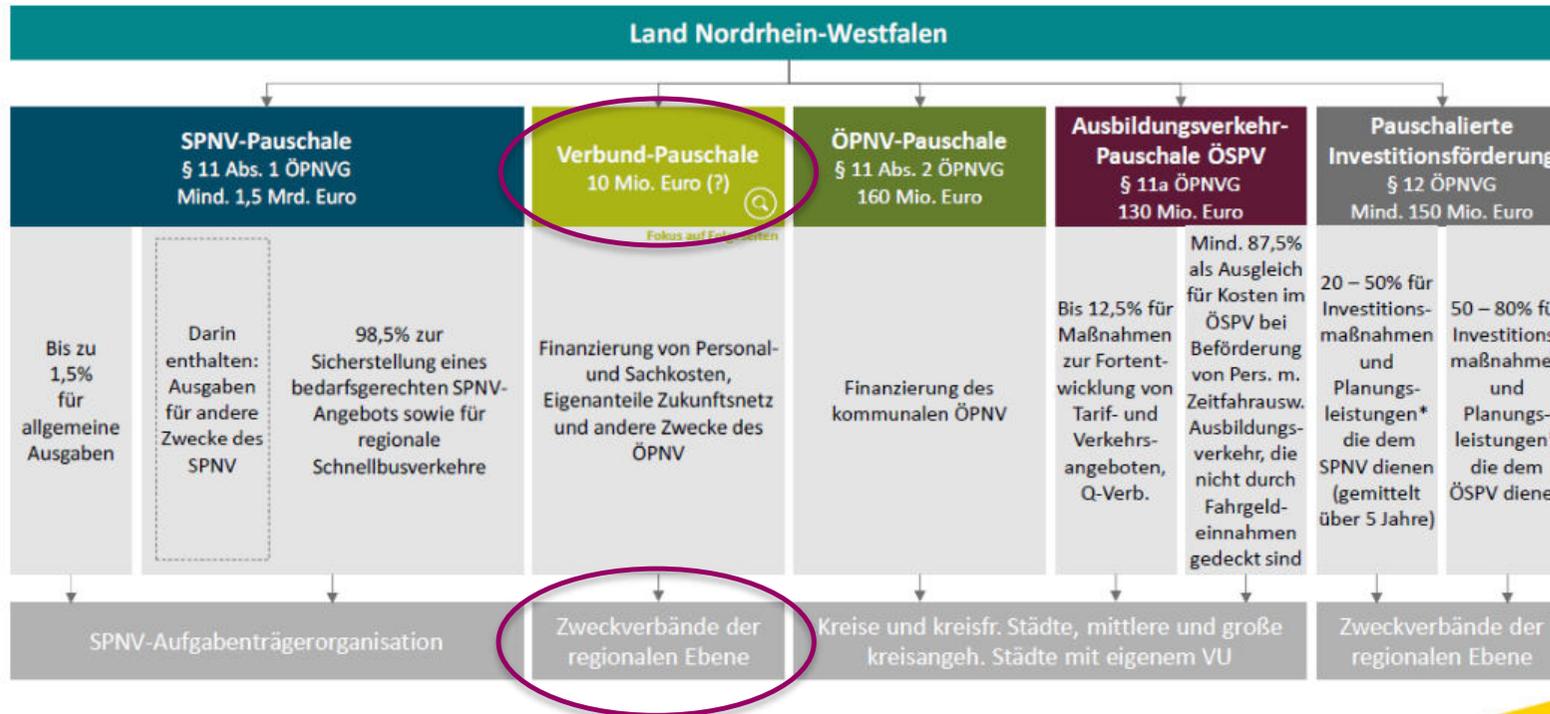
*Verlagerung der
Gestaltungshoheit
bei gleichzeitigem
Verbleib der
Finanzierungs-
verantwortung.*

* Die Aufgaben werden nicht im ÖPNVG NRW festgeschrieben.

MITTELZUWEISUNG UND –VERWENDUNG, SPNV-PAUSCHALE

Auszug aus der Arbeitskreissitzung vom 10.06.2025

Der neue Vorschlag sieht vor, für die Finanzierung der Zweckverbände eine neue Verbund-Pauschale einzurichten; die Finanzierung von SPNV und ÖSPV wird getrennt



- Verbund-Pauschale**
- Aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz
 - Unterliegt der Dynamisierung entsprechend der Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes
 - Keine unmittelbare oder mittelbare Weiterleitung von Mitteln aus dieser Pauschale an andere als die reg. Zweckverbände gemäß § 5 Absatz 1 RegG

ca. 3 Mio. €
für den AVV p.a.
(Stand: 2025)
ca. 60 % der Verbundfinanzierung

* Inkl. Planungsvorrat GVFG

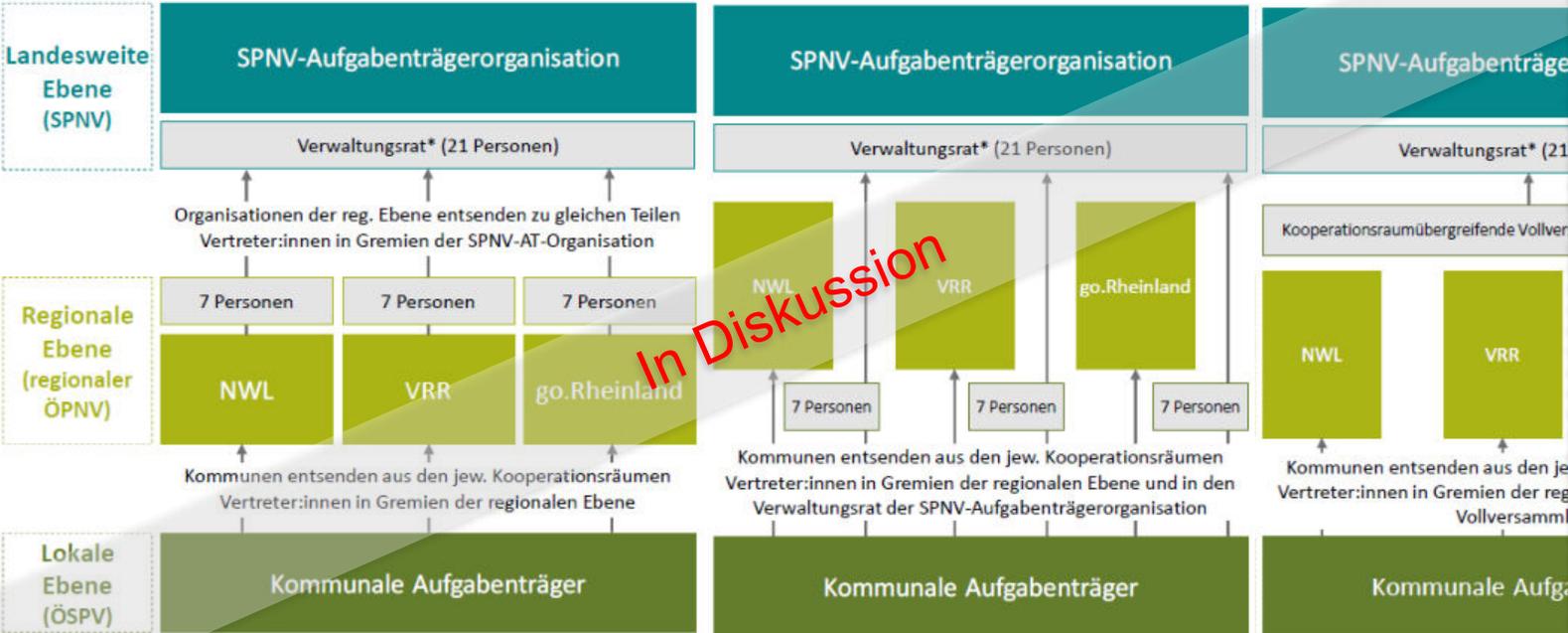
UNTERSCHIEDLICHE ORGANISATIONSFORMEN IN AUSARBEITUNG

Auszug aus der Arbeitskreissitzung vom 10.06.2025

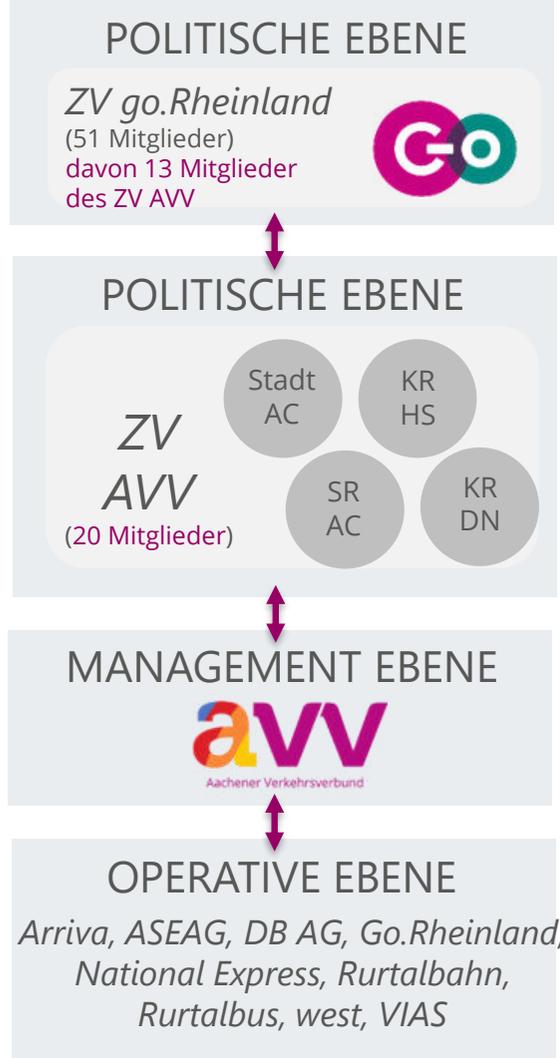
Szenario 1

Szenario 2

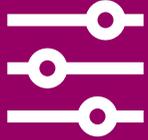
Szenario 3



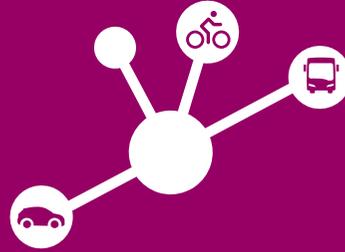
Aktuelle Organisation AVV



Leistungsspektrum des AVV für die Region



3-Ebenen-Modell
AVV als Bindeglied zwischen den
Verkehrsunternehmen und
Aufgabenträgern



**Regional spezifische Beratung der
Kommunen in allen Themenfeldern
des ÖPNV und Teilen von
multimodalen Angeboten**



**Deutschlandticket und regionale
bedarfsgerechte Tarif- und
Vertriebsgestaltung im Sinne der
Kommunen und Fahrgäste
(u.a. City-Tarif)**



Digitaler Vertrieb
(Betreiber der zentralen und
vernetzenden Architektur einschl.
Fördermanagement mit langfristig
angelegten Verträgen)



**Einnahmenaufteilung zwischen den
im AVV tätigen
Verkehrsunternehmen sowie
überregional
(D-Ticket, NRW-Tarif)**
46 von 84 in Zusammenstellung



**Koordination von
bzw. Beteiligung an (europäischen)
ÖPNV-Großprojekten
(Regiotram, NEMORA, TRANSIT)**



Euregionale
Koordinierungsstelle
zur grenzenlosen Mobilität



Zentrales Marketing
und Kundeninformation zur
Attraktivitätssteigerung des ÖPNV



Bereitstellung aktueller,
unternehmensübergreifender
dynamischer Fahrplandaten



Abstimmung bzw. Koordination des
Leistungsangebots und der
Fahrplanmaßnahmen
verbundweit und überregional/
Verknüpfung ÖSPV und ÖPNV



Abstimmung und Koordination der
lokalen Nahverkehrspläne/
Unterstützung bei ÖSPV-Vergaben



Akquise von (europäischen)
Fördermitteln zur Umsetzung
kommunaler Aufgaben
zur Stärkung der
(grenzüberschreitenden) Mobilität



Zentrales Fördermanagement für die Verbandsmitglieder (Fahrzeugbeschaffung, Tarifangebote u.a. für Schüler, Sozialschwache)



Abrechnung Verbundverkehr (v.a. Verkehrsleistungen in benachbarten Aufgabenträger-Gebieten)



Koordination Barrierefreiheit für Auskunft und Infrastruktur (u.a. Regionalkonferenzen)



Berechnung und Weiterentwicklung der differenzierten Kreisumlage



Unterstützung der Vorhaben in der Region und Beratung zum Betrieblichen und Schulischen Mobilitätsmanagement

GO.SYNERGIE

Programm mit 8 Projekten (Interessensvertretung für die Regionen)

ENTSCHEIDUNGSSTRUKTUREN IM AVV

STATUS QUO

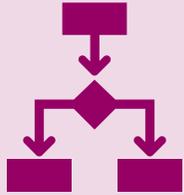
- **Regionale AVV-Beiräte** (Mitglieder aus Politik/Verwaltung): zur Abstimmung der Themen der Verbandsversammlung sowie Einholen des Votums – **Kommunale Möglichkeiten zur Gestaltung und Einflussnahme**
- **Seit 2008** vereinbarte **Sperrminorität der AVV-Vertreter** in der Verbandsversammlung von go.Rheinland für die SPNV-Angelegenheiten

Darüber hinaus

Enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen AVV und VRS unter go.Rheinland und dem **Programm go.Synergie** mit dem Ziel, umfangreiche Maßnahmen im Sinne der Verkehrswende umzusetzen.



MÖGLICHE RISIKEN FÜR ÖSPV-AUFGABENTRÄGER UND KOMMUNEN



Bedrohung der **Finanzierung der Aufgabenwahrnehmung** durch die derzeitigen lokalen ÖSPV-Verbundstrukturen und somit deren **Handlungsfähigkeit** im Dienste der Aufgabenträger (Stadt Aachen, StädteRegion Aachen, Kreis Düren, Kreis Heinsberg)

Weiterhin finanzielle Verantwortung der Aufgabenträger bei **verringertem Einflussnahme** und **Gestaltungsmöglichkeit** vor Ort zur Erreichung der Mobilitätswende

ZEITPLAN ZUM GESETZGEBUNGSVERFAHREN

Bis zum Gesetzgebungsverfahren im Landtag stehen noch formelle Verfahrensschritte aus, diese sehen auch Beteiligungsformen vor



Einbringung ins Kabinett bis zum 02. September 2025 – Gesetzgebungsverfahren ab Dezember 2025



OFFENE BERATUNGSPUNKTE

politische
Einflussnahme/
Beteiligung der
Kommunen

Quotierung der
Mittel bzw.
Finanzierung des
zentralen AT aus
der regionalen
Ebene

Haftungsrisiken/
Laufende
vertragliche
Verpflichtungen

Auskömmliche
Finanzierung der
Trägerzweck-
verbänden AVV
und VRS

Standort-
festlegung und
Finanzierung einer
neuen
Organisations-
einheit

GEPLANTE SPNV-STRUKTURREFORM IN NRW

AUSWIRKUNGEN AUF DEN AVV UND DEN KOMMUNALEN ÖSPV



BESCHLUSSEMPFEHLUNG

Die Beschlussfassung soll auf der Grundlage des Beratungsergebnisses des regionalen AVV-Beirats erfolgen.

Danke für Ihre
Aufmerksamkeit.

Ö9: Fahrplanmaßnahmen 2025

Ö11: Kommunaler Wärmeplan: Bericht über das Ergebnis der Beteiligungen nach § 13 Abs. 4 WPG, Beschluss des Wärmeplans gemäß §13 Abs. 5 i.V.m § 23 WPG

[Präsentation anzeigen](#)

Ö12: Östliche Innenstadt: Abschlussbericht vorbereitende Untersuchungen (VU) nach § 141 Baugesetzbuch mit Handlungsprogramm, weiteres Vorgehen

Präsentation anzeigen

Ö13: Aachener Bäche sichtbar und erlebbar machen
Hier: Entscheidung zur Führung in der Innenstadt
nach eingehender Untersuchung der Varianten
Kleinmarschierstraße und Hartmannstraße

Ö14: Änderung des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) für eine nachhaltigere Flächenentwicklung

Ö15: Theaterplatz i.R. Innenstadtkonzept 2022 - Ausführungsbeschluss Theaterplatz und Theaterstraße bis zur Borngasse

[Präsentation anzeigen](#)

Ö16: Lückenschlüsse und Verbesserungen auf der Rad-Vorrang-Route Brand (Planungs- und Ausführungsbeschluss)

[Präsentation anzeigen](#)

Ö17: RS4 Radschnellweg Euregio: Veröffentlichung der Dokumentation zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und Ergebnis der in der Voruntersuchung gewählten Linie

Präsentation anzeigen

Ö18: Förderrichtlinie: Aachen fährt elektrisch – Förderprogramm für Ladeinfrastruktur

Präsentation anzeigen

Ö19: Einrichtung von zusätzlichen E-Tretroller- Abstellflächen im Stadtgebiet Aachen

Präsentation anzeigen

Ö2o: Parkraumsituation am Parkplatz Hermann-Löns-Allee, Sachstandsbericht

Präsentation anzeigen

Ö21: Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für die Erneuerung der Kreuzherrenstraße

Ö22: Mitteilungen der Verwaltung

Haltepunkt BHF Richterich

Ö22: Mitteilungen der Verwaltung ÖA/ Kommunikation

Präsentation anzeigen

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Kommende Termine - Vorankündigung

16.- 22. September: Europäische Mobilitätswoche

Motto: „Mobilität für alle“

Aktionen von der gesamten Stadtgesellschaft, die zur Förderung nachhaltiger Mobilität beitragen, sind willkommen.

Weitere Infos und Termine unter: aachenbewegt.de/Kalender



Ö22: Mitteilungen der Verwaltung ÖA/ Kommunikation

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö22: Mitteilungen der Verwaltung

Fahrrad Klimatest Auszeichnung Aachen

[Präsentation anzeigen](#)

Ergebnisse ADFC-Fahrradklima-Test 2024

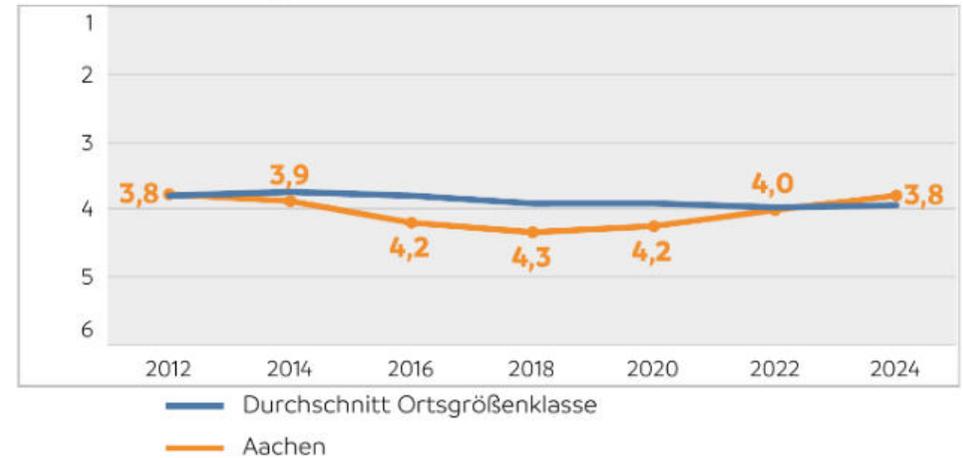
Aachen

Ortsgrößenklasse >200.000 bis 500.000 Einwohner

Kurzüberblick

- > Gesamtbewertung **3,8**
- > Rangplatz Bund in Ortsgrößenklasse **7 von 25 Orten**
- > Vergleich zu 2022 **+ leichte Verbesserung**

Entwicklung seit 2012



Stärken und Schwächen im Städtevergleich

Stärken

- 1 Fahrradförderung in letzter Zeit
- 2 Werbung für das Radfahren
- 3 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung

Schwächen

- 1 Fahrradmitnahme im ÖV
- 2 Fahrraddiebstahl
- 3 Radfahren für Alt und Jung

Quelle: „<https://aachen.adfc.de>“

Ergebnisse ADFC-Fahrradklima-Test 2024

... in der Einzelbewertung ¹

geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,1
Fahrradförderung in letzter Zeit	2,4
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,5
zügiges Radfahren	2,9
Werbung für das Radfahren	2,9
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	2,9
Wegweisung für Radfahrer	2,9
Radfahren für Alt und Jung	3,4
Konflikte mit Fußgängern	3,6
Abstellanlagen	3,6
Spaß oder Stress	3,7
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,8
Reinigung der Radwege	4,0
Oberfläche der (Rad)wege	4,0
Hindernisse auf Radwegen	4,1
Medienberichte	4,1
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	4,2
Winterdienst auf Radwegen	4,3
Sicherheitsgefühl	4,3
Falschparkenkontrolle auf Radwegen	4,5
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,5
Breite der Radwege	4,5
Führung an Baustellen	4,6
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,6
Konflikte mit Kfz	4,7
Fahrraddiebstahl	4,9
Fahrradmitnahme im ÖV	5,1

Stärken



Schwächen

... im Vergleich zu ähnlichen Orten ²

Fahrradförderung in letzter Zeit	+1,3
Werbung für das Radfahren	+1,0
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	+0,4
Oberfläche der (Rad)wege	0,4
Erreichbarkeit Stadtzentrum	0,3
Wegweisung für Radfahrer	0,3
zügiges Radfahren	0,3
Falschparkenkontrolle auf Radwegen	0,2
Konflikte mit Fußgängern	0,2
Breite der Radwege	0,2
Abstellanlagen	0,2
Hindernisse auf Radwegen	0,2
Reinigung der Radwege	0,2
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	0,2
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	0,1
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	0,1
Winterdienst auf Radwegen	0,1
Führung an Baustellen	0,1
Ampelschaltungen für Radfahrer	0,0
Sicherheitsgefühl	0,0
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	0,0
Spaß oder Stress	-0,1
Medienberichte	-0,1
Konflikte mit Kfz	-0,2
Radfahren für Alt und Jung	-0,3
Fahrraddiebstahl	-0,4
Fahrradmitnahme im ÖV	-0,8

Im Vergleich deutlich besser

Im Vergleich deutlich schwächer

1 Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen des Ortes

2 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Orte der Ortsgrößenklasse.

Lesebeispiel: Fahrradförderung in letzter Zeit wird 1.3 Notenpunkte besser bewertet als im bundesweiten Durchschnitt der Ortsgrößenklasse

Ergebnisse ADFC-Fahrradklima-Test 2024

„Aachen: Gewinnerstadt beim "Miteinander im Verkehr"“

Das Miteinander im Straßenverkehr stellt in vielen Städten eine große Herausforderung dar – und wird von den Teilnehmenden am ADFC-Fahrradklima-Test deutlich kritischer bewertet als das allgemeine Fahrradklima. Sowohl die Zusatzfragen aus 2024 als auch die regelmäßig erhobenen Standardfragen zeigen: **Vor allem das Sicherheitsgefühl von Radfahrenden und die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sorgen für Unzufriedenheit.** Lediglich die Konflikte unter Radfahrenden werden in nahezu allen Städten als gering wahrgenommen. Die Ergebnisse verdeutlichen: Es ist nach wie **vor schwierig, das respektvolle Miteinander im Straßenverkehr zu verbessern.** Besonders in **großen Städten wird das Verkehrsklima als angespannt erlebt** – selbst in Fahrradhochburgen wie Freiburg, Münster oder Karlsruhe, die ansonsten traditionell gut abschneiden.

Ein positives Beispiel setzt Aachen:

Mit öffentlich sichtbaren Kampagnen für mehr Rücksichtnahme und klaren Maßnahmen von Politik und Verwaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit **zeigt die Stadt, wie es besser geht.** Zudem **überzeugt Aachen** durch eine umfassende Bürgerbeteiligung – und wird dafür mit dem **Sonderpreis des ADFC ausgezeichnet.**“

Quelle: „<https://fahrradklima-test.adfc.de/>“

Ö22: Mitteilungen der Verwaltung

Fahrrad Klimatest Auszeichnung Aachen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ö22: Mitteilungen der Verwaltung

Frankenberger Park Situation und Ausblick

Ö22: Mitteilungen der Verwaltung

Bismarckstraße Sachstand

[Präsentation anzeigen](#)

Bismarckstraße



Bismarckstraße

Sachstand

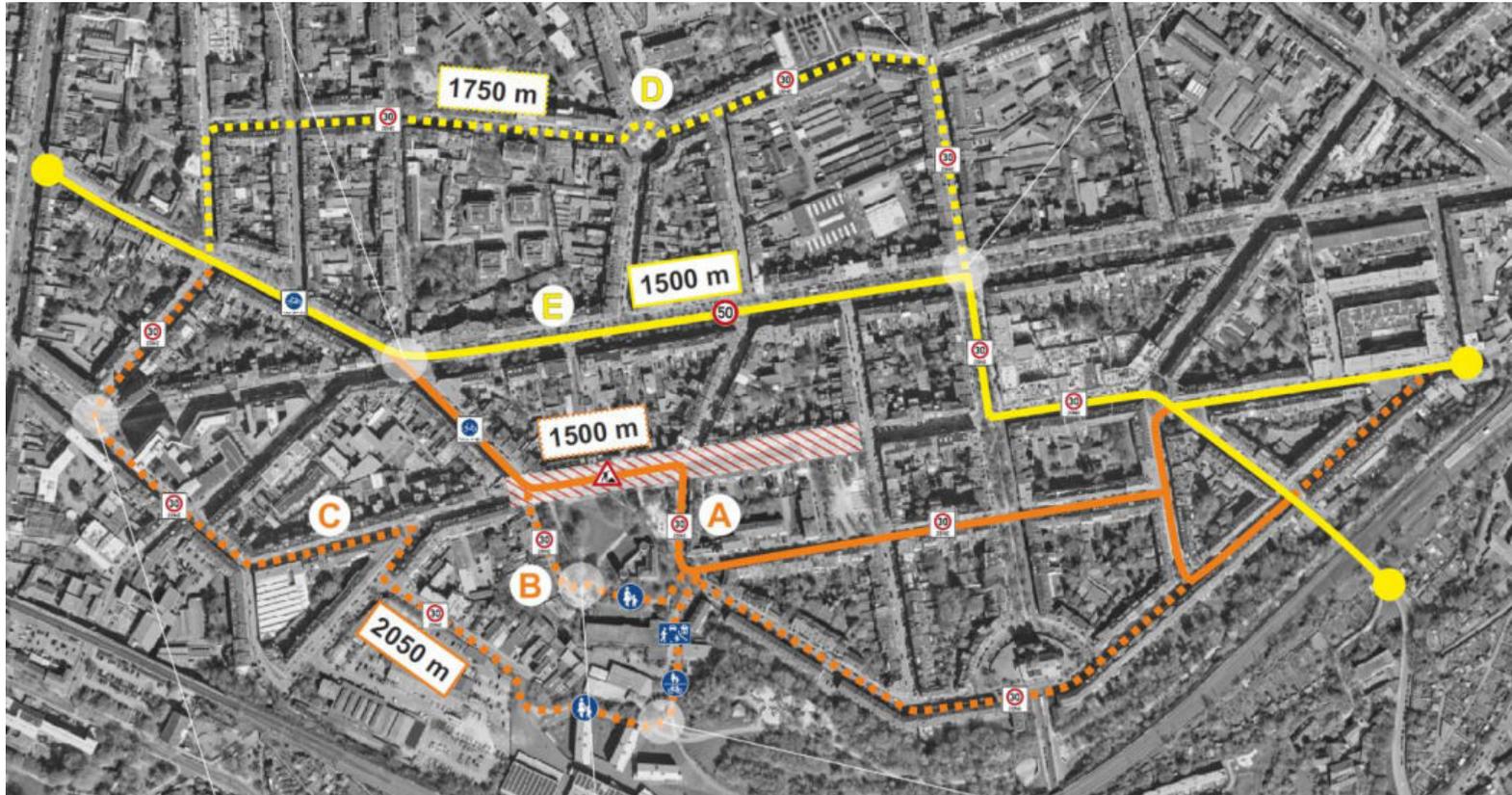
- Bauabschnitt 1.1 wird Mitte Juli planmäßig fertig
- Vollsperrung sehr effektiv
- Anlieger erkennen den ordentlichen Fortgang der Arbeiten an, finden Terminalsicherheit gut
- Abstimmung mit Entsorgungsbetrieben funktioniert
- Stollenbau Regionetz Goffartstraße wurde begonnen
- Baustelleneinrichtung für Bauabschnitt 1.2 ab 14.07.2025

Perspektive

- Beginn BA 1.2 Mitte Juli
- Sperrung der Kreuzung Goffartstraße/ Haßlerstraße halbseitig
- Ferien der Firma 04.08.2025 bis 22.08.2025
- Fertigstellung BA 1.2 Ende Oktober

Umleitung – Variantenbetrachtung (BA 1.1 -1.3)

Übersicht



Südliche Umfahrung

- (A) Goffartstraße / „durch die Baustelle“
- (B) Hinter der Burg Frankenberg / Rehmannstraße
- (C) Maria-Montessori-Gesamtschule / Warmweiherstraße

Ö22: Mitteilungen der Verwaltung

Bismarckstraße Sachstand

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorlage	
Federführende Dienststelle: Fachbereich Mobilität und Verkehr	Vorlage-Nr.:
Beteiligte Dienststellen:	Status: öffentlich
	AZ.:
	Datum: 26.06.2025
	Verfasser: AVV
Betreff:	
Geplante SPNV-Strukturreform in NRW – Auswirkungen auf den AVV und den kommunalen ÖSPV	
Beratungsfolge:	TOP: 4.2
Datum	Gremium Kompetenz
26.06.2025	MA Emp.

Beschlussvorschlag:

Die Beschlussfassung soll auf der Grundlage des Beratungsergebnisses des regionalen AVV-Beirats erfolgen.

Erläuterungen:

Geplante SPNV-Strukturreform in NRW – Auswirkungen auf den AVV und den kommunalen ÖSPV

Die Koalitionsvereinbarung von CDU und GRÜNEN in NRW weist u.a. das Ziel einer effizienteren und einheitlicheren Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) aus. Auf dieser Grundlage finden auf Landesebene aktuell Planungen zu einer Strukturreform der SPNV-Aufgabenträgerschaft in NRW statt, in welche der go.Rheinland aufgrund seiner Zuständigkeit für den SPNV im Rheinland eingebunden ist.

Als Bestandteil der vorgenannten Reformpläne werden über die inhaltliche Neuordnung von Zuständigkeiten im Bereich des SPNV hinaus inzwischen auch weitreichende Änderungen der Zuständigkeiten und Finanzierungsgrundlagen in Bezug auf den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) diskutiert, obschon die für den ÖSPV zuständigen regionalen Verkehrsverbände (u.a. AVV) – trotz ihrer zentralen Rolle bei der Umsetzung der Mobilitätswende – nicht in den Prozess eingebunden sind.

Aus Sicht der AVV-Geschäftsführung, welche den Reformprozess im Rahmen ihrer Tätigkeit für go.Rheinland grundsätzlich konstruktiv begleitet, sind mit den aktuell vorgesehenen gesetzlichen Anpassungen möglicherweise tiefgreifende Auswirkungen auf den kommunalen ÖSPV und seine Verbundstrukturen – also auch auf den Aachener Verkehrsverbund (AVV) – verbunden.

Die Verbundgesellschaft nimmt die vorgenannte Entwicklung zum Anlass, die Gremien des AVV darüber zu informieren, welche Folgewirkungen die geplanten Änderungen für die regionale Steuerung, die kommunale Einflussnahme und die Finanzierung des ÖSPV haben können. Ziel ist, auf Risiken hinzuweisen und zugleich einen Beitrag zur gemeinsamen Entwicklung tragfähiger Reformansätze zu leisten.

Die Planungen des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) sehen nach Kenntnis des AVV aktuell eine Organisations- und Gremienstruktur für den gesamten ÖPNV in NRW vor, durch welche die Gestaltungs- und Einflussmöglichkeiten der Kommunen künftig erheblich reduziert würden, obwohl diese für den kommunalen ÖSPV weiterhin die finanzielle Verantwortung tragen würden.

Das vom MUNV angestrebte Konstrukt sieht vor, dass wesentliche Bestandteile der heute in Eigenverantwortung der lokalen Verkehrsverbände wahrgenommenen bzw. ausgestalteten Aufgabenstellungen künftig durch die Ebene der bisherigen SPNV-Aufgabenträger vorgegeben würden. Dies hätte künftig voraussichtlich erheblichen Einfluss auf die Mitgestaltung und -bestimmung durch Verkehrsunternehmen und ÖSPV-Aufgabenträger bzw. deren Gremien. In diesem Kontext sei beispielhaft auf zentrale Aufgabengebiete des AVV wie z.B. verbundspezifische Tarifangelegenheiten, vertriebliche Entwicklungen oder die für die Verkehrsunternehmen essenzielle Einnahmenaufteilung hingewiesen.

Im Übrigen ist die AVV GmbH weit mehr als eine Tariforganisation: Sie vernetzt Kommunen, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste, koordiniert Infrastrukturprojekte, gestaltet Tarife und Vertrieb auch über (Landes-) Grenzen hinaus, steuert Fördermittel und treibt die Digitalisierung im Sinne einer integrierten, sozial gerechten und zukunftsfähigen Mobilität als Betreiberin von verbundweit eingesetzten Systemen voran.

Mit einer Umsetzung der MUNV-Planungen bestünde aus Sicht der Aufgabenträger und Kommunen das Risiko, dass die im AVV seit vielen Jahren bewährte Gremienstruktur (3-Ebenen-Modell), welche sich durch eine enge

Abstimmung zwischen der Verbundebene und den Verkehrsunternehmen, der kommunalen Politik und den Verwaltungen auszeichnet, stark gefährdet wäre. Dies betrifft insbesondere auch die im AVV bislang durch die regionalen AVV-Beiräte gewährleistete Einflussnahme der jeweils kreis-/regionsangehörigen Kommunen.

Nicht zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass die vom MUNV angestrebten strukturellen Veränderungen durch ein gesetzlich verankertes Verbot flankiert werden sollen, wonach künftig keine Pauschalmittel nach § 11 (1) ÖPNVG NRW mehr an die für den kommunalen ÖSPV zuständigen Zweckverbände AVV und VRS weitergeleitet werden dürften, welche diese bislang über den SPNV-Aufgabenträger go.Rheinland zur Erledigung ihrer Verbundaufgaben zugewiesen bekommen. Um die bislang bewährte, lokale Aufgaben- und Interessenwahrnehmung weiterhin sicherstellen zu können, wäre der hieraus potenziell entstehende wirtschaftliche Schaden nach dem bestehenden AVV-Regelwerk durch den Gesellschafter und mithin die Verbandsmitglieder des Zweckverband AVV aufzufangen.

Trotz einer Vielzahl offener Fragestellungen und eines von Seiten der an den Planungen des MUNV beteiligten Akteure reklamierten Klärungsbedarfs ist seitens des MUNV beabsichtigt, einen entsprechenden Gesetzesentwurf noch vor der Sommerpause 2025 in das Beteiligungsverfahren zu geben. Dieser ambitionierte Zeitplan für das Gesetzgebungsverfahren steht nach Auffassung des AVV im Widerspruch zur Komplexität und Tragweite der Reform, nicht zuletzt auch mit Blick auf die Auswirkungen für den kommunalen ÖSPV.

Aus Sicht des AVV wäre es daher wichtig, bestehende kommunale Einflussmöglichkeiten zu berücksichtigen, die Finanzierung funktionierender Strukturen abzusichern und den Gesetzgebungsprozess mit der notwendigen inhaltlichen Tiefe und Beteiligung zu gestalten. Andernfalls droht ein Verlust an regionaler Steuerungskraft – mit spürbaren Folgen für die Umsetzung der Mobilitätswende in der Region.