Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Vorlagenummer: FB 68/0247/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 10.07.2025

Nahverkehrsplan der Stadt Aachen 2025, 3. Fortschreibung

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

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
02.10.2025	Mobilitätsausschuss	Anhörung/Empfehlung
19.11.2025	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:
Der Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen, gemäß § 9 ÖPNVG NRW die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplan der Stadt Aachen 2025 in der Endfassung gemäß der Anlagen 1-9 zu beschließen.

Der Rat der Stadt Aachen beschließt gemäß § 9 ÖPNVG NRW die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplan der Stadt Aachen 2025 in der Endfassung gemäß der Anlagen 1-9.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx 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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	*0*		*0*			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener 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:

keine	*positiv*	*negativ*	*nicht eindeutig*
			x

Der Effekt auf die CO2-Emissionen ist:

gering	*mittel*	*groß*	*nicht ermittelbar*
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung
Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine	*positiv*	*negativ*	*nicht eindeutig*
x			

Größenordnung der Effekte
Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO_2-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 CO_2-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 CO_2-Emissionen erfolgt:

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

Erläuterungen:
Erläuterungen

Ein Nahverkehrsplan (NVP) ist das zentrale, strategische Dokument für die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf kommunaler Ebene. Er legt die Grundlagen für ein attraktives, nachhaltiges und bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot fest, das als Rückgrat der Mobilitätswende fungiert. Durch die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel kann ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung von verkehrsbedingten Emissionen erfolgen. Dies unterstützt die kommunalen Klimaschutzbestrebungen maßgeblich. Auch volkswirtschaftlich ist der ÖPNV bedeutsam: Laut einer aktuellen Analyse der TU München im Auftrag der Initiative „Zukunft Nahverkehr" generiert jeder investierte Euro im Durchschnitt einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von drei Euro.

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen § 8 (ÖPNVG NRW) ist Aachen als kreisfreie Stadt zur Aufstellung bzw. zur Fortschreibung eines Nahverkehrsplans aufgefordert. Am 20.01.2022 hat der Mobilitätsausschuss die Einleitung des Verfahrens zur dritten Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen beschlossen (FB61/0304/WP18).
Die Stadtverwaltung schreibt den Nahverkehrsplan in Eigenregie fort. Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. In einer Arbeitsgruppe bestehend aus den beiden Aufgabenträgern Stadt Aachen und StädteRegion Aachen, der AVV GmbH und der ASEAG wurden wichtige regionale Sachverhalte abgestimmt.
Der Entwurf des Nahverkehrsplans wurde Anfang Juli in den Bezirksvertretungen und im Mobilitätsausschuss vorgestellt (FB68/0226/WP18). Auf Grundlage des Entwurfs wurde im Juli das gesetzlich vorgeschriebene Beteiligungsverfahren durchgeführt. Über die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens wird im Rahmen dieser Vorlage berichtet.

Beteiligungsverfahren

Im Rahmen des Beteiligungskonzeptes der aktuellen Fortschreibung wurden die betroffenen Verkehrsunternehmen, die benachbarten Aufgabenträger, der Zweckverband AVV sowie die weiteren in der Fachkommission ÖPNV vertretenen Institutionen nach der politischen Beratung der Vorlage zum Entwurf ab dem 03.07.2025 angeschrieben und eingeladen, eine Stellungnahme bis Ende Juli 2025 abzugeben. Außerdem wurden in Veranstaltungen der politische Begleitkreis zum Nahverkehrsplan, die Kommission Barrierefreies Bauen sowie die Fachkommission ÖPNV (in der Verkehrsentwicklungsplanung) informiert und der NVP-Entwurf im Rahmen einer Vorlage in den Bezirksvertretungen sowie im Mobilitätsausschuss im Juli 2025 beraten. Innerhalb der o.g. Frist sind insgesamt 10 schriftliche Stellungnahmen rd. 400 Rückmeldungen eingegangen. Die wesentlichen Inhalte der Stellungnahmen sind in Anlage 10 zusammengefasst. In dieser Anlage wird dargestellt, wie die Verwaltung die Stellungnahmen bewertet und wie der Entwurf des Nahverkehrsplans ggfs. angepasst wurde.

Finanzielle Auswirkungen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass unmittelbar aus der Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan, der die Natur einer Leitlinie bzw. eines Rahmenplans hat, keine Kosten bzw. Folgekosten entstehen. Die grundsätzlichen enormen Herausforderungen und Probleme in Bezug auf die Finanzierung des ÖPNV sind ergänzend in der Anlage 9 (Modul Finanzierung und Vergabe) aufgeführt. Konkrete Einzelmaßnahmen müssen im Rahmen der Detailplanung beraten und separat beschlossen werden, einschließlich der dann sicherzustellenden Finanzierung, sei es durch (anteilige) Förderung, Drittmittel, Querverbund oder aus Haushaltsmitteln der Stadt Aachen.

Weiteres Vorgehen

Die Beratungsergebnisse aus den politischen Gremien und die Stellungnahmen aus den Beteiligungsformaten wurden aufbereitet, geprüft und sind in die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen – der nun zum Beschluss vorgelegt wird – eingeflossen. Die überarbeiteten Module des Nahverkehrsplans sind in den Anlagen 1 bis 9 enthalten.

Der Ratsbeschluss zur 3. Fortschreibung 2025 des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen ist die wesentliche Grundlage für das nun anstehende Vergabeverfahren für die ÖPNV-Leistungen (Linienbusverkehr) in der Stadt Aachen. Der derzeit geltende öffentliche Dienstleistungsauftrag mit der ASEAG hat eine Laufzeit bis 12/2027. Eine entsprechende Anschlussregelung wird in Abstimmung mit der StädteRegion Aachen vorbereitet.
Das europaweite Vergabeverfahren ist mit einigen Zeitfristen verbunden. Aus diesem Grund muss die Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen in 2025 abgeschlossen werden.

Anlage/n:

1 - Anlage 1 M1 Rahmenbedingungen und Ziele (öffentlich)

2 - Anlage 2 M2 Qualitätsanforderungen (öffentlich)

3 - Anlage 3 M3 Bestandsanalyse ÖPNV-Angebot (öffentlich)

4 - Anlage 4 M4 Zielkonzept ÖPNV-Netz (öffentlich)

5 - Anlage 5 M5 Verknüpfung der Verkehrsangebote (öffentlich)

6 - Anlage 6 M6 Kommunikation und Information (öffentlich)

7 - Anlage 7 M7 Barrierefreiheit (öffentlich)

8 - Anlage 8 M8 Tarif und Vertrieb (öffentlich)

9 - Anlage 9 M9 Finanzierung und Vergabe (öffentlich)

10 - Anlage 10 Stellungenahmen zum Entwurf Nahverkehrsplan (öffentlich)

Nahverkehrsplan Stadt Aachen
3. Fortschreibung 2025

Modul 1 Rahmenbedingungen und Ziele

Stand 21.08.2025

stadt aachen

Modul 1 Rahmenbedingungen und Ziele

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 1
1. Rahmenbedingungen 1
1.1. Rechtliche Grundlagen 2
1.1.1. EU-Verordnung Nr. 1370/2007 2
1.1.2. Personenbeförderungsgesetz 2
1.1.3. Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge 3
1.1.4. Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen 3
1.1.5. UN-Behindertenrechtskonvention 3
1.1.6. Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) 3
1.1.7. Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen 3
1.1.8. Klimaschutzgesetz Nordrhein-Westfalen 4
1.1.9. ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen 4
1.1.10. Einbindung der Aufgabenträger in den Aachener Verkehrsverbund 5
1.2. Rahmenvorgaben 7
1.2.1. Landesentwicklungsplan 7
1.2.2. Regionalplan 9
1.2.3. ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan 11
1.2.4. Nahverkehrsplan des SPNV 12
1.2.5. Regionales Netzwerk NEMORA 12
2. Ziele der Stadt Aachen 13
2.1. Aufgabe des Nahverkehrsplans 13
2.2. Ziele der Stadtentwicklung 13
2.2.1. Masterplan AACHEN*2030 13
2.2.2. Flächennutzungsplan AACHEN*2030 16
2.2.3. Verkehrsentwicklungsplanung 17
2.2.4. Ziele der Umweltpolitik 18
2.3. Ausblick 20

Zusammenfassung

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) der Stadt Aachen ergeben sich aus der Vielzahl gesetzlicher Vorgaben und planerischer Rahmenwerke zahlreiche Anforderungen und Leitlinien. Die maßgeblichen Rechtsgrundlagen – von der EU-Verordnung 1370/2007 über das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis hin zum ÖPNV-Gesetz NRW – definieren die Aufgaben, Zuständigkeiten und Qualitätsstandards für den ÖPNV und verpflichten die Stadt zur bedarfsgerechten, barrierefreien und umweltfreundlichen Ausgestaltung des ÖPNV.

Zugleich schaffen landes- und regionalplanerische Vorgaben wie der Landesentwicklungsplan NRW, der Regionalplan Köln (Teilabschnitt Aachen) sowie der ÖPNV-Bedarfsplan und SPNV-Nahverkehrsplan des Zweckverbands go.Rheinland verbindliche Zielvorstellungen für Erreichbarkeit, Infrastrukturentwicklung und Angebotsqualität. Ergänzt wird dieser Rahmen durch lokale Strategien wie den Masterplan AACHEN*2030, den Flächennutzungsplan, die Verkehrsentwicklungsplanung, die Mobilitätsstrategie der Stadt Aachen sowie die Klimaschutz- und Umweltziele der Stadt Aachen.

In ihrer Gesamtheit bilden diese Vorgaben die normativen und strategischen Leitplanken für den aktuellen Nahverkehrsplan. Sie machen deutlich, dass die Entwicklung des ÖPNV nicht nur funktionalen Anforderungen, sondern auch gesamtstädtischen Zielen wie Klimaneutralität, Luftreinhaltung, Lärmminderung, Barrierefreiheit, sozialer Teilhabe und regionaler Integration gerecht werden muss. Der Nahverkehrsplan wird somit zu einem zentralen Instrument für die Umsetzung einer zukunftsfähigen, vernetzten und nachhaltigen Mobilität in Aachen.

1. Rahmenbedingungen

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) sind die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Stadt Aachen ist demnach verpflichtet, für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben. In einem Nahverkehrsplan werden die Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für den Umfang des Angebotes im öffentlichen straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖSPV), die Anforderungen, die Qualität und die Ausgestaltung des Nahverkehrs dargestellt und eigenverantwortlich fortentwickelt.

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird ein separater Nahverkehrsplan erstellt. Verantwortlicher Aufgabenträger für den SPNV in Aachen und der Region ist der Zweckverband go.Rheinland. Er schreibt ebenfalls in 2025 den SPNV-Nahverkehrsplan im Rahmen eines „Mobilitätsplans“ fort.

Der Nahverkehrsplan bildet die Basis für die Vergabe des ÖSPV. Bei der Liniengenehmigung nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) haben die Genehmigungsbehörden die Inhalte der jeweiligen Nahverkehrspläne zu beachten. Der NVP stellt darüber hinaus eine wesentliche Grundlage für die Anmeldung von Maßnahmen für die Förderprogramme des Landes dar.

Der Nahverkehrsplan ist in die kommunale Gesamtplanung einzubinden und mit weiteren strategischen Planwerken wie dem Flächennutzungsplan, dem Verkehrsentwicklungsplan und den Klimaschutzkonzepten verflechtet. Auf kommunaler Ebene finden regelmäßige Abstimmungen zwischen Verwaltung, Kommunalpolitik, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbund statt.

Ebenso sind Nahverkehrspläne mit den Nachbarregionen abzustimmen. Dieses betrifft sowohl das Zusammenwirken der Aufgabenträger in den Verkehrsverbünden als auch der Zweckverbände auf Landesebene. Aufgrund der räumlichen Verflechtungen und des vorhandenen ÖPNV-Angebotes ist eine besonders enge Abstimmung mit der StädteRegion Aachen notwendig. Zu diesem Zweck wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretungspersonen der beiden Aufgabenträger, dem Aachener Verkehrsverbund sowie dem kommunalen Verkehrsunternehmen ASEAG eingerichtet, die Standards und weitere gebietsübergreifende Fragestellungen beraten und abstimmen.

Der vorliegende Nahverkehrsplan Aachen beschreibt die Entwicklung des Busnetzes in den nächsten Jahren. Das mittelfristige Zielnetz wird auf das Jahr 2028 und somit auf die neue Vergabe von Busverkehrsleistungen

ausgelegt: Darüber hinaus werden eine langfristige Zielperspektive und strategische Ziele dargestellt. Mit dem Beschluss des Nahverkehrsplans werden diese Zielkonzepte nicht politisch beschlossen. Sie werden vielmehr zur gebotenen Zeit als einzelne Maßnahmen für die politischen Gremien aufbereitet und zur Beschlussfassung vorgelegt. Der Nahverkehrsplan ist **das zentrale Steuerungsinstrument** zur Entwicklung des ÖPNV.

Der Fokus dieses Moduls „Rahmenbedingungen und Ziele“ liegt zunächst auf den rechtlichen Grundlagen und weiteren raum- und verkehrskonzeptionellen Planwerken. Anschließend werden konkret die Ziele der Stadt Aachen für den ÖPNV beschrieben sowie auf die rahmengebenden Planungen in der Stadt Aachen eingegangen.

1.1. Rechtliche Grundlagen

Die Planung, Organisation und Durchführung von ÖPNV-Angeboten der Kommunen basieren auf rechtlichen Grundlagen auf mehreren Ebenen: Europarecht, Bundesrecht und Landesrecht. Die maßgeblichen Gesetze werden nachfolgend beschrieben.

1.1.1. EU-Verordnung Nr. 1370/2007

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ist am 03.12.2009 in Kraft getreten. In der Verordnung wird der Rechtsrahmen für die zuständigen Behörden im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs festgelegt.

Die Verordnung verlangt unter anderem einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) zwischen der zuständigen Behörde und einem Verkehrsunternehmen für die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wenn die Verkehrsunternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichszahlungen erhalten. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag muss rechtlich verbindlich sein und von der jeweils zuständigen Behörde erlassen werden. Eine bestimmte Rechtsform des Auftrages wird in der VO (EG) Nr. 1370/2007 hingegen nicht vorgegeben.

Die zuständigen Behörden können entscheiden, ob die Verkehrsleistung selbst erbracht, im Rahmen einer Direktvergabe an ein kommunales Unternehmen vergeben oder in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben wird. Eine Direktvergabe an einen „internen Betreiber” kann erfolgen, sofern mehrere Voraussetzungen gegeben sind. U.a. muss die zuständige Behörde – oder im Falle mehrerer zuständiger Behörden, wenigstens eine der Behörden – über den Betreiber eine Kontrolle ausüben wie über seine eigenen Dienststellen und der Betreiber muss das sogenannte Gebietskriterium beachten. Der Betreiber darf also nur im Hoheitsgebiet der jeweils zuständigen Behörde, bzw. bei einer Gruppe von Behörden im gemeinsamen Gebiet tätig werden.

Die Vergabe der Verkehrsleistungen der Stadt Aachen (Buslinien) erfolgte zuletzt als Direktvergabe an einen internen Betreiber (10.12.2017 bis 09.12.2027) an das eigene kommunale Verkehrsunternehmen Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG).

1.1.2. Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt als Bundesgesetz die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen und mit Kraftfahrzeugen. Es wurde zum 1. Januar 2013 novelliert und stellt die Umsetzung der EU-VO 1370/2007 in den nationalen Rechtsrahmen dar. Es beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für das Genehmigungsverfahren sowie für die unternehmerische Betätigung im ÖPNV.

Für die Aufstellung des Nahverkehrsplans (NVP) ist § 8 PBefG von besonderer Bedeutung. Danach sind die ÖPNV-Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung für die Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Sie definieren dazu in einem Nahverkehrsplan die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen. Der NVP hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Hierzu sind im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und die jeweils erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Sofern

innerhalb dieser Frist keine vollständige Barrierefreiheit erreichbar ist, müssen die sich hieraus ergebenen Abweichungen (Ausnahmen) für jeden Einzelfall konkret im NVP benannt und begründet werden. Im Modul 7 „Barrierefreiheit“ wird das Vorgehen und die Ausnahmen entsprechend beschrieben.

1.1.3. Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) ist zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive, kurz CVD) am 15. Juni 2021 in Kraft getreten. Erstmals werden hierdurch bei der öffentlichen Auftragsvergabe verbindliche Mindestziele für die Beschaffung emissionsarmer und emissionsfreier Pkw sowie leichter und schwerer Nutzfahrzeuge vorgegeben, insbesondere für Busse im ÖPNV. Die Mindestziele für emissionsarme und emissionsfreie Busse im ÖPNV (sogenannte "CVD-Quote") liegen für den ersten Referenzzeitraum (August 2021 bis Ende 2025) bei 45%. Dieser Anteil an neu beschafften Bussen muss über einen Antrieb mit alternativen Kraftstoffen verfügen wie Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische Kraftstoffe oder Biokraftstoffe. Für den zweiten Referenzzeitraum (Januar 2026 bis Ende 2030) erhöht sich der Anteil auf 65%. Darüber hinaus muss mindestens die Hälfte der beschafften Busse emissionsfrei sein, d.h. weniger als 1 g CO_2/km ausstoßen wie z. B. Elektro- bzw. Brennstoffzellenfahrzeuge.

1.1.4. Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen

Das Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) vom 01.05.2002 in Verbindung mit dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW (BGG NRW) verfolgt das Ziel, die Benachteiligung von Menschen mit Behinderung zu beseitigen. Danach sollen u. a. bauliche Anlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestaltet sein, um Menschen mit Behinderung eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Die Gesetzeslage zur Barrierefreiheit im ÖPNV wird detailliert im Modul 7 „Barrierefreiheit“ beschrieben.

1.1.5. UN-Behindertenrechtskonvention

Ziel der UN-Behindertenrechtskonvention ist es, Menschen mit Behinderungen vor Diskriminierung zu schützen und ihre gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten. Gemäß Artikel 9 Abs. 1 sind die Vertragsstaaten dazu verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Barrierefreiheit zu schaffen. Dies betrifft den Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, zu Informations- und Kommunikationstechnologien sowie zu öffentlichen Einrichtungen und Diensten in städtischen und ländlichen Gebieten. Ergänzend dazu garantiert Artikel 29 Menschen mit Behinderungen politische Rechte und stellt sicher, dass sie diese gleichberechtigt mit anderen ausüben können. Gleichzeitig sind die Staaten laut Konvention dazu verpflichtet, die gleichberechtigte Teilhabe am politischen und öffentlichen Leben aktiv zu fördern.

1.1.6. Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG)

Zum 28. Juni 2025 trat das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) in Kraft. Es ist die Umsetzung der europäischen Richtlinie zur Barrierefreiheit (European Accessibility Act, kurz: EAA). Dadurch soll allen Menschen die Teilhabe am Wirtschaftsleben ermöglicht werden. Es verpflichtet grundsätzlich alle Akteure dazu, eine barrierefreie Nutzung und Bedienung für eine Vielzahl von Produkten und Dienstleistungen sicherzustellen. Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) schafft das Gesetz neue Vorgaben zur Barrierefreiheit sämtlicher digitaler Angebote.

1.1.7. Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

Auf der Ebene des Landesrechts regelt in NRW das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) die Definition, die Zuständigkeiten und die Finanzierung des ÖPNV. Darin erfolgt im § 1 die Definition des ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Im ÖPNVG NRW gibt die Landesregierung Grundsätze für die Entwicklung des ÖPNV vor, mit dem Ziel, die Planung und Ausgestaltung zu koordinieren und die Qualität des ÖPNV zu sichern. Der Verkehr soll pünktlich und zuverlässig laufen, Fahrzeuge und Haltestellen sollen barrierefrei, sicher und sauber sein. Informationen müssen leicht zugänglich und verständlich sein. Zudem muss die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsarten gewährleistet werden. Des Weiteren sind vorhandene Grenzbarrieren weiter abzubauen, grenzüberschreitende Kooperationen im ÖPNV mit den Nachbarländern Niederlande und Belgien zu intensivieren und Infrastruktur und Verkehrsangebote fortzuentwickeln.

Im Landesgesetz wird vorgegeben, dass Aufgabenträger Nahverkehrspläne aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben haben (§ 8). Diese sollen die öffentlichen Interessen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal Split) benennen. Bei der Aufstellung sind u.a. vorhandene Verkehrsstrukturen, die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, das SPNV-Netz vom besonderen Landesinteresse, die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie Vorgaben im ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan zu berücksichtigen. In den Nahverkehrsplänen sind auf Grundlage der vorhandenen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie Verkehrsprognosen Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot sowie seine Finanzierung und Investitionsplanung festzulegen.

Für das betriebliche Leistungsangebot müssen die notwendigen Mindestanforderungen u.a. für

- die Betriebszeiten
- die Bedienungshäufigkeiten
- die Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten
- die angemessene Verkehrsbedienung
- den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals
- die Ausrüstungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge
- die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge

vorgegeben werden. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

Im § 9 ist das Aufstellungsverfahren geregelt: Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Die vorhandenen Unternehmen sind frühzeitig zu beteiligen. Soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenverbände, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen.

Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen hat am 20.01.2022 die Verwaltung beauftragt, eine Fortschreibung ihres Nahverkehrsplans durchzuführen. Nahezu parallel wird auch der Nahverkehrsplan des benachbarten Aufgabenträgers die StädteRegion Aachen fortgeschrieben.

1.1.8. Klimaschutzgesetz Nordrhein-Westfalen

Am 1. Juli 2021 hat der nordrhein-westfälische Landtag ein ehrgeiziges Klimaschutzgesetz verabschiedet. Kern ist die Verpflichtung, bis zum Jahr 2045 treibhausgasneutral zu wirtschaften. Auf dem Weg dahin sollen die Emissionen bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Jahr 1990 um 65% und bis zum Jahr 2040 um 88% sinken.

Auch der Mobilitätsbereich muss vor diesen Rahmenbedingungen seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die Ziele des Klimaschutzgesetzes bilden daher die Grundlage für die Strategie und die Maßnahmen im Nahverkehrsplan.

1.1.9. ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen

Im ÖPNVG NRW sind die Zuständigkeiten für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen geregelt. Die Zuständigkeit für den SPNV wurde für ihr jeweiliges Gebiet übertragen auf

- den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
- den Zweckverband go.Rheinland
- den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Der Zweckverband go.Rheinland (ehemals Zweckverband Nahverkehr Rheinland, NVR) besteht aus den beiden Zweckverbänden Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Aachener Verkehrsverbund (AVV).

Für den ÖPNV mit U-, Stadt- und Straßenbahnen oder Bussen („ÖSPV“) sind die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger verantwortlich. Entsprechend der kommunalen Gliederung gibt es insgesamt 54 planungspflichtige Aufgabenträger für den ÖSPV in NRW, die ihre Organisationsform vor Ort selber bestimmen. Die Aufgabenträger im AVV nehmen ihre Aufgabe der Ausgestaltung des ÖPNV unter dem Dach des AVV gemeinsam wahr.

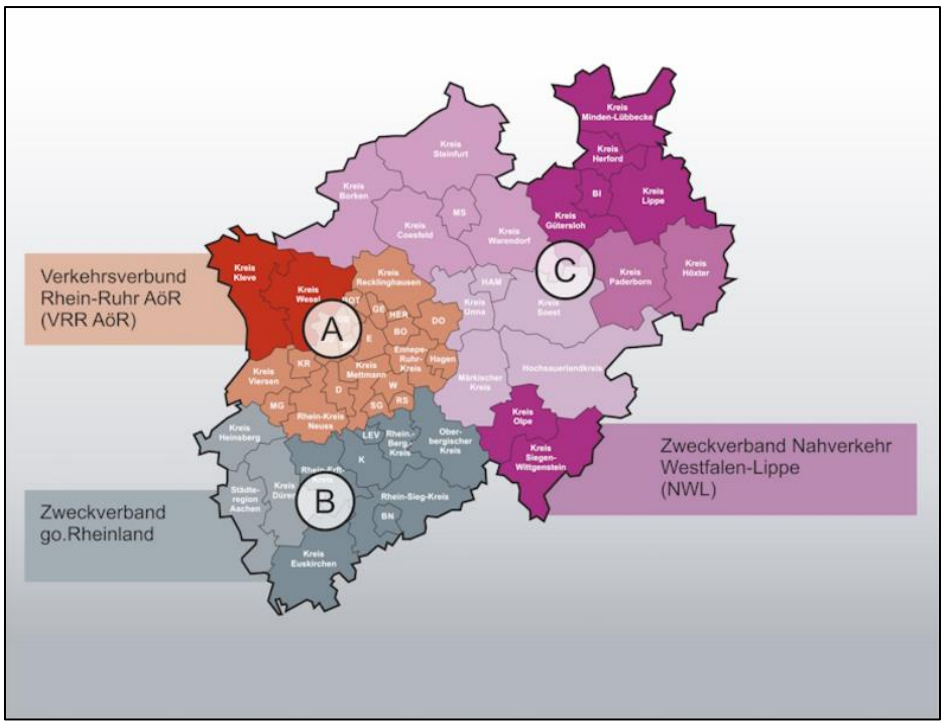


Abbildung 1: Abgrenzung der ÖPNV-Kooperationsräume in NRW Quelle: Infoportal.mobil.NRW.de

1.1.10. Einbindung der Aufgabenträger in den Aachener Verkehrsverbund

Der Aachener Verkehrsverbund (AVV) wurde 1994 als kommunaler Aufgabenträgerverbund gegründet. Verbandsmitglieder sind die Stadt Aachen, die StädteRegion Aachen (ehemaliger Kreis Aachen) sowie die Kreise Düren und Heinsberg.

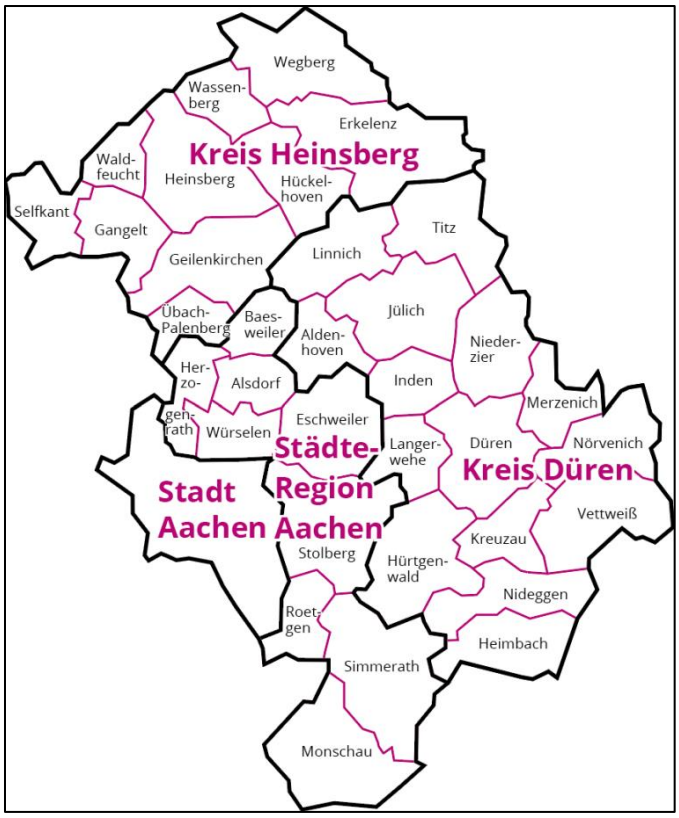


Abbildung 2: Aufgabenträger im AVV Quelle: AVV

Vertragliche Grundlagen für den AVV bilden:

- die Satzung für den Zweckverband AVV
- der Gesellschaftsvertrag für die AVV GmbH
- Kooperationsverträge mit den kommunalen Verkehrsunternehmen ASEAG, west sowie Rurtalbus

Auf Grundlage der veränderten Rahmenvorgaben des ÖPNVG NRW wurden die Verbundverträge vom Juni 1994 überprüft und mit Wirkung zum 1. Januar 2008 bereits angepasst. Durch den Vollzug dieser Anpassung sind die Verkehrsverträge mit den Schienenverkehrsunternehmen DB Regio NRW GmbH und Rurtalbahn GmbH auf den neu gegründeten Zweckverband go.Rheinland übergegangen. Die tarifliche Einbindung der Schienenverkehrsunternehmen in den AVV einschließlich deren Einbindung in das Einnahmenaufteilungsverfahren des AVV wurde durch den Abschluss von Kooperationsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen gesichert.

In Bezug auf den ÖSPV ist der AVV als Kommunalverbund nach dem Drei-Ebenen-Modell organisiert. Aufgrund der klaren Trennung der Besteller- und Erstellerebenen wird der AVV in seiner Organisationsstruktur den Anforderungen auf europäischer und nationaler Ebene gerecht. Diese Organisationsform stellt eine konstruktive und rechtssichere Basis für die Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen dar. Die praktische Wahrnehmung der Verbundarbeit erfolgt durch die Aachener Verkehrsverbund GmbH, deren alleiniger Gesellschafter der Zweckverband AVV ist.

Die Städte und Gemeinden im Verbundgebiet sind über sogenannte regionale AVV-Beiräte in die Tätigkeit des Aachener Verkehrsverbundes einbezogen. Die Verkehrsunternehmen arbeiten in einem Unternehmensbeirat und in verschiedenen Fachkommissionen mit der AVV GmbH zusammen. Die AVV-Beiräte geben Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Verbundverkehrs im Gebiet des AVV ab.

Die Weiterentwicklung der Verbundtarife, die Koordination des Leistungsangebotes im ÖPNV sowie die verbundübergreifende Zusammenarbeit mit den Nachbarräumen stellen die Arbeitsschwerpunkte des AVV dar. Alle wichtigen verbundrelevanten Maßnahmen durchlaufen einen komplexen Abstimmungsprozess in den regionalen AVV-Beiräten, dem Aufsichtsrat der AVV GmbH und der Zweckverbandsversammlung Aachener Verkehrsverbund.

1.2. Rahmenvorgaben

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans sind neben den gesetzlichen Zielvorgaben eine Vielzahl raum- und verkehrsplanerischer Vorgaben zu berücksichtigen. Sowohl die übergeordneten Ziele des Landes und der Region, aber auch die Planwerke der Stadt Aachen enthalten eine Reihe wesentlicher Rahmenvorgaben:

- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)
- Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen
- ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan
- Nahverkehrsplan des SPNV
- Verkehrsentwicklungspläne und ÖPNV-Konzepte aus der Region

Die Landesplanung hat die Aufgabe, den Raum durch planerische Vorgaben (Ziele und Grundsätze), durch raumordnerische Zusammenarbeit und durch Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Die Grundsätze und Ziele der Raumordnung in NRW werden in solchen Raumordnungsplänen dargestellt: Im Landesentwicklungsplan für Nordrhein-Westfalen sind die Ziele und Grundsätze der Raumordnung niedergelegt. In den Regionalplänen werden sie für die einzelnen Regierungsbezirke konkretisiert.

1.2.1. Landesentwicklungsplan

Als dichtbesiedeltes Bundesland hat Nordrhein-Westfalen vielfältige Ansprüche an den begrenzten Raum und seine Ressourcen. Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW, folgend nur noch LEP) ist das wichtigste Steuerungsinstrument der Landesplanung. Der LEP legt die Ziele und Grundsätze für die räumliche Entwicklung des gesamten Landes fest und dient als verbindliche Vorlage für die Regionalplanung. Der aktuell geltende LEP wurde von der Landesregierung mit Zustimmung des Landtags als Verordnung über den Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen vom 15. Dezember 2016 beschlossen und zuletzt geändert durch die Verordnung vom 9. April 2024. Inhaltliche Änderungen haben sich zudem aus Urteilen des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) ergeben.

Grundsätze sind allgemeine Vorgaben und Ziele verbindliche Vorgaben für die nachfolgenden Abwägungs- oder Ermessenentscheidungen zur Entwicklung des Raums. Die Grundsätze und Ziele, die sowohl textlich als auch zeichnerisch festgelegt werden, beinhalten die wichtigsten landespolitischen Bereiche. Dazu zählen insbesondere:

- Die Bereitstellung von Siedlungsflächen für Wohnen, Handel, Gewerbe und Industrie
- Die Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur (Straßen, Schienen, Flughäfen, Wasserstraßen, Energieversorgung, Leitungen, etc.)
- Der Schutz und die Entwicklung von Natur und Landschaft
- Der Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel
- Die Sicherung der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung
- Die Schaffung bzw. der Erhalt von Möglichkeiten für Erholung im Freiraum
- Die Sicherstellung der Rohstoffversorgung
- Der Schutz des Grundwassers und seiner Nutzung sowie der Schutz vor Hochwasser

Diese und weitere Raumnutzungsansprüche stehen häufig in Konkurrenz zueinander und müssen insbesondere im LEP NRW bestmöglich aufeinander abstimmt werden.

Das Ziel einer nachhaltigen Mobilität wird in mehreren Grundsätzen und Zielen skizziert. So wird im Grundsatz 8.1-1 Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung im Kapitel Verkehr und Transport festgehalten:

„Siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen sollen aufeinander abgestimmt werden."

Für den ÖPNV ergibt sich ein konkreter Bezug über zwei Ziele:

<u>8.1-11 Ziel Öffentlicher Verkehr</u>: „Die Mittel- und Oberzentren des Landes sind bedarfsgerecht an den Öffentlichen Verkehr anzubinden. Das Schienennetz ist so leistungsfähig zu entwickeln, dass es die Funktion des

Grundnetzes für den Öffentlichen Personennahverkehr wahrnehmen kann. Zur leistungsstarken Erschließung der Städteregion RheinRuhr ist der Rhein-Ruhr Express (RRX) zu verwirklichen. Nicht mehr genutzte, für die regionale Raumentwicklung bedeutsame Schienenwege sind von der Regionalplanung als Trassen zu sichern."
Weiter dazu: *„Um Zentralität, Erreichbarkeit und Versorgungsfunktionen der Mittel- und Oberzentren zu erhalten, benötigen sie eine Anbindung an den Öffentlichen Verkehr. Dies soll bevorzugt durch den Schienenverkehr, kann aber auch, je nach örtlichen Verhältnissen in Mittelzentren, durch andere Verkehrsmittel des Öffentlichen Verkehrs (wie z. B. Schnellbusse) hergestellt werden. Die Städte können ihre Attraktivität als Wohn-, Arbeits- und Unternehmensstandorte sowie als Versorgungsstandorte nur halten, wenn private und geschäftliche Fahrten mit der Bahn ohne zeitaufwändige Zubringerfahrten und ohne Anschlussrisiken möglich sind. Die Art der Anbindung an die öffentlichen Verkehrsverbindungen richtet sich nach dem Potenzial. Die Verflechtungen innerhalb der Verdichtungsräume sind intensiv und führen zu einem hohen Bedarf an einem leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehr sowohl zur Erschließung in der Fläche als auch in schnellen regionalen Verbindungen. […] Nicht mehr genutzte (nicht mehr bediente, stillgelegte oder bereits freigestellte), raumbedeutsame Schienenverbindungen werden als Optionstrassen für die Zukunft benötigt, da eine völlige Neuplanung von Trassen angesichts der hohen Siedlungsdichte mit erheblichen Restriktionen und hohen Kosten verbunden ist. […]"*

8.1-12 Ziel Erreichbarkeit: „In allen Teilräumen des Landes ist von den Kommunen und den Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem Öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten."
Weiter dazu: *„Bei der kommunalen Planung neuer Wohnbauflächen lässt sich die zeitlich angemessene Anbindung mit dem ÖPNV an die Zentralen Versorgungsbereiche berücksichtigen. Auch die Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs sind gefordert, in Nahverkehrsplänen und in Abstimmung mit den Kommunen für die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche Sorge zu tragen. Kriterien einer angemessenen Bedienung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) finden sich in § 2 Absatz 3 ÖPNVG NRW. Danach können auch alternative Bedienungsformen des ÖPNV wie z. B. Bürgerbusse oder Anrufsammel- und Anruflinientaxis zum Einsatz kommen."*

Darüber hinaus sind im Landesentwicklungsplan folgende Grundsätze relevant:

8.1-4 Transeuropäisches Verkehrsnetz: „Für die Trassen und funktional zugeordneten Flächen der Verkehrsachsen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie der entsprechenden Bedarfspläne des Bundes und des Landes soll die Regionalplanung planerische Flächenvorsorge betreiben." Hierzu wird ausgeführt: *„Nordrhein-Westfalen liegt im Schnittpunkt mehrerer großer europäischer Verkehrsachsen, die sowohl in Nord-Süd-(Rotterdam – Genua) als auch in West-Ost-(Paris – Warschau) Richtung verlaufen. […] Die von der Europäischen Kommission entwickelten Transeuropäischen Netze sollen dabei als Grundlage für Projektvorhaben und Abstimmungsprozesse dienen."*
U.a. die Ausbaustrecke Deutsche Grenze - Aachen - Köln als Teil der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris - Brüssel - Köln - Amsterdam - London (PBKAL) kommt eine besondere Bedeutung zu. Sie sollen die Anbindung der Häfen Rotterdam und Antwerpen an das europäische Wirtschaftszentrum verbessern. Deshalb ist diese Teilstrecke im Regionalplan zu sichern.

8.1-5 Grenzüberschreitender Verkehr: „Im Grenzraum zu den Nachbarländern und -staaten sollen die Verkehrsverbindungen grenzüberschreitend entwickelt werden." Und weiter: *„Für den sich hieraus ergebenden Verkehrsbedarf besteht insbesondere in den Grenzräumen mit Belgien und den Niederlanden Nachholbedarf bei grenzüberschreitenden Schienenverbindungen."*
U.a. sind deshalb folgende für Aachen relevante Strecken im Regionalplan zu sichern:

- Aachen – Lüttich
- Aachen – Avantis – Kerkrade

Derzeit läuft das Beteiligungsverfahren zur 3. Änderung des LEP NRW. Anlass für die beabsichtigte 3. Änderung des LEP ist, dass die Landesregierung im Einklang mit der o.g. raumordnerischen Leitvorstellung für Nordrhein-

Westfalen das Leitbild eines klimaneutralen Industrielands mit einer nachhaltigeren Landesentwicklung verfolgt. Durch einen verantwortungsbewussteren Umgang mit Flächen und Ressourcen soll mehr zu Klimaschutz und Klimaanpassung beigetragen und den nachfolgenden Generationen damit eine lebenswerte Zukunft ermöglicht werden.

1.2.2. Regionalplan

Der Regionalplan legt die Ziele und Grundsätze für die Raumentwicklung in der jeweiligen Planungsregion fest. Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen (Gebietsentwicklungsplan Region Aachen) umfasst räumlich die Stadt Aachen, die StädteRegion Aachen sowie die Kreise Düren, Euskirchen und Heinsberg.

Als querschnittsorientierte Gesamtplanung sichert die Regionalplanung einerseits die natürlichen Lebensgrundlagen der Region, andererseits hält sie ausreichende Spielräume für die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung vor. Dazu legt die Regionalplanung Ziele und Grundsätze der Raumordnung fest, die von allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Regierungsbezirk beachtet bzw. berücksichtigt werden müssen.

Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind zentrale Begriffe des Raumordnungsrechts. Ziele der Raumordnung lösen Beachtungspflichten aus, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung (nur) Berücksichtigungspflichten. Daraus folgt, dass an Ziele der Raumordnung weit strengere materielle und verfahrensrechtliche Anforderungen zu stellen sind als an Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung.

Insbesondere mit den folgenden Themenfeldern befasst sich die Regionalplanung:

- Steuerung der Siedlungs- und Freiraumentwicklung
- Großflächige Einzelhandelsentwicklungen
- Standortvorsorge technischer Infrastrukturen
- Raumansprüche erneuerbarer Energien
- Rohstoffsicherung
- Gewässer- und vorbeugender Hochwasserschutz.

Der Regionalplan bildet die zusammenfassende, übergeordnete und überörtliche Schnittstelle zwischen der Landesentwicklungsplanung und der kommunalen Bauleitplanung sowie den raumbedeutsamen Fachplanungen. Er ist von den Behörden des Bundes und des Landes, den Gemeinden und Gemeindeverbänden, von den öffentlichen Planungsträgern sowie im Rahmen der ihnen obliegenden Aufgaben von den bundesunmittelbaren und den der Aufsicht des Landes unterstehenden Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten.

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln gliedert sich in drei räumliche Teilabschnitte. Der Teilabschnitt Region Aachen umfasst räumlich die StädteRegion Aachen und die Kreise Düren, Euskirchen und Heinsberg. Er wurde am 10. Juni 2003 im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen bekanntgemacht. Der aktuelle Änderungs- und Ergänzungsstand ist Juli 2025.

Am 10.12.2021 hat der Regionalrat den Planentwurf zum neuen Regionalplan Köln beschlossen und einen Aufstellungsbeschluss gefasst. In 2022 erfolgte die öffentliche Auslegung und anschließend die Überprüfung der Stellungnahmen in einem neuen Planungsentwurf. Mit Beschluss vom 11.10.2024 hat der Regionalrat den überarbeiteten Entwurf des Regionalplans Köln („Entwurf 2024“) und die Durchführung einer zweiten Beteiligung beschlossen und die Regionalplanungsbehörde beauftragt, diesen Verfahrensschritt durchzuführen. Die zweite Beteiligungsrunde ist im November 2024 abgeschlossen worden. Derzeit werden die eingegangenen Stellungnahmen erfasst, ausgewertet und abgewogen. Danach kann der Feststellungsbeschluss und die Anzeige des Regionalplans bei der Landesplanungsbehörde folgen.

Im aktuellen Regionalplan sind für den ÖPNV und den NVP zum einen das Kapitel 2.1 „Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel“ mit dem Grundsatz*: „Erfordernisse des Klimaschutzes und der Anpassung an*

den Klimawandel sollen bei Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden“ vom Interesse, zum anderen das Kapitel 5.1 „Verkehrsinfrastruktur“, das nachstehend zusammengefasst wird:

Die Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur ist für die Erschließung und Entwicklung des Raumes maßgeblich. Der umwelt-, klima- und sozialverträgliche Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur sind dabei wichtige Voraussetzungen.

Festlegungen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (Kap. 5.1.1):

Das Kapitel Festlegung zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur enthält insbesondere Aussagen zur integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung sowie zur Erschließung von Siedlungsbereichen durch den ÖPNV.

G.50: Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung fördern: Die bestehende Verkehrsinfrastruktur soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Dabei sollen Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt und Verkehre möglichst auf umweltverträgliche Verkehrsträger verlagert werden. Erläuterungen hierzu:

> *1. Durch die Sicherung und Weiterentwicklung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sollen die räumlichen Voraussetzungen für die Mobilität von Personen und Gütern in der Region bewahrt werden. Die Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes soll sich an der bestehenden Raumstruktur und der zentralörtlichen Gliederung orientieren und die Wechselwirkungen der einzelnen Verkehrsträger untereinander berücksichtigen.*
>
> *2. Im Rahmen der Fachplanung für die unterschiedlichen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft) sowie der kommunalen Bauleitplanung ist auf einen leistungsfähigen Erhalt und, soweit erforderlich, auf eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Verkehrsträger hinzuwirken. Dabei sind stets Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung, zur Verkehrsverlagerung auf klima- und umweltfreundlichere Verkehrsträger und zur Verkehrsoptimierung zur besseren Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur in Betracht zu ziehen.*
>
> *3. Bei Planungen und Maßnahmen von Verkehrsinfrastrukturen sollen die Planungsträger die Regionalplanungsbehörde frühzeitig einbinden, um Wechselwirkungen zwischen Verkehrsinfrastrukturen und den übrigen Raumfunktionen frühzeitig zu berücksichtigen.*

G.51: Siedlungsbereiche durch den ÖPNV erschließen: Die Siedlungsbereiche sollen angemessen durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen werden. Erläuterungen hierzu:

> *1. In den Nahverkehrsplänen der ÖPNV-Aufgabenträger soll auf ein angemessenes ÖPNV-Angebot in den im Regionalplan festgelegten Siedlungsbereichen hingewirkt werden. Angemessen bedeutet, dass je nach zentralörtlicher Funktion und Umfang der prognostizierten Ziel- und Quellverkehre unterschiedliche Bedienungsformen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bereitgestellt werden.*
>
> *Dabei sollte eine Anbindung der Bereiche, die überwiegend durch Wohnnutzung, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen geprägt sind an Bereiche, die überwiegend durch Arbeitsstätten sowie Erholungsfunktionen geprägt sind, auch untereinander auf möglichst kurzen Wegen durch Öffentliche Verkehrsmittel angestrebt werden. Die zentralörtliche Gliederung in der Region soll berücksichtigt werden. Die Kommunen sollen frühzeitig in die Planungen der ÖPNV-Aufgabenträger eingebunden werden.*
>
> *2. Im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung soll der ÖPNV-Aufgabenträger frühzeitig in die Planungen eingebunden werden, um die Belange des ÖPNVs einzubringen und eine künftige Anbindung sicherzustellen.*

Schienennetz (Kap. 5.1.3):

Das Kapitel Schienennetz tangiert ebenfalls die Belange des NVP. Die Grundziele aus dem RP werden hier aufgeführt:

Z.29: Bestehendes Schienennetz erhalten: Regional bedeutsame bestehende oder planfestgestellte Schienenwege einschließlich der zugehörigen Bahnhöfe, Haltepunkte und Betriebsflächen sind als Vorranggebiete festgelegt. Sie dienen dem großräumigen, überregionalen und regionalen Schienenverkehr. Planungen und Maßnahmen, die mit der Funktion der festgelegten Schienenwege nicht vereinbar sind, sind auszuschließen. Ausnahmsweise sind Zwischennutzungen auf nicht mehr schienenverkehrlich genutzten Trassen möglich, wenn sie den Erhalt der Trasse nicht gefährden.

G.53: Neue Haltepunkte entlang bestehender Strecken einrichten: Die erforderlichen Flächen für die Inbetriebnahme der festgelegten, neuen SPNV-Haltepunkte sollen im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung von entgegenstehenden Nutzungen frei gehalten werden.

G.54: Festlegungen für Schienenplanungen aus den Bedarfsplänen berücksichtigen: Schienenplanungen aus den Bedarfsplänen von Bund und Land ohne räumliche Festlegung sind als Vorbehaltsgebiet festgelegt. Sie dienen dem Ausbau des großräumigen, überregionalen und/oder regionalen Schienenverkehrs. Die weitere Konkretisierung der Bedarfsplanmaßnahme durch die Fachplanung oder den Vorhabenträger soll sich an der im Regionalplan festgelegten Grobtrasse, oder, wenn keine Grobtrasse festgelegt ist, an dem Gebot der Bündelung von Verkehrstrassen orientieren. Werden im Laufe der weiteren Konkretisierung einer Maßnahme raumverträglichere alternative Linienführungen gefunden, kann von der Grobtrasse abgewichen werden. Planungen und Maßnahmen, die mit der geplanten Nutzung oder einer weiteren Konkretisierung der Schienenplanung nicht vereinbar sind, sollen vermieden werden.

G.55: Festlegungen für sonstige regionalbedeutsame Schienenplanungen berücksichtigen: Sonstige regionalbedeutsame Schienenplanungen ohne räumliche Festlegung und sonstige regionalbedeutsame Schienenwege sind als Vorbehaltsgebiet festgelegt. Sie dienen dem Ausbau des regionalen Schienenverkehrs. Die weitere Konkretisierung der Schienenplanung durch die Fachplanung oder den Vorhabenträger soll sich an der im Regionalplan festgelegten Grobtrasse, oder, wenn keine Grobtrasse festgelegt ist, an dem Gebot der Bündelung von Verkehrstrassen orientieren. Planungen und Maßnahmen, die mit der geplanten Nutzung oder einer weiteren Konkretisierung der Schienenplanung nicht vereinbar sind, sollen vermieden werden.

G.56: Raum für Mobilstationen vorhalten: Die Einrichtung von Mobilstationen an geeigneten Haltepunkten des ÖPNV soll geprüft und die dafür erforderlichen Flächen von entgegenstehenden Nutzungen freigehalten werden.

1.2.3. ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan

Für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV schreibt das Land Nordrhein-Westfalen derzeit den bestehenden ÖPNV-Bedarfsplan fort. Er umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen EUR. Maßnahmen zur ÖPNV-Infrastruktur, die im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierunggesetz-Bundesprogramms gefördert werden, müssen nicht in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen werden. Zudem werden die Maßnahmen nach dem Investitionsgesetz Kohleregion (InvKG) ohne Bewertung und ohne Inklusion im Landesverkehrsmodell 2025 in den Bedarfsplan aufgenommen.

Auf der Grundlage des Bedarfsplans erstellt das Land anschließend einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, welcher die Finanzierung der im Bedarfsplan vorgesehenen Projekte regelt. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan enthält die Infrastrukturmaßnahmen, die gemäß § 13 ÖPNVG NRW von besonderem Landesinteresse sind. Dies umfasst unter anderem Maßnahmen an Großbahnhöfen, die Modernisierungsoffensive für kleinere Bahnhöfe, Modernisierungen an Bahnhöfen zum Ausbau der Barrierefreiheit sowie der Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Investitionen in neue Technologien.

Darüber hinaus wird ein "im besonderen Landesinteresse liegendes SPNV-Netz“ festgelegt. Dieses SPNV-Netz umfasst für die Erschließung aller Landesteile bedeutsame SPNV-Verbindungen mit Taktfolge, Haltestellen und

Bedienungsqualität. Das SPNV-Netz darf den Umfang von landesweit 40 Millionen Zug-Kilometern nicht überschreiten.

1.2.4. Nahverkehrsplan des SPNV

Für die Planung, Ausführung und Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist der Zweckverband go.Rheinland als Aufgabenträger zuständig. Er ist auch für die Erstellung des Nahverkehrsplans für den SPNV verantwortlich, der als Rahmenplan die zukünftige Entwicklung des SPNV u.a. im AVV-Verbundgebiet vorgibt und bei der Ausarbeitung des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen zu berücksichtigen ist.

Der derzeit gültige SPNV-Nahverkehrsplan wurde am 27.06.2025 beschlossen. Der SPNV-Nahverkehrsplan wird derzeit durch go.Rheinland fortgeschrieben. Er soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und die Ziele und Rahmenvorgaben für das zukünftige mittel- bis langfristige betriebliche SPNV-Leistungsangebot im Gebiet von go.Rheinland festlegen. Erstmals soll der Nahverkehrsplan als Mobilitätsplan auch die weitere Mobilitätsentwicklung insbesondere im Bereich der Multimodalität abdecken.

Wesentliches Element des SPNV-Nahverkehrsplans sind die Formulierung und Darstellung der SPNV-Zielnetze 2032 und 2040 als Grundlage für das zukünftige SPNV-Angebot. Für Aachen werden die entsprechenden Maßnahmen im Modul 4 „Zielkonzept ÖPNV-Netz“ beschrieben.

In diesem Zusammenhang bilden auch Investitionsmaßnahmen wie die Reaktivierung von Strecken oder der Ausbau von Stationen einen wichtigen Rahmen für die Angebotsgestaltung. go.Rheinland unterstützt Investitionen im Bereich des ÖSPV und SPNV durch die pauschalierte Investitionsförderung des Landes Nordrhein-Westfalen sowie durch weitere Mittel des Landes und Bundes, die für Projekte von besonderem Landesinteresse bereitgestellt werden.

1.2.5. Regionales Netzwerk NEMORA

Die StädteRegion Aachen und die regionsangehörigen Kommunen sowie die Stadt Aachen wollen im engen Schulterschluss die zukünftige Mobilität in der Region gestalten. Um die enormen Herausforderungen zur Realisierung und damit auch Finanzierung der regionalen Mobilitätswende zielorientiert zu begleiten, wurde eine neue Struktur geschaffen, die Kommunen und Region mit dem regionalen Mobilitätsverbund und -dienstleistern engmaschig zusammenführt: das Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA). Hier wird die Umsetzung der vereinbarten Zielsetzungen initiiert und kooperativ begleitet. Im NEMORA Aachen werden aktuell die regionalen Zukunftsfelder „starke ÖPNV-Achsen“, „Mobilstationen und Multimodalität“ und „regionale Radinfrastruktur“ jeweils in eigenständigen Arbeitsgruppen (AG) weiterentwickelt und entscheidungsreif für die politische Ebene vorbereitet. Begleitet wird deren Arbeit durch eine AG Finanzierung, in der neue bzw. weitere Finanzierungsmöglichkeiten erörtert werden.

2. Ziele der Stadt Aachen

Die Stadt Aachen greift die im vorherigen Kapitel beschriebenen Rahmbedingungen, Grundsätze und Ziele auf und ergänzt diese um lokal bedeutsame Aspekte. Hierbei sind der Stadt Aachen insbesondere Klimaneutralität und umweltfreundliche Mobilität wichtig.

Klimaschutz ist eine der tragenden Säulen der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Aachen. Im Juni 2024 hat der Rat der Stadt Aachen das Handlungsprogramm zur Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) von 2020 auf Basis der Ziele des Klimaentscheids von 2022 und dem Szenario „Aachen Klimaneutral 2030“ beschlossen. Weitere umweltpolitische Ziele werden im Luftreinhalteplan sowie in der Lärmaktionsplanung ausgeführt.

Im Masterplan Aachen2030 wurden für 10 Handlungsfelder der Stadtentwicklung die zentralen Ziele und Maßnahmen festgelegt.

Die Verkehrsentwicklungsplanung koordiniert die Maßnahmen und Ziele der verschiedenen Planwerke im Bereich Mobilität. Hierzu wurden u.a. eine Vision Mobilität 2050 sowie Strukturen und Ziele der Mobilität der Mobilitätsstrategie 2030 beschlossen. Es werden für spezifische Mobilitätsthemen Einzelkonzepte erstellt, die den übergeordneten Zielen dienen und die die Leitplanken der Entwicklung für die nächsten Jahre darstellen. Diese werden durch Beschlüsse der politischen Gremien legitimiert. Für den ÖPNV nimmt der Nahverkehrsplan diese Aufgabe in der Verkehrsentwicklungsplanung Aachen wahr.

Ein wesentliches Ziel für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Aachen ist es, dass der Nahverkehr und somit der Umweltverbund häufiger als Verkehrsmittel gewählt wird. Durch eine schrittweise Angebotsverbesserung verbunden mit einem konsequenten Ausbau der Infrastruktur zur Beschleunigung des ÖPNV sollen die Fahrgastzahlen sukzessive an die Zielgröße von 30% Steigerung angenähert werden. Derzeit wird diese Einordnung im Zuge eines Systemwechsels zu einem kombinierten Bus- und Stadtbahnsystem geprüft.

2.1. Aufgabe des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist das Rahmenwerk für die Entwicklung des ÖPNV in Aachen und somit ein wesentlicher Bestandteil, um die Ziele der Stadt Aachen im Klimaschutz und im Verkehr zu erreichen. Über die Funktion als Instrument zur Sicherstellung der allgemeinen Daseinsvorsorge hinaus werden im NVP die bedarfsgerechte und zukunftsweisende Weichenstellungen für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrsangebots in Aachen formuliert.

Der NVP soll dazu beitragen, das erreichte Niveau des ÖPNV in Aachen zu halten und auszubauen. Eine weitere Aufgabe ist die Harmonisierung der Angebote mit den benachbarten Kommunen und Ländern, um eine möglichst umweltfreundliche Mobilität in der Region sicherzustellen. Der ÖPNV ist außerdem ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort.

2.2. Ziele der Stadtentwicklung

Richtungsweisende städtebauliche Ziele für die Entwicklung Aachens sind im Masterplan „AACHEN*2030“ erarbeitet und darauf aufbauend im Flächennutzungsplan FNP AACHEN*2030 verankert.

Für die Mobilitätsentwicklung sind die Aussagen in der Verkehrsentwicklungsplanung maßgebend. Der Prozess mit Aufstellung einer Vision 2050, Strategie 2030 und Handlungsprogrammen findet aktuell statt.

Auf umweltpolitischer Ebene werden umfassende Ziele im Luftreinhalteplan sowie in der Lärmaktionsplanung und dem städtischen Klimaneutralitätsziel 2030 ausgeführt.

2.2.1. Masterplan AACHEN*2030

Der 2012 vom Rat der Stadt beschlossene Masterplan AACHEN*2030 bündelt die Zielsetzungen unterschiedlicher Handlungsfelder der Stadtentwicklung. Er dient als städtebauliche Entwicklungskonzeption, die Orientierung, Leitlinien und Impulse für die nächsten zwei Jahrzehnte geben soll.

Im Masterplan stehen Perspektiven und Leitlinien für die räumliche Entwicklung der Stadt. Als informelles Planwerk (eine Leitlinie), besitzt er zwar keine rechtliche Verbindlichkeit, bietet aber eine wichtige Orientierung für die strategische Stadtentwicklung. Er stellt die Maßnahmen der verschiedenen Handlungsfelder in einem übergeordneten Zusammenhang dar, definiert räumliche Schwerpunkte und identifiziert strategische Leitprojekte.

Das übergeordnete Ziel, Aachen als attraktive, lebenswerte und weltoffene Stadt zu erhalten und weiterzuentwickeln, wird im Masterplan durch **elf Leitlinien** konkretisiert, die als Handlungsrahmen für künftige Entwicklungen dienen:

1. Die Qualitäten der Wissenschafts- und Technologiestadt im Kontext der Gesamtstadt nachhaltig fortentwickeln und sichtbar machen

2. Attraktive Arbeitsplätze und stabile Beschäftigungsverhältnisse erhalten / schaffen; den Arbeitsmarkt in der Grenzregion durchlässig entwickeln

3. Eine moderne, ressourceneffiziente und umweltschonende Infrastruktur vorhalten

*4. Wohnbevölkerung, Arbeitsbevölkerung und Hochschulabsolvent*innen dauerhafter an den Standort Aachen binden*

5. Wohnungsmarkt und Infrastruktur auf den demografischen Wandel und auf neue Zielgruppen vorbereiten / Qualitätssprung

6. Eine hohe Wohn- und Lebensqualität in allen Stadtteilen gewährleisten (Grün-, Mobilitäts- und Versorgungsangebote, Kultur-, Sport- und Freizeitangebote)

7. Sozial benachteiligte Gruppen integrieren und frühzeitig qualifizieren

8. Das historische Erbe in eine neue Zeit überführen

9. Das Naturkapital und die Kulturlandschaften der Stadt bewahren und entwickeln; das Element Wasser in der Stadt sichtbar / erlebbar machen

10. Modellstadt für Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel (Mobilität, Energieversorgung, Gebäude)

11. Die gemeinsamen Stärken von Stadt und Region ausbauen und die europäische / euregionale Dimension stärken - Aachen als euregionales Oberzentrum profilieren

Die Leitlinien nachhaltiger Stadtentwicklung in Aachen werden im Masterplan konzeptionell in zehn Handlungsfelder dargestellt. Das Handlungsfeld „Mobilität: clever mobil“ wird auch im Verkehrsentwicklungsplan (siehe Kapitel 2.2.3) weiter konkretisiert, insbesondere in Bezug auf Zielsetzungen und Maßnahmen.

Das Handlungsfeld „Mobilität: clever mobil“ gliedert sich in drei Oberziele:

Oberziele	Internationale/regionale Verkehrsverbindungen	Vernetzte Nahmobilität: clever mobil	Qualifizierung/ Profilierung des Straßen-verkehrsnetzes
Ziele und Maßnahmen	• Ausbau internationale und HGV-Anbindungen (z.B. Güterverkehr auf Straße und Schiene) • Verbesserung der Verknüpfungen zu Flughäfen und des europäischen Schienenverkehrs (z. B. 3. Gleis Köln–Aachen, ICE-Haltepunkt sichern) • Großräumige Alternativen für den europäischen Güterverkehr (z. B. „Eiserner Rhein“) • Verbesserung regionaler ÖPNV-Anbindungen (Schnellbus, optimierte Tarifstruktur)	• Förderung klimafreundlicher Mobilitätsformen (z. B. Carsharing, E-Mobilität) • Ausbau des Fuß- und Radverkehrs (z. B. durchgängige Netze, Fahrradleihsysteme) • Multimodale Verknüpfung der Verkehrsmittel (z. B. Park+Ride, Umstiegspunkte, Mobilitätsketten) • Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität innerhalb des Alleenrings stärken (z. B. Anwohnervorrechte, Fußgängerrouten) • Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Barrierefreiheit, Sicherheit, Vision Zero)	• Anpassung an verändertes Mobilitätsverhalten (z. B. Rückbau, Umnutzung) • Stärkung und Neuorganisation der Verkehrsnetze (z. B. klare Hierarchien: Ringe, Radialen) • Optimierung des Verkehrsflusses zur Minderung von Lärm und Emissionen • Innovative Lösungen für den ruhenden Verkehr (z. B. Quartiersgaragen, autofreie Siedlungen) • Verbesserung der Straßenraumgestaltung (z. B. Kindersicherheit, Wohnumfeldqualität
Synergien	• Stabilisierung und Förderung der Wirtschaftskraft der Stadt und Region • Stärkung des Oberzentrums Aachen und des Hochschulstandorts • Verbesserung der Erreichbarkeit (z. B. für Tourismus und Kongresse)	• Stadt der kurzen Wege: Förderung kompakter, gemischter Strukturen • Verkehrssicherheit erhöhen • Klimaschutz: Reduzierung des verkehrsbedingten Energieverbrauchs • Verbesserung der Luftqualität und Lärmminderung in der Innenstadt • Ökologisch tragfähige Siedlungsräume	• Stärkung der Identität: Historischer Stadtgrundriss und Stadtbild sichtbar und erlebbar machen • In-Wert-Setzung urbaner, multifunktionaler Freiräume • Anpassung an den demografischen Wandel • Familiengerechte Stadt
Herausforderungen	• Begrenzter Entscheidungsspielraum der Stadt Aachen • Freiraumschutz steht teils im Konflikt mit Siedlungs- und Infrastrukturentwicklungen (z.B. Verkehr)	Entwicklung großflächigen Einzelhandels an nicht integrierten Standorten steht im Widerspruch zu den Zielen einer kompakten Stadtstruktur und kurzen Wegen	Großflächiger Einzelhandel in Zentren kann Zielsetzungen zur Stärkung kleinteiliger Nahversorgung und Stadtteilzentren untergraben

Tabelle 1: Handlungsfeld Mobilität im Masterplan „AACHEN*2030“

Abgeleitet aus den gesamtstädtischen Zielsetzungen werden teilräumliche Konkretisierungen für nachfolgende Schwerpunkträume vorgestellt, in denen sich unterschiedliche Nutzungsstrukturen und Herausforderungen konzentrieren, die durch integrative Lösungsstrategien und Nutzung von Synergien zu überwinden sind:

- „Burtscheid: vom Kurviertel zum modernen Gesundheitszentrum“: Die bisherigen Klinikstandorte in Burtscheid sollen mittelfristig aufgegeben werden. Ziel ist es, die Rehabilitationsstandorte in Burtscheid zu bündeln und in Verbindung mit dem Marienhospital zu einem Gesundheitscampus zu entwickeln.

- „Bahnhofsviertel: das Entree für Aachen und die Euregio“
- „Östliche Innenstadt: neue Impulse“: Die östliche Innenstadt befindet sich in einem kontinuierlichen Wandel. Ein Strukturwandel ist deutlich sichtbar. Derzeit findet eine Baublockuntersuchung der Stiftstraße-Adalbertstraße, Reihstraße- Adalbertstraße, Adalbertstraße/Blondelstraße sowie Blondelstraße/Peterstraße/Schumacherstraße statt, mit dem Ziel, die Potentiale einzelner Lagen herauszuarbeiten und gemeinsam mit den Eigentümer*innen vor Ort eine Perspektive für die zukünftige Entwicklung, Modernisierung und Instandhaltung der Gebäude und Grundstücke zu schaffen.
- „Ortszentrum Haaren (ISEK)“: Integriertes Stadtentwicklungskonzept für Haaren mit Planungskonzepten für die Ortsmitte Haaren
- „Stadtumbau Preuswald“: Integrierte Quartiersentwicklung durch ein breites Bündnis von Akteuren, vorrangig Bestandsentwicklung.
- Ringe und Radialen: Wege um und in die Stadt.

Wenngleich der Masterplan vor über 12 Jahren aufgestellt wurde, sind die Aussagen nach wie vor gültig und aktuell. Der Masterplan hilft somit als Leitbild für die zukünftige Stadtentwicklung, die im NVP zu berücksichtigen sind.

2.2.2. Flächennutzungsplan AACHEN*2030

Die raumbezogenen Zielaussagen des Masterplans AACHEN*2030 bilden die konzeptionelle Basis für den aktuellen Flächennutzungsplan (FNP), der seit 2021 rechtskräftig ist. Anders als der Masterplan der strategischen Leitlinien vorgibt, ist der Flächennutzungsplan ein behördenverbindliches Planungsinstrument des Baugesetzbuches (BauGB).

Als vorbereitender Bauleitplan erfüllt der FNP folgende zentrale Aufgaben:

- Darstellung der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung für das gesamte Stadtgebiet,
- Festlegung der sich daraus ergebenden Art der Bodennutzung,
- Integrierte Gesamtschau kommunaler und behördlicher Fachplanungen im Stadtgebiet.

Dabei stellt der FNP die vorgesehenen Nutzungen nur in den Grundzügen dar. Er ist nicht parzellenscharf und begründet kein direktes Baurecht. Die konkrete Umsetzung erfolgt über die rechtsverbindlichen Bebauungspläne, die aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden müssen.

Erst in einem Bebauungsplan wird im Detail geregelt, wie eine Fläche konkret genutzt werden darf. Dazu gehört zum Beispiel die Bauweise, Gebäudehöhe, Straßenführung oder Abstandsflächen. Erst auf dieser Planungsebene können auch die verkehrlichen Auswirkungen analysiert sowie die klimatischen Anforderungen und notwendigen Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Boden konkret bestimmt und bewertet werden.

Der FNP ist kein starres, sondern ein dynamisches Planwerk. Er gibt der städtebaulichen Entwicklung eine Richtschnur und zugleich Leitplanken für ein kreatives, zukunftsorientiertes Weiterdenken der Stadt.

Die Aachener Stadtentwicklung steht heute vor neuen Herausforderungen. Besonders die umweltbezogenen Zielvorstellungen, wie zum Beispiel der Freiraum-, Klima- und Bodenschutz oder auch der demografische Wandel werden in einem ganz anderen Maße berücksichtigt. Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung und die Bedarfe an Wohnbauflächen und gewerblichen Bauflächen wurden hierfür neu ermittelt. Zudem mussten neue Gesetzesänderungen und eine Vielzahl von weiteren Vorgaben berücksichtigt werden.

Neue städtebauliche Entwicklungsperspektiven und Großprojekte, die Einfluss auf die Mobilität und Verkehrsplanung haben und im Zusammenhang mit dem Masterplan nicht benannt wurden, sind u.a.:

- die Planung des Campus West
- die Planung des Wohnbaugebietes „Richtericher Dell“
- die Umsetzung des Masterplans Sportpark Soers
- Stadtteilperspektive Forst

- AACHEN-Kompass Flächen:
  a) Roermonder Straße (neuer Bahnhaltepunkt)
  b) Sittarder Straße (ggf. Schule und Einzelhandel)
  c) Jülicher Straße/Wurm
- Bebauungsplan Grauenhofer Weg/Stettiner Straße
- Vaals Grenze
- Kornelimünster Süd-West
- Bebauungsplan Elsassstraße/Moscheeplatz
- Hutchinson-Areal in Forst
- Standortentwicklung Conti-Gelände/Rothe Erde

2.2.3. Verkehrsentwicklungsplanung

2012 wurde der Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung in Aachen als Daueraufgabe etabliert. Ziele und Maßnahmen sollen dabei an die Herausforderungen von Gesellschaft und Umwelt und die technischen und finanziellen Möglichkeiten angepasst und Trends systematisch beobachtet werden. Die Verkehrsentwicklungsplanung ist als kooperativer Prozess organisiert, bei dem Verbände, Politik, Mobilitätsakteure und Verwaltung gemeinsam nach den tragfähigsten Lösungen suchen.

Zunächst wurde in 2014 die langfristige Vision der Mobilität für das Zieljahr 2050 verabschiedet. Anschließend in 2019/2020 wurden die konkreten Strukturen und Ziele in der Mobilitätsstrategie 2030 beschlossen. Im Jahr 2022 folgte ein Konzept für den Radverkehr und in 2025 für die Elektromobilität. Weitere Fachkonzepte sind in Arbeit. Alle Dokumente werden in Fachkommissionen beraten, der Lenkungsgruppe des VEP vorgestellt und danach dem Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen zum Beschluss vorgelegt.

Der Nahverkehrsplan ist das Fachkonzept in der Mobilitätsstrategie 2030 in dem die Grundlagen für die mittelfristige Entwicklung des ÖPNV festgelegt sind. Der Nahverkehrsplan leistet dabei einen Beitrag, um die 2014 beschlossene Vision Mobilität 2050 für den ÖPNV zu konkretisieren. Diese lautet:

Bus und Bahn: Wie stellen wir die Weichen für die Zukunft?

- Wohnorte, Arbeitsstandorte, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln in einem attraktiven Takt und einer geringen Reisezeit untereinander gut erschlossen. Das leistungsfähige Busliniennetz hat eine klare Struktur.
- Alle Haltestellen in Aachen sind barrierefrei ausgebaut. Viele Haltestellen sind zu Mobilitätsstationen geworden, wo mehrere Verkehrsmittel verknüpft werden.
- Der kontinuierliche Ausbau des regionalen Schienennetzes hat zu deutlichen Fahrgastzuwächsen geführt. In nicht mit der Schiene erschlossenen Bereichen im Umland gibt es Schnellbusse aber auch Mobilitätsstationen, an denen Verkehrsmittel und Fahrten gebündelt werden.
- Die Busse in Aachen sind einfach, sicher und komfortabel nutzbar und fahren emissionsfrei.
- Busse und Bahnen sind pünktlich und zuverlässig.
- Jeder interessierte Nutzer wird bei Fahrplanabweichungen im ÖPNV unmittelbar über Ursachen, Folgen und Alternativen informiert. Dank einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie empfinden die Aachener den ÖPNV als sehr verlässlich.

Im Jahr 2020 wurden 25 Indikatoren festgelegt, zu denen Politik und Öffentlichkeit regelmäßig berichtet wird, um ein möglichst objektives Bild zur Mobilitätssituation in Aachen zu geben.

In der folgenden Abbildung ist dargestellt, dass der Nahverkehrsplan auf 10 dieser Indikatoren einen starken Einfluss hat. Er gehört damit zu den Instrumenten, die in besonderer Weise Verantwortung für die gesamte Mobilitätsentwicklung in Aachen übernehmen.

Welche Konzepte haben auf die Verbesserung der Indikatoren der Mobilitätsstrategie 2030 einen starken Einfluss?

Oberziel	Nr	Bezeichnung des Indikators	Ziel-indikator	Radverkehr	E-Mobilität	NVP	MM	Fußverkehr	Verkehrs-sicherheit	Autoverkehr	Wirtschafts-verkehr	Sanierungs-programm	Straßenbau-programm	Sonstiges	verantwortl. Konzepte
		Beiträge zu xx Indikatoren		7	2	10	7	6	3	11	4	3	4	7	
Hohe Verkehrs-sicherheit	1	Schwerverletzte im Verkehr	Z					x	x	x		x			4
	2	Empfundene Verkehrssicherh.	Z	x				x	x	x					4
	3	Getötete bei Verkehrsunfällen		x				x	x	x					4
Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität	4	NO_2-Mittelwert	Z		x						x			LRP	3
	5	Verkehrsbed. CO_2-Emissionen	Z	x	x	x					x			IKSK	5
	6	Lärmbeeinträchtigte Einwohner*innen	Z							x		x		Lärmaktionsplanung	3
	7	Pkw-Dichte					x			x					2
	8	Anteil Umweltverbund	Z	x		x	x	x							4
Stadt der kurzen Wege	9	Weglängen und Verkehrsleistung					x							FNP, Regionalplanung	2
	10	Anteil Umweltverbund bis 5 km	Z	x		x		x							3
	11	fußl. Erreichbark. Grundschule												Schulentwicklungsplanung	1
	12	fußl. Erreichbarkeit Supermärkte												Einzelhandelskonzept	1
Gute Erreichbarkeit	13	Reisezeiten auf Relationen				x				x	x		x		4
	14	Nahverkehrsangebot	Z			x									1
	15	Barrierefreie Haltestellen				x							x		2
	16	PH-Auslastung					x			x					2
Zuverlässige und komfortable Mobilität	17	Straßenzustandsnoten	Z									x	x		2
	18	Pünktlichkeit Busverkehr	Z			x				x	x		x		4
	19	Auslastung der Busse	Z			x									1
	20	VM-Zufriedenheit		x		x		x		x					4
	21	Qualität des SPNV												SPNV-Planung NVR	1
Effiziente und bezahlbare Mobilität	22	Pkw-Besetzungszahl	Z				x								1
	23	Car-Sharing-Haushalte	Z				x			x					2
	24	Ausleihen Leihpedelecs	Z	x			x								2
	25	Kostenverhältnis ÖV+Parken	Z			x				x					2

Abbildung 3: Zielindikatoren im VEP Quelle: Verkehrsentwicklungsplanung

Zielindikatoren im VEP, die für den Nahverkehrsplan Relevanz haben, sind:

- 5. Verkehrsbedingte CO_2-Emissionen
- 8. Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen
- 10. Anteil des Umweltverbundes bei Wegen bis 5 km
- 13. Fahrzeiten auf ausgewählten Relationen
- 14. Nahverkehrsangebot
- 15. Barrierefreie Haltestellen
- 18. Pünktlichkeit des Busverkehrs
- 19. Auslastung der Busse
- 20. Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln
- 25. Kostenverhältnis von Einzelticket Stufe 1 zu Parkticket

Auf die einzelnen Indikatoren wird in den Analysen in den Modulen 2 „Qualitätsstandards“, 3 „Bestandsanalyse“ sowie 7 „Barrierefreiheit“ näher eingegangen.

2.2.4. Ziele der Umweltpolitik

Gesunde Wohn-, Arbeits- und Lebensverhältnisse zu schaffen und zu erhalten, zählt zu den wesentlichsten Aufgaben des kommunalen Handelns. Schadstoffe und Lärmbelastungen im motorisierten Straßenverkehr, und damit auch im öffentlichen Personennahverkehr, zu verringern, ist daher ein zentraler Bestandteil der städtischen Mobilitäts- und Stadtentwicklungsstrategie.

Zur Minderung dieser verkehrsbedingten Belastungen und zur Verbesserung der Lebensqualität im Stadtgebiet Aachen verfolgt die Verwaltung einen integrierten Planungsansatz, der die Belange der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes und des Klimaschutzes berücksichtigt. Wichtigste Instrumente hierzu sind die nachhaltige Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV), der Einsatz emissionsfreier Fahrzeugtechnologien (insbesondere Elektrofahrzeuge) sowie die Sicherung und Förderung günstiger stadtklimatischer Bedingungen.

Für den ÖPNV stehen dabei die kontinuierliche Steigerung der Personenkilometer, Verbesserungen für Pendelnde und der Einsatz umweltfreundlicher Technik im Vordergrund.

Klimaschutz und Klimaneutralität 2030

Die Stadt Aachen hat sich im Jahr 2022 an der EU-Mission „100 Climate-Neutral and Smart Cities by 2030“ (100 CNSC) beteiligt und wurde in 2024 dann über die Gewährung des Mission Labels ausgewählt. Im Rahmen der EU-Mission "100 Climate-Neutral and Smart Cities by 2030" soll die Stadt Aachen eine Vorbildfunktion zur Erreichung der Klimaneutralität für andere europäische Städte einnehmen.

Das fortgeschriebene integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) 2023 „Aachen: Der Weg klimaneutral 2030“ ist eine wesentliche Grundlage für den „Klimastadtvertrag“ und ist ein strategisches Papier für den Zeitraum bis 2030. Es umfasst die strategische Ausrichtung auf das Ziel der Klimaneutralität 2030 bis hin zu konkreten, gesamtstädtischen Maßnahmenvorschlägen. Der Aachener Klimastadtvertrag hat über 150 lokale Partner*innen (Stand Juli 2025), darunter alle städtischen Tochtergesellschaften, die sich zu Klimaschutzmaßnahmen in verschiedenem Umfang verpflichtet haben und das gemeinsame Ziel damit unterstützen.

Neben der Stadt Aachen sind sieben weitere deutsche Städte (Münster, Dortmund, Mannheim, Heidelberg, München, Leipzig und Dresden) Teil der EU-Mission und stehen in einen direkten fachlichen Austausch untereinander. Auch nimmt die Stadt Aachen regelmäßig am eigens eingerichteten Lenkungsforum der EU-Mission auf Bundesebene teil und hat dort die Möglichkeit, lokale Bedarfe zu artikulieren. Gleichzeitig gibt es auch auf internationaler Ebene Austausche mit EU-Missionsstädten.

Luftreinhalteplan

Die Luftschadstoffbelastung in Aachen hat in den zurückliegenden Jahren im Trend kontinuierlich abgenommen. Die Grenzwerte für Feinstaub werden deutlich unterschritten und könnten schon heute die zukünftigen EU-Grenzwerte einhalten. Beim Stickstoffdioxid (NO_2) reichten die in den Anfangsjahren entwickelten Maßnahmen zunächst noch nicht aus. Daher wurde der erste Luftreinhalte- und Aktionsplan für das Stadtgebiet Aachen aus dem Jahr 2009 in den Jahren 2015 und 2019 fortgeschrieben. Die dritte Fortschreibung erfolgte in 2021, da in den Jahren 2017 bis 2019 der NO_2-Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel an den Belastungsschwerpunkten immer noch überschritten wurde.

Die Stadt Aachen hat im Jahr 2019 ein Sofortpaket beschlossen und zeitnah in Umsetzung gebracht. Zentraler Ansatzpunkt war ein mehrstufiges Maßnahmenprogramm für die Jahre 2019 bis 2022, das mit gezielten Schlüsselmaßnahmen zur Senkung der Luftbelastung in Aachen beitragen sollte, u.a.:

- Optimierung der Busflotte durch SCRT-Nachrüstung und vorgezogene Neubeschaffungen (EuroVI und Elektro)
- Tempo 30 innerhalb des gesamten Alleenrings
- Förderung des Radverkehrs (u.a. Ausbau Radwegenetz, Rad-Vorrang-Routen, gesicherte Abstellanlagen, Radfahrkampagnen)
- Ausbau der Elektromobilität und Feldversuche mit anderen, emissionsarmen Antriebsarten

Besonders die Nachrüstung der Busse mit SCRT-Filter sowie die Beschaffung von lokal emissionsfreien Bussen haben eine gute Wirkung entfaltet.

Die gültige Fassung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet Aachen ist die 3. Fortschreibung 2022. Durch darin neu geplante Maßnahmen und die weitere Umsetzung bzw. Fortführung der oben genannten Maßnahmen wird eine weitere Reduktion der Stickstoffdioxidbelastung in Aachen erreicht.

Neben den lokalen Maßnahmen haben u.a. die allgemeine Kfz-Flottenmodernisierung sowie weitere Maßnahmen auf Bundesebene (z.B. die Rückkaufprämie für Diesel-Pkw der Euroklassen 1 bis 4) und der Dieselskandal mit den daraus resultierenden elektronisch geregelten Motorenanpassungen der Hersteller zur Senkung der Schadstoffbelastung beigetragen. Derzeit werden die geltenden Grenzwerte im Bereich des Stickstoffdioxids deutlich unterschritten.

Es ist allerdings nicht eindeutig absehbar, ob die zukünftigen schärferen EU-Grenzwerte von 20 µg NO_2/m^3 eingehalten werden können. Um diesen Ansprüchen gerecht werden zu können, müssen wahrscheinlich neue Maßnahmen entwickelt werden oder eine schnellere Elektrifizierung der Fahrzeugflotte aller Verkehrsteilnehmenden erfolgen.

Lärmaktionsplan

Der integrierte Lärmaktionsplan steht im Kontext verschiedener Planwerke der Stadt, die insgesamt das Ziel verfolgen, Aachen zukunftsfähig und lebenswerter zu machen. Der Lärmaktionsplan für die Stadt Aachen wurde in 2024 fortgeschrieben.

Vorrangige Ziele des Lärmaktionsplans sind die Öffentlichkeit über Umgebungslärm (Schwerpunkt Straßenverkehr) und dessen Wirkungen zu informieren, mit geeigneten Maßnahmen gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen möglichst wirksam entgegenzuarbeiten und damit die Lebensqualität der Bürger*innen zu verbessern. Gleichzeitig sollen ruhige Gebiete ermittelt und als solche geschützt und erhalten werden. Der Lärmaktionsplan wirkt sich auf andere Planungen, wie z. B. Bauleitpläne, Regionalpläne, Verkehrspläne und Luftreinhaltepläne, aus. Ihre Verknüpfung ermöglicht eine gesamtplanerische Problemlösung und -vermeidung.

Hinsichtlich der Lärmbelastung werden aufgrund des Verkehrsaufkommens und der bestehenden Baustruktur an verschiedenen Hauptverkehrsstraßenabschnitten kritische und gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen erreicht, die auch im Hinblick auf die EU-Verordnung zum Umgebungslärm nachhaltig zu reduzieren sind. Etwa 16% der Bevölkerung Aachens sind tagsüber gesundheitsbeeinträchtigenden Lärmemissionen oberhalb von 65 dB(A) ausgesetzt. Von nächtlich belastendem Straßenverkehrslärm sind in Aachen rund 77.000 Personen betroffen. Davon sind rund 6.000 Einwohner*innen sogar von einem Umgebungslärmpegel von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt, der als gesundheitsgefährdend anzusehen ist.

Integrierter Planungsansatz: Zahlreiche Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung, der Luftreinhalteplanung, der Stadtentwicklung (Masterplan AACHEN*2030) und auch des Klimaschutzes (Integriertes Klimaschutzkonzept, IKSK) können gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Lärmminderung leisten. So tragen die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und die nachhaltige Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Zu-Fuß-Gehen) nicht nur dazu bei, eine Änderung des Mobilitätsverhaltens und Modal Splits anzustoßen oder das Klima zu entlasten, sondern leisten gleichzeitig auch einen Beitrag zur Minderung der Lärmbelastung.

Die Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ist eine wirksame Maßnahme, um auch Lärmemissionen zu reduzieren. Attraktiver ÖPNV benötigt ein qualitativ hochwertiges Angebot mit guter räumlicher Abdeckung, hoher Taktdichte, flexiblen Bedienungsformen sowie einer guten Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern. Auch die Umstellung der Busflotte auf Elektrobusse ist eine zentrale Maßnahme im ÖPNV.

2.3. Ausblick

Die Entwicklung des ÖPNV muss die dargestellten gesamtstädtischen Ziele und Rahmenbedingungen wie Klimaneutralität, Luftreinhaltung, Lärmminderung, Barrierefreiheit, soziale Teilhabe und regionale Integration berücksichtigen und unterstützen. In den weiteren Modulen des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen wird die zukünftige, auf diesen Zielen basierende, ÖPNV-Strategie umfassend dargestellt.

Nahverkehrsplan Stadt Aachen
3. Fortschreibung 2025

Modul 2 Qualitätsanforderungen

Stand 21.08.2025

stadt aachen

Qualitätsanforderungen

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung ... 1
1. Grundsätze ... 1
2. Qualitätsstandards ... 2
2.1. Verkehrsentwicklungsplanung ... 2
2.2. Anforderungsprofil ... 4
3. Betriebliche Qualitätsstandards ... 5
3.1. Betriebszeiten ... 5
3.2. Vertaktung ... 6
3.3. Umsteigehäufigkeit ... 6
3.4. Leistungsangebot ... 6
3.5. Produktpalette ... 6
3.6. Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit ... 21
3.7. Anschlusssicherung ... 21
3.8. Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten ... 23
3.9. Fahrzeugauslastung ... 23
3.10. Betriebssteuerung ... 24
3.11. Störungs- und Baustellenmanagement ... 25
3.12. Personal ... 26
3.13. Sicherheit ... 26
3.14. Sauberkeit ... 27
4. Infrastruktur ... 28
4.1. Bushaltestellen ... 28
4.1.1. Haltestellengeometrie ... 28
4.1.2. Ausbaulänge ... 30
4.1.3. Bordsteinhöhe ... 31
4.1.4. Wartefläche ... 31
4.1.5. Zugang zum Umfeld ... 32
4.1.6. NetLiner-Spots ... 32
4.1.7. Haltestellenausstattung ... 32
4.2. Straßeninfrastruktur (Bussonderfahrstreifen, Busschleusen, LSA-Beeinflussung) ... 34
5. Fahrzeugstandards ... 36
5.1. Antrieb und Umweltstandards ... 36
5.2. Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit ... 36
5.3. Fahrzeugausstattung ... 37
5.3.1. Fahrzeugeinstieg ... 37

5.3.2. Innenausstattung ... 37
5.3.3. Technische Ausstattung ... 37
5.3.4. Klimatisierung ... 38
5.3.5. Werbung ... 38
5.3.6. Standards für Kleinbusse und Bedarfsverkehre ... 38
5.3.7. Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung ... 38
5.4. Qualität im Schulverkehr ... 39
6. Qualitätssicherung ... 41
6.1. Methoden der Qualitätsmessung ... 41
6.2. Qualitätssicherungskonzept ... 41
6.2.1. Anreizsystem im ÖDA ... 42
6.2.2. Ziel-Indikatoren in der Verkehrsentwicklungsplanung ... 43
7. Ausblick ... 44

Zusammenfassung

In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen werden umfassende und differenzierte Qualitätsanforderungen für ein leistungsfähiges, kundenorientiertes und zukunftsfähiges ÖPNV-Angebot formuliert. Aufbauend auf den gesetzlichen Vorgaben und im Einklang mit den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP), legt das Modul 2 „Qualitätsanforderungen“ verbindliche Standards für Betrieb, Infrastruktur und Fahrzeuge fest.

Im Zentrum steht ein Anforderungsprofil, das die Grundlage für eine angemessene Verkehrsbedienung bildet und differenziert nach räumlichen Gegebenheiten, Nutzungsbedarfen und Betriebsformen ausgestaltet ist. Dabei werden sowohl die urbane Dichte im Stadtzentrum als auch die spezifischen Anforderungen in den Ortsteilen und Außenbereichen berücksichtigt.

Die Qualitätsstandards reichen von verlässlichen Betriebszeiten, durchgängigen Taktungen und pünktlicher Fahrplanerfüllung über barrierefreie Haltestellen und moderne Fahrzeugausstattung bis hin zur transparenten Kundeninformation. Instrumente wie die differenzierte Produktpalette, das Monitoring der Fahrzeugauslastung sowie digital gestützte Betriebssteuerungssysteme schaffen zusätzliche Steuerungs- und Optimierungsmöglichkeiten.

Das Ergebnis ist ein integriertes Qualitätsverständnis, das nicht nur auf eine rein funktionale Verkehrsbedienung zielt, sondern die Nutzerzufriedenheit, Erreichbarkeit, Umweltfreundlichkeit, soziale Teilhabe und vor allem Barrierefreiheit in den Fokus rückt. Der Nahverkehrsplan wird so zum zentralen Instrument der Mobilitätswende in Aachen – mit klaren Standards, messbaren Zielen und Vorgaben für Planung, Betrieb und Finanzierung. Hierbei ist die Barrierefreiheit ein wichtiger Faktor.

1. Grundsätze

Der ÖPNV trägt maßgeblich zu einer sozial- und umweltverträglichen Abwicklung des täglichen Mobilitätsbedarfs bei. Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw müssen weiter ausgebaut werden, um mehr Menschen zur ÖPNV-Nutzung zu bewegen. Ziel ist, ein hochwertiges Angebot zu schaffen.

In diesem Modul werden die entsprechenden Vorgaben für das ÖPNV-Angebot in Aachen formuliert: Die Stadt Aachen legt im Nahverkehrsplan ein Anforderungsprofil für das betriebliche Leistungsangebot im Buslinienverkehr fest und definiert damit die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung gemäß § 1 Regionalisierungsgesetz (RegG) und § 8 (3) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie eine angemessene Bedienung im Sinne des § 2 (3) Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). Gemäß § 8 (3) ÖPNVG NRW werden im Nahverkehrsplan Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot als Anforderungsprofil festgelegt. Gemäß § 8 (1) ÖPNVG NRW sind außerdem die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG), des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans zu berücksichtigen.

Die strukturellen Unterschiede zwischen dem Zentrum Aachens, den Ortsteilen und den dünn besiedelten Außenbereichen sind in angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Integration neuer Wohn- und Gewerbeflächen in das Netz- und Bedienungsangebot muss frühzeitig konzeptionell vorbereitet werden. Den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen muss bei der Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung getragen werden.

Der Nahverkehrsplan bildet somit die Grundlage für die Fortentwicklung des Nahverkehrs und ist Basis für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge an das kommunale Verkehrsunternehmen. Der NVP schreibt einheitliche Kriterien hinsichtlich der Betrauungsmodalitäten fest. Das hier aufgestellte Anforderungsprofil stellt - in Verbindung mit ergänzenden Beschlüssen zur Fortschreibung des Anforderungsprofils und in Verbindung mit den jährlich zu beratenden und im Etat des AVV einzustellenden Änderungen des Leistungsangebotes - den Umfang der neuen Vergabe dar. Dabei werden auch die Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger beachtet.

2. Qualitätsstandards

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung erstellt die Stadt Aachen derzeit die Strategien 2030 in einzelnen Fachkommissionen. Die Strategien Radverkehr und Elektromobilität wurden bereits beschlossen. Im Jahr 2025 werden die Strategien Autoverkehr, Verkehrssicherheit, Fußverkehr und Mobilitätsmanagement erarbeitet. Für den ÖPNV wird keine gesonderte Strategie im Rahmen des VEP erstellt, vielmehr gilt der vorliegende Nahverkehrsplan nach seinem Beschluss als Strategiepapier für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Eine zentrale Aussage der Aachener Mobilitätsstrategie 2030 ist, dass mehr Menschen den ÖPNV nutzen sollen. Notwendig hierfür sind Angebotsausweitungen, aber auch ein attraktiveres Gesamt-ÖPNV-System, das komfortabel, barrierefrei, zuverlässig und pünktlich ist. Vorhandene Qualitätsstandards wurden daher überprüft und falls notwendig angepasst. Einige Anforderungen sind neu hinzugekommen.

2.1. Verkehrsentwicklungsplanung

Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) in Aachen ist es, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu stärken. Seit dem Jahr 2011 gibt es in Aachen den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP). Der VEP in Aachen ist als dauerhafter Prozess zu Unterstützung der Klimaschutzbestrebungen sowie der Mobilitätswende ausgelegt. Die im Jahr 2014 beschlossene „Vision 2050“ beschreibt eine erstrebenswerte Perspektive für die Mobilität in Aachen weiter in der Zukunft. Für den ÖPNV sind die Zielaussagen im Modul 1 „Rahmenbedingungen und Ziele“ dargestellt.

Um Veränderungen und Entwicklungen im städtischen Verkehr besser verfolgen zu können, wurden im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung insgesamt 25 messbare Indikatoren definiert, Zielwertkorridore für das Maß der gewünschten Entwicklung je Indikator formuliert und Ausgangswerte ermittelt. Die Zielindikatoren werden regelmäßig in vereinbarten zeitlichen Abständen aktualisiert und die tatsächliche Entwicklung mit der Zielentwicklung verglichen. Zielindikatoren im VEP, die für den ÖPNV und somit für den Nahverkehrsplan Relevanz haben, sind:

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung / Ziel
5	Verkehrsbedingte CO_2-Emissionen	CO_2-Ziel ist Klimaneutralität 2030
8	Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen	von 54% auf 64% bis 2030
10	Anteil des Umweltverbundes bei Wegen bis 5 km	von 66% auf 77% bis 2030
13	Fahrzeiten auf ausgewählten Relationen	Ziel sind schnellere Reisezeiten im ÖPNV
14	Nahverkehrsangebot	Verbesserung des Anteils der Bevölkerung je Bedienungsqualität
15	Barrierefreie Haltestellen	Steigerung des Anteils barrierefreier Haltestellen
18	Pünktlichkeit des Busverkehrs	Erhöhung der Pünktlichkeit und somit Steigerung der Verlässlichkeit
19	Auslastung der Busse	Vermeidung von Überfüllung durch gutes Monitoring
20	Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln	Repräsentative Ergebnisse aus Kundenbefragungen zum ÖPNV
25	Kostenverhältnis von Einzelticket Stufe 1 zu Parkticket	Darstellung der jeweiligen Kostenentwicklung und das Verhältnis zu einander

Tabelle 1: ÖPNV-relevante Zielindikatoren gemäß der in der Verkehrsentwicklungsplanung beschlossenen Mobilitätsstrategie von 2020

Einige dieser Zielindikatoren werden im Rahmen von bestehenden Qualitätskontrollen bereits gemessen, wie die Pünktlichkeit (18) und die Zufriedenheit mit dem ÖPNV (20), vgl. Anreizsystem zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag.

Die Formulierungen zu Reisezeiten (13), zum Nahverkehrsangebot (14), zur Auslastung (15) aber auch zur Pünktlichkeit betreffen die Angebots- und Betriebsqualität. Reisezeitvergleiche zwischen ÖPNV und Pkw wurden im NVP 2015 auf Basis von ÖPNV-Fahrplanzeiten getätigt. Dieses Messsystem soll perspektivisch auf Ist-Zeit-Werte im ÖPNV umgestellt werden. Die Bewertung des Nahverkehrsangebots wurde neu formuliert und erfolgt unter Berücksichtigung von Fußwegeentfernungen zur Haltestelle sowie der Anzahl der Abfahrten an dieser Haltestelle. Neu ist die systematische Ermittlung der Auslastung auf den Hauptachsen, also der Füllgrad der Fahrzeuge. Die entsprechenden Analysen sind im Modul 3 „Bestandsanalyse ÖPNV-Angebot“ verankert.

Die Indikatoren „Verkehrsbedingte CO_2-Emissionen“ (5), „Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen“ (8) sowie „Anteil des Umweltverbundes bei Wegen bis 5 km“ (10) stellen Ziele dar, die auch im Modul 1 „Rahmenbedingungen und Ziele“ des vorliegenden Nahverkehrsplans benannt werden. Die Stadt Aachen strebt an, die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) zu fördern und durch entsprechende Maßnahmen den Modal-Split-Anteil für diese Verkehrsarten in der Summe um 10 Prozentpunkte bis 2030 auf einen Anteil von 64% zu erhöhen. Ein solitärer Zielwert für den ÖPNV-Anteil wurde bewusst nicht formuliert. Aktuelle Modal Split-Werte wurden im Rahmen der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) 2023 erhoben und werden in der Bestandsanalyse (Modul 3) ausführlich dargestellt.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit der Haltestellen ist der Stand 2024, dass 16% der Bushaltestellenkanten in Aachen vollständig barrierefrei ausgebaut sind. Ziel ist, einen barrierefreien ÖPNV in Aachen anzubieten und somit möglichst alle Haltestellenkanten auszubauen. Eine vollständig barrierefreie Haltestelle muss über eine barrierefreie Zuwegung verfügen und so beschaffen sein, dass die Wartebereiche ausreichend dimensioniert und ausgestattet sind und ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge möglich ist. Standards, Sachstand, Ausbauplan und Ausnahmen werden im Modul 7 „Barrierefreiheit“ aufgeführt.

Der Zielindikator 25, „Kostenverhältnis von Einzelticket Stufe 1 zu Parkticket“ gilt als Preisindex zwischen ÖPNV- und Kfz-Kostenentwicklung: Dargestellt wird das Preisverhältnis zwischen einem Einzelfahrschein für das Stadtgebiet Aachen und den Gebühren für das einstündige Parken am Straßenrand in der Tarifzone 1 in Aachen (Zentrum). In den letzten 30 Jahren hat sich der ÖPNV-Fahrpreis deutlich stärker verteuert als die Parkgebühren in der Innenstadt. Ziel ist es, diese Entwicklung zu stoppen bzw. umzukehren.

Insgesamt ergibt das gesamte Datengerüst der ÖPNV-Zielindikatoren im VEP ein umfangreiches Bild der derzeitigen Situation und zeigt dazu auf, in welchen Bereichen Handlungsbedarf besteht, um die ÖPNV-Nutzung zu fördern und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen.

2.2. Anforderungsprofil

Die Stadt Aachen legt im Nahverkehrsplan ein Anforderungsprofil für den ÖPNV fest und definiert damit die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG. Das Anforderungsprofil formuliert die Qualitätsanforderungen für den ÖPNV im Planungsgebiet und bildet den konzeptionellen Rahmen der Weiterentwicklung des Angebotes.

Das Anforderungsprofil umfasst räumliche und betriebliche Standards, Aspekte der Infrastruktur, des Tarifs sowie Standards für Information und Service. Es beinhaltet sowohl regionsweit gültige Verbundstandards als auch Zielwerte, die in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen in der Stadt Aachen formuliert werden müssen. Die Verbundstandards können in Einzelfällen durch spezifische lokale Vorgaben ergänzt werden.

Die Anforderungen an die Fahrzeuge orientieren sich zum einen an den Zielvorgaben der Stadt Aachen, zum anderen an den Förderrichtlinien des AVV, die unter Fahrzeugstandards näher aufgeführt werden.

Anforderungsprofil im ÖPNV		**Geltungsbereich**	
Qualitätsbereich	**Qualitätskriterium**	**Aachen**	**Verbund**
Angemessene Verkehrsbedienung	Erschließungsqualität	●	
	Verbindungsqualität	●	●
Betriebliche Qualitätsstandards	Betriebszeiten	●	
	Betriebliches Leistungsangebot	●	
	Verknüpfung der Verkehrssysteme		●
	Produktpalette		●
	Betriebssteuerung		●
Qualitätsstandards zur Infrastruktur	Fahrzeuge	●	○
	Ortsfeste Infrastruktur	●	
	Haltestellen	●	
Barrierefreiheit	Fahrzeuge	●	●
	Haltestellen	●	●
	Kommunikation/Information	●	●
	Betrieb/Unterhaltung	●	●
Tarif	Verbundtarif		●
Information und Service	Kommunikation/Information	●	●
	Service/Personal	●	●
	Vertrieb		●
● Im Anforderungsprofil enthalten ○ gemäß Förderrichtlinie			

Tabelle 2: Anforderungsprofil für den Busverkehr

Im Folgenden werden die einzelnen Aspekte zum Betrieb und Infrastruktur aus der Tabelle 2 für den Busverkehr eingehend beschrieben. Die Anforderungen an der angemessenen Verkehrsbedienung werden über die geforderten Erschließungs- und Verbindungsqualitäten abgebildet und im Modul 3 „Bestandsanalyse ÖPNV-Angebot“ behandelt. Standards für einen barrierefreien ÖPNV werden im Modul 7 „Barrierefreiheit“ dargestellt, Anforderungen zu den Handlungsfeldern Tarif, Information und Service im Modul 6 „Kommunikation und Information“ bzw. Modul 8 „Tarif und Vertrieb“ beschrieben.

3. Betriebliche Qualitätsstandards

Die Vorgaben zur Betriebsqualität beziehen sich auf den Fahrbetrieb, Service und Kundeninformation, aber auch auf Fahrzeuge und auf den Ausbau der Infrastruktur.

Die Bereiche Fahrzeuge, Fahrbetrieb, Service und Kundeninformation liegen dabei in der Regel in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Einzelheiten hierzu werden in gesonderten Vereinbarungen mit allen Transporteuren geregelt, die im Rahmen der Betrauung zum Einsatz kommen. Für den Ausbau der Bushaltestellen bzw. für die Umsetzung von infrastrukturellen Beschleunigungsmaßnahmen ist der jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig.

3.1. Betriebszeiten

Das Gesamtwegeaufkommen und somit auch die Nachfrage an ÖPNV-Angeboten variiert im Tagesverlauf mit ausgeprägten Nachfragespitzen morgens und nachmittags. In Anpassung an die im Tagesverlauf schwankende Verkehrsnachfrage werden drei Betriebszustände - Normalverkehrszeit (NVZ), Hauptverkehrszeit (HVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) - unterschieden.

Betriebszeit	Montag – Freitag	Samstag	Sonntag/Feiertag
Hauptverkehrszeit HVZ	Abdeckung der morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsspitzen durch Taktverdichtungen und Verstärkerfahrten		
Normalverkehrszeit NVZ	ca. 6:30 Uhr bis 20:30 Uhr	ca. 10:30 Uhr bis 20:30 Uhr	
Schwachverkehrszeit SVZ	Betriebsbeginn (ca. 4:00 Uhr) bis 6:30 Uhr sowie ab 20:30 Uhr bis Betriebsende (ca. 1:30 Uhr – vor Wochenenden und Feiertagen 4:00 Uhr)	Betriebsbeginn (ca. 4:30 Uhr) bis ca. 10:30 Uhr sowie ab 20:30 Uhr bis Betriebsende (ca. 4:00 Uhr)	ganztägig

Tabelle 3: Betriebszeiten

In der Normalverkehrszeit (NVZ) wird ein Grundtakt angeboten, der in den Hauptverkehrszeiten (HVZ), ausgerichtet auf die verschiedenen Nutzergruppen, wie z.B. Auszubildende und Berufstätige, bedarfsorientiert verdichtet wird.

Während der Schwachverkehrszeiten (SVZ) erfolgt ein reduziertes Angebot, das auch bei geringer Nachfrage durch Bedarfsverkehre abgedeckt werden kann. Zu dieser Zeit wird am zentralen Verknüpfungspunkt Aachen Bushof zwischen allen Buslinien Anschlussverkehr (Blockverkehr) gefahren. Ein Umsteigen zwischen den einzelnen Linien am Bushof ist dann gewährleistet.

In den Übergangszeiten zwischen SVZ und NVZ können bedarfs- bzw. betriebsbedingte Verdichtungen resp. Ausdünnungen vorkommen.

3.2. Vertaktung

Eine durchgehende Vertaktung im Tagesverlauf ist anzustreben. Grundsätzlich ist von einem 7,5/15/30/60-Minuten-Takt als Fahrplanraster auszugehen. In Abhängigkeit von der Verkehrsnachfrage sind Verdichtungen und Ausdünnungen der Bedienungshäufigkeit möglich.

3.3. Umsteigehäufigkeit

Für Umsteigehäufigkeiten gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Für alle lokalen Verbindungen in Aachen wird ein maximal einmaliges Umsteigen als Mindeststandard festgelegt. Die Umsteigehäufigkeit kann gelegentlich den Mindeststandard überschreiten, wenn durch kombinierte Bus/Schiene-Verbindungen für die Fahrgäste ein Gesamtreisezeitvorteil erreicht wird.

3.4. Leistungsangebot

Der Nahverkehrsplan beschreibt den Rahmen für das Leistungsangebot in seinen planerischen Grundlagen und Konsequenzen für die Instandhaltung und für den Ausbau der Infrastruktur. Das betriebliche Leistungsangebot hat den Grundsätzen einer angemessenen Verkehrsbedienung (Erschließung und Verbindung) zu folgen. Er bildet eine Grundlage, die in der Formulierung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags umzusetzen ist.

Das Leistungsangebot ist bestimmt durch

- Netzkonfiguration/Linienverläufe
- Bedienungshäufigkeiten je Linie
- Angebotsstaffelung
- Anschlusssicherung
- Betriebszeiten

Die Durchführung des Fahrbetriebes im Linienverkehr (Erbringung der Beförderungsleistungen einschließlich der Fahrzeugvorhaltung und der Vorhaltung ausgewählter Infrastruktur) obliegt dem damit betrauten Verkehrsunternehmen bzw. dem durch Kooperationsvertrag verpflichteten Verkehrsunternehmen.

Das Leistungsangebot soll entsprechend dem Erschließungs- und Verbindungsbedarf hinsichtlich der genannten Zielvorgaben übersichtlich gestaltet werden.

Das Netz und die Angebotsgestaltung sind an die jeweiligen Strukturraumtypen anzupassen. Das Liniennetz ist möglichst transparent und begreifbar zu gestalten.

Die Fahrplangestaltung soll grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachten. Damit sollen fahrplanmäßige Übergänge zwischen allen Betriebsformen des SPNV/ÖSPV an Rendezvous- und Verknüpfungspunkten und die Voraussetzungen zum Betrieb des differenzierten Bedienungsmodells (Produktpalette) geschaffen werden.

Die Einhaltung des Fahrplans trägt maßgeblich zu einer hohen Kundenzufriedenheit bei. Ziel ist, dass alle im Fahrplan angebotenen Fahrten pünktlich durchgeführt werden. Zu beachten ist, dass es zu unvorhersehbaren bzw. fremdverschuldeten Ereignissen wie Unwetter, punktuellen Störungen im Verkehrsablauf oder Streiks kommen kann, die zu Fahrtausfällen führen können. Baustellen mit größeren Auswirkungen auf den Linienverkehr müssen vom Baulastträger frühzeitig kommuniziert werden, damit Übergangslösungen rechtzeitig erarbeitet und abgestimmt werden können.

3.5. Produktpalette

Eine funktionsfähige und gleichzeitig attraktive Gestaltung des Nahverkehrs ist durch Kombination verschiedener Betriebsformen zu erreichen. Die Basis dazu bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierte Produktpalette. Die Komponenten der Produktpalette fügen sich zu einem Gesamtsystem des SPNV/ÖSPV zusammen. Die Betriebsformen sind aufeinander abzustimmen und miteinander zu verknüpfen. Die Anschlusssicherung an zentralen Verknüpfungspunkten ist sicherzustellen.

Unter Beachtung der genannten Prämissen wurde eine differenzierte Produktpalette für die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes im AVV aufgestellt. Dessen Hauptmerkmale sind die funktionale Gliederung

(Regionalverkehr/Nachbarortsverkehr/Ortsverkehr) und ein anspruchskonformes Bedienungskonzept (Schnellverkehr/allgemeiner Linienverkehr/Bedarfsverkehr) mit einem aufgabenteiligen Verkehrsmitteleinsatz SPNV/ÖSPV (Schiene/Straße). Produktorientierte Linienbezeichnungen sind durchgängig anzuwenden.

Die Produktpalette beschreibt die wesentlichen produktspezifischen Standardmerkmale in Hinsicht auf:

- Produktkennzeichnung (Name, Nummer, lokale Identifikation)
- Verkehrsaufgabe (Funktion, Zielgruppe, Reiseweite)
- Charakteristik (Linienführung, Haltestellenabstand, Beförderungsgeschwindigkeit)
- Bedienung (Betriebszeit, Bedienungshäufigkeit)
- Fahrzeug (Fahrzeugtyp, Qualitätsmerkmale)
- Service und Komfort (besondere Ausstattung, u.a. Fahrradmitnahme)
- Erscheinungsbild (Design, Erkennungsmerkmale).

Eine Definition produktspezifischer Standardmerkmale für die Produkte des SPNV (RE, RB, S-Bahn) ist Gegenstand des Nahverkehrsplans für den SPNV. Die Weiterentwicklung der Produktpalette im SPNV obliegt dem zuständigen Aufgabenträger go.Rheinland. Die SPNV-Produkte sind hier nachrichtlich wiedergegeben.

Als Angebotsformen des On-Demand-Verkehrs in der Stadt Aachen sind die Produktformen 10, 11 und 12 in der Produktpalette vertreten. Zurzeit laufen mit Bundesmitteln geförderte Forschungsprojekte zur Testung neuartiger Angebotsformen und vollwertig barrierefreier Fahrzeuge im On-Demand-Verkehr. Die Digitalisierung der Dispositionssysteme, der Informations-, Auskunfts- und Buchungsplattformen eröffnet kontinuierlich neue Möglichkeiten, die die Systeme noch effizienter machen können. Die Erkenntnisse aus Praxistests und Forschungsprojekten werden von Seiten der ÖPNV-Aufgabenträger und des AVV eng verfolgt.

Differenzierte Produktpalette – Übersicht

1. Regional-Express (RE)
Schnelle Regionalverbindung zwischen Großstädten und Ballungsräumen, die vor allem Pendler und Fernreisende anspricht. Wenige Haltestellen für eine schnelle Fahrt.

2. Regionalbahn (RB)
Regionaler Schienenverkehr mit dichterem Haltestellennetz und langsamerem Tempo als der Regional-Express. Verbindet kleinere Orte mit übergeordneten Zentren.

3. S-Bahn
Schienenverkehr mit Fokus auf städtische und stadtrandnahe Gebiete mit dichter Haltestellenfolge. Häufiger Takt, ideal für den Pendlerverkehr.

4. Schnellbus (SB, RegioLiner, Expressbus)
Busangebot mit einer reduzierten Anzahl von Haltestellen, das Regionalzentren und Städte effizient verbindet. Schnellbuslinien können als Ersatz oder Ergänzung zum SPNV (ggf. auch als Vorläufer) auf überregionalen Korridoren verkehren. Bei Finanzierung über das Landesförderprogramm „Regionale Schnellbusverbindungen“ gibt es gehobene Qualitätsanforderungen.

5. Regionalbus
Linienbus mit regelmäßigen Haltestellen, der isolierte und/oder ländliche Ortsteile an Hauptkorridore oder direkt mit Stadtzentren verbindet.

6. Stadtbus
Lokaler Busverkehr mit hoher Haltestellendichte innerhalb städtischer Gebiete. Hauptverkehrsmittel für kurze Strecken.

7. Ortsbus/Quartierbus
Kleinbusangebot für spezifische Stadtviertel oder Wohngebiete, oft mit geringem Fahrzeugvolumen und bedarfsgerechtem Takt.

8. Nachtbus
Nächtliches Linienangebot, um Mobilität außerhalb der regulären Betriebszeiten zu gewährleisten.

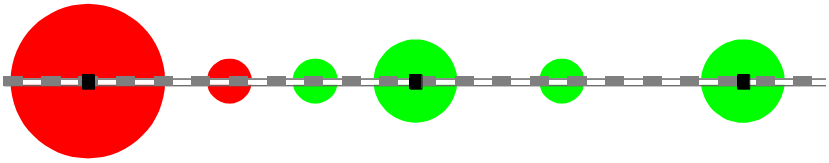
9. Saison-/Freizeitangebote
Linienangebot, das speziell auf touristische oder saisonale Bedürfnisse ausgerichtet ist, wie Verbindungen zu Wander- oder Naturschutzgebieten, Freizeitparks.

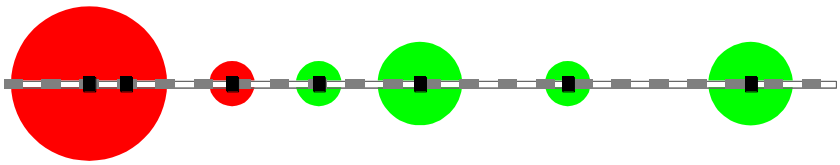
10. Anruf-Linien-Taxi (ALT) / Rufbus
Angebot auf Abruf, das bedarfsgerecht und meist außerhalb der regulären Betriebszeiten oder als Ergänzung zum regulären Busangebot in weniger besiedelten Gebieten verfügbar ist. Fahrt nach Fahrplan, ersetzt Linienverkehr in der SVZ.

11. NetLiner
Bedarfsverkehr auf Vorbestellung. Verkehrt entlang individuell disponierter Routen ohne festen Fahrplan und bedient feste Haltestellen.

12. Anruf-Sammeltaxi (AST)
Flexibles Angebot, das Fahrgäste auf telefonische Bestellung mit festen Haltestellen verbindet. Oft als Ergänzung zu Linienverkehren in Randzeiten und Randlagen.

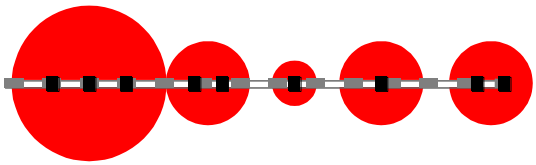
Tabelle 4: Differenzierte Produktpalette in Stadt und StädteRegion Aachen (Übersicht)

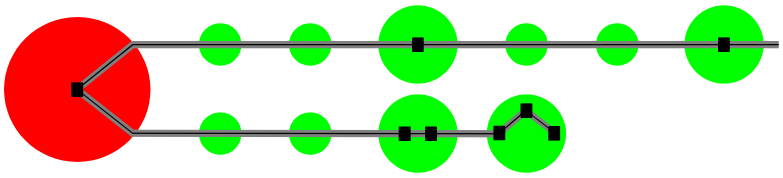
1.	**Regional-Express (RE)**  **mind. 15 km** **mind. 80 km/h** **i.d.R. Doppelstockzug** **2 Beförderungsklassen** **Komfort-Ausstattung** **täglich 00.00 bis 24.00 h** **Taktverkehr** **Tag: 60 Min.** **Abend: 60 Min.** **Wochenende: 60 Min.**
Verkehrsaufgabe:	Schnelle Verbindung von Städten und Regionen entlang der Hauptverkehrsachsen. Zielgruppe: Insbesondere Berufspendler und Gelegenheitsfahrer mit großen bis sehr großen Reiseweiten. Gemäß den Vorgaben des Landes NRW werden ausgewählte RE-Linien schrittweise in das Netz Rhein-Ruhr-Express (RRX) überführt.
Charakteristik:	Schnellverkehr. Hält nur an ausgewählten Haltestellen in zentralen Stadtbereichen. Verkehrt über die Anlagen des Fernverkehrs und übernimmt Zubringerfunktionen zum Fernverkehr. Erfüllt auch Erschließungsfunktionen, indem größere Stadtteile innerhalb desselben Ballungsraums bedient werden. Systematische Verknüpfung gemäß ITF in den Verkehrsknoten. Haltestellenabstand außerhalb geschlossener Ortschaften mindestens 15 km.
Bedienung:	Betriebszeit: täglich 00.00 bis 24.00 Uhr.
	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit
	Tagesverkehr: 60 Min.
	Abendverkehr: 60 Min.
	Wochenende: 60 Min.
Fahrzeug:	In der Regel lokbespannte Doppelstockzüge; bei RRX-Linien gelten spezifische Vorgaben. Behängung: i.d.R. 6 Wagen/Zug. Niveaugleicher Einstieg.
Service und Komfort:	Barrierefreiheit. Zwei Beförderungsklassen. Fahrgastinformation, Ansage/Anzeige der Halte. Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten. Gepolsterte, textilbezogene Sitze. Klimatisierung, WC, Bewirtschaftung, WLAN.
Erscheinungsbild:	Zurzeit gemäß Produktlinie des Betreibers, bei RRX-Linien Erscheinungsbild gemäß Vorgaben des Landes.
Markenname:	RE, RRX

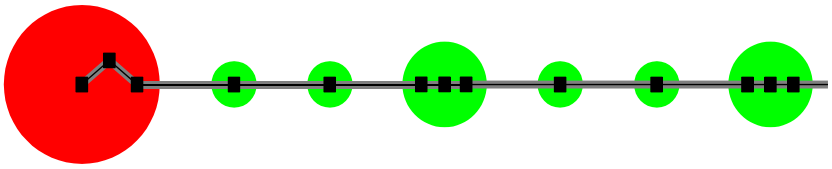
2.	**Regionalbahn (RB)**  **raumabhängig, mind. 3km** **mind. 80 km/h** **Triebwagen** **2 Beförderungsklassen** **Komfort-Ausstattung** **täglich 00.00 bis 24.00 h** **Taktverkehr** **Tag: 30/60 Min.** **Abend: 60 Min.** **Wochenende: 60 Min.**
Verkehrsaufgabe:	Dient der Flächenerschließung entlang der Schienenachse, verbindet Städte und Gemeinden in der Region und übernimmt Zubringerfunktion zum Regional-Express und Fernverkehr. Bildet ggf. zusammen mit der Stadtbahn das Grundnetz des regionalen Schienenverkehrs. Zielgruppe sind alle Personen mit mittleren Reiseweiten.
Charakteristik:	Bedient alle Bahnhöfe und Haltepunkte am Linienweg. Verkehrt auch über die Anlagen des Fernverkehrs. Kann ggfs. in innerstädtische Nahverkehrssysteme eingebunden werden. Haltestellenabstand abhängig von der Siedlungsstruktur.
Bedienung:	Betriebszeit: täglich 00.00 bis 24.00 Uhr.

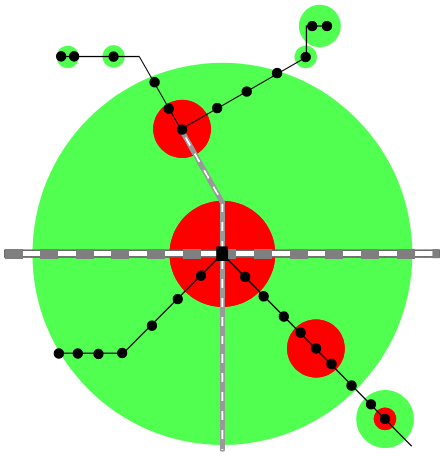
Bedienungshäufigkeit	**Mindeststandard**	**Gehobener Anspruch**
Tagesverkehr:	60 Min.	30 Min.
Abendverkehr:	60 Min.	60 Min.
Wochenende:	60 Min.	60 Min.

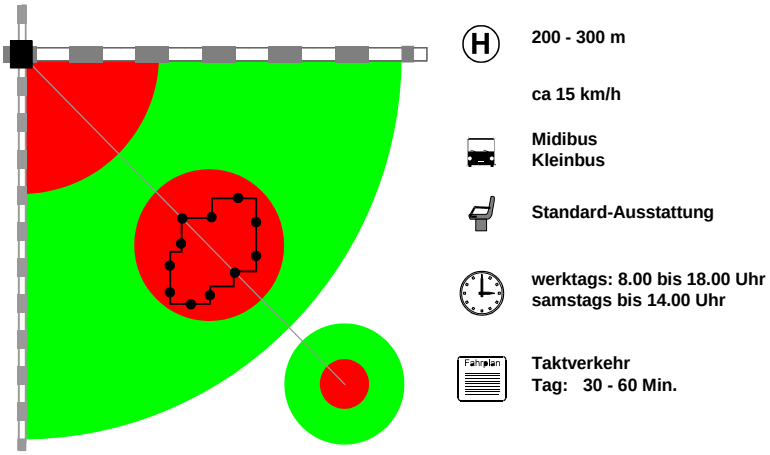
Fahrzeug:	Triebwagen oder lokbespannte Züge. Niveaugleicher Einstieg.
Service und Komfort:	Barrierefreiheit. Zwei Beförderungsklassen. Fahrgastinformation, Ansage/Anzeige der Halte. Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten. Gepolsterte Sitze, Großflächenfenster. Klimatisierung, WLAN.
Erscheinungsbild:	Gemäß Produktlinie des Betreibers.
Markenname:	RB, eu**regio**bahn, Rurtalbahn

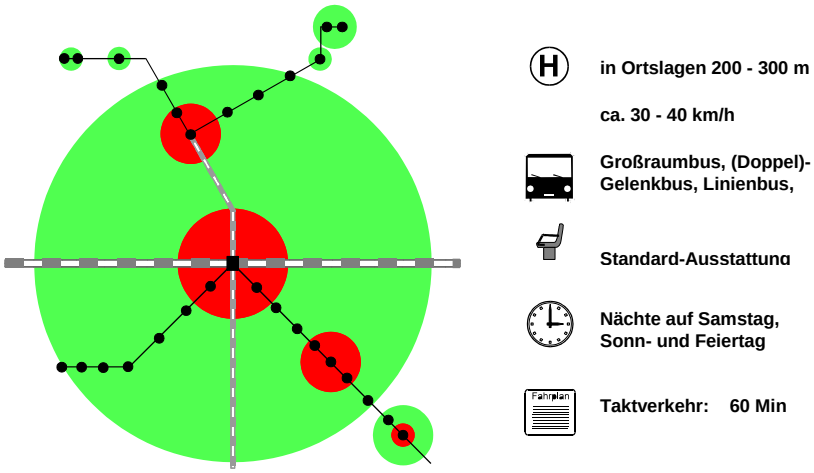
3.	**S-Bahn**  **mind. 1500 - 3000 m** **km/h** **mind. 50 km/h** **Lokbespannter Zug, Triebwagenzug** **2 Beförderungsklassen Komfortaustattung** **täglich 00.00 bis 24.00 Uhr** **dichter Taktverkehr** **Tag: 60 Min.** **Abend: 60 Min.** **Wochenende: 30/60 Min.**
Verkehrsaufgabe:	Bedienung der aufkommensstarken Vorort-, Stadt- und Nachbarortsverkehre insbesondere im Einzugsbereich von Großstädten. Sie ergänzt bzw. ersetzt die Regionalbahn in Räumen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.
Charakteristik:	Bedient alle Bahnhöfe und Haltepunkte am Linienweg. Verkehrt vorwiegend auf eigenem Gleiskörper – außerhalb des Großstadtgebiets auch über Hauptstrecken bzw. Anlagen des Fernverkehrs – und übernimmt in ihrem Versorgungsgebiet auch Zubringerfunktionen zum Fernverkehr. Systematische Verknüpfung an die lokalen Busverkehre und an den Regionalverkehr gemäß ITF in den Verkehrsknoten. Haltestellenabstand abhängig von der Siedlungsstruktur, im geschlossenen Bebauungsbereich ca. 1.500 m, im ländlichen Bereich mindestens 3.000 m.
Bedienung:	Betriebszeit: täglich 00.00 bis 24.00 Uhr.
	Bedienungshäufigkeit
	Tagesverkehr: i.d.R. 20 (15) Min. (nachfragebedingte Taktverdünnung auf 30 Min).
	Abendverkehr: 60 Min.
	Wochenende: 30/60 Min.
Fahrzeug:	Lokbespannte Züge oder Triebwagenzüge.
Service und Komfort:	Zwei Beförderungsklassen. Fahrgastinformation, Ansage/Anzeige der Halte. Fahrausweiserwerb und -entwertung. Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten. Gepolsterte Sitze.
Erscheinungsbild:	Zurzeit gemäß DB-Produktlinie.
Markenname:	S-Bahn

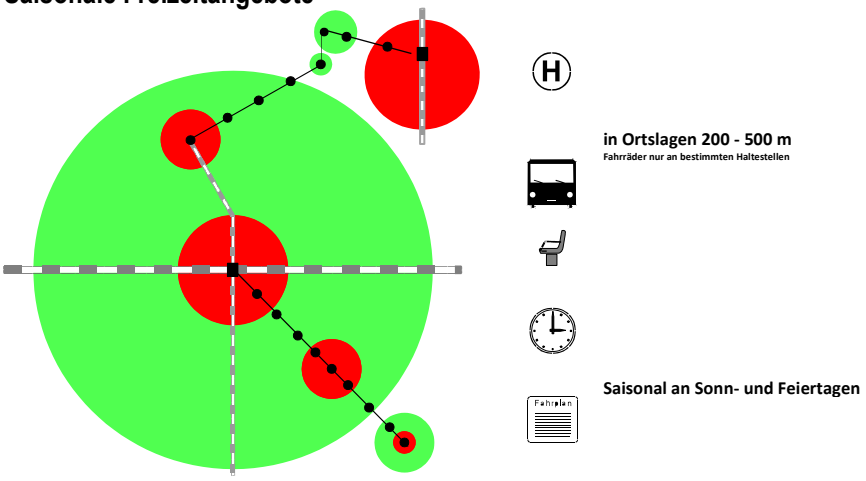
4.	**Schnellbus**  **abhängig von den örtlichen Gegebenheiten** **mind. 30 km/h** **Gelenkbus oder Linienbus** **Komfort-Ausstattung** **Täglich, HVZ / NVZ / SVZ** **Taktverkehr** **Werktag: 30 / 60 Min.** **Wochenende: 60 / 120 Min.**
Verkehrsaufgabe:	Schnelle Verbindung zwischen Städten und Gemeinden in der Region entlang der Hauptverkehrsachsen. Wird insbesondere auf stark nachgefragten Relationen eingesetzt. Ohne direkte Schienenverbindung i. d. R. als Ersatz bzw. Ergänzung zum SPNV.
Charakteristik:	Schnellverkehr. Hält nur an ausgewählten Haltestellen. Möglichst direkte, eindeutige Linienführung, auch über Schnellstraßen oder Bundesautobahnen. Regel-Betriebsform: Bus hält nur an zentralen Haltestellen am Linienweg, im Quell- und Zielgebiet abweichend an allen Haltestellen. Haltestellenabstand ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten.
Bedienung:	Betriebszeit: täglich, HVZ/NVZ/SVZ, Taktverkehr.
	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit
	Tagesverkehr: 30 / 60 Min.
	Wochenende: 60 / 120 Min.
Fahrzeug:	Gelenkbus, Großraumbus oder Solobus (nachfrageabhängig).
Service und Komfort:	Obligatorische Ausstattung des Fahrzeugs gemäß Tabelle 9, Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung, ausreichendes Sitzplatzangebot, Fahrgastinformation mit Haltestellenanzeige (Anschluss- und Verspätungsinformation wünschenswert). Bei Förderung obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Vorgabe des Fördergebers: Gepäckablage, gepolsterte Sitze. USB, WLAN.
Erscheinungsbild:	Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.
Markenname:	SB, RegioLiner, X

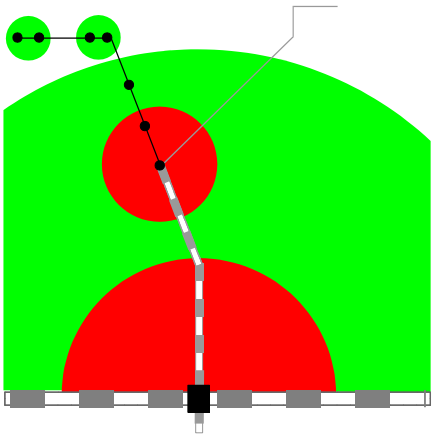
5.	**Regionalbus**  **in Ortslagen 300 - 400 m** **mind. 20 km/h** **Gelenkbus, Großraumbus oder Linienbus** **Standard-Ausstattung** **täglich HVZ / NVZ / SVZ** **Taktverkehr** **Tag: 15 / 30 / 60 Min.** **Abend: 30 / 60 Min.** **Wochenende: 60 / 120 Min.**
Verkehrsaufgabe:	Dient der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte, Gemeinden und Ortsteile. Übernimmt in Korridoren ohne ergänzende Ortsbus-Systeme auch die Ortserschließung. Regionalbusse sichern das Grundangebot des regionalen ÖPNV und nach Möglichkeit den Zugang zum SPNV und die Anbindung an das zugehörige Zentrum. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.
Charakteristik:	Bedient alle Haltestellen am Linienweg. Möglichst direkte, einheitliche Linienführung aller Fahrten. Haltestellenabstand in Ortslagen 300 bis 400 Meter, außerhalb je nach Siedlungsstruktur bis zu 2000 Meter. Zu den Spitzenverkehrszeiten (HVZ) Führung einzelner Fahrten als Expressbusfahrten - auch abschnittsweise - möglich.
Bedienung:	Betriebszeit: täglich, HVZ/NVZ/SVZ, Taktverkehr.
	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit
	Tagesverkehr: 15 / 30 / 60 Min.
	Abendverkehr: 30 / 60 Min.
	Wochenende: 60 / 120 Min.
	Nachfrageabhängige Verdichtungen oder Ausdünnungen sind möglich.
Fahrzeug:	Gelenkbus oder Solobus.
Service und Komfort:	Obligatorische Ausstattung des Fahrzeugs gemäß Tabelle 9, Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung, Fahrradmitnahme zu bestimmten Zeiten.
Erscheinungsbild:	Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.
Markenname/ Linienname:	

6.	**Stadtbus**  **in Ortslagen 300 - 400 m** **ca. 20 km/h** **Fahrzeugeinsatz gemäß Kapazitätenbedarf** **Standard-Ausstattung** **täglich HVZ / NVZ / SVZ** **Taktverkehr** **Tag: 15/30/60 Min.** **Abend: 30/60/120 Min.** **Wochenende: 60/120 Min.**	
Verkehrsaufgabe:	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes. Verbindet Ortsteile untereinander und mit dem Stadtzentrum und sichert, wenn vorhanden, die Anbindung an den Schienenverkehr. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.	
Charakteristik:	Bedienung aller Haltestellen am Linienweg. Einheitliche Linienführung aller Fahrten. Im Allgemeinen als zum Stadtkern führende radiale Linien, u.U. sind die Linien untereinander zu Durchmesserlinien kombinierbar. Anschlusssicherung an Verknüpfungspunkten muss gewährleistet sein.	
Bedienung:	Betriebszeit: täglich HVZ, NVZ, ggfs. SVZ, Taktverkehr.	
		Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit:
	Tagesverkehr:	7,5 / 15 / 30 / 60 Min.
	Abendverkehr:	30 / 60 / 120 Min.
	Wochenende:	60 / 120 Min.
Fahrzeug:	Großraumbus, Gelenkbus, Solobus.	
Service und Komfort:	Obligatorische Ausstattung des Fahrzeugs gemäß Tabelle 9, Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung, Fahrradmitnahme zu bestimmten Zeiten.	
Erscheinungsbild:	Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers. Gemäß festgelegter lokaler Identitätsmerkmale.	
Markenname/ Linienname:		

7.	**Ortsbus/Quartierbus**  	
Verkehrsaufgabe:	Dient der kleinräumigen Erschließung in einzelnen Wohnquartieren, ggf. auch zur Anbindung an ein Stadtteilzentrum oder zur Anbindung bestimmter Ziele, wie z.B. Krankenhäuser. Zielgruppe sind alle Personen, jedoch insbesondere Einkaufs- und Gelegenheitsfahrer.	
Charakteristik:	Flächenerschließung durch ein dichtes Haltestellennetz, auch über Umweg- und Schleifenfahrten. Einheitliche Linienführung aller Fahrten. Haltestellenabstand: 200 bis 300 Meter. Partielle Verknüpfung SPNV/Bus möglich.	
Bedienung:	Betriebszeit: montags bis samstags NVZ. Taktverkehr.	
		Richtwert für die Linienbedienungshäufigkeit
	Tagesverkehr:	30 / 60 Min.
Fahrzeug:	Midibus oder Kleinbus.	
Service und Komfort:	Obligatorische Ausstattung des Fahrzeugs gemäß Tabelle 9, Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung.	
Erscheinungsbild:	Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.	
Markenname Linienname:	OL	

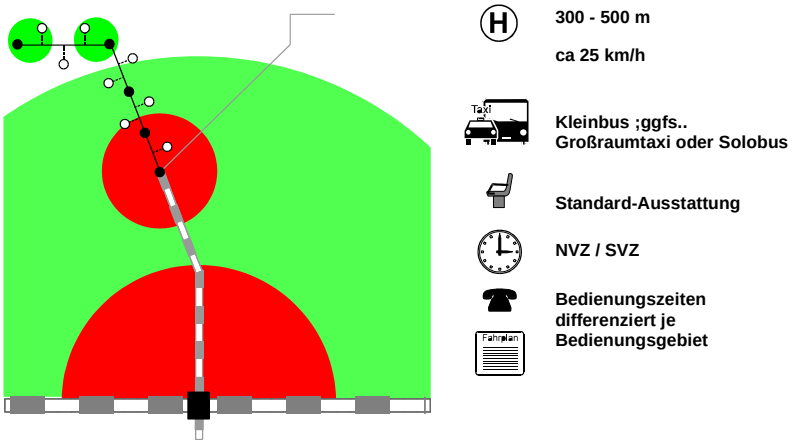
8.	**Nachtbus** 
Verkehrsaufgabe:	Nächtliches Angebot an Wochenenden und vor Feiertagen. Verbindet Ortsteile untereinander und mit dem Stadtzentrum und sichert gegebenenfalls die Anbindung an den Schienenverkehr. Zielgruppe sind insbesondere die Nutzer*innen des abendlichen und nächtlichen Veranstaltungs- und Gastronomieangebots.
Charakteristik:	Flächenerschließung durch separaten Linienweg, auch über Umweg- und Schleifenfahrten.
Bedienung:	Betriebszeit: Nur in den Nächten auf Samstag, Sonn- und Feiertag: ca. 0.00 bis 4.00 Uhr.
	Bedienungsstandard
	Nachts: 60 Min.
Fahrzeug:	Großraumbus, Gelenkbus oder Solobus.
Service und Komfort:	Obligatorische Ausstattung des Fahrzeugs gemäß Tabelle 9, Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung.
Tarif:	AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif , ggfs. mit Nachtbuszuschlag.
Erscheinungsbild:	Gemäß Produktlinie des Verkehrsträgers. Gemäß festgelegter lokaler Identitätsmerkmale (z.B. „Nachtexpress“).
Markenname:	Nachtexpress

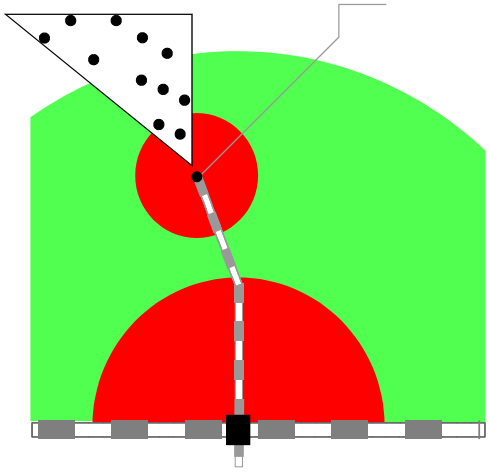
9.	**Saisonale Freizeitangebote** 
Verkehrsaufgabe:	Bedarfsorientierte Bus-Freizeitverkehre in der Regel in der Zeit vom 1. Mai (bzw. ab Ostern) bis zum 1. November, am Wochenende und an Feiertagen. Wichtige Verkehrsaufgabe ist die Anbindung des Nationalparks Eifel und des Rurtals für Wanderer und Radfahrer. Die Verknüpfung mit dem Eifelsteig und der RAVel-Route soll Streckenwanderungen und Radtouren ermöglichen. Das Busangebot wird durch Freizeitverkehre im SPNV ergänzt (eu***regio***bahn, Rurtalbahn). Zielgruppe sind Personen, die vornehmlich am Wochenende ihre Freizeit in den Natur- und Landschaftsräumen der Umgebung gestalten wollen.
Charakteristik:	Zum Teil gesonderte Linienführung über ausgewählte Haltestellen bzw. Ergänzung vorhandener Linien.
Bedienung:	Bedarfsorientiert nach besonderem Fahrplan.
Fahrzeug:	Gelenk- oder Solobus, bei Fahrradbus mit Anhänger.
Service und Komfort:	Obligatorische Ausstattung des Fahrzeugs gemäß Tabelle 9, Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung. Fahrradmitnahme beim Fahrradbus mit Reservierung (Fahrradanhänger). Auf den ÖPNV abgestimmte Freizeitführer, teilweise mit Begleitpersonal (Wander- oder Tourismusführer).
Tarif:	Zusätzlich: Spezifische Freizeit-Tickets im Rahmen des Verbundtarifes.
Erscheinungsbild:	Gemäß Produktlinie des Verkehrsträgers.
Markenname:	z.B. Fahrradbus

10.	**Anruf-Linien-Taxi (ALT) / Rufbus**  **in Ortslagen: 300 - 500 m** **ca 25 km/h** **Taxi, Großraumtaxi, evtl. Kleinbus oder Linienbus** **Standard bzw.Pkw-Standard** **Einsatz in verkehrsschwachen Zeiten und Räumen** **Bedarfsverkehr** **Tag: 60 Min.** **Abend: 60 Min.** **Wochenende: 60 Min.**
Verkehrsaufgabe:	Ersetzt oder ergänzt den Buslinienverkehr in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit niedriger Nachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben zwischen Ortsteilen, auch gemeindegrenzüberschreitend. Erschließt die Fläche und sichert, wenn vorhanden, die Anbindung an den Schienenverkehr. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.
Charakteristik:	Bedarfsverkehr auf telefonische Vorbestellung (bei Anschlussfahrten Anmeldung über den Busfahrer per Funk möglich). Einheitliche Linienführung aller Fahrten. Hält bei Bedarf an jeder Haltestelle entlang des Linienweges. Haltestellenabstand ca. 300 bis 500 Meter.
Bedienung:	Betriebszeit: SVZ

	Bedienungsstandard
Tagesverkehr:	60 Min.
Abendverkehr	60 Min.
Wochenende:	60 Min.

Fahrzeug:	Taxi, Großraumtaxi, evtl. Klein- oder Solobus.
Service und Komfort:	Obligatorische Ausstattung des Fahrzeugs gemäß Tabelle 9, Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung. Bei Einsatz von Pkw sind die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten.
Tarif:	AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif, Mitnahmeregelung ausgeschlossen.
Erscheinungsbild:	uneinheitlich, Linien/ALT-Beschilderung erforderlich.
Markenname:	ALT

11.	**NetLiner**  	
Verkehrsaufgabe:	Ersetzt oder ergänzt den Stadtbusverkehr in verkehrsschwachen Räumen und/oder zu Zeiten mit geringer Nachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben im Bedienungsgebiet und sichert die Anbindung an die ÖPNV-Verknüpfungspunkte. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.	
Charakteristik:	Bedarfsverkehr auf Vorbestellung (über App oder telefonisch), mindestens 30 Minuten vor Fahrtantritt. Andienung fester Haltestellen, dichteres Netz durch zusätzliche Haltespots möglich.	
Bedienung:		**Bedienungszeiten**
	Aachener Norden Orsbach, Lemiers, Seffent, Vetschau, Laurensberg, Richterich (auch bis Campus Melaten, Uniklinik)	Mo - Fr: 6:00 bis 12:00 Uhr und 15:00 bis 24:00 Uhr Sa: 8:00 bis 10:00 Uhr und 17:00 bis 24:00 Uhr So + feiertags: 10:00 bis 24:00 Uhr
	Aachener Süden Walheim, Friesenrath, Schmithof, Sief, Lichtenbusch	Mo - Fr: kein Angebot Sa: 7:30 bis 22:30 Uhr So + feiertags: 8:30 bis 22:30 Uhr
	Haaren Haaren, Verlautenheide, Hüls	Mo - Fr: 6:00 bis 22:00 Uhr Sa: 8:00 bis 22:00 Uhr So + feiertags: 8:00 bis 22:00 Uhr
Fahrzeug:	Kleinbus, Taxi.	
Service und Komfort:	Fahrzeugausstattung gemäß Tabelle 9, Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung.	
Tarif:	AVV-Gemeinschaftstarif. Kurzstreckentarif gilt nicht.	
Erscheinungsbild:	Eigenes Erscheinungsbild des NetLiners durch Art, Gestaltung und Beschriftung der Kleinbusse.	
Markenname:	NetLiner	

12.	**Anruf-Sammel-Taxi (AST)**  **Einstiegshaltestellen: ca 300 m** **mind. 30 km/h** **Taxi, Großraumtaxi oder Kleinbus** **Standard-Ausstattung** **nach Bedarf** **Bedarfsverkehr** **Tag: 60 Min.** **Abend: 60 Min.** **Wochenende: 60 Min.**
Verkehrsaufgabe:	Ersetzt oder ergänzt den Stadtbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten geringer Nachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb einer Gemeinde oder eines Ortsteiles. Kann auch im Nachbarortsverkehr oder zur Anbindung bestimmter Ziele (z.B. Bahnhof) eingesetzt werden. Es wird oft als Ersatzverkehr für Linienverkehre in den Abendstunden angewandt. Als Busvorläuferbetrieb besitzt er ebenfalls Anwendungsmöglichkeiten.
Charakteristik:	Bedarfsverkehr auf telefonische Anmeldung (30/45 Minuten vor Fahrtantritt). Flächendeckende Abfahrtsmöglichkeiten an vielen Haltestellen nach einem festgelegten Fahrplan. Haltestellenabstand ca. 200 Meter. Aussteigen vor der Haustür.
Bedienung:	Betriebszeit: SVZ

	Bedienungsstandard
Tagesverkehr:	60 Min.
Abendverkehr:	60 Min.
Wochenende:	60 Min.

Fahrzeug:	Taxi, evtl. Großraumtaxi.
Service und Komfort	Obligatorische Ausstattung des Fahrzeugs gemäß Tabelle 9, Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung. Bei Einsatz von Pkw sind die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten. Bestellung des AST für die Anschlussfahrt ist i.d.R. beim Fahrpersonal möglich.
Tarif:	AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif, ggf. mit Komfortzuschlag. Die Mitnahmeregelung ist ausgeschlossen. Eigene Tarife sind unter Umständen zulässig. Das „ASEAG Sammel-Auto (ASA)“ verkehrt nachts im Stadtgebiet Aachen als AST-System mit eigenem Tarif.
Erscheinungsbild:	uneinheitlich, Linien/AST-Beschilderung erforderlich.
Markenname:	AST, ASA

3.6. Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind Grundanforderungen an einen attraktiven ÖPNV. Die Einhaltung des gültigen Fahrplans ist deshalb auf allen Strecken das oberste Qualitätsziel. Dabei sind auch Anforderungen der Anschlusssicherung zu beachten.

Die Fahrten sind pünktlich durchzuführen. Abweichungen der Pünktlichkeit wirken sich als Verfrühung oder als Verspätung aus. Abfahrten vor der veröffentlichten Abfahrtszeit gelten als Verfrühung. Verfrühte Abfahrten müssen grundsätzlich vermieden werden. Um mehr als eine Minute verfrühte Abfahrten an einer Haltestelle werden nicht toleriert. Die Verfrühungen werden visuell für das Fahrpersonal im Bordrechner dargestellt und sind an jeder Haltestelle ersichtlich. Eine Verspätung ist die Zeitdifferenz zwischen der planmäßigen Ankunftszeit gemäß dem veröffentlichten Fahrplan und dem Zeitpunkt der tatsächlichen Ankunft (bzw. planmäßige/tatsächliche Abfahrtszeit im Anreizsystem, vgl. Kapitel 6.2.1). Verspätungen ab 30 Minuten bzw. bei kürzeren Taktzeiten bis zur nächsten fahrplanmäßigen Fahrt, sowie der komplette Ausfall einer Fahrt gelten als Leistungsausfall.

Ein Leistungsausfall sollte mit allen möglichen Mitteln verhindert werden, auch wenn dadurch zusätzliche wirtschaftliche Mittel nötig sein sollten. Wenn es dennoch zu einem Ausfall kommen sollte, dann sind die Fahrgaste möglichst in Echtzeit zu informieren. Leistungsausfälle sind zu dokumentieren und Statistiken dazu in regelmäßigen Abständen dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

Verspätungen im Busverkehr werden häufig von Faktoren ausgelöst, die der Betreiber nicht beeinflussen kann. So sind Busse regelmäßig Behinderungen und Beschränkungen durch den Kfz-Verkehr ausgesetzt, wie z.B. Stau, Unfälle, Falschparkende, Liefer- und Ladevorgänge in zweiter Reihe. Baustellen oder zeitweise Straßensperrungen tragen ebenfalls zu Verspätungen bei. Dies mindert die Attraktivität des ÖPNV in erheblichem Umfang.

Zielsetzung der Stadt Aachen ist es, solche Störungen durch geeignete Maßnahmen zu beheben. Hierzu zählen z.B. die Beeinflussung der LSA-Programme durch Busse, die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen und Busschleusen, die Staubekämpfung und die Ahndung von Falschparkenden vor allem an Haltestellen und in Bussonderfahrstreifen. Die Schaffung eines Premiumbusnetzes, wie in der NEMORA-Arbeitsgruppe Starke Achsen angestrebt, verfolgt das Ziel einer konsequenten Ertüchtigung der Infrastruktur.

Für die Einhaltung des Fahrplans ist das Verkehrsunternehmen im Rahmen seiner Handlungsmöglichkeiten verantwortlich. Die schnellstmögliche Behebung von Fahrplanstörungen muss ein prioritäres Unternehmensziel sein, das bei der Fuhrpark- und bei der Personaleinsatzplanung zu berücksichtigen ist. Den negativen Auswirkungen unvorhergesehener Betriebsbeeinträchtigungen ist durch eine koordinierte Einsatzsteuerung (Reservefahrzeuge, Personaldisposition) entgegenzuwirken.

3.7. Anschlusssicherung

Die Anforderungen an die Anschlusssicherung sind bei der Fahrplangestaltung planerisch zu berücksichtigen und im Betrieb angemessen umzusetzen. Es sind Wartezeiten zwischen Zu- und Abbringerlinien zu vereinbaren, die bei der Pünktlichkeitsbewertung zu berücksichtigen sind. Im ländlichen Bereich erhält im Allgemeinen die Anschlusssicherung Vorrang gegenüber der Pünktlichkeit, während bei hohen Bedienungshäufigkeiten und Folgeanschlusspunkten die Pünktlichkeit eine höhere Priorität erfährt. Anschlüsse, die bei der Anschlusssicherung bevorzugt zu berücksichtigen sind, sind in den Fahrplan-Rahmenvorgaben aufzuführen. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Funk und nach Möglichkeit durch rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme mit integrierten Ist-Daten zu sichern.

Ein zusätzlicher Puffer ist einzurechnen, wenn der Anschluss „nehmend“ erfolgt, d.h. wenn die Ankunft eines anderen Fahrzeugs (Bus/Bahn) abgewartet werden soll, um Umsteiger zu übernehmen. Für den Verspätungsfall des zuliefernden Verkehrsmittels ist zu definieren, ob und wie lange das weiterführende Verkehrsmittel am Verknüpfungspunkt warten kann. In die Abwägung zwischen pünktlicher Abfahrt und Verzögerung durch Abwarten des Anschlusses werden die Dauer bis zur nächstmöglichen Weiterfahrt und die Gefahr anderer Anschlussverluste im weiteren Linienverlauf einbezogen.

Im Anschlussverkehr Bahn/Bus benötigt das Fahrpersonal Informationen über Art und Umfang von Verspätungen, z.B. über Anzeigen. Anweisungen aus der Leitzentrale müssen befolgt werden.

Für einen reibungslosen Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln, sind für das Bedienungsgebiet des AVV ein Anforderungsprofil für Anschlussqualitäten an definierten Verknüpfungspunkten formuliert, siehe Tabelle 5. An definierten Verknüpfungspunkten erfolgt die fahrplanmäßige und betriebliche Anschlusssicherung. Die erforderliche technische Infrastruktur zur Ortung der Fahrzeuge im Einsatz sowie zum unternehmensübergreifenden Austausch von Ist-Daten ist Bestandteil des Anforderungsprofils.

Qualitätskriterium	**Umsteigezeit**	**Umsteigeweg**	**Anzahl Ebenen**	**Anschlussicherung[3]**	**Orientierungshilfe für Anschlüsse**	**Park+Ride**	**Kiss+Ride**	**Bike+Ride**
	[Min]	[m]		[Min]				
Systemverknüpfungspunkte Bus-Bahn und Bus-Bus (z.B. zentrale Bahnhöfe, Busbahnhöfe, Rendezvouspunkte)								
SPNV - SPNV	5 – 15	200	2	5	●	○[1]	●	●
SPNV - Bus/Bedarfsverkehr	5 – 15		2					
Bus - Bus/Bedarfsverkehr	3 – 10		1					
Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit überdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen (z.B. Umsteigehaltestellen, Park+Ride, sonstige SPNV-Haltepunkte)								
SPNV - SPNV	5 – 15	150	2	5	●	○[1]	○[1]	●
SPNV - Bus/Bedarfsverkehr	5 – 15		2	10				
Bus - Bus/Bedarfsverkehr	3 – 10		1	5				
Sonstige Haltestellen[2]								
Bus - Bus/Bedarfsverkehr	3 – 10	100	1		●	○		○

● vorgesehen

○ optional

[1] Nach Maßgabe der räumlichen und verkehrlichen Situation anzustreben.

[2] Haltestellen dieser Kategorie sind nicht als Verknüpfungspunkte vorgesehen. Aus betrieblichen Gründen können jedoch Umstiege erforderlich sein. Nach Möglichkeit ist das Umsteigen durch einen Punktanschluss zu sichern.

[3] Die angegebenen Werte stellen allgemeine Zielformulierungen für die Wartezeiten zur Anschlusssicherung dar. Je nach betrieblicher, örtlicher und zeitlicher Gegebenheit (z.B. „letzte Fahrt“) sind die maximalen Zeitspannen entsprechend auszurichten.

Tabelle 5: Anforderungsprofil für die Verknüpfung der Verkehrssysteme im AVV

Zu beachten ist dabei, dass die Fahrplanabstimmung nicht nur innerhalb eines Verkehrsunternehmens erfolgt, sondern übergreifend mit anderen Verkehrsunternehmen stattfinden muss. Die Kontrolle der Fahrplanabstimmungen erfolgt regelmäßig und wird tabellarisch und grafisch dokumentiert. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Bus- und Bahn-Linien werden minutengenau erfasst und miteinander verglichen, um zu überprüfen, ob die Anschlüsse gewährleistet sind. Die Umsetzung der Anschlusssicherung ist durch entsprechende Dienstanweisungen sicherzustellen.

Neben der Sicherung der Fahrplanabstimmung, sollte die Flexibilität der Verkehrsträger bei Verspätungen ebenfalls gegeben sein. Dies kann durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden, wie zum Beispiel durch die Einführung von Pufferzeiten in den Fahrplänen oder durch die Möglichkeit, dass Anschlusszüge oder -busse auf verspätete Fahrgäste warten. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Funk und nach Möglichkeit durch rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme mit integrierten Ist-Daten zu sichern. Dabei tauschen die Betriebsleitsysteme der beteiligten Fahrzeuge Nachrichten aus, um eine sinnvolle Warteentscheidung für den Anschlussvorgang zu ermöglichen. Warteentscheidungen während des Anschlusssicherungsvorgangs sollen in Zukunft auch den Fahrplanauskunftssystemen zur Verfügung gestellt werden, um diese Informationen für die Fahrgäste publik zu machen und die Reisenden informieren zu können.

3.8. Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten

Für einen attraktiven ÖPNV ist sowohl eine gute Erreichbarkeit aller relevanten Ziele als auch eine schnelle und direkte Verbindung maßgebend. Wichtige Quellen und Ziele sollen gut miteinander verbunden sein und häufig angefahren werden. Die Fahrzeit im ÖPNV im Vergleich zum MIV / Fahrrad sollte nicht wesentlich länger dauern und ist ein wichtiges Entscheidungskriterium für die Wahl des Verkehrsmittels.

Die durchschnittliche mittlere Reisegeschwindigkeit im Busverkehr in Aachen ist in den letzten Jahren zurückgegangen. Ziel ist es, mittels geeigneter Maßnahmen, vor allem durch den Ausbau der Infrastruktur auf nachfragestarken Achsen (z.B. LSA-Bevorrechtigungen, Bussonderfahrstreifen), die Durchschnittsgeschwindigkeit im ÖPNV um insgesamt 10% zu erhöhen.

3.9. Fahrzeugauslastung

Die Fahrzeugauslastung ist ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Attraktivität und der Beförderungsqualität des ÖPNV. Eine dauerhafte Systemüberlastung muss vermieden werden und kann durch eine Erweiterung des Fahrten- und/oder Platzangebotes verhindert werden. Zulässige Ausnahmen sind kurze Streckenabschnitte im Zentrum Aachens, wo es zu sehr hohen Auslastungen zu bestimmten Zeiten, vor allem im Ausbildungsverkehr, kommen kann.

Als zu 100% ausgelastet gelten Fahrzeuge, bei denen alle Sitzplätze und die Stehplätze mit 4 Personen/m² belegt sind. Das basiert auf VDV-Empfehlungen (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) und ist nicht zu verwechseln mit dem Fassungsvermögen gemäß der Fahrzeugzulassung, das wesentlich höher ist. Das maximale Platzangebot ist von der Kapazität des eingesetzten Bustyps abhängig. Es ergeben sich gemäß den VDV-Empfehlungen folgende Fahrzeugkapazitäten:

- Standardbus: 70 Fahrgäste
- Gelenkbus: 100 Fahrgäste
- Großraumbus: 130 Fahrgäste

In Aachen wurden insgesamt 16 Haltestellen für ein dauerhaftes Auslastungsmonitoring ausgewählt. Die ausgesuchten Standorte befinden sich auf den Hauptachsen, um hohe dauerhafte Auslastungen auf wichtigen und aufkommensstarken Busachsen systematisch aufzudecken. Dazu werden Daten aus automatischen Fahrgastzählsystemen genutzt.

Die Anzahl der insgesamt verfügbaren Plätze wird aus der Summe der Sitz- und Stehplätze je Linie und Richtung als Durchschnittswert des gewählten Zeitraums errechnet. In der Hauptverkehrszeit sollte gemäß Empfehlungen des VDV die durchschnittliche Fahrzeugauslastung in der am stärksten belasteten Richtung (Lastrichtung) gemittelt über alle Fahrten 65% der Kapazität nicht übersteigen. Bei voller Ausschöpfung dieser Durchschnittswerte ist zu erwarten, dass einzelne Fahrten eine tatsächliche Auslastung von 100% erreichen.

Tatsächlich dürften bereits ab einer Auslastung von über 65% Verzögerungen bei der Abfertigung wahrscheinlich werden, da die Fahrgastverteilung im Fahrzeug meist nicht mehr gleichmäßig erfolgt.

Bei einer gemäß den VDV-Empfehlungen dauerhaft (zu) hohen Auslastung sind Gegenmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, wie z.B. der Einsatz größerer Fahrzeuge oder die Einplanung zusätzlicher Fahrten.

3.10. Betriebssteuerung

Über das Qualitätsziel Betriebssteuerung soll sichergestellt werden, dass das ÖPNV-/SPNV-Leistungsangebot den Vorgaben des Fahrplans entspricht, die Anforderungen an die Anschlusssicherung erfüllt werden können und eine gute Information der Fahrgäste erfolgen kann.

Über die Betriebssteuerung wird Folgendes beeinflusst:

- Einhaltung des ort- und zeitgebundenen Fahrplans
- Vorhaltung und Einsatz einer Fahrzeugreserve
- Personalbereitschaftsdienst, Pannendienst
- Information der Fahrgäste im Falle unvorhergesehener Betriebsbeeinträchtigungen

Die Leitstellen dienen der Kommunikation auf Betreiberseite. Die Anforderungen umfassen das Vorhandensein eines Kommunikationssystems als solches und eines geeigneten Funkstandards. Die interne und die unternehmensübergreifende Anschlusssicherung sind davon direkt betroffen.

Die Betriebssteuerung liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen. Für ein Funktionieren des Gesamtsystems SPNV/ÖSPV müssen die in der nachstehenden Tabelle 6 aufgeführten Standards von allen tätigen Verkehrsunternehmen eingehalten werden.

Leitstelle	Das Verkehrsunternehmen betreibt eine eigene rechnergesteuerte Leitzentrale, beteiligt sich an einer vorhandenen fremden Leitstelle oder stellt die Kommunikation zu den anderen Verkehrsunternehmen im Bedienungsgebiet auf andere geeignete Weise sicher.
Funk	Zuverlässiger Sprechfunk zwischen Fahrpersonal und Disponenten im wahlweise analogen oder digitalen Funksystem ist sicherzustellen. Durch eine geeignete Auswahl des Übertragungswegs soll die Möglichkeit einer übergeordneten Kommunikation (Betreiber übergreifend) geschaffen werden.
Übergeordnete Kommunikation	Die Einrichtung eines übergeordneten und vernetzten Kommunikationssystems, an dem sich alle Verkehrsunternehmen, möglichst auch die ausländischen, beteiligen sollen, wird angestrebt. Die Kommunikation soll den SPNV mit einbeziehen, beispielsweise bei Störungen und Großereignissen.
Echtzeitdaten	Es ist ein rechnergesteuertes Leitsystem ITCS (Intermodal Transport Control System) gemäß dem anerkannten Stand der Technik einzusetzen. Das ITCS stellt die Erfassung und Bearbeitung von Echtzeitdaten sowie deren Weiterleitung an die Auskunftssysteme sicher. Die erforderlichen Echtzeitdaten umfassen dabei auch sowohl die dispositiv geplanten als auch die kurzfristigen Fahrt(teil)ausfälle. Deren vollständige Kommunikation durch die Verkehrsunternehmen in die Auskunftssysteme ist durch technische und personelle Ausstattung der Leitstellen sicherzustellen. Technische Mindestvoraussetzung ist die Einhaltung der VDV-Spezifikationen für die betriebsübergreifende Informationsübermittlung (VDV-Richtlinien 453 und 454).
Anschlussinformation	Die Anschlussinformation stellt eine erforderliche Grundvoraussetzung für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr dar und wird daher in den Fahrplänen berücksichtigt. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Funk und durch rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (ITCS) und diesbezügliche Anzeigen zu sichern.
Disposition von Bedarfsverkehren	Die Disposition von Bedarfsverkehren obliegt dem betriebsführenden Verkehrsunternehmen. Es sind Systeme einzusetzen, die beispielsweise eine selbstständige Erfassung und Übermittlung von Bestellwünschen ermöglichen und den Disponenten bei der individuellen Routenermittlung unterstützen. Eine Übertragung der Dienstleistung auf einen externen Betreiber ist möglich.

Tabelle 6: Anforderungsprofil für die Betriebssteuerung der Verkehrsunternehmen im AVV

3.11. Störungs- und Baustellenmanagement

Bei Betriebsstörungen und anderen Abweichungen vom Regelfahrplan sind die Fahrgäste unverzüglich zu informieren. Im Fall einer Störung sind Ersatzverkehre und Entstörungsdienste möglichst umgehend zu erbringen. Über die aufgetretenen Störungen ist der Aufgabenträger in regelmäßigen Abständen zu informieren.

Bei länger andauernden, z.B. baustellenbedingten, Änderungen der Verkehrsbedienung muss die Fahrgastinformation auf allen Kanälen angepasst und rechtzeitig kommuniziert werden. Zu diesen Kanälen gehören auch Durchsagen und Anzeigen in den Fahrzeugen. Bei einer vollständigen Aufgabe des regulären ÖPNV-Angebots ist eine Ersatzbedienung in Abstimmung mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Die Ersatzbedienung ist ebenfalls auch über die verfügbaren Kanäle deutlich zu kommunizieren. Auch die Lage der Ersatzhaltestelle, der Ausfall einer barrierefreien Zuwegung sowie angepasste Umsteigewege gehören zur Ersatzbedienung und müssen deshalb in den relevanten Mitteilungen angekündigt werden.

Ersatzhaltestellen und alternative barrierefreie Wege müssen darüber hinaus deutlich kommuniziert werden. Dies gilt für alle länger andauernden Änderungen der Verkehrsbedienung, insbesondere für Baustellen mit langer Dauer.

3.12. Personal

Die Eignung zur Steuerung von Fahrzeugen wird durch gesetzliche Vorgaben geregelt. Grundlegende Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal beziehen sich auf Fachkompetenz und Kenntnisse zu Fragen zu Tarif, Vertrieb, Fahrplan und Fahrbetrieb. Voraussetzung ist eine rücksichtsvolle Fahrweise, besonders gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmenden und Reisenden, die an der Haltestelle warten oder heraneilen bzw. den Haltewunsch signalisiert haben. Außerdem sind ausreichende Ortskenntnisse notwendig.

Neben der fachlichen Kompetenz sind Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und Serviceorientierung erforderlich. Diese Anforderungen gelten für alle Personen mit Kundenkontakt (Fahr-, Prüf- und Vertriebspersonal, sowie Sicherheits- und Servicepersonal). Die Einsatzkräfte müssen darüber hinaus jederzeit in der Lage sein, Hilfs- bzw. Rettungsmaßnahmen einzuleiten.

Gepflegte Kleidung und ein freundliches Auftreten sind erforderlich. Das Servicepersonal ist für die Fahrgäste an der Dienstkleidung als solches erkennbar, mit Ausnahme des Prüfpersonals.

Das Personal muss die deutsche Sprache ausreichend beherrschen, um Kundendialoge führen zu können. Kenntnisse der englischen Sprache, regionalbedingt auch der niederländischen sowie der französischen Sprache sind wünschenswert.

Für Mitarbeitende mit Kundenkontakt sind Schulungen je nach Tätigkeitsbereich zu relevanten Themen

- Netz- und Ortskenntnisse
- Tarif- und Fahrplankenntnisse
- Kommunikation mit den Reisenden
- situationsbezogenes, eigenverantwortliches Verhalten zum Nutzen der Reisenden
- Verhalten gegenüber Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen
- Sicherheits- und Ordnungsfragen und
- besondere Serviceleistungen
- Sprachkurse in Deutsch, Englisch, ggf. Niederländisch und Französisch

regelmäßig vorzusehen. Erkannte Defizite sind durch Nachschulungen zu beseitigen.

Die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen hat nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu erfolgen. Dieser Standard stützt sich auf § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW.

3.13. Sicherheit

Die Sicherheit an Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jederzeit gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse bestimmter Nutzergruppen (Frauen, Kinder, in der Mobilität eingeschränkte Personen) in besonderem Maße zu beachten. Kriterien, die das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv beeinflussen, sind:

- ausreichende Beleuchtung der Haltestellen und des Haltestellenumfeldes
- gut einsehbare Aufenthaltsräume
- Kontaktmöglichkeit zum Fahr- und Dienstpersonal
- Videoüberwachung nicht einsehbarer Bereiche
- Videoüberwachung in den Fahrzeugen
- Notrufeinrichtungen an Verknüpfungspunkten

In den Fahrzeugen sollen die Fahrgäste im Notfall in Kontakt zum Personal treten können. Das Personal muss in der Lage sein, erforderlichenfalls Rettungsmaßnahmen zu ergreifen.

Im Fahrzeug ist das Verkehrsunternehmen für eine sichere Beförderung der Fahrgäste zuständig. Bezogen auf die Haltestellen stellt sich dies als eine gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen dar. Ordnungspartnerschaften mit der Polizei und anderen zuständigen Stellen sind anzustreben.

Weitere Maßnahmen, die die Sicherheit im ÖPNV erhöhen, sind z.B. ein betriebliches Sicherheitskonzept zu Konflikt-/Gefahrensituationen (z.B. stiller Alarm), die Aus- und Fortbildung des Fahrpersonals zum Verhalten bei Bedrohung sowie Sicherheitstrainings für bestimmte Zielgruppen (z.B. Schüler*innen).

3.14. Sauberkeit

Saubere Haltestellen, Verknüpfungspunkte und Fahrzeuge erhöhen die Attraktivität des ÖPNV. Die Qualitätskriterien im Bereich Sauberkeit umfassen die Fahrzeuge, die Haltestellen und die Vertriebsstellen. Sie sollen ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild aufweisen.

Das Kriterium Sauberkeit stellt eine Basisleistung dar: Der Kunde nimmt Sauberkeit im positiven Sinn als selbstverständliche Leistung wahr, während die Ablehnung bei nicht erfüllten Anforderungen stark zunimmt. Qualitätskriterien bilden die Reinigungsintervalle und die veranschlagte Zeit je Vorgang sowie die Bereitschaft zu (bzw. die Auferlegung von) kleinen Reinigungstätigkeiten z.B. durch das Fahrpersonal.

Die Sorgfaltspflicht für saubere Fahrzeuge, Betriebsanlagen und (eigene) Vertriebsstellen liegt beim Verkehrsunternehmen. Für die Haltestellen sind die jeweiligen Baulastträger zuständig, sofern nicht anderweitige Regelungen getroffen werden.

Mangelnde Sauberkeit müssen die Verkehrsunternehmen und die Straßenbaulastträger schnellstmöglich beheben. Sofern sich Probleme mit Sauberkeit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Verkehrsunternehmen ergeben (z. B. an Haltestellen), muss eine Mitteilung an die zuständige Dienststelle erfolgen.

4. Infrastruktur

Die Qualität des ÖPNV wird von den infrastrukturellen Voraussetzungen stark beeinflusst. Die Straßen müssen sicher und möglichst behinderungsfrei befahren werden können. Die Haltestellen sind die Zugangspunkte zum ÖPNV und müssen gut erreichbar sein und eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Durch ihre Lage, Zugänglichkeit, Erscheinungsbild und Komfort tragen sie zur Entscheidung der Reisenden bei, das öffentliche Verkehrsangebot wahrzunehmen.

Ortsfeste Infrastrukturen wie Bussonderfahrstreifen und Busschleusen sowie technische Infrastrukturen (z.B. signaltechnische Priorisierung an LSA) tragen zu mit dem MIV konkurrenzfähigen ÖPNV-Angeboten bei. Der ÖPNV muss außerdem barrierefrei nutzbar sein. Die Qualitätsanforderungen an die ortsfeste ÖPNV-Straßeninfrastruktur sowie an die Haltestellen sind nachfolgend beschrieben.

4.1. Bushaltestellen

Folgende Faktoren sind für eine attraktive Lage und Anordnung im Raum wichtig:

- hohe Erschließungswirkung
- optimale Eingliederung in den Verkehrsraum mit kurzen Verbindungswegen
- hindernisfreie und parallele Anfahrbarkeit
- barrierefreie Ausgestaltung (Zu-/Abgangswege, Wartebereich, Ein-/Ausstieg)
- ausreichende Flächen für den Fahrgastaufenthalt und -wechsel
- gute Beschilderung und Wegeleitung
- gute Verknüpfungsbedingungen mit anderen Buslinien, Bahnverkehr und anderen Verkehrsmitteln
- optimale Anordnung im Straßenverlauf für Busbeschleunigungsmaßnahmen

Die Haltestellen müssen barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar sein. Die umliegenden Anlagen im Straßenraum (Querungshilfen, Zuwegungen) müssen ebenfalls entsprechend barrierefrei ausgebaut sein, so dass der Zugang und das Auffinden für alle möglich ist.

Eine optimale Funktionalität ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht immer zu erreichen. Im Einzelfall ist daher eine sorgfältige Abwägung der Gestaltungsmöglichkeiten erforderlich.

4.1.1. Haltestellengeometrie

Es wird grundsätzlich zwischen Fahrbahnrandhaltestellen, Kaphaltestellen und Busbuchten unterschieden. Für eine barrierefreie Nutzung müssen Fahrzeuge und Haltestelleninfrastruktur auf Basis der örtlichen Gegebenheiten aufeinander abgestimmt sein. Wichtig ist bei jedem Haltestellentyp, dass er eine geradlinige, problemlose Anfahrt der eingesetzten Fahrzeuge zulässt. Der Einbau eines Busbords, die Ausstattung der Haltestellenfläche mit taktilen Leitelementen sowie die Einhaltung der Parameter zu Neigung und Belag sind erforderlich, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Viele Haltestellen befinden sich am Fahrbahnrand. Für die barrierefreie An- und Abfahrt an solchen **Fahrbahnrandhaltestellen** müssen ausreichend lange und hindernisfreie Ein- und Ausfahrbereiche vorhanden sein. Dies gilt insbesondere für Haltestellen mit einer Bordsteinhöhe von mehr als 16 cm, da ansonsten eine Beschädigung der Fahrzeuge beim Überschwenken nicht ausgeschlossen ist.

Abbildung 1: Fahrbahnrandhaltestelle Europaplatz

Bei **Kaphaltestellen** wird die Wartefläche als Erweiterung des Gehweges in die Fahrbahn vorgebaut, häufig mit Parkständen davor und dahinter. Die angrenzenden Parkstände müssen eine ausreichende Tiefe aufweisen, so dass die dort stehenden Kfz nicht in den Straßenraum ragen. Eine geradlinige Anfahrbarkeit zur Minimierung der Restspaltbreite ist dann ohne Verschwenken des Fahrzeuges möglich. In Kombination mit einem hohen Bordstein (ab 18 cm) können Fahrgäste einfacher ein- und aussteigen. Der fließende Verkehr muss in der Regel hinter dem stehenden Bus warten. Durch ungestörtes Ein- und Ausfahren entsteht kein Zeitverlust bei Wiederaufnahme der Fahrt nach dem Fahrgastwechsel und Einfädeln in den fließenden Verkehr.

Abbildung 2: Kaphaltestelle Laurensberg

Die **Busbucht** befindet sich wie eine zusätzliche Fahrspur rechts neben der Fahrbahn und galt in der Vergangenheit zu Zeiten mit wesentlich geringerem Straßenverkehr häufig als Regelfall einer Haltestelle. Der Verkehr kann parallel zum Bus weiterfließen.

Von Nachteil ist, dass eine vollständig barrierefreie Busbucht eine verhältnismäßig große Länge für ordnungsgemäßes Anfahren (ca. 65 m und mehr) benötigt, was in der Praxis schwer umzusetzen ist. Hohe Bordsteine stellen bei zu kurz angelegten, nicht richtlinienkonformen Busbuchten durch Aufsetzen eine Gefahr für die Karosserie dar. Ein paralleles Fahren ist in der Praxis oft nicht möglich, so dass Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen einen Spalt überwinden müssen. Außerdem ist die Geometrie der Haltestelle fahrdynamisch ungünstig für die Fahrgäste beim Ein- bzw. Ausfahrt in/aus der Haltestelle. Schließlich werden Busbuchten, häufig zugeparkt, so dass der Bus nicht ordnungsgemäß in die Haltestelle einfahren kann.

Abbildung 3: Busbucht Haltestelle Unterer Backertsweg

Es wird empfohlen, innerörtliche Busbuchten nur an Stellen einzuplanen, wo betriebliche Standzeiten z.B. wegen Anschlusssicherung, ausgeprägtem Schulverkehr oder Abwarten von Verfrühungen bzw. planmäßigen Verspätungspufferzeiten erforderlich sind. Buskaps sowie Haltestellen am Fahrbahnrand bieten die besten Voraussetzungen für barrierefreies Ein- und Aussteigen und sollten daher - sofern es die Verkehrssicherheit zulässt - innerorts gegenüber Busbuchten bevorzugt werden.

Durch eine Bauausführung als Busbucht mit „Nase und Haltestellentasche“, aber auch bei einer Reduzierung der Aufstellbreite in der Haltestelle („halbe Bucht“), kann die Länge der Busbucht verringert werden. Das wurde z.B. am Kaiserplatz umgesetzt:

Abbildung 4: Haltestelle mit Nase, Kaiserplatz, H.2.

4.1.2. Ausbaulänge

Unter Ausbaulänge ist die gesamte Länge einer Haltestellenanlage zu verstehen. 20 m ist ausreichend, um alle Türen der in Aachen üblicherweise eingesetzten Busse mit einem Busbord abzudecken. An stark frequentierten Haltestellen sind längere Busbordlängen von insgesamt 42 m vorzusehen (zwei Haltestellenpositionen sowie 2 m Abstand zwischen den Fahrzeugen).

Vor und hinter dem Busbordbereich sind Übergangssteine (Flügelsteine) einzubauen. Ihre Länge beträgt 1 m beim Übergang auf Hochbordsteine und 2 m zu angrenzenden Ein-/Ausfahrten mit entsprechend niedrigeren Bordsteinen.

Die Gesamtausbaulängen der Haltestellen sind in der Tabelle 7 dargestellt.

Ausbauart	Flügelstein vorne	Busbord-bereich	Zwischen-bereich	Flügelstein hinten	Gesamtlänge
Standard	1	20		1	22
	2			2	24
Doppel-haltestelle	1	40	2	1	44
	2			2	46
Kurze Ausführung	1	7		1	9
	2			2	11
Alle Angaben in [m]					

Tabelle 7: Gesamtbaulängen

Bei beengten Platzverhältnissen oder an wenig frequentierten Haltestellen kann die Länge des Hochbordbereichs nur die ersten zwei Türen des Fahrzeuges abdecken. In diesen Ausnahmefällen ist eine Länge von mindestens 7 m ausreichend.

Bei Kaphaltestellen werden i.d.R. keine Übergangssteine benötigt. Dadurch verringert sich die Gesamtlänge. Abweichungen von den oben genannten Längen sind nach Prüfung der örtlichen Verhältnisse und der Fahrtenhäufigkeit möglich. Eine Abdeckung der ersten beiden Bustüren durch den Hochbord muss jedoch immer gewährleistet sein.

4.1.3. Bordsteinhöhe

Die Höhe der Bordsteinkante an der Haltestelle ist für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg von entscheidender Bedeutung und im Zusammenspiel mit der Anfahrbarkeit der Haltestelle entscheidend. Es wird ein möglichst niveaugleicher Ein-/Ausstieg angestrebt. Dies ermöglicht allen Fahrgästen ein selbständiges Ein- und Aussteigen. Sowohl der Restspalt als auch die Stufe zwischen Bus- und Bordkante darf nicht größer als 5 cm sein, um die Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 zu gewährleisten. Größere Spalten oder Stufen - bis zu 10 cm - erschweren den barrierefreien Ein- und Ausstieg. Lücken größer als 10 cm sind allgemein zu vermeiden.

Für neue und umgebaute Haltestellen ist ein Standardhöhenmaß von 18 cm anzustreben. Busse können durch Absenken an der Haltestelle eine Einstiegshöhe von bis zu 23 cm erreichen - damit wird die maximal zulässige Stufe von 5 cm erreicht. Die Einstiegshöhe an der Haltestelle ist von mehreren Faktoren abhängig, daher wird der Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (Rampe) nicht ausgeschlossen.

Schäden an der Karosserie können generell auftreten, wenn die geradlinige Anfahrbarkeit nicht garantiert werden kann und die Fahrzeugkarosserie beim Anfahren über den Bordstein schwenkt. Das kann bereits bei einer Bordsteinhöhe von 18 cm zutreffen, z.B. bei Haltestellen in Kurvenlagen oder bei Haltestellenlagen, die bei der Anfahrt eine signifikante Schwenkung des Fahrzeuges erfordern, wie bei Busbuchten. Aus diesem Grund wird eine Bordsteinhöhe von 16 cm für bestimmte Haltestellen zugelassen. Bordsteinhöhen unter 16 cm sind nicht barrierefrei und kommen für den barrierefreien Haltestellenausbau nicht in Frage.

4.1.4. Wartefläche

Die Wartefläche dient als Aufenthaltsraum für wartende Fahrgäste und ist in vielen Fällen im Gehweg integriert. Um einen sicheren, bequemen und barrierefreien Zugang in den Bus zu gewährleisten, sollte die Tiefe der Wartefläche mindestens 2,50 m betragen. Je nach Flächenverfügbarkeit kann die Mindesttiefe in Ausnahmefällen auf 1,50 m reduziert werden.

Die Längsneigung im Bereich der Wartefläche ist möglichst unter 3% zu halten. Die Querneigung der Wartefläche sollte maximal 2% betragen. Bei Längsneigungen von mehr als 6% sollte der Bau von Haltestellen grundsätzlich vermieden bzw. eine Verlegung geprüft werden.

Für den Belag der Wartefläche sind rutschhemmende Pflastersteine sowie eine Ausstattung mit optisch kontrastreichen taktilen Leitelementen vorzusehen. Dazu gehören der Leitstreifen entlang der Haltestellenkante und das Einstiegsfeld vor der ersten Tür des Busses.

Der Bereich an der zweiten Bustür dient als Rangierfläche z.B. für Fahrgäste im Rollstuhl und für Kinderwagen und ist frei von Hindernissen zu halten. Im Zusammenspiel zwischen der Nutzung einer Einstiegsrampe und dem erforderlichen Bewegungsraum ist eine Fläche von 2,50 m x 2,50 m notwendig.

Die Positionierung eines Fahrgastunterstandes soll möglichst innerhalb der Wartefläche erfolgen, bevorzugt im Bereich zwischen der ersten und zweiten Tür des haltenden Busses. Der Mindestabstand zwischen FGU und Bordsteinkante sollte 1,50 m betragen.

4.1.5. Zugang zum Umfeld

Mindestens eine Zuwegung zur Haltestelle muss barrierefrei sein. Die Überquerungsstellen sind grundsätzlich als getrennte Überquerungsstellen nach DIN auszubauen. Der Gehweg soll mindestens 2,50 m breit sein und befestigt, glatt und gut berollbar sein. Im Umfeld der Haltestellen spielt ferner die Radverkehrsführung eine wesentliche Rolle. Dabei gibt es mehrere Möglichkeiten, wie der Radverkehr im Bereich von Haltestellen geführt werden kann. Die Lösungen hängen vom verfügbaren Raum, der Anzahl der Fahrten an der Haltestelle, der Fahrgastwechselzahlen, der Verkehrsmenge im Radverkehr und dem allgemeinen Verkehrsfluss sowie der Verkehrssicherheit ab. Die Entwicklung von individuellen Lösungen erfolgt zurzeit je nach Fall mit dem Ziel der zukünftigen Einhaltung standardisierter Muster.

4.1.6. NetLiner-Spots

NetLiner-Spots sind Haltestellen, die ausschließlich im On-Demand-Verkehr bedient werden. Da sie nur von Kleinbussen angefahren werden, müssen sie nicht den gleichen Ausbaustandards entsprechen. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit bleiben jedoch gleich. NetLiner-Spots sind durch einen entsprechenden Mast mit Haltestellenschild gekennzeichnet. Der Zugang, die Wartefläche und die Haltestellenausstattung sollten möglichst barrierefrei gestaltet werden. Eine an die Fahrzeuge angepasste Ausbaulänge ist ausreichend.

4.1.7. Haltestellenausstattung

Die Ausstattung der Haltestellen ist für die Akzeptanz der Fahrgäste von besonderer Bedeutung. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar und wirksam sein und darüber hinaus einen angemessenen Service bieten. Die Nutzung der Haltestellen einschließlich Ein- und Ausstieg muss vollständig barrierefrei erfolgen können. Gleichzeitig sind auch die Belange einer optimalen Betriebsabwicklung (freies und langgestrecktes Anfahren, Bordsteinhöhen) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Beförderungsgeschwindigkeit zu erfüllen. Darüber hinaus kommt der sozialen Sicherheit eine große Bedeutung zu. Eine entsprechende Gestaltung der Haltestellenbereiche (Lage, Transparenz, Beleuchtung u.a.) trägt wesentlich dazu bei.

Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung ist grundsätzlich von der Funktion, Frequentierung und Lage der Haltestelle abhängig. Bei provisorisch angelegten Haltestellen oder Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen, speziell im Endbereich von Linienwegen, kann davon abgewichen werden.

Ausstattung		Inhalt
Grundausstattung	Kennzeichnung des Haltestellenbereichs	VZ 224 (Haltestellenschild)
		Nummer der Haltestellenkante (H1, H2, …)
	Linien und Ziele	Informationen zu allen haltenden Linien und deren Zielen
	Aushangfahrplan	Name der Haltestelle und Nummer der Haltestellenkante
		Liniennummern, Fahrtziele und Abfahrtszeiten
		Ergänzende Hinweise z.B. Schulfahrten, Weiterfahrten
	Tarifinformationen	Informationen zum Ticketverkauf und zu den Tarifen
		Ergänzung durch QR-Code
	Beleuchtung	Straßenlaterne, Beleuchtung im Fahrgastunterstand oder andere Lösung
	Ortsliniennetzplan	Gebiet und durchfahrende Linien mit ihren Haltestellen. Bei Platzmangel kann darauf verzichtet werden.
	Haltestellenlageplan	Lage aller Haltestellenkanten an Haltestellen mit drei oder mehr Kanten
	Abfallbehälter	In der Regel nicht unmittelbar in der Nähe zur Kundeninformation zu platzieren
Erweiterte Ausstattung	Fahrgastunterstand	Beleuchtung
		Aushänge
		Sitzbank
	Elektronische Abfahrtsanzeige (DFI)	Abfahrtszeiten in Echtzeit
		Informationen zu Verspätungen, Ausfälle, Umleitungen etc.
	Sitz- und Anlehnelemente	Sitzbank
		Anlehnbügel als zusätzliche Möglichkeit oder bei verengten Bedingungen an der Wartefläche bzw. bei hoher Abfahrtfrequenz
	Fahrradbügel	An stärker frequentierten Haltestellen - je nach Bedarf und Platzverfügbarkeit

Tabelle 8: Zielvorgaben zur Ausstattung der Haltestellen

Grundausstattung

Die Ausstattung von Haltestellen dient der Kennzeichnung als Haltepunkt sowie der Orientierung und Information der Fahrgäste. Zur Grundausstattung gehören Schilder (VZ 224) mit Angaben zu haltenden Linien, Zielen und der Nummer der Haltestellenkante, jeweils für jede Kante.

Zusätzlich ist für jede Haltestellenkante ein Aushangfahrplan erforderlich, der Haltestellenname, Nummer, Abfahrtszeiten, Liniennummern, Fahrtziele und ergänzende Hinweise enthält. Tarifinformationen und ein Ortsnetzplan gehören ebenfalls zur Grundausstattung, außer bei Mastkennzeichnung mit eingeschränkter Fläche. Haltestellen mit drei oder mehr Kanten benötigen in der Regel einen Lageplan.

Die ausreichende Beleuchtung der Haltestelle erfolgt häufig über die vorhandenen Straßenlaternen. Fehlt eine ausreichende Ausleuchtung, muss eine zusätzliche Lichtquelle installiert werden.

Erweiterte Ausstattung

An Haltestellen mit einem hohen Fahrgastaufkommen ist ein Fahrgastunterstand bzw. anderer Wetterschutz vorzusehen. Eine dynamische Fahrgastinformationsanlage (DFI-Anlage) sollte ebenfalls an stark frequentierten Haltestellen aufgestellt werden. Diese muss Echtzeit-Informationen über die nächsten abfahrenden Busse (z.B. Abfahrtszeit, Ausfall) sowie zusätzliche Informationen zu Verspätungen im Netz, Umleitungen und Straßensperrungen bieten. Die Einrichtung von weiteren Ausstattungselementen wie eine Sitzbank bzw.

Anlehnbügel sollte bei höher frequentierten Haltestellen bei entsprechender Platzverfügbarkeit vorgesehen werden.

Die Zuständigkeit für die Haltestellenausstattung liegt in der Regel beim jeweils zuständigen Straßenbaulastträger. Dies betrifft den Bau, die Wartung und die Instandhaltung der Anlage. Für einzelne Ausstattungselemente ist der Verkehrsbetrieb zuständig.

An Verknüpfungspunkte bestehen darüber hinaus weitere Anforderungen. Diese werden im Modul 5 „Verknüpfung der Verkehrsangebote“ behandelt.

4.2. Straßeninfrastruktur (Bussonderfahrstreifen, Busschleusen, LSA-Beeinflussung)

Behinderungen im Verkehrsablauf führen zu Verspätungen und zu Fahrzeitverlusten. Mit geeigneten Beschleunigungsmaßnahmen sollen diese reduziert werden. Entsprechende Straßeninfrastrukturmaßnahmen können zu kürzeren Fahrzeiten, einer verbesserten Pünktlichkeit und einer erhöhten Fahrplanstabilität führen. Ziel ist es, mittels geeigneter Maßnahmen die Durchschnittsgeschwindigkeit im ÖPNV um insgesamt 10% zu erhöhen. Die Maßnahmen können die Attraktivität und die Zuverlässigkeit und somit die Qualität des Linienverkehrs signifikant erhöhen. Zudem können auch betriebliche Verbesserungen (z.B. Stressreduktion beim Fahrpersonal) erzielt werden und die Wirtschaftlichkeit (Verkürzung ggf. sogar Einsparung von Umläufen, verringerter Energiebedarf) verbessern.

Der Einsatz von Beschleunigungsmaßnahmen hängt stark von den jeweiligen räumlichen Gegebenheiten ab. Es ist sinnvoll, nach einer differenzierten Analyse der jeweiligen Verkehrsabläufe (Aufzeigen von Ort, Art und Umfang der eintretenden Behinderungen) aus einem Katalog von möglichen Beschleunigungsmaßnahmen die für die spezielle Situation geeignete(n) zu wählen.

Mögliche Elemente zur Beeinflussung des Verkehrsablaufs im Bereich der Straßeninfrastruktur, die sich gezielt auf eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs auswirken, sind:

- Bussonderfahrstreifen/Umweltspuren
- Busschleusen
- signaltechnische Bus-Priorisierung an Lichtsignalanlagen
- Haltemöglichkeiten am Fahrbahnrand
- geeignete Führung von Radverkehr
- ordnungsrechtliche Maßnahmen (z.B. geänderte Vorfahrtsregelungen, MIV-Halte- und Parkverbote).

Separate Fahrwege in Form von Bussonderfahrstreifen ermöglichen dem Linienverkehr eine räumliche Trennung insbesondere vom MIV und dessen Rückstausituationen. In geeigneten Bereichen können Bussonderfahrstreifen für andere Verkehrsteilnehmer (z.B. Radverkehr) freigegeben werden (Umweltspur). Die Möglichkeit der Einrichtung von Bussonderfahrstreifen/Umweltspuren wird insbesondere in stark frequentierten Bereichen (Linienbündel) und auf Hauptverkehrsstraßen geprüft. Dabei ist - soweit straßenräumlich sowie verkehrstechnisch realisierbar - eine Führung in Mittellage dem Fahrbahnrand vorzuziehen, um negative Wechselwirkungen mit Lade- und Lieferverkehren zu vermeiden.

Auch die Radverkehrsführung im Haltestellenbereich zählt zu den Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsablaufs. Dabei gibt es mehrere Möglichkeiten. Die Lösungen hängen vom verfügbaren Raum, der Anzahl der Fahrten an der Haltestelle und dem allgemeinen Verkehrsfluss ab. Die Entwicklung von individuellen Lösungen erfolgt zurzeit je nach Fall mit dem Ziel der zukünftigen Einhaltung standardisierter Muster.

Busschleusen ermöglichen es Bussen, an Kreuzungen oder Einmündungen Vorrang vor dem MIV zu erhalten sowie das Durchfahren von für den MIV-Durchgangsverkehr gesperrten Bereichen. Sie werden durch bauliche oder signaltechnische Maßnahmen gesichert. Die Einrichtung von Busschleusen wird an stark frequentierten Kreuzungen und Einmündungen geprüft.

Die Priorisierung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen (LSA) soll den Bussen eine bevorzugte Ein- bzw. Durchfahrt an Knotenpunkten bzw. Abfahrten von Haltestellen ermöglichen. Dies kann durch spezielle Signalprogramme oder durch die Kommunikation zwischen den Bussen und der LSA mittels eines rechnergestützten

Betriebsleitsystem (RBL) erfolgen. Positive Effekte können durch Grünzeitverlängerungen, Phasentausche oder Sonderphasen im LSA-Programm erzielt werden.

91 LSA im Stadtgebiet sind mit RBL oder Busdetektion ausgerüstet (Stand Juni 2025). Ein Ausbau an weiteren Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet erfolgt kontinuierlich. Die Vorrangschaltungen für den ÖPNV sind auf die jeweiligen örtlichen Bedürfnisse im Linienbetrieb abzustimmen. Für eine effektive ÖPNV-Beschleunigung sollte dem ÖPNV möglichst eine Durchfahrt ohne Halt gewährt und entsprechend kurze Standzeiten gegenüber dem MIV ermöglicht werden.

Eine Busbeschleunigung über Lichtsignalbeeinflussung setzt voraus, dass alle Fahrzeuge das für eine Lichtsignalbeeinflussung notwendige Datentelegramm beherrschen und senden können. Erforderlich ist deshalb die Ausstattung aller Fahrzeuge (auch der Subunternehmerfahrzeuge) mit einem entsprechenden RBL/ICTS-System.

Die Qualitätskontrolle der RBL-Funktionsweise erfolgt kontinuierlich bei der Stadt Aachen. Damit soll die Qualität der Busbeschleunigung an Signalanlagen dauerhaft garantiert werden.

Die Funktionsweise des Beeinflussungssystems soll den aktuellen technischen Möglichkeiten entsprechen und daher in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Verkehrsunternehmen stets ausgebaut werden.

5. Fahrzeugstandards

Alle im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge müssen grundsätzlich den gesetzlichen Bestimmungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) und sonstigen für den ÖPNV geltenden Gesetzen und Verordnungen genügen. Weitere einzuhaltende Qualitätsstandards werden im Nahverkehrsplan und in der Richtlinie zur Verwendung der ÖPNV-Pauschale nach §11 Abs. 2 ÖPNVG NRW der AVV GmbH aufgeführt. Unternehmen im AVV können Fördermittel für die Beschaffung von Fahrzeugen nach dieser Richtlinie beantragen.

Abweichungen von den geforderten Fahrzeugstandards hinsichtlich der Ausstattung sind nur in Ausnahmefällen bei Verstärkerfahrten in der Verkehrsspitze zulässig. Erfüllt ein Verkehrsunternehmen die Standards in einzelnen Bereichen dauerhaft nicht, so ist darzulegen, welche Maßnahmen diesbezüglich ergriffen werden und zu welchem Zeitpunkt die Erfüllung des Standards angestrebt wird.

Für die Stadt Aachen sollen genaue und abgestimmte Fahrzeugstandards mit der Vergabe von Verkehrsleistungen im öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegt werden. Darauf geht gleichermaßen der Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers StädteRegion Aachen ein.

5.1. Antrieb und Umweltstandards

Die europäische Richtlinie „Clean Vehicles Directive (CVD)“ und das „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)“ als nationale Umsetzung setzen verbindliche Mindestziele für die Beschaffung emissionsarmer und -freier Fahrzeuge im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). In einem Quotierungssystem zielt die Richtlinie darauf ab, die Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren und somit einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten; siehe auch Modul 1 „Rahmenbedingungen und Ziele“.

Der Rat der Stadt Aachen strebt per Beschlusslage für Aachen bis 2030 die Klimaneutralität an. Das stellt hohe Anforderungen u.a. an den Mobilitätssektor. Der Fahrzeugeinsatz soll nur noch durch emissionsfreie Fahrzeuge erfolgen, d.h. mit einem batterieelektrischen- oder Brennstoffzellenantrieb, sodass die Antriebswende im Bereich der Linienbusfahrzeuge bis 2030 möglichst weit vollzogen sein sollte.

Sollte der Betrieb mit solchen Fahrzeugen ungeeignet sein, z.B. auf langlaufenden regionalen Linien, kann in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und unter Beachtung der gesetzlichen Rahmenbedingungen davon abgewichen werden. Für derartige Fahrzeuge gilt, dass der höchste auf dem Markt verfügbare Abgasstandard erreicht werden soll. Zurzeit ist das Euro 6 (Mai 2025).

Überlandbusse (=Klasse II Fahrzeuge) sind von den emissionsrechtlichen Vorgaben weder durch die Vorgaben der CVD noch des SaubFzgBeschG umfasst. Diesbezüglich wäre auch bei Neubeschaffungen der Einsatz von Fahrzeugen mit fossiler Antriebstechnik gesetzlich uneingeschränkt zulässig.

Das Außenfahrgeräusch darf maximal 80 dB(A) betragen, bei Schaltgetriebe maximal 83 dB(A).

Eine Verminderung der schädlichen Abgaswerte und des Motoren- und Betriebslärms sind durch Einsatz geeigneter Motortechnik, durch Instandhaltungsmaßnahmen (Fahrzeugwartung) und durch eine adäquate Altersbeschränkung der Fahrzeuge zu erreichen. Die oben erwähnte AVV-Förderrichtlinie beschreibt die verbindlichen Mindestvorgaben sowohl in Bezug auf die Schadstoffemissionen als auch in Bezug auf das durchschnittliche Fahrzeugalter.

5.2. Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit

Die Leistungswerte der eingesetzten Fahrzeugantriebe müssen den Anforderungen der Fahrbetriebs entsprechen. Ein gutes Beschleunigungsverhalten trägt auf Strecken mit vielen Haltestellen und schwierigen topografischen Verhältnissen zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrzeiten bei. Bei größeren Haltestellenabständen sollen die Fahrzeuge schnell genug sein, um auch im regionalen Verkehr die mögliche Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.

5.3. Fahrzeugausstattung

Die zentralen Anforderungen hinsichtlich Ausstattung sind

- Niederflurtechnik und das Vorhandensein mindestens einer Einstiegshilfe (Rampe)
- Ausreichende Multifunktionsflächen für Menschen im Rollstuhl und Personen mit z.B. Rollatoren, Kinderwagen oder Gepäck
- Kontrastreiche Gestaltung des Fahrzeuginneren
- Barrierefreie Fahrgastinformation

Im Modul 7 „Barrierefreiheit“ werden die erforderlichen Standards zur Barrierefreiheit vertieft dargestellt.

5.3.1. Fahrzeugeinstieg

Alle Linienbusse müssen grundsätzlich niederflurig und mit einer Absenkfunktion („Kneeling“) ausgestattet sein. Breite Türen in ausreichender Anzahl und große Auffangräume im Fahrzeug sorgen für kurzen Haltezeitbedarf. Als Mindestanforderung zum barrierefreien Einstieg ist eine Klapprampe vorzusehen. Perspektivisch kommen automatisch ausfahrende Zugangshilfen gemäß technisch erprobter Ausführungsstandards in Frage. Diese müssen eine hohe technische Zuverlässigkeit aufweisen und sich im Realbetrieb bewähren.

5.3.2. Innenausstattung

Die Anforderungen an die Innenausstattung orientieren sich im Wesentlichen an den Bedürfnissen der Fahrgäste und betreffen Information, Sicherheit, Barrierefreiheit und Komfort. Besonders wichtig ist der Abbau von Zugangsbarrieren. Die Gestaltung des Fahrzeuginneren (inkl. Haltegriffe und Haltestangen) sowie des Einstiegsbereichs muss kontrastreich sein. In den Fahrzeugen müssen ausreichende Freiflächen für Menschen im Rollstuhl bzw. mit Rollatoren, Kinderwagen oder Fahrräder vorhanden sein. Die Fahrradmitnahme wird in den Beförderungsbestimmungen des Verkehrsverbunds geregelt und ist in Aachen aktuell nur außerhalb den Hauptverkehrszeiten möglich, wenn ausreichend Platz zur Verfügung steht.

In den Normal- und Schwachverkehrszeiten muss außerhalb der Innenstadt i.d.R. ein ausreichendes Sitzplatzangebot vorgehalten werden.

5.3.3. Technische Ausstattung

Alle notwendigen Kommunikationseinrichtungen zum betriebsinternen Informationsaustausch inkl. Ortungssystem sowie eine Schnittstelle zu den rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen der Verkehrsbetreiber müssen vorhanden sein. Darüber hinaus sind die technischen Voraussetzungen für die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen im Fahrzeug sicherzustellen.

Es müssen geeignete Informationseinrichtungen visueller und auditiver Art zur Information der Fahrgäste vorliegen. Dabei sind die Bedürfnisse insbesondere mobilitätsbeeinträchtigter, hör- und sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Die Mindestanforderungen an die Informationseinrichtungen im Hinblick auf die Barrierefreiheit sind im Modul 7 „Barrierefreiheit“ dargestellt.

Bei Fahrzeugneubeschaffungen sind automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) vorzusehen, bei Bestandsfahrzeugen ist eine zeitnahe Nachrüstung anzustreben.

Eine Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN-Zugang und USB-Steckdosen für die Fahrgäste ist wünschenswert.

Künftig soll der Einsatz digitaler Informationssysteme geprüft werden, die zwischen dem mobilen Endgerät des Fahrgastes und dem genutzten Fahrzeug eine bilaterale Kommunikation herstellen, um die Übermittlung z.B. von Busliniennummer, Fahrtziel und fahrtbezogener Informationen wie auch ggfs. die Bereitstellung weiterer Dienste zu ermöglichen.

Die Ausstattung der Fahrzeuge mit einer Videoüberwachung zur partiellen Überwachung des Fahrgastraumes ist wünschenswert, um die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu erhöhen.

5.3.4. Klimatisierung

Bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen - auch bei Auftragsunternehmen - ist eine Ausstattung mit Klimaanlagen vorzusehen. Die Nachrüstung einer Klimatisierung von Bestandsfahrzeugen ist wünschenswert, ist aber unter technischen und wirtschaftlichen Aspekten abzuwägen.

5.3.5. Werbung

Werbung auf den Scheiben der Fahrzeuge stellt eine relevante Einnahmequelle des ÖPNV dar. Wegen der Sichteinschränkungen ist die Werbung jedoch auf ein Minimum zu reduzieren und darf die Sicht nach außen, insbesondere auf die Haltestellen, nicht unzumutbar behindern. Es dürfen nicht mehr als 30% der Scheibenfläche mit Werbung bzw. Rasterfolie beklebt werden mit Ausnahme der Heckscheibe. Durch die Begrenzung der Scheibenflächen auf maximal 30% kann sichergestellt werden, dass die Sicht auf die Haltestellen nicht unzumutbar eingeschränkt wird. Insbesondere die Fensterflächen der Türbereiche müssen kontrastreich und gut erkennbar bleiben.

5.3.6. Standards für Kleinbusse und Bedarfsverkehre

Für Kleinbusse und Fahrzeuge im Bedarfsverkehr sind Ausrüstungsstandards abhängig von der Art und den Dimensionen der eingesetzten Fahrzeuge. Für den Fahrgast müssen diese barrierefrei nutzbar sein. Um mobilitätseingeschränkten Menschen eine Mitfahrt im On-Demand-Verkehr zu ermöglichen ist mindestens ein Fahrzeug je eindeutig abgegrenztem On-Demand-Verkehrsgebiet einzusetzen, das deren spezifischen Anforderungen entspricht.

5.3.7. Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung

Die Ausrüstungsstandards im Linienverkehr im AVV sind in der Tabelle 9 zusammengefasst. Angesichts der notwendigen Flexibilität in der Fahrzeugdisposition wird auf eine Differenzierung der Ausrüstungsstandards nach Produktlinien, Verkehrsaufgaben oder Betriebsformen verzichtet.

Genaue Anforderungen an die Fahrzeuge sollen im Rahmen der Vorabbekanntmachung zur Vergabe von Verkehrsleistungen im öffentlichen Dienstleistungsauftrag Stadt und StädteRegion Aachen festgelegt werden.

	Linienbus	Kleinbus (NetLiner, Ortsbus)
Fahrzeugeinstieg		
Niederflureinstieg an allen Türen	●	●
Absenkfunktion (Kneeling)	●	keine Anforderung
Manuelle Klapprampe	●	●
Elektrische Rampen	nur in Kombination mit den Klapprampen	
Anzahl der Türen	bis 15 m Länge min. 2, wünschenswert 3; ab 15 m Länge min. 3	keine Anforderung
Rollstuhlsymbol und ggf. Scooter-symbol	●	●
Symbol Kinderwagenmitnahme	●	●
Innenausstattung		
Kontrastreiche Haltegriffe/-stangen	●	●
Mehrzweckraum	●	●
Sitzplatzangebot	ausreichend dimensioniert	keine Anforderung
Haltewunschtasten	●	●
Hilfeleistungsknöpfe	im Mehrzweckbereich und draußen neben den Türen mit Einstiegs-rampen	
Klimaanlage	bei Neubeschaffungen erforder-lich, sonst wünschenswert	●
Kommunikationseinrichtungen/Technik		
ITCS (Intermodal Transport Control System)	●	●
Informationssystem für den Betrieb	●	●
Abbiegeassistent	●	keine Anforderung
Kundenvertriebsterminal	●	●
Automatisches Fahrgastzählsystem	●	wünschenswert
Videoüberwachung	●	keine Anforderung
Informationseinrichtungen		
Monitore	min. 1 in Standardbussen, min. 2 in Gelenkbussen	●
Ansagesystem	●	●
● erforderlich		

Tabelle 9: Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung

5.4. Qualität im Schulverkehr

Grundsätzlich soll der Schulverkehr möglichst in den Linienverkehr integriert werden. Die Integration des Schulverkehrs darf allerdings nicht dazu führen, dass die Belange der anderen Nutzenden sowie der Anspruch an ein systematisches und attraktives ÖPNV-Angebot eingeschränkt werden. Es besteht kein Anspruch auf die Herstellung jeder gewünschten Schulverkehrsbedienung, weder in räumlicher noch in zeitlicher Hinsicht.

Bei der Angebotsgestaltung sind daher folgende Rahmenbedingungen zugrunde zu legen:

- Im Zuge der Inklusion und der freien Wahl der Schulform ist auch im Schulverkehr die Barrierefreiheit zu berücksichtigen.
- In den Zeiträumen großer Angebotsnachfrage des Schulverkehrs sind zusätzlich zum jeweiligen Grundtakt bestehender Linien Verstärkungsfahrten einzurichten.
- Die Zusatzfahrten können zeitlich und räumlich entsprechend der Belange des Schulverkehrs optimiert werden. Dabei können sie sowohl in der morgendlichen Hauptverkehrszeit mit Abweichungen vom Grundtakt angepasst an die Schulanfangszeiten fahren, wie auch die nachmittäglichen Rückfahrten mit den Schulschlusszeiten abzugleichen sind.
- Wartezeiten von bis zu 15 Minuten, in besonderen Fällen bis zu 30 Minuten, vor Schulbeginn oder nach Schulschluss gelten grundsätzlich als zumutbar.
- Abweichende Linienwege sind grundsätzlich nur dann zu wählen, wenn hinreichend starke Schulverkehrsströme bedient werden müssen.
- Alternativ sind bei ausreichendem Fahrgastpotenzial einzelne Schulbusfahrten, mit individuell ausgerichteter Linienführung auf einzelne Schulen bzw. Schulzentren, als Zusatzfahrten einzurichten.

6. Qualitätssicherung

Im Interesse eines attraktiven Nahverkehrsangebotes ist die Qualitätssicherung von zentraler Bedeutung. Das Thema Qualität im ÖPNV hat an Bedeutung gewonnen, zum einen aufgrund der Reformen der Organisations- und Finanzierungsstrukturen, zum anderen aufgrund der generell in den letzten Jahren gesunkenen Zufriedenheitswerte im ÖPNV, so auch in Aachen.

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV sollen erwartete Leistungen effizient und für die Allgemeinheit zu günstigen Kosten, aber nicht „billig“ um jeden Preis, erbracht werden. Die im Nahverkehrsplan definierten Qualitätsstandards bilden den Rahmen für das Angebot.

Das Anforderungsprofil der Aufgabenträger im AVV wurde in enger Abstimmung unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen ausformuliert und verbundeinheitlich aufgestellt. Angestrebte Qualitätsstandards für den Nahverkehr in NRW wurden im Abstimmungsprozess mitberücksichtigt. Besondere Anforderungen im Stadtgebiet Aachen ergänzen den Rahmen der Qualitätssicherung der Stadt Aachen.

Die Qualität des ÖPNV in der Stadt Aachen soll stetig verbessert werden. Mit Hilfe eines umfangreichen Qualitätscontrollings werden die Zustände systematisch "überwacht". Defizite können sichtbar gemacht werden und lösen Handlungsbedarf beim Betrieb und bei der Planung aus. Daraufhin können Strategien und Maßnahmen zur Qualitätssteigerung entwickelt, abgestimmt und umgesetzt werden.

6.1. Methoden der Qualitätsmessung

Messung und Überwachung definierter Qualitätsziele sollen weitgehend standardisiert und mit einem verhältnismäßigen Aufwand an Zeit und Kosten durchgeführt werden. Methoden eines solchen Qualitätscontrollings können sein:

- Allgemeine Nachweise der Verkehrsunternehmen
- Auswertung betrieblicher Messdaten
- Spezielle Qualitätsprüfungen
- Kundenbefragungen
- Auswertung von Daten aus dem Beschwerdemanagement (z.B. Mängelmelder der Stadt Aachen)

Nicht alle Bausteine sind für die Messung und Überwachung aller Qualitätsziele gleichermaßen geeignet. Zu beachten ist, dass die gewählte Erfassungsmethode dem verfolgten Zweck entspricht und pragmatisch handhabbar ist.

Kenntnisse über die heutige Lage sind für die Qualitätsüberprüfung eine notwendige Voraussetzung. Belastbare Daten über den Ausgangszustand müssen vorliegen. Die Ergebnisse der Qualitätsmessungen werden dokumentiert, so dass eine zeitliche Entwicklung daraus ablesbar wird.

6.2. Qualitätssicherungskonzept

Das derzeitige Qualitätssicherungskonzept für den Buslinienverkehr in Aachen erfolgt als Anreizsystem zur Direktvergabe. Dieses Qualitätssicherungssystem wurde im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages 2017 konzipiert. Ziel dabei war, Anreize zur Aufrechterhaltung bzw. Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers, die objektiv nachprüfbar ist, und der Erbringung von ÖPNV-Leistungen in ausreichend hoher Qualität zu geben. Dieses „Anreizsystem“ soll im Rahmen der neuen Vergabe in 2027 überprüft und ggf. angepasst werden. Die genauen Anforderungen werden im Vertrag mit dem Verkehrsunternehmen festgehalten.

Darüber hinaus bilden die ÖPNV-relevanten Zielindikatoren aus der Verkehrsentwicklungsplanung weitere Ziele, die regelmäßig überprüft werden aber keine vertragliche Fixierung haben.

6.2.1. Anreizsystem im ÖDA

Im Rahmen des aktuellen öffentlichen Dienstleistungsauftrages wurde gemäß EU-Richtlinie ein Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung und zur Sicherung der Qualität geschaffen. Mit einer regelmäßigen Evaluierung werden die festgelegten Qualitätsziele überprüft und bewertet. Folgende Qualitätskriterien sind enthalten:

- Kundenzufriedenheit
- Verfügbarkeit (Fahrtausfall)
- Pünktlichkeit
- Beschwerdemanagement

Kundenzufriedenheit

Wesentliches Ziel ist eine hohe Kundenzufriedenheit im ÖPNV. Als Messinstrument wird die Befragung „NRW-Kundenbarometer“ genutzt, die alle zwei Jahre durch das Kompetenzcenter Marketing NRW organisiert wird. Im Rahmen einer repräsentativen Stichprobe werden ÖPNV-Nutzende in der Stadt sowohl zu ihrer allgemeinen Zufriedenheit mit dem ÖPNV als auch zu 25 einzelnen Merkmalen der Dienstleistung ÖPNV befragt. Die Bewertung erfolgt auf einer verbalen Skala zwischen „vollkommen zufrieden“, „sehr zufrieden“, „zufrieden“, „weniger zufrieden“ und „unzufrieden“.

Die allgemeine Zufriedenheit mit dem ÖPNV in Aachen im Vergleich zum vereinbarten Ausgangswert in 2016 soll mindestens gehalten, für eine gute Zielerreichung verbessert werden. Die Globalzufriedenheit mit dem Busverkehr in Aachen wurde in 2016 durchschnittlich mit der Note 2,83 bewertet. In 2024 war der Wert auf 3,19 zurückgegangen.

Verfügbarkeit (Fahrtausfall)

Die Einhaltung des Fahrplans trägt maßgeblich zu einer hohen Kundenzufriedenheit bei. Ziel in Aachen ist, dass weniger als 0,5% aller im Fahrplan angebotenen Fahrten ausfallen. Gemeint sind hierbei reine Fahrtenausfälle. Ausgenommen sind witterungsbedingte oder streikbedingte Fahrtausfälle sowie Fahrtausfälle aufgrund unvorhersehbarer größerer Ereignisse wie schwere Unfälle. Geplante Betriebsunterbrechungen (Baustellen etc.) zählen ebenfalls nicht als Fahrtausfälle, es gilt ein Ersatzverkehr gemäß Fahrplan. In die Statistik für Fahrtausfälle in Aachen gehen außerdem Fälle der Nichtbeförderung von Personen infolge von Kapazitätsüberschreitungen nicht ein, solange die gesetzlichen Vorgaben zur Betriebspflicht und zur Beförderungspflicht laut PBefG erfüllt sind.

Wenn die oben genannte Quote dauerhaft überschritten wird, sind die Verkehrsunternehmen verpflichtet, den Aufgabenträger zu informieren und gegensteuernde Maßnahmen zu planen, abzustimmen und umzusetzen. Derzeit ist dies aufgrund des seit über zwei Jahren andauernden Personalmangels beim Fahrpersonal der Fall. In 2024 betrug die Fahrtausfallquote 5,38%.

Pünktlichkeit

Gemäß Anreizsystem sollen mindestens 85% aller Fahrten pünktlich sein, d.h. nach Fahrplan inkl. Toleranz abfahren. In der statistischen Auswertung gilt ein Bus aus technischen Gründen noch nicht als verfrüht, wenn er maximal 59 Sekunden zu früh abfährt. Fahrten mit geringerer Verspätung als 6 Minuten gelten als pünktlich. Ab 6 Minuten Verspätung gilt der Bus als unpünktlich.

Verspätungen werden in einem ersten Schritt an folgenden Referenzpunkten im Stadtgebiet viermal jährlich außerhalb der Ferienzeiten jeweils für eine Woche gemessen und analysiert. Diese sind:

- Scheibenstraße
- Blücherplatz
- Ponttor (inkl. Ringlinien)
- Gartenstraße
- Misereor
- Normaluhr

In 2024 wurde dieses Ziel mit einer durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote von 83,8% verfehlt. Davon waren 12,9% der Fahrten verspätet. Um die Quote zu senken, sind Maßnahmen in Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erforderlich. Die Verfrühungsquote betrug 3,4%. Diese Quote stellt einen Mangel dar, der abzustellen ist.

Beschwerdemanagement

Als Qualitätskriterium wird das Zeitfenster vom Eingang einer Beschwerde bis zu deren Beantwortung betrachtet. Ziel ist eine abschließende Beantwortung von 90% aller Beschwerden innerhalb eines Zeitraums von 14 Tagen. Die Bearbeitung und Beantwortung der Beschwerden erfolgt durch die zuständigen Verkehrsunternehmen bzw. werden bei anderen Zuständigkeiten (Verkehrsverbund, Baulastträger etc.) weitergeleitet und von dort innerhalb der Frist beantwortet. In manchen Fällen müssen Hintergründe zu Ereignissen überprüft werden und ggf. Fahrpersonal befragt werden. In diesen Fällen muss mindestens eine Zwischenmeldung an den Fahrgast erfolgen.

In 2023 wurden 93,6% der Beschwerden innerhalb von 14 Tagen beantwortet.

Dokumentation und Qualitätskontrolle

Für die Qualitätskriterien im Anreizsystem erstellt das Verkehrsunternehmen einen jährlichen Qualitätsbericht, in dem die Messwerte erfasst und die Ist-Situation mit den vorgegebenen Anforderungen verglichen wird. Die Details sind im Rahmen der vertraglichen Regelungen mit den Betreibern zu spezifizieren. Der schriftliche Bericht wird dem Aufgabenträger unaufgefordert zur Verfügung gestellt. Es erfolgt ein jährlicher Austausch zu den Ergebnissen. Bei unterjährigen Entwicklungen, die z.B. in einem Quartal zu großen Abweichungen führen, wird der Aufgabenträger sofort informiert.

6.2.2. Ziel-Indikatoren in der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Stadt Aachen veröffentlicht in regelmäßigen Abständen einen Lagebericht Mobilität mit einer ausführlichen Darstellung und Analyse der festgelegten Ziele und Indikatoren der Verkehrsentwicklungsplanung. Das Monitoring zeigt auf, in wie fern das aktuelle Vorgehen gewünschte Effekte erzielt hat und wo besonderer Handlungsbedarf besteht. Zielindikatoren mit Relevanz für den ÖPNV und somit für den Nahverkehrsplan, werden in den jeweiligen Modulen vertieft behandelt.

7. Ausblick

Seit 2017 werden ausgewählte Kenndaten zum ÖPNV-Betrieb in Aachen systematisch überprüft. Diese Datengrundlage hilft dem Verkehrsunternehmen sowie dem Aufgabenträger gleichermaßen, Problembereiche frühzeitig zu identifizieren und Optimierungen vorzunehmen. So geben beispielsweise Pünktlichkeitsdaten Hinweise auf mögliche betriebliche Probleme, aber auch auf mögliche Defizite der Infrastruktur.

Der Lagebericht Mobilität soll alle zwei Jahre einen Überblick über die wesentlichen Herausforderungen und Chancen sowie die Entwicklung der Mobilität in Aachen geben. Neue Daten werden in 2025 veröffentlicht.

Die Stadt Aachen beabsichtigt, dieses datenorientierte Monitoring weiterzuentwickeln und auszubauen. Wichtig ist eine gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger.

Nahverkehrsplan Stadt Aachen
3. Fortschreibung 2025

Modul 3 Bestandsanalyse ÖPNV-Angebot

Stand: 21.08.2025

stadt aachen

Modul 3 Bestandsanalyse ÖPNV-Angebot

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung ... 1
1. Räumliche Lage und Strukturdaten ... 2
1.1. Raumstruktur ... 2
1.2. Bevölkerungsstruktur ... 4
1.2.1. Spezifische Bevölkerungsgruppen ... 5
1.2.2. Bevölkerungsprognose ... 6
2. Verkehrliche Rahmenbedingungen ... 7
2.1. Verkehrsnetz ... 7
2.2. Verkehrsnachfrage und Verkehrsaufkommen ... 7
2.3. ÖPNV-Nutzung in Aachen - Befragung Mobilität in Deutschland 2023 ... 8
2.4. Fahrgastnachfrage ... 9
2.4.1. Gesamtnetz ... 9
2.4.2. Schienenpersonenverkehr ... 11
3. ÖPNV-Angebot ... 12
3.1. Schienenverkehr ... 12
3.2. Busverkehr ... 13
3.2.1. Grenzüberschreitender und regionaler Verkehr ... 13
3.2.2. Buslinien in Aachen ... 13
3.2.3. On-Demand-Systeme ... 15
4. Infrastruktur ... 17
4.1. Haltestellenanlagen ... 17
4.1.1. Bahnhöfe ... 17
4.1.2. Bushaltestellen ... 18
4.1.3. ÖPNV-Verknüpfungspunkte ... 19
4.2. Busbeschleunigung ... 20
4.2.1. Bussonderfahrstreifen ... 20
4.2.2. Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen (LSA) ... 20
5. Fahrzeugflotte ... 22
6. Bilanz der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans in 2015 ... 23
6.1. Maßnahmen Busangebot ... 23
6.2. SPNV-Maßnahmen ... 24
6.3. Weitere ÖPNV-Maßnahmen ... 25
6.4. Zwischenfazit ... 25
7. Bedarfsanalyse ... 26
7.1. Erschließungsqualität ... 26

7.1.1. Standard ... 26
7.1.2. Analyse ... 27
7.2. Verbindungsqualität ... 34
7.2.1. Standard ... 34
7.2.2. Verbindungsanalyse ... 38
7.2.3. Reisezeiten und Geschwindigkeiten ... 42
7.2.4. Betriebsablauf und Bedienungsqualität ... 43
7.3. Fahrzeugauslastung/Platzangebot ... 44
7.4. Infrastruktur ... 47
7.4.1. Haltestellen und Bahnhöfe ... 47
7.4.2. Straßeninfrastruktur ... 48
7.4.3. Fahrzeuge ... 49
7.5. Fahrgastbewertung ... 49
7.5.1. Liniennetzumfrage ... 49
7.5.2. NRW-Kundenbarometer 2024 ... 50
8. Ausblick ... 52

Zusammenfassung

Aachen ist die westlichste Großstadt Deutschlands und liegt im Dreiländereck mit Belgien und den Niederlanden. Durch ihre zentrale Lage ist die Stadt gut an wichtige Autobahn- und Bahnverbindungen angebunden, sowohl regional als auch international, etwa nach Köln, Mönchengladbach, Brüssel und Paris. Das Verkehrsaufkommen ist hoch, insbesondere durch Pendlerbewegungen, die überwiegend mit dem Pkw, aber auch mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgen.

Aachen hat eine Bevölkerung von etwa 261.000 Einwohner*innen (2025), die in einem urbanen Kern mit dichten Strukturen sowie in größeren Bezirken und ländlichen Ortslagen lebt. Die Einwohner*innenzahl wächst stetig, insbesondere durch einen Anstieg von Studierenden und Beschäftigten der Hochschulen. Die RWTH Aachen ist mit rund 13.000 Mitarbeitenden und 44.900 Studierenden ein bedeutender Arbeitgeber und Bildungsstandort. Weitere wichtige Hochschulen sind die Fachhochschule mit ca. 10.000 Studierenden und die Katholische Hochschule mit ca. 1.200 Studierenden.

Der Verkehr in der Stadt wird durch ein radial ausgerichtetes Straßennetz, ein dichtes Busnetz, die eu***regio***bahn und grenzüberschreitende Gemeinschaftsbuslinien geprägt. Das Busnetz umfasst 452 Haltestellen. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs steigt, während der motorisierte Individualverkehr (MIV) leicht rückläufig ist. Aachen setzt auf nachhaltige Mobilität, fördert Radverkehr und Fußwege, und plant die Erweiterung und Modernisierung des ÖPNV-Angebots.

Die Erschließungsanalyse zur Anbindung mit dem ÖPNV zeigt, dass bereits 97% der Aachener Bevölkerung mit dem ÖPNV in der Kategorie Daseinsvorsorge angebunden sind. In der Analyse werden die Siedlungsbereiche anhand von Entfernung und Bedienungshäufigkeit zu Haltestellen bewertet. Für eine angemessene Erschließung gilt, dass die Entfernung zur nächsten Haltestelle in der Regel nicht mehr als 500 Meter beträgt. In den Außenbezirken besteht noch Potenzial, die Erschließung zu verbessern und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen.

Die Bedienung und Verbindung im ÖPNV folgen festgelegten Standards, mit Taktzeiten zwischen 7,5 und 60 Minuten, je nach Gebiet und Bedeutung. Es gibt noch einige Lücken bei tangentialen und radialen Verbindungen, die fortlaufend auf die Fahrgastnachfrage hin überprüft werden und bei entsprechendem Bedarf durch neue Linien oder Taktverdichtungen geschlossen werden sollen. Besonders bei den größeren Verknüpfungspunkten, wie beispielsweise dem Bushof oder der Normaluhr, besteht Optimierungspotenzial bei Umsteigewegen und Barrierefreiheit.

Die Pünktlichkeit der Busse lag 2024 bei durchschnittlich 83,8%. Diese Quote bietet noch Raum für Optimierung. Ursachen für Verspätungen sind unter anderem zahlreiche Baustellen im Stadtgebiet und die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an die Infrastruktur. Die Zufriedenheit der Fahrgäste ist insgesamt auf einem mäßigen Niveau, wobei vor allem Pünktlichkeit, Verbindungen und Informationen bei Störungen als verbesserungswürdig gelten.

Insgesamt zeigt dieses Modul, dass Aachen auf einem guten Weg ist, den ÖPNV weiter auszubauen und zu verbessern. Ziel ist es, die Erschließung noch umfassender zu gestalten, die Verbindungen zu optimieren und die Kundenzufriedenheit zu steigern.

1. Räumliche Lage und Strukturdaten

1.1. Raumstruktur

Die Stadt Aachen ist die westlichste Großstadt im Dreiländereck mit direkten Grenzen zu Belgien und den Niederlanden. Aachen grenzt unmittelbar an die belgischen Gemeinden Raeren und Kelmis und die niederländischen Gemeinden Vaals, Simpelveld-Bocholtz, Heerlen-Landgraaf und Kerkrade (siehe Abbildung 1).

Auf der der deutschen Seite wird Aachen von den der StädteRegion zugehörigen Kommunen Herzogenrath, Würselen, Stolberg und Roetgen umgeben. Die weiteren Gemeinden der StädteRegion sind Alsdorf, Baesweiler, Eschweiler, Monschau und Simmerath. Die Stadt Aachen ist typisiert als Oberzentrum bzw. Regiopole in der StädteRegion.

Auch mit den Städten und Gemeinden im niederländisch-belgischen Grenzraum existieren enge Verflechtungen. Hierzu zählen die Städte Maastricht, Aachen, Heerlen, Hasselt und Lüttich, die in der MAHHL-Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossenen sind. Mit den unmittelbar angrenzenden, kleineren Kommunen in Belgien und den Niederlanden findet eine regelmäßige grenzüberschreitende Zusammenarbeit über die AG Charlemagne statt.

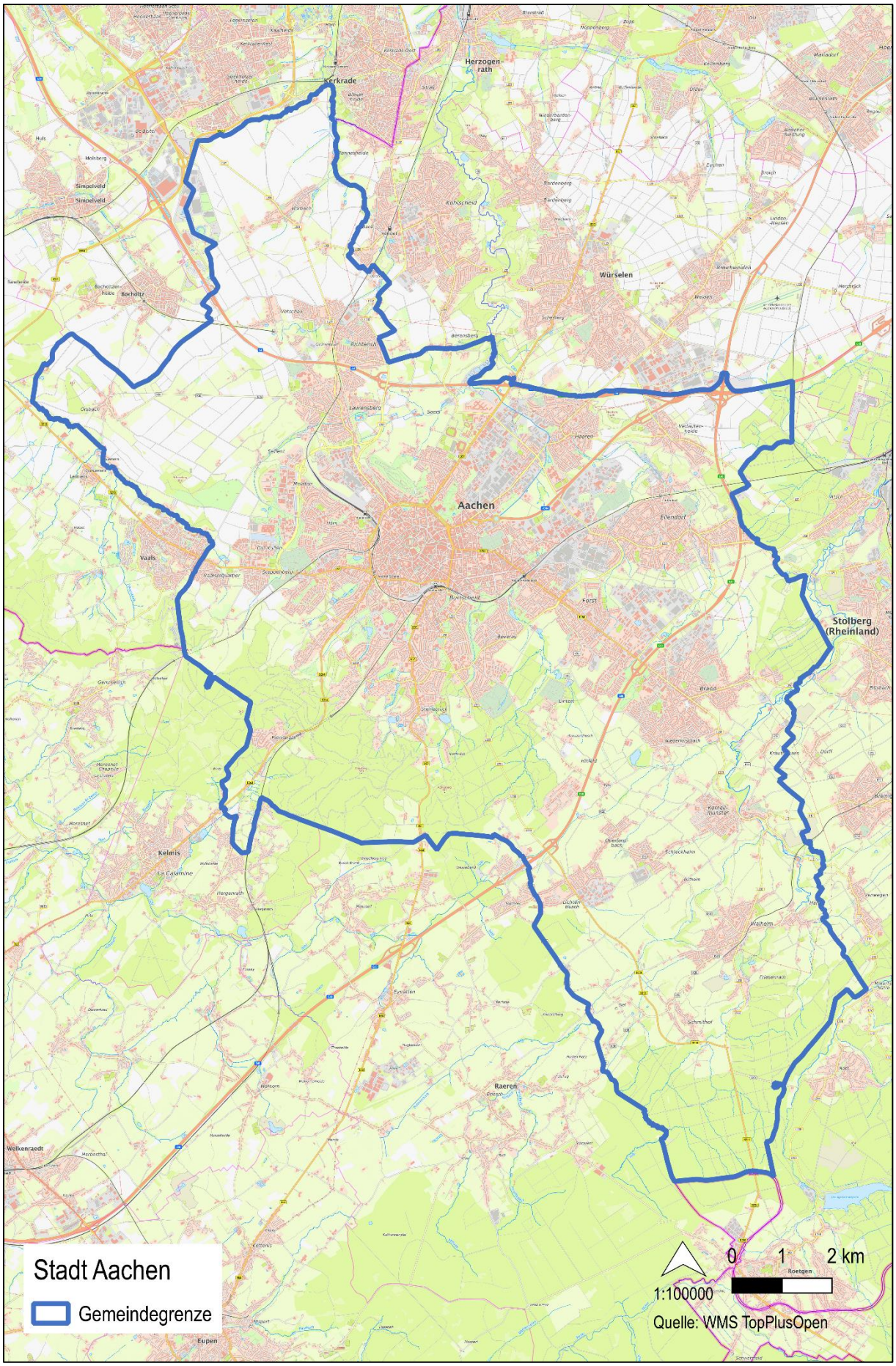


Abbildung 1: Stadt Aachen und Region

Die gesamte Stadtfläche beträgt 161 km². Raumstrukturell zeigt sich, dass Aachen sowohl über ein geschlossene Kernstadt mit dichten Siedlungsstrukturen, als auch über größere Stadtbezirke (8.000 – 20.000 Einwohnende) und einige solitäre Ortslagen verfügt, die teilweise nur über wenige Hundert Bewohner*innen verfügen. Besonders die südlichen Stadteile sind teilweise durch landwirtschaftlich genutzte Flächen oder durch Waldflächen von der Kernstadt getrennt, was die Bedienung mit dem ÖPNV vor Herausforderungen stellt.

Als Oberzentrum verfügt Aachen über ein breites Versorgungsangebot. Besonders hervorzuheben ist hierbei der Bildungssektor mit Universität (einschließlich dem Uniklinikum mit insgesamt knapp 9.000 Arbeitsplätzen), der Fachhochschule und weiteren Hochschulen. Zudem existiert eine große Bandbreite von weiterführenden Schulen. Größte Arbeitgeberin ist die RWTH Aachen mit rund 13.000 Mitarbeitenden. Auch in der Nahrungsmittelindustrie finden sich größere Unternehmen wie Zentis, Lambertz und Lindt&Sprüngli.

Das Stadtgebiet selbst ist in einen zentralen Kernbereich und verschiedene Ortsteile mit lokalen Versorgungszentren gegliedert. Nach der politischen Gliederung werden die folgenden Stadtbezirke unterschieden:

- B 0: Aachen-Mitte
- B 1: Aachen-Brand
- B 2: Aachen-Eilendorf
- B 3: Aachen-Haaren
- B 4: Aachen-Kornelimünster/Walheim
- B 5: Aachen-Laurensberg
- B 6: Aachen-Richterich

Zur weiteren Differenzierung gibt es eine Unterteilung in 34 statistische Bezirke die für die Analyse der Verkehrsbeziehungen von großer Bedeutung sind.

1.2. Bevölkerungsstruktur

Im Folgenden werden die Raumstruktur und die Bevölkerung in Zusammenhang mit den zu erwartenden Entwicklungen in der ÖPNV-Nachfrage beleuchtet.

Ende April 2025 betrug die Einwohner*innenzahl in Aachen gemäß Melderegister 261.256 Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz. Die mittlere Bevölkerungsdichte beträgt 1.623 Personen pro km². Seit 2015 ist die Gesamtbevölkerung um 4,7% angewachsen, seit 2010 sogar um 6,7%.

Altersgruppe	Anzahl	Prozentualer Anteil
0-9 Jahre	19.543	7,5%
10-19 Jahre	21.622	8,3%
20-29 Jahre	60.002	23,0%
30-39 Jahre	38.909	14,9%
40-49 Jahre	27.080	10,4%
50-59 Jahre	29.295	11,2%
60-69 Jahre	29.570	11,3%
70-79 Jahre	19.333	7,4%
80-89 Jahre	13.401	5,1%
über 90 Jahre	2.501	1,0%
Summe	261.256	

Tabelle 1: Einwohnende nach Altersgruppen in Aachen (Stand April 2025)

Die Stadt Aachen ist verwaltungstechnisch in sechs Bezirke sowie einen zentralen Bereich gegliedert. Der zentrale Bereich Aachen-Mitte zählt über 170.000 Einwohner*innen und umfasst damit rund 65% der

Gesamtbevölkerung. Die übrigen etwa 90.000 Einwohner*innen verteilen sich auf die sechs Außenbezirke. Der einwohnerstärkste Bezirk ist Laurensberg im Nordwesten Aachens mit über 20.000 Einwohner*innen.

Nahezu alle Bezirke verfügen über ein Stadtteilzentrum, in dem die Versorgung des täglichen Bedarfs getätigt werden kann, sowie weitere Versorgungsmöglichkeiten bestehen (z.B. Ortsverwaltungen, Stadtteilbibliotheken, Ärzte, etc.).

1.2.1. Spezifische Bevölkerungsgruppen

Studierende

An der RWTH, der FH und den weiteren Hochschulen und Forschungszentren sind ca. 58.000 Studierende eingeschrieben. Sie machen einen Anteil von 23% der Gesamtbevölkerung aus.

An der RWTH waren im Wintersemester 2024/2025 ungefähr 44.900 Studierende eingeschrieben. Die RWTH ist damit eine der größten technischen Hochschulen Deutschlands. Durch die überwiegend naturwissenschaftlich-technische Ausrichtung der Studiengänge ist der Anteil der Studentinnen mit ca. 33% nach wie vor geringer als der Anteil der Studenten, allerdings hat in den letzten Jahren und Jahrzehnten eine zunehmende Angleichung stattgefunden. Bemerkenswert ist auch der Anteil international Studierender mit derzeit 34%. Die meisten internationalen Studierenden kommen aus China, Indien und der Türkei.

Beschäftigte

Im Jahr 2023 waren in der Stadt Aachen gut 12.000 Unternehmen registriert. Die Beschäftigungsquote der 16- bis 64-Jährigen ist seit 2019 von 52,1% auf 54,8% in 2022 gestiegen. Aachen ist ein starker Wirtschaftsstandort, der durch seine enge Verbindung von Wissenschaft, Forschung und Industrie geprägt ist. Mit 11,5 Neugründungen pro 100.000 Einwohnern*innen belegt Aachen im deutschlandweiten Vergleich den 4. Platz und unterstreicht so die hohe Aktivität im Bereich Unternehmensgründungen. Insbesondere die Studierenden der RWTH und der FH sind an den vielen Gründungen beteiligt. Besonders diese Vernetzung fördert eine stabile und wachsende Wirtschaft.

Schüler*innen

Im Schuljahr 2024/2025 wurden in Aachen rund 7.800 Schüler*innen an 40 Grundschulstandorten (inkl. privater Grundschulen), 14.800 an 20 weiterführenden Schulen inklusive der privaten Schulen, 9.400 an Berufskollegs sowie 1.650 an elf städtischen und städteregionalen Förderschulen und 570 an der Freien Waldorfschule beschult. Somit stellt diese Fahrgastgruppe mit ca. 34.000 Schüler*innen einen großen Anteil des täglichen Fahrgastaufkommens dar.

Von den Grundschüler*innen haben im Mittel lediglich 10% ein Schülerticket. Die meisten von ihnen nutzen demnach nur in geringem Maße die öffentlichen Verkehrsmittel. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die gute Versorgung mit wohnortnahen Grundschulen in allen Stadtteilen, die in der Regel fußläufig erreichbar sind. Ausnahmen bilden die Grundschulen ganz im Süden (Walheim und Oberforstbach), im Norden (Grundschule Laurensberg) sowie einige konfessionelle Grundschulen in der Innenstadt, wo die Schüler*innen teilweise weiter entfernt wohnen.

An den weiterführenden Schulen liegt der Prozentsatz von Schüler*innen, die über ein Schülerticket verfügen, im Mittel zwischen 73% an Gymnasien und 80% an Real- und Gesamtschulen. Allerdings verfügen nur ca. 20% der Förderschüler*innen über ein Schülerticket, da diese zumeist im Rahmen des „freigestellten“ Schulverkehrs befördert werden, der keinen öffentlichen Linienverkehr darstellt.

Im Schuljahr 2024/2025 wurden rund 16.100 Tickets für Schüler*innen an Aachener Schulen ausgegeben. Insgesamt kann von 12.000 bis 16.000 Schulfahrten (saisonal schwankend) ausgegangen werden, die in der morgendlichen Verkehrsspitze auf dem Aachener Stadtgebiet mit dem ÖPNV abgewickelt werden müssen. Die nachmittäglichen Heimfahrten sind geringfügig höher, da der „Holverkehr“ der Eltern i.d.R. geringer ist als der morgendliche „Bringverkehr“.

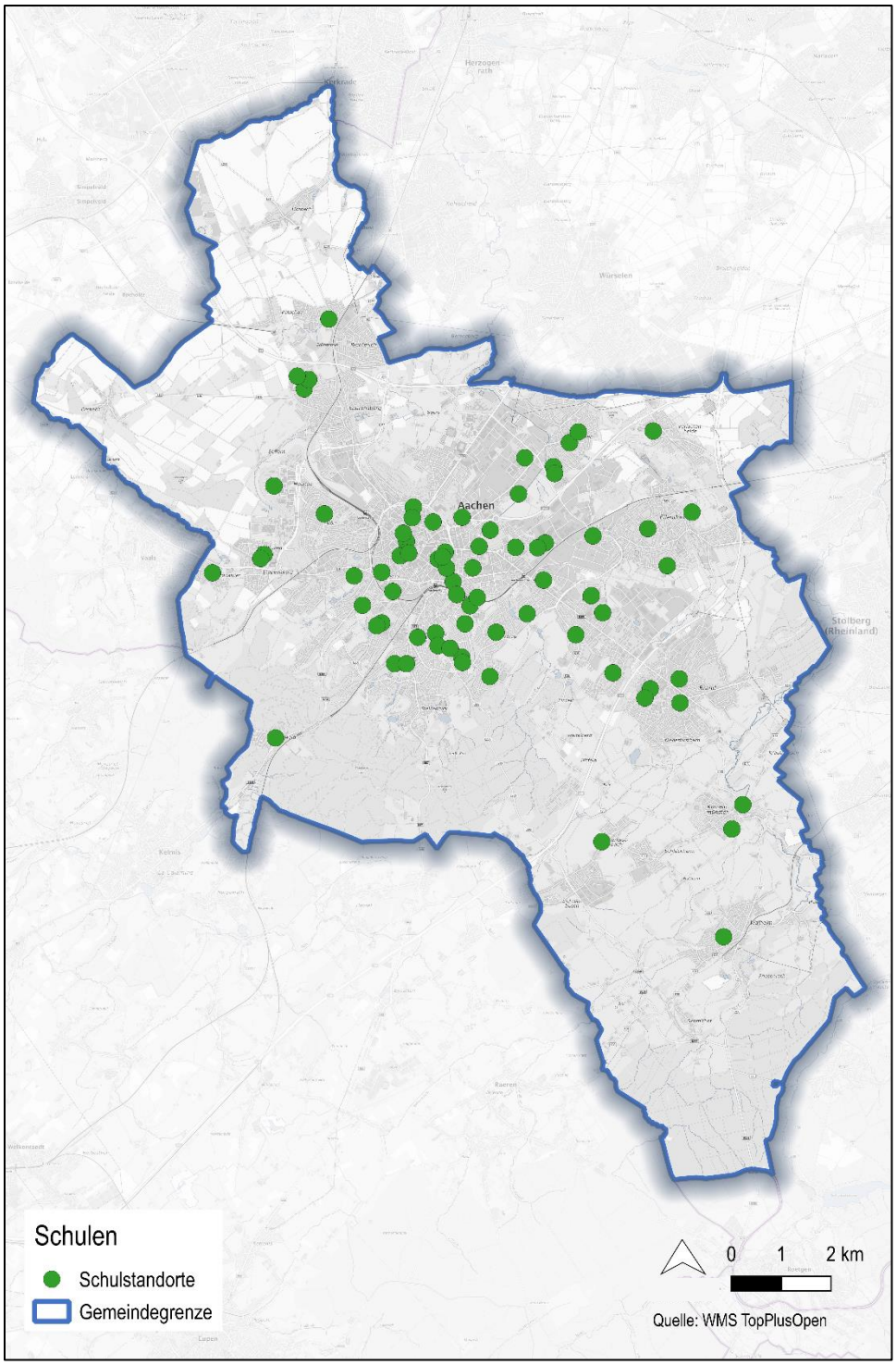


Abbildung 2: Schulstandorte in Aachen

1.2.2. Bevölkerungsprognose

Vor dem Hintergrund der steigenden Anzahl von Menschen in Ausbildung und im Rentenalter, kommt dem ÖPNV eine Schlüsselrolle in der städtischen Mobilität zu, wenn man auch in Zukunft eine stadt- und umweltverträgliche Abwicklung der Verkehrsleistungen gewährleisten will.

Im Rahmen eines aktuellen Demografiemonitorings der Statistikstelle der Stadt Aachen (FB 01/201) wurden drei unterschiedliche Szenarien ermittelt, die die wohnberechtigte Bevölkerung in Aachen für den Zeitraum von 2022 bis 2039 prognostizieren. Am wahrscheinlichsten wird das Szenario „Medium“ angesehen. Dabei würde sich die Einwohner*innenzahl der Stadt Aachen von aktuell 261.256 bis zum Jahr 2040 auf 266.273 Personen erhöhen.

2. Verkehrliche Rahmenbedingungen

Für die Analyse des ÖPNV-Bestands ist die Betrachtung der verkehrlichen Situation ein wesentliches Thema. Auf diese Weise lassen sich die Bedarfe und Herausforderungen des ÖPNV in den allgemeinen verkehrlichen Kontext einbetten. Hierbei spielt vor allem das vorhandene Verkehrsnetz eine Rolle, die Nachfrage und das damit zusammenhängende Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsmittelnutzung im Verhältnis und absolut in Fahrgastzahlen.

2.1. Verkehrsnetz

Das Verkehrsnetz setzt sich aus Straßeninfrastruktur, Schieneninfrastruktur sowie ÖPNV-spezifischer Infrastruktur wie Haltestellen zusammen. Während die spezifische Infrastruktur in Kapitel 5 betrachtet wird, geht es im Rahmen der verkehrlichen Situation um eine allgemeine Einordnung des Verkehrsnetzes.

In Bezug auf die allgemeine (über)regionale Anbindung befindet sich im Nordosten der Stadt das Aachener Kreuz als Schnittpunkt der Bundesautobahnen A4, A44 und der A544, die eine Verbindung vom Autobahnkreuz bis an den Rand der Innenstadt (Europaplatz) darstellt. Es bestehen zudem regionale Zugverbindungen nach Köln und Düsseldorf. Auch grenzüberschreitend existieren Direktverbindungen nach Lüttich und Maastricht im regionalen Zugverkehr. Im Fernverkehr bestehen deutschlandweite Verbindungen (z.B. nach Berlin und Frankfurt). Im internationalen Bahnverkehr gibt es im Fernverkehr Direktverbindungen aus Köln nach Paris über Lüttich und Brüssel (mit Anschluss nach London).

In Bezug auf die städtische Ebene verlaufen die Hauptverbindungsstraßen überwiegend radial auf das Zentrum zu. Der Außen- und der Alleenring dienen als Verteiler für die dort ankommenden Verkehre. Der Bereich innerhalb des Alleenrings soll vornehmlich für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds vorbehalten sein. Dafür sind gute ÖPNV-Verbindungen mit dem Bus erforderlich, um auch die Feinerschließung in diesem Bereich zu gewährleisten. Zudem wird die Innenstadt durch die Bahnstrecke flankiert. Insbesondere durch die eu***regio***bahn gibt es schnelle Verbindungen in die Nachbarkommunen Alsdorf, Herzogenrath, Eschweiler und Stolberg.

2.2. Verkehrsnachfrage und Verkehrsaufkommen

Um das aktuelle ÖPNV-System besser verstehen zu können, gilt es den allgemeinen Bedarf an Mobilität im Sinne der sogenannten Verkehrsnachfrage bzw. das Verkehrsaufkommen zu analysieren.

Nachfragerelevante Strukturen umfassen öffentliche Einrichtungen mit einem expliziten Angebot für Besucher*innen (z. B. Agentur für Arbeit, Bürgerservice), solche, die der Daseinsvorsorge dienen (z. B. Krankenhäuser), sowie zentral bedeutende Einkaufs- und Freizeitangebote, zu denen auch Sportstätten und kulturelle Zentren zählen. Daneben sind auch Gewerbegebiete von Bedeutung und müssen mit ihren spezifischen Anforderungen an den ÖPNV gesondert berücksichtigt werden. Zudem müssen - wie in allen Kommunen - Schulen und Bildungseinrichtungen, insbesondere aber in Aachen als bedeutender Hochschulstandort, universitäre Einrichtungen betrachtet werden. Schul- und Studierendenverkehre haben im ÖPNV eine besonders hohe Relevanz.

Zwischen dem Oberzentrum Stadt Aachen und den Kommunen im Aachener Nordkreis bestehen sehr aufkommensstarke Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr (> 60.000 Ein- und Auspendelfahrten/Tag, Quelle: Pendleratlas NRW), die heute überwiegend mit dem Pkw abgewickelt werden und nur zu einem kleinen Teil mit dem bestehenden ÖPNV-System bewältigt werden können.

Insgesamt gibt es täglich ca. 73.000 Einpendelnde nach Aachen, dem stehen ca. 31.000 Auspendelnde entgegen. Somit ergibt sich ein positives Pendlersaldo von 42.000. Hinzu kommen ca. 67.000 Binnenpendelnde, so dass sich rechnerisch bis zu 170.000 tägliche Pendlerbewegungen ergeben (Stand Pendlerstatistik 2023, Pendleratlas).

Die folgende Tabelle zeigt die zehn stärksten Pendelverflechtungen der Stadt Aachen:

Einpendelnde			Auspendelnde		
Kommune/Gebiet	**Ströme [Personen/Tag]**	**Anteil**	**Kommune/Gebiet**	**Ströme [Personen/Tag]**	**Anteil**
Stolberg (Rheinland)	9.457	17,7%	Würselen	3.760	16,3%
Herzogenrath	9.057	17,0%	Köln	3.625	15,7%
Würselen	8.272	15,5%	Stolberg (Rheinland)	3.097	13,4%
Alsdorf	6.764	12,7%	Herzogenrath	2.716	11,8%
Eschweiler	6.389	12,0%	Eschweiler	2.442	10,6%
Belgien	3.490	6,5%	Düren	1.797	7,8%
Baesweiler	3.105	5,8%	Jülich	1.711	7,4%
Köln	2.395	4,5%	Düsseldorf	1.706	7,4%
Düren	2.241	4,2%	Alsdorf	1.360	5,9%
Übach-Palenberg	2.172	4,1%	Berlin	834	3,6%

Tabelle 2: Pendelnde nach/aus Stadt Aachen (Stand 2023) Quelle: Pendleratlas

Allgemein lassen sich ungefähr 14% aller Wege zu den Arbeitswegen zählen (Mobilität in Deutschland 2023). In der Statistik sind somit unter anderem Wege zu den Zwecken Einkauf (16%), Erledigung (11%), Ausbildung (7%) sowie insbesondere alle Freizeitverkehre (34%) nicht abgebildet (Mobilität in Deutschland 2023). Grund dafür ist, dass die Pendlerberechnung auf dem Wohn- und Arbeitsort der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten basiert. Somit sind in der oben aufgeführten Statistik alle Fahrten der nicht berufstätigen Erwachsenen und Senior*innen, die Fahrten aller Verkehrsteilnehmende im Rahmen berufsfremder Aktivitäten und dienstlich bedingte Fahrten, in der Regel vom Arbeitsplatz und dahin wieder zurück, nicht enthalten. Das liegt daran, dass Pendlerdaten regelmäßiger und leichter zu erfassen sind. Zudem machen Pendelnde häufig den größten Teil der tägliche Fahrgastzahlen aus. Die übrigen Verkehre (wie Freizeit, Einkaufverkehr etc.) sind variabler und schwerer vorherzusagen und zu erfassen. Dennoch sind diese Verkehrsarten genauso wichtig, um ein umfassendes Bild der Verkehrsnutzung zu erhalten. Diese Wege führen insgesamt zu einem deutlich höheren tatsächlichen Verkehrsaufkommen, als in der Pendlerberechnung wiedergegeben wird.

2.3. ÖPNV-Nutzung in Aachen - Befragung Mobilität in Deutschland 2023

Neben dem Verkehrsnetz und der allgemeinen Verkehrsnachfrage gilt es, die Nutzung des ÖPNV zu analysieren. Hierbei ermöglicht die Studie Mobilität in Deutschland eine entsprechende Analyse. Im Frühjahr 2025 wurden die aktuellen Daten der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) für das Jahr 2023 veröffentlicht. Es handelt sich dabei um eine bundesweite Haushaltsbefragung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (ehemals Bundesministerium für Digitales und Verkehr). Insgesamt enthält die Stichprobe bundesweit über 218.000 Haushalte und 420.000 Personen. In Aachen erfolgte eine lokale Aufstockung, sodass 3.436 Personen aus 1.930 Haushalten befragt wurden. Durch entsprechende Hochrechnungsverfahren können über Gewichtungen ein repräsentatives Bild der Mobilität der Aachener Bevölkerung widergegeben werden. Die wesentlichen Ergebnisse und Entwicklungen für den ÖPNV in Aachen lauten:

Mit welchem Verkehrsmittel legen die Aachener*innen ihre Wege zurück? Der Modal Split wird in Abbildung 3 dargestellt.

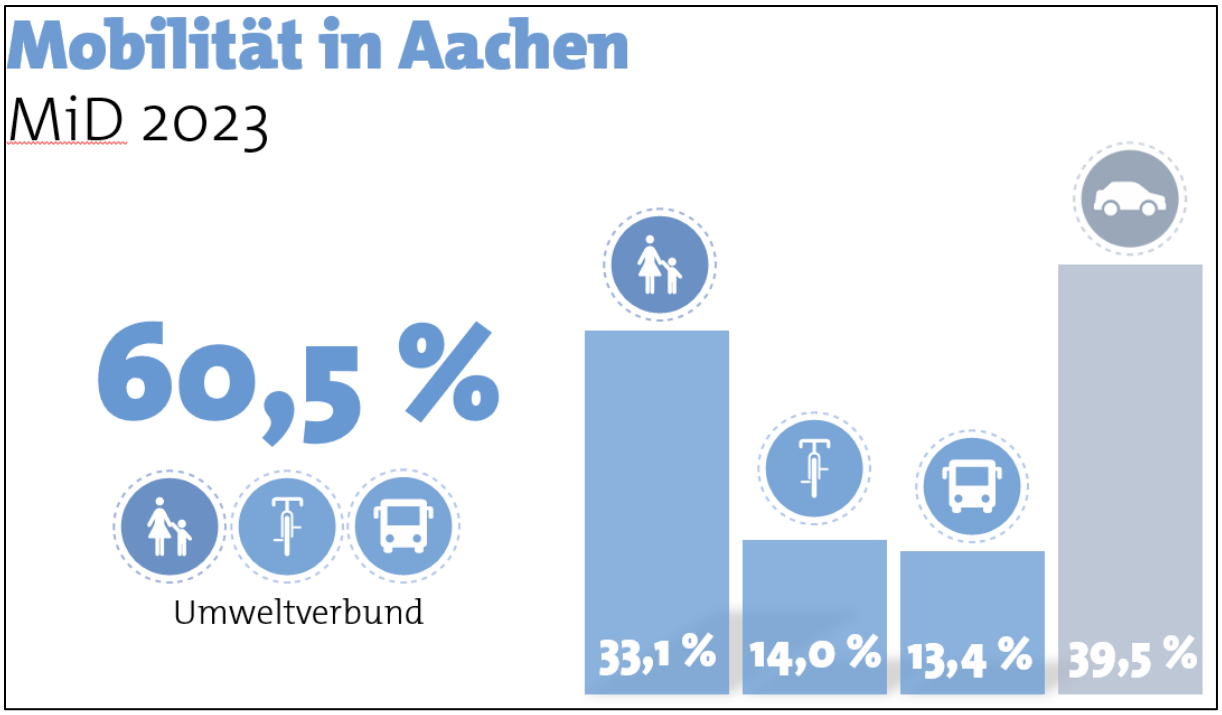


Abbildung 3: Modal Split der Stadt Aachen nach MiD 2023 Quelle: Verkehrsentwicklungsplanung

Weitere Erkenntnisse für Aachen:

- Die Zahl der Wege ist leicht zurückgegangen – von 3,5 auf 3,0 Wege pro Person und Tag
- 1,82 Wege werden mit dem Umweltverbund zurückgelegt (ca. 60,5%)
- Die mittlere Wegelänge beträgt 10,4 km (2017: 12,0 km)
- Anteil des öffentlichen Verkehrs ist leicht gestiegen auf 13,4% (2017: 13,0%)
- Der Fußverkehrsanteil ist von 29,8% auf 33,1% und der Radverkehrsanteil von 11,0% auf 14,0% gestiegen, während der MIV-Anteil von 46,2% auf 39,5% gesunken ist
- 64% der Haushalte besitzen einen Pkw, 36% der Haushalte haben keinen Pkw
- Der Anteil der Car-Sharing-Haushalte liegt bei 18%, Ziel ist die Erhöhung auf 22% im Jahr 2030
- 17% der Menschen besitzen ein Pedelec, das bedeutet mehr als eine Verdopplung im Vergleich zu 2017
- Ein Drittel der Wege wird für Freizeit zurückgelegt – mehr als für Einkauf (16%) und Arbeit (14 %) zusammen
- 15% stimmen der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne mit Bus und Bahn“ voll und ganz zu, weitere 29% stimmen allgemein zu

2.4. Fahrgastnachfrage

2.4.1. Gesamtnetz

Laut Verkehrsmodell nutzen heute täglich ca. 200.000 Fahrgäste den ÖPNV in Aachen.

Die ungefähre Fahrgastverteilung im ÖPNV-Netz der Stadt Aachen kann im städtischen Verkehrssimulationsmodell dargestellt werden. Das dargestellte ÖPNV-Angebot und die resultierenden Fahrgastbelastungen basieren auf dem Fahrplan 2022/2023. Umfangreiche haltestellen- und linienbezogene Fahrgastzählungen aus den letzten Jahren wurden zur Kalibrierung des ÖV-Modells verwendet.

Die dem Modell zugrunde liegenden Struktur- und Erzeugungsdaten wurden im Jahr 2022 aktualisiert und beschreiben das in 179 Verkehrszellen aufgeteilte Stadtgebiet von Aachen. Der komplette Planungsraum umfasst die gesamte StädteRegion Aachen sowie die Nachbargebiete in den Niederlanden und Belgien. Dadurch wird es möglich, den Stadtgrenzen überschreitenden, regionalen Verkehr differenziert darzustellen.

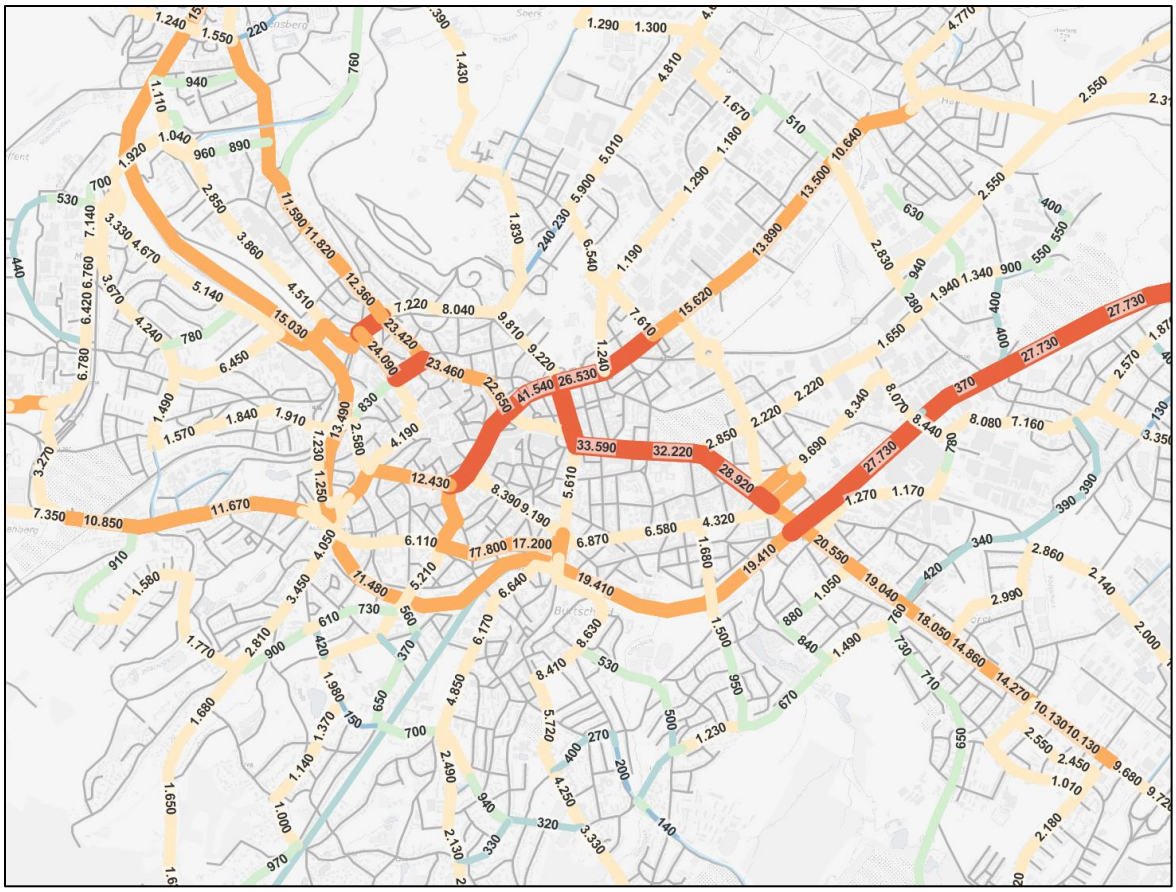


Abbildung 4: Verkehrsbelastung (Fahrgäste/Tag) Aachen Innenstadt Mo-Fr
Quelle: Verkehrsmodell Stadt und StädteRegion Aachen 2022

Die Nachfrage ist am stärksten auf den Radialstraßen in Richtung Zentrum. Die höchsten Besetzungen sind im Innenstadtbereich auf dem Streckenabschnitt zwischen Alter Posthof, Elisenbrunnen, Bushof und Hansemannplatz (ca. 40.000 Fahrgäste/Tag) festzustellen.

Außerhalb der Innenstadt haben neben den SPNV-Achsen vor allem folgende Straßenabschnitte ein sehr hohes werktägliches Fahrgastaufkommen:

- Adalbertsteinweg, Kaiserplatz – Josefskirche: ca. 33.000 Fahrgäste
- Jülicher Straße, Hansemannplatz – Blücherplatz: 26.000 Fahrgäste
- Pontstraße: 23.000 Fahrgäste
- Wüllnerstraße: 24.000 Fahrgäste
- Trierer Straße, Bf. Rothe Erde – Trierer Platz: ca. 19.000 Fahrgäste
- Roermonder Straße, Ponttor – Jupp-Müller-Straße: 12.000 Fahrgäste
- Vaalser Straße, Schanz – Westfriedhof: 11.000 Fahrgäste

Bei all diesen Achsen ist die Haltestelle „Aachen Bushof“ das Ziel, das Ende oder der Durchgangspunkt der Fahrt.

Darüber hinaus bündeln die Ringlinien 3 und 13 einen wesentlichen Anteil der ÖPNV-Nachfrage auf dem Alleenring. Dieser übernimmt damit auch für den ÖPNV eine verteilende Funktion.

2.4.2. Schienenpersonenverkehr

Die stetige Ausweitung des Bahnangebotes hat zu einer Zunahme der Reisendenzahlen im Regionalverkehr geführt. So gab es seit 2011 eine deutliche Fahrgastzunahme bis hin zu mehr als 20.000 Einsteigenden an den Aachener Bahnhöfen. Die kontinuierliche Erweiterung der eu***regio***bahn und die damit einhergehenden Verbesserungen des Angebotes locken zusätzliche Reisende an. Der Rückgang in den Jahren 2020 und 2021 ist durch die Covid-Pandemie begründet. Seit 2022 steigen die Zahlen kontinuierlich wieder an, befinden sich aber Stand 2023 noch leicht unter dem Niveau vor der Pandemie in 2019.

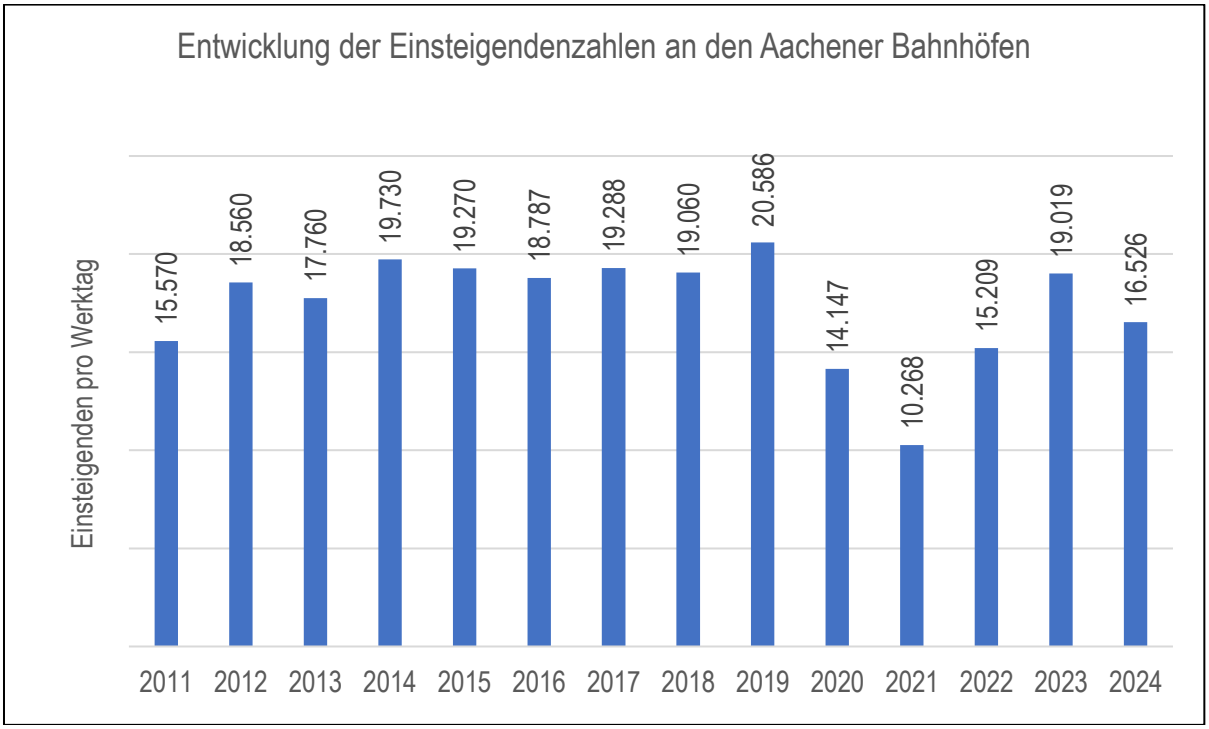


Abbildung 5: Entwicklung der Einsteigendenzahlen an den Bahnhöfen (ohne Fernverkehr)
Quelle: go.Rheinland

3. ÖPNV-Angebot

Seit der Abschaffung der Straßenbahn im Jahr 1974 wird der ÖPNV in Aachen mit einem reinen Bussystem ergänzt um die Bahnhöfe Aachens betrieben. Das Netz- und Bedienungsangebot wurde in den letzten 50 Jahren immer wieder neuen Anforderungen angepasst. Die über einen langen Zeitraum „gewachsenen" Angebotsstrukturen wurden in ihren Grundzügen dabei nicht verändert. Die Stadtstruktur gibt ein radiales System vor, dessen Hauptachsen durch die Siedlungsschwerpunkte festgelegt sind.

Die Stadt Aachen versucht kontinuierlich den Straßenraum an die Anforderungen eines qualitativ hochwertigen ÖPNV anzupassen. Der Straßenraum ist begrenzt und muss den Belangen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht werden. Mit der Anlage von Bussonderfahrstreifen, der Bevorrechtigung von Bussen an Lichtsignalanlagen und bei der Ausfahrt aus Haltestellen wird ein zügiger und zuverlässiger ÖPNV gefördert, der einen weiteren Fahrgastzuwachs generieren kann. Zudem wird das Netz- und Bedienungsangebot mit jedem Fahrplanwechsel geprüft und an den Bedarf angepasst.

3.1. Schienenverkehr

Aachen liegt an der europäischen Schienenstrecke Paris - Brüssel - Aachen - Köln (- Frankfurt) mit der internationalen Fernverkehrsverbindung „Eurostar" zwischen Köln - Aachen - Brüssel (mit Anschluss an den Eurostar nach London) - Paris. Zudem hält in Aachen der ICE auf der Verbindung zwischen Brüssel - Aachen - Köln - Frankfurt sowie zwischen Berlin - Hannover - Düsseldorf - Aachen und Berlin - Bielefeld - Duisburg - Aachen.

Folgende Bahnstrecken bzw. regionale Bahnlinien tangieren Aachen (siehe Abbildung 6):

- Lüttich - Aachen - Düren – Köln:
  - RE 1 (RRX) Aachen - Köln - Düsseldorf - Essen - Dortmund - Hamm; 60-Minuten-Takt
  - RE 9 (Rhein-Sieg-Express) Aachen - Köln - Troisdorf - Siegburg - Siegen; 60-Minuten-Takt
  - RB 20 (eu***regio***bahn) Aachen - Stolberg - Eschweiler - Weisweiler - Langerwehe (- Düren); 30 (60)-Minuten-Takt
  - RE 29/S41 Aachen - Verviers - Lüttich; 60-Minuten-Takt
- Aachen – Herzogenrath – Maastricht/Mönchengladbach:
  - RE 4 (RRX) Aachen - Mönchengladbach - Düsseldorf - Wuppertal - Hagen - Dortmund; 60-Minuten-Takt
  - RE 18 (Dreiländerzug) Aachen - Herzogenrath - Heerlen - Maastricht (- Lüttich); 30 (60)-Minuten-Takt
  - RB 20 (eu***regio***bahn) Aachen - Herzogenrath – Alsdorf Annapark – (Stolberg Hbf) 30 (60)-Minuten-Takt
  - RB 33 (Rhein-Niers-Bahn) Aachen - Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg; 60-Minuten-Takt. Seit Dezember 2013 wird der zweiteilige RB 33 in Lindern geflügelt, ein Zugteil fährt über die reaktivierte Strecke nach Heinsberg
- Stolberg Hbf - Alsdorf Annapark - Herzogenrath Merkstein - Herzogenrath - Aachen - Stolberg Hbf. - Stolberg Altstadt bzw. Eschweiler West - Eschweiler-Weisweiler – Langerwehe – Düren
  - RB 20 (eu***regio***bahn) Aachen - Herzogenrath; 30-Minuten-Takt.
    Die wichtigste regionale Schienenverbindung stellt die eu***regio***bahn (RB 20) dar. Die eu***regio***bahn bedient die Abschnitte Stolberg - Alsdorf und Herzogenrath auf der sowie die weitere Strecke Herzogenrath – Aachen, weiter nach Stolberg - Eschweiler - Weisweiler - Langerwehe und Düren. Der größte Teil der Strecken wird halbstündlich befahren, der Abschnitt Stolberg - Alsdorf wird stündlich befahren.

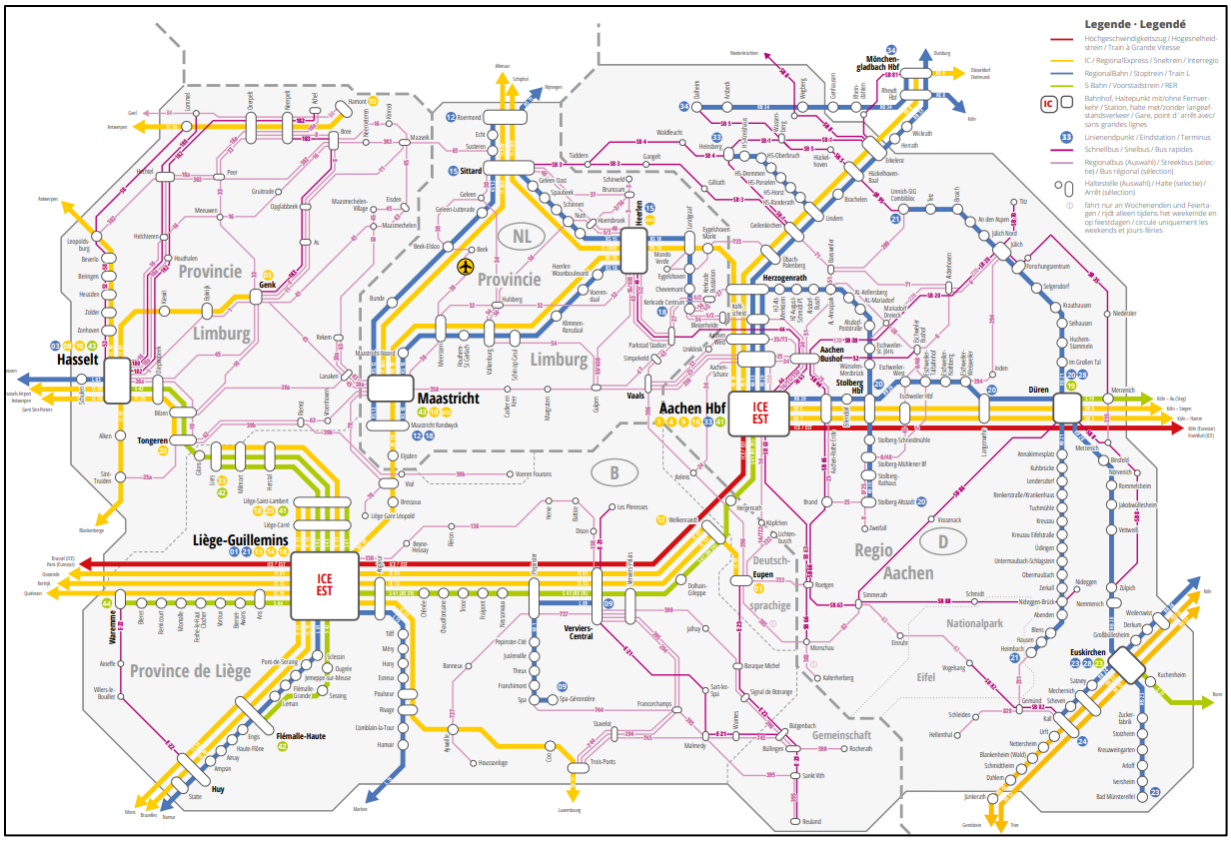


Abbildung 6: Grenzüberschreitender Schienenverkehr in der Euregio Maas-Rhein Quelle: AVV euregioplan

3.2. Busverkehr

Der Busverkehr in Aachen ist durch grenzüberschreitenden und überregionalen Verkehr, durch lokale Buslinien und On-Demand-Systeme gekennzeichnet. Der straßengebundene ÖPNV wird – bis auf wenige Ausnahmen – durch das kommunale Verkehrsunternehmen, die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG), abgewickelt. Eine Ausnahme stellen Linien dar, die aus umliegenden Gemeinden bzw. den Nachbarländern nach Aachen einstrahlen (siehe folgender Abschnitt).

3.2.1. Grenzüberschreitender und regionaler Verkehr

Die im Grenzgebiet liegenden Ziele in den Nachbarstaaten Belgien und Niederlande werden zum Teil durch Gemeinschaftslinien der ASEAG mit dem belgischen Verkehrsunternehmen TEC (Buslinie 14 von Aachen Bushof über Aachen Hauptbahnhof nach Eupen) bzw. mit dem niederländischen Unternehmen Arriva (Buslinie 44 von Aachen Hauptbahnhof über Aachen Bushof nach Heerlen) betrieben. Die ASEAG betreibt einige Linien, die ihren Endpunkt in Belgien oder den Niederlanden haben (Linien 24, 25, 33, 34 und 74 und die Nachtbuslinien N2, N4 und N7).

Die niederländischen Buslinie 350 von Aachen nach Maastricht wird vollständig von Arriva bedient. Die Nutzung ist ab Vaals Busstation (Haltestelle Maastrichterlaan/Bosstraat) mit einem Ticket des AVV-Tarifs möglich und bietet vor allem für die Bewohner*innen aus Steppenberg und Kullen eine schnelle Direktverbindung zum Hauptbahnhof.

Außerdem fährt die Linie SB20 bzw. 220 zwischen Aachen und Jülich. Diese Linie wird durch das Unternehmen Rurtalbus im Auftrag des Kreises Düren betrieben.

3.2.2. Buslinien in Aachen

Insgesamt gibt es 61 Buslinien, die tagsüber das Gebiet der Stadt Aachen nach einem festen Fahrplan bedienen. Zudem ist ein Nachtbusnetz mit insgesamt zehn Linien vorhanden. Einige verkehren zwischen Aachen und den Gemeinden der StädteRegion (Regionalbusse). Besondere Bedeutung von der Fahrgastnachfrage her haben vor allem die Linie 51 bis Baesweiler, die Linie 47 bis Herzogenrath und die Linien 11/21 nach Würselen bzw.

Alsdorf. Die Anbindung des Südraums wird hauptsächlich durch die beiden Schnellbuslinien SB63 und SB66 sichergestellt.

Die Buslinien umfassen verschiedene Linientypen (siehe Tabelle 3). Insgesamt existieren sieben Schnellbuslinien (ganztägiges Angebot mit eigenem Linienweg), die durch das Auslassen einzelner Haltestellen eine beschleunigte Verbindung ermöglichen. Darüber hinaus werden Expressbusfahrten (einzelne Fahrt in der Hauptverkehrszeit) auf sechs ASEAG-Linien angeboten.

Bei den Stadt- und Regionalbussen lassen sich verschiedene Unterkategorien unterscheiden: Die Radiallinien verbinden einen Ortsteil mit dem Zentrum und die Durchmesserlinien verkehren zwischen zwei Ortsteilen durch das Zentrum von Aachen hindurch. Die Tangentiallinien fahren auf Verbindungen außerhalb des Zentrums und verbinden so die unterschiedlichen Bezirke. Aktuell gibt es zudem zwei Ortsbuslinien, die innerhalb eines Bezirks verkehren.

Analog zur räumlichen Verteilung der Fahrgastnachfrage ist das Liniennetz der Stadt Aachen stark auf den zentralen Umsteigepunkt Bushof ausgerichtet (siehe Abbildung 7). Der Abschnitt zwischen Bushof und Elisenbrunnen bildet dabei das verkehrliche Rückgrat des Netzes. Bis auf wenige Ausnahmen (Linien 1, 4, 41, 47 und 73) überlagern sich dort alle Durchmesserlinien.

Auch auf den radialen Hauptachsen in die Außenbereiche ist das Netz durch eine Linienbündelung geprägt. Im weiteren Verlauf fächern sich die Linienführungen auf, um eine feinräumige Erschließung der Siedlungsgebiete sicherzustellen.

Neben den radial verkehrenden Linien existieren auch Tangentiallinien (Linien 10, 30, 50, 70, 80), die bei entsprechenden Relationen Umsteigezwänge im Zentrum reduzieren und Querverbindungen ermöglichen.

Eine besondere Funktion nehmen die Ringlinien 3A/B und 13A/B ein. Sie ermöglichen innerstädtische Direktverbindungen, die bei einer Umsteigeverbindung über den Bushof mit deutlich längeren Fahrzeiten verbunden wären. Darüber hinaus übernehmen sie eine Verteilfunktion für Fahrgäste aus den Außenbereichen und tragen zur Entlastung der zentralen Umsteigeknoten Bushof und Elisenbrunnen bei.

Produkt		**Linien**									
Schnellbus		44	52	SB20	SB63	SB66	SB71	350			
Stadt- und Regionalbus	Radial- und Durchmesserlinien	1	11	21	31	41	51	220			
		2	12	22							
		23	33	43	53	73					
		4	14	24	34	54	74				
		5	15	25	35	45	55	65	75		
		16	46	36	66						
		7	17	27	37	47					
	Tangentiallinien	10	30	50	70	80					
	Ringlinien	3A	3B	13A	13B						
	Expressbusfahrten	X3	X25	X35	X47	X51	X73				
Ortsbuslinien		OL1	OL5								
Nachtbuslinien		N1	N2	N3	N4	N5	N6	N7	N8	N9	N60

Tabelle 3: Buslinien in Aachen

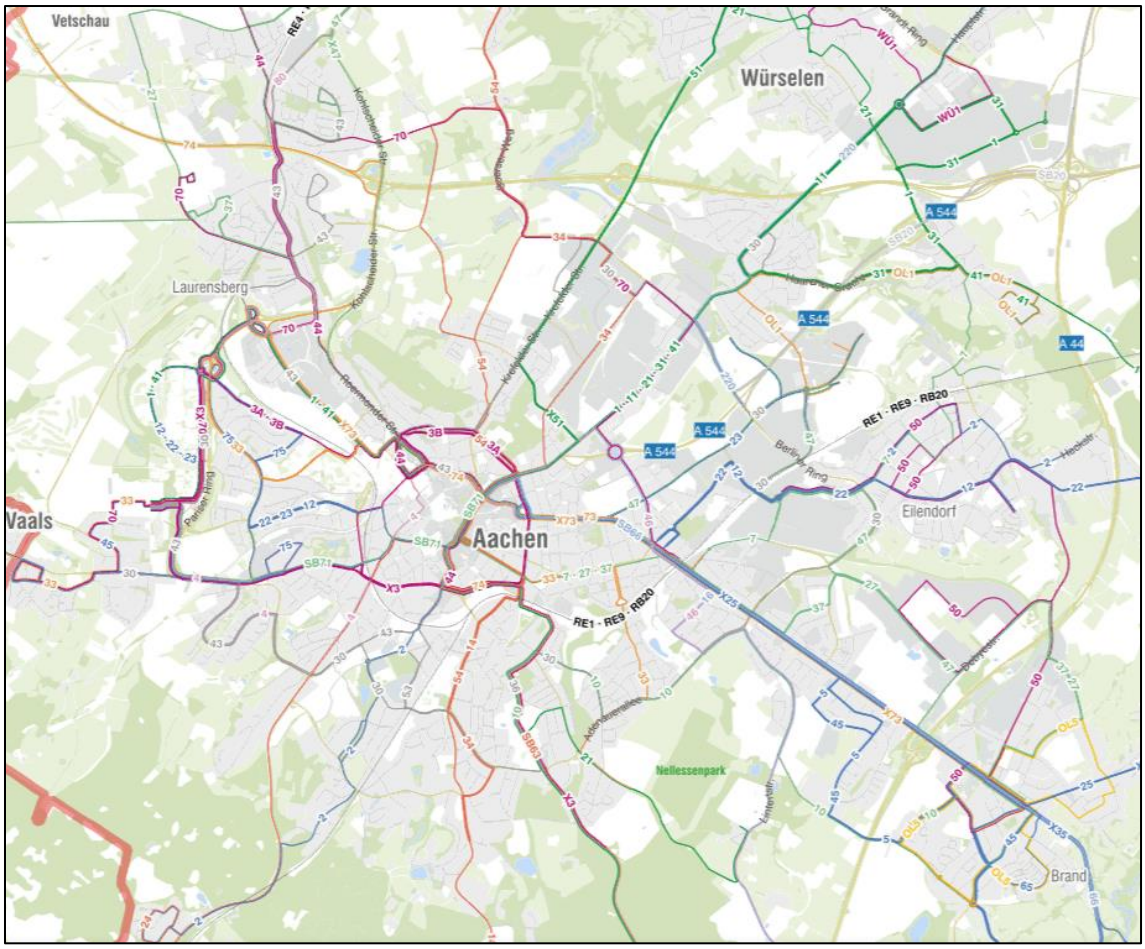


Abbildung 7: Liniennetz Aachen Quelle: https://netzplan.avv.de/

3.2.3. On-Demand-Systeme

In Ergänzungen zu den festen Buslinien verkehrt der NetLiner als On-Demand-System. Fahrten müssen bis spätestens 30 Minuten vor Abfahrt über die movA-App oder telefonisch gebucht werden. Aktuell gibt es drei Bediengebiete, die sich geringfügig in den Bedienzeiten und den möglichen Haltestellen (Verknüpfungshaltestellen, reguläre Linienhaltestellen und NetLiner-Spots) des NetLiners unterscheiden.

Eine weitere Ergänzung des Busangebotes wird zudem durch das bedarfsabhängige ALT-Angebot (Anruf-Linien-Taxi) und in den Nachtstunden angebotenen ASEAG-Sammel-Auto (ASA) angeboten.

Der NetLiner wurde im Dezember 2017 in Aachen-Süd eingeführt. Seitdem bietet die ASEAG dieses bedarfsorientierte On-Demand-System in Walheim, Friesenrath, Sief, Schmitthof und Lichtenbusch an. Es steht samstags von 7:30 bis 22:30 Uhr und sonntags von 8:30 bis 22:30 Uhr zur Verfügung.

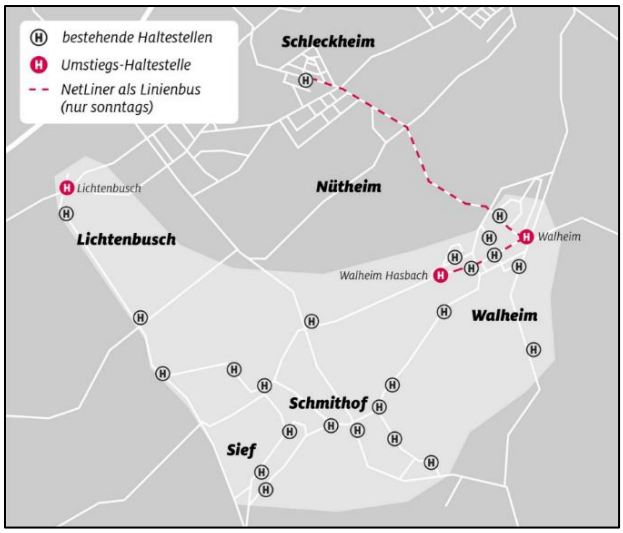


Abbildung 8: NetLiner-Gebiet im Aachener Südraum Quelle: ASEAG

Der NetLiner Aachen-Laurensberg wurde im November 2021 eingeführt und im Herbst 2022 um Teile Richterichs erweitert. Das Einzugsgebiet des NetLiners im Aachener Norden umfasst die Stadtteile Orsbach, Lemiers, Vetschau, Laurensberg, Seffent, Richterich, Grünenthal sowie die Haltestellen Uniklinik und Campus Melaten. Er bietet eine flexible Anbindung an den Linienverkehr, beispielsweise an den Haltestellen Laurensberg und Uniklinik.

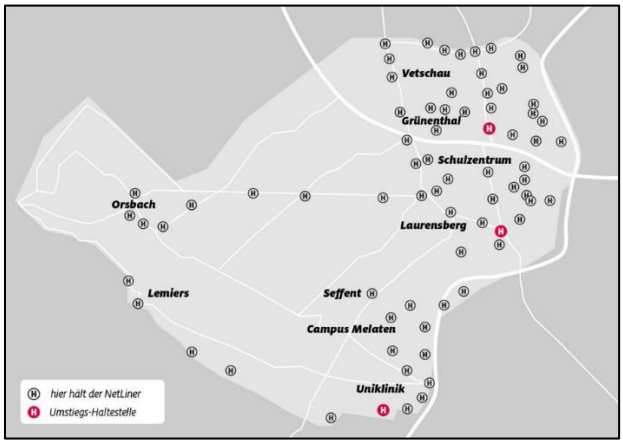


Abbildung 9: NetLiner-Gebiet im Aachener Norden Quelle: ASEAG

Das dritte NetLiner-Bediengebiet wurde im September 2023 im Bezirk Haaren eingeführt. Der NetLiner verbindet die Stadtteile Haaren, Verlautenheide und Hüls miteinander. Er ist Teil des Projekts „Haaren clever mobil“, das durch das Land Nordrhein-Westfalen bis vrsl. Mitte 2026 gefördert wird.

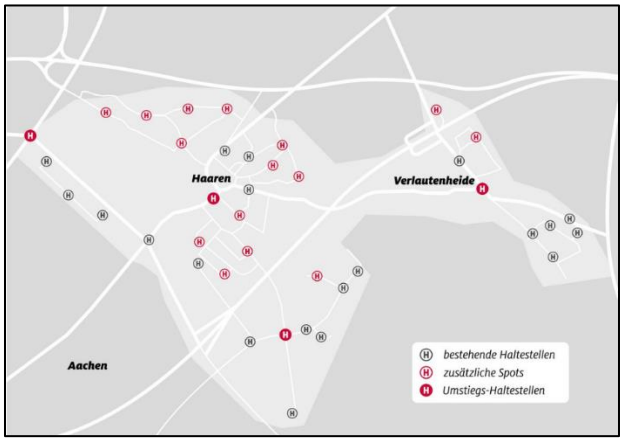


Abbildung 10: NetLiner-Gebiet in Aachen Haaren Quelle: ASEAG

4. Infrastruktur

Bei der Infrastruktur für den ÖPNV liegt der Fokus auf den Haltestellenanlagen in Form von Bahnhöfen, Bushaltestellen und weiteren Verknüpfungspunkten. Außerdem ist das Thema Busbeschleunigung mittels Bussonderfahrstreifen und Optimierung von Lichtsignalanalagen von Bedeutung. Eine gesonderte Aufführung der weiteren Infrastruktur in Form des restlichen Straßennetzes erfolgt an dieser Stelle nicht.

4.1. Haltestellenanlagen

Im Stadtgebiet existieren:

- 1 Fernbahnhof (Aachen Hbf)
- 4 weitere Bahnhöfe und Haltepunkte (Aachen-West, Aachen-Schanz, Aachen-Rothe Erde und Aachen-Eilendorf)
- 452 Bushaltestellen mit 993 Haltestellenkanten/richtungsbezogene Haltepositionen, davon ein zentraler Busverknüpfungspunkt Aachen Bushof sowie ca. 30 Verknüpfungshaltestellen
- 20 NetLiner-Spots

4.1.1. Bahnhöfe

In Aachen gibt es drei Bahnhöfe und zwei Haltepunkte: Aachen Hauptbahnhof, Bahnhof Aachen West, Bahnhof Aachen-Rothe Erde, den Haltepunkt Aachen Schanz und den Haltepunkt Eilendorf. Perspektivisch wird mit dem Haltepunkt Richterich eine weitere Zustiegsmöglichkeit auf der Strecke nach Mönchengladbach in Betrieb gehen, welcher von der RB 20 angefahren werden wird. Der Haltepunkt Eilendorf wird ebenfalls nur von der RB 20 und wenigen Verstärkerfahrten des RE 1 bedient. Im Fernverkehr wird nur der Aachener Hauptbahnhof bedient.

Die Bahnhöfe sind wichtige Verknüpfungspunkte aller Verkehrsmittel (Fuß, Rad, MIV, ÖPNV, Sharing). Sie weisen unterschiedliche Güte und Qualität auf. Während der Hauptbahnhof Aachen mit seiner Ausstattung einen Fernbahnhof darstellt, handelt es sich bei den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Aachen-West, Aachen-Schanz, Aachen-Rothe Erde und Aachen-Eilendorf um Stationen mit einem Mindestmaß an Ausstattung wie Fahrscheinautomaten, Fahrplänen, überdachten Aufenthaltsflächen und teilweise dynamischen Fahrgastinformationen.

Der einzige Zugang zum Bahnsteig am Bahnhof Aachen West erfolgt über eine Treppenanlage aus einer Unterführung vom Seffenter Weg kommend. Diese Erschließung ist sowohl aus Sicht der Fahrgäste als auch aus rettungstechnischer Perspektive mangelhaft. Die Bedeutung als „zentraler Hochschulbahnhof“ für über 40.000 Studierende steht im scharfen Kontrast zum derzeitigen Erscheinungsbild. Nicht akzeptabel ist dabei insbesondere die nicht vorhandene Barrierefreiheit.

Der Bahnhof Aachen-Rothe Erde wurde 2008 umfänglich modernisiert. Der Bahnsteig kann stufenlos erreicht werden, ein taktiles Leitsystem ist installiert. Die Bushaltestellen wurden ebenfalls erneuert.

Der Haltepunkt Aachen Schanz wurde 2004 in Betrieb genommen. Die Zugänge wurden mit Fahrstühlen barrierefrei ausgebaut.

Am Haltepunkt Eilendorf besteht eine große Trennwirkung durch die Bahnanlagen, insbesondere zwischen der Besiedlung auf der Südseite (Ortsteilzentrum) und dem Bahnsteig auf der Nordseite. Je nach Fahrtrichtung ist der Bahnsteig nur über größere Umwege (Unterführung Nirmer Straße oder Brücke Wolfsbendenstraße) zu erreichen. Diese Situation führt häufig zu gefährlichen Situationen, da die Gleisanlagen und ein zwischen den Gleisen stehender Zaun häufig mehrmals am Tag unerlaubterweise gequert werden. Neben diesem sicherheitsrelevanten Aspekt wird aufgrund der langen Zugangswege auch die Umsetzung einer besseren Verkehrsmittelverknüpfung (z.B. Bus-Bahn-Verknüpfung, Bike+Ride-Anlagen, weitere zentrale Serviceeinrichtungen) deutlich erschwert. Schließlich weist der Haltepunkt wegen seiner Randlage auch große Defizite hinsichtlich der sozialen Kontrolle auf.

4.1.2. Bushaltestellen

Aktuell befinden sich im Gebiet der Stadt Aachen 993 Haltestellenkanten (richtungsbezogene Haltestellen). Davon sind 161 barrierefrei. Weitere 162 Haltestellenkanten sind bis auf fehlende taktile Leitelemente barrierefrei ausgebaut. Die Leitelemente wurden erst 2013 als Standard für Bushaltestellen in Aachen eingeführt. Aktuell verfügen 378 Haltestellenkanten über einen Hochbordstein von 16 cm oder höher, 285 davon sind mit einem besonderen Busbordstein ausgestattet. Bei Bordsteinhöhen unter 16 cm ist der barrierefreie Einstieg nicht möglich (siehe Modul 7 „Barrierefreiheit“).

Die wichtigsten Haltestellen liegen auf der Achse Kapuzinergraben und Peterstraße (Bushof, Elisenbrunnen, Alter Posthof und Hansemannplatz). Zudem gibt es wichtige Verknüpfungspunkte auf dem Alleenring (Kaiserplatz, Normaluhr, Ponttor, Schanz und Hauptbahnhof).

Außerdem befinden sich im Stadtgebiet derzeit 20 Haltepunkte, die nur im Bedarfsverkehr angefahren werden, viele davon sind sogenannte NetLiner-Spots.

Die Bushaltestellen unterscheiden sich nach unterschiedlichen Bautypen. Eine grundsätzliche Aufteilung der Haltestellen nach Geometrie ist in der Abbildung 11 dargestellt:

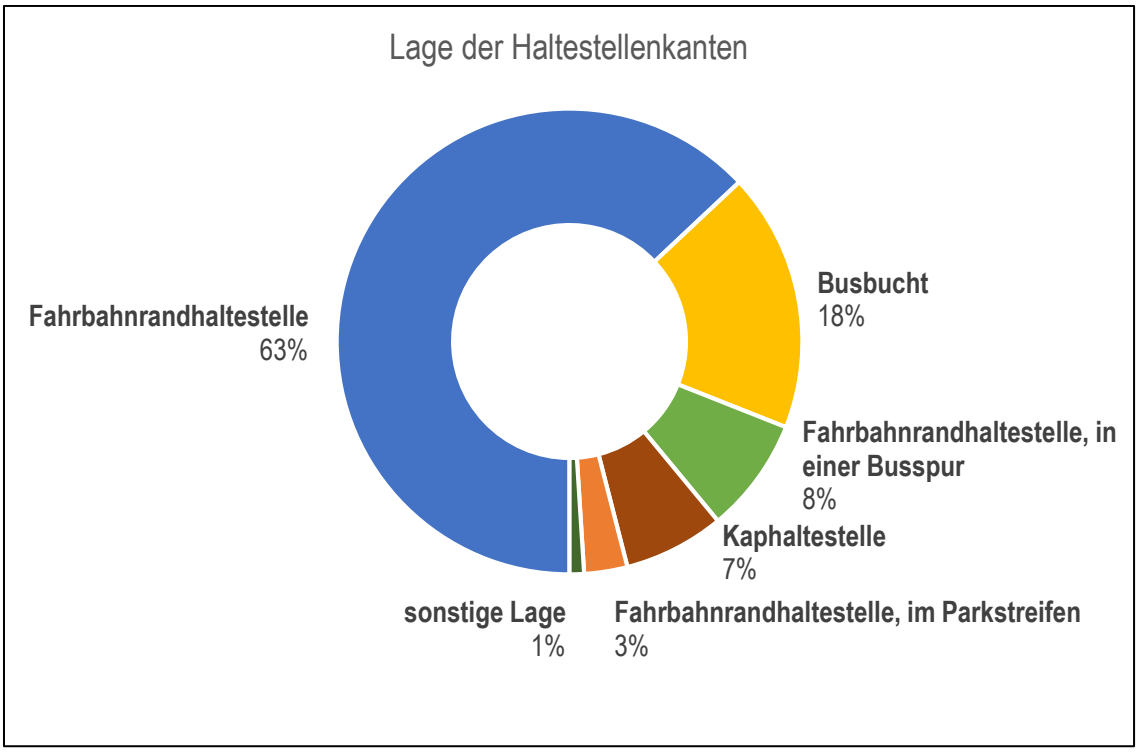


Abbildung 11: Aufteilung der Haltestellen in Aachen

Fahrgastunterstände

Die Bushaltestellen im Stadtgebiet unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Ausstattung und Art. Viele stark frequentierte Haltestellen, vor allem im Innenstadtbereich, sind mit einem Fahrgastunterstand (FGU) ausgestattet, sofern die baulichen Gegebenheiten dies zulassen und die Anzahl der einsteigenden Fahrgäste dies erfordert. Derzeit sind von den 993 Haltestellenkanten 483 mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet, dies entspricht einer Quote von knapp 50%. Ein Großteil dieser FGU besteht aus einer Konstruktion mit Glaswänden und einem Werbeträger. Auftragnehmer für die Aufstellung ist seit 2016 die Firma RBL-Media GmbH, die noch bis 2031 die Konzession für die Aufstellung der FGU besitzt. Vertragliche Grundlage ist die Vermarktung des doppelseitigen Werbeträgers, die über einen Vertrag zur Außenwerbekonzession aufgestellt wurde. Die FGU werden vom Vertragspartner RBL-Media aufgestellt, in einem regelmäßigen Turnus gereinigt und bei Schäden in Stand gesetzt. Die Stadt Aachen stimmt kontinuierlich neue Standorte mit dem Verkehrsunternehmen und dem Auftragnehmer ab und bringt diese in die Umsetzung. Das Kontingent der vertraglich verfügbaren FGU ist nahezu ausgeschöpft. Die Position der verbleibenden Posten werden in einer Abwägung festgelegt, besonders

berücksichtigt werden dabei neu erschlossenen Gebiete wie Teile des Campus Melaten oder neu entstandene Wohnsiedlungen. Bei der Verteilung des Restkontingentes sollten besonders auch barrierefrei ausgebaute Haltestellen berücksichtigt werden.

Neben den FGU von RBL-Media gibt es ca. 35 weitere FGU, die bereits vor einigen Jahrzehnten von der ASEAG aufgestellt wurden und bis heute in deren Besitz sind. Diese FGU bestehen in der Regel aus einer Blechkonstruktion mit einem Sichtloch auf die Fahrbahn. Diese FGU werden nicht mehr einer regelmäßigen Unterhaltung und Wartung unterzogen, sollen aber so lange wie möglich als Witterungsschutz bestehen bleiben.

An weiteren 25 Haltestellen kann eine vorhandene Überdachung als Wetterschutz genutzt werden, z.B. an Geschäften, unter Überführungen oder im Bushofgebäude.

Fahrgastinformation

In Aachen sind insgesamt ca. 50 dynamische Fahrgastinformationsanlagen (DFI-Anlagen) an Haltestellen oder in Gebäuden installiert, die über Echtzeit-Abfahrzeiten informieren. Es gibt 4-, 8- und 12-zeilige DFI-Anzeiger in Aachen. Bei DFI-Anlagen in Bauform eines Überkopfanzeigers werden die Anzeiger an einem Mast installiert. An Hauptverknüpfungspunkten wie z.B. dem Bushof, Elisenbrunnen und Hauptbahnhof sind Stelen installiert, ansonsten sind die Anlagen auf einem Masten installiert. Um alle Abfahrten der Busse an den DFI-Anlagen anzeigen zu können, werden die entsprechenden Standortdaten der ASEAG-Linien direkt aus dem ITCS-System dem Realtime-System zur Übermittlung an die DFI-Anlagen zur Verfügung gestellt. Um auch Fremdunternehmen (z.B. Bahndaten) anzeigen zu können, werden diese Daten zusätzlich von der Datendrehscheibe beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg bezogen. Darüber hinaus können an den DFI-Anzeigen auch allgemeine Informationen sowie aktuelle Verkehrsinformationen kommuniziert werden. Die DFI-Anlagen verfügen außerdem über eine Sprachausgabe, die über eine Anforderungstaste ausgelöst werden kann.

4.1.3. ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Im Linienverkehr können die gewünschten Ziele nicht immer direkt und umsteigefrei erreicht werden. An strategischen Verknüpfungspunkten werden deshalb Übergänge zwischen mehreren Betriebsformen hergestellt. Ein klassischer Verknüpfungspunkt im ÖPNV ist ein Knotenpunkt, an dem der Übergang zwischen den Systemen und Linien erfolgt, wie Bahn/Bahn, Bahn/Bus oder Bus/Bus. Die Verknüpfungspunkte sollten so ausgelegt sein, dass Fahrgäste einen möglichst reibungslosen Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ermöglicht wird.

An Bahnhöfen und zentralen Haltestellen in der Innenstadt oder an anderen bedeutenden Punkten, wo Buslinien sich berühren oder kreuzen, finden planmäßige oder aber auch zufällige Verknüpfungen statt. Die Bahnhöfe sind Verknüpfungshaltestellen von übergeordneter Bedeutung.

Die wichtigste Verknüpfungshaltestelle für den Übergang Bus/Bus ist Aachen Bushof, die von allen Radial- bzw. Durchmesserlinien angefahren wird. Umstiegshaltestellen mit ebenfalls großer Bedeutung sind die Haltestellen Elisenbrunnen und Alter Posthof sowie viele Haltestellen am Alleenring, wo tagsüber aufgrund der dichten Busfolgezeiten das Umsteigen zwischen den Radiallinien oder auch zwischen den Radial- und den Ringlinien zeitnah erfolgen kann. An einigen Haltestellen außerhalb der Innenstadt werden die Anschlüsse über das Betriebsleitsystem Intermodal Transport Control System (ITCS) gesichert.

Außerdem gibt es eine Vielzahl von Haltestellen, an denen sich mehrere Buslinien ohne Anschlusssicherung berühren oder kreuzen, die dennoch von den Fahrgästen aufgrund günstiger Verbindungen als Umsteigepunkte genutzt werden.

Neben den Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet gibt es wichtige Verknüpfungspunkte in der StädteRegion Aachen, die sowohl von Buslinien aus der Stadt Aachen wie auch aus den Regionsgemeinden angefahren werden. Diese Verknüpfungspunkte bilden mit den Verknüpfungshaltestellen in Aachen eine wichtige Funktion für die Netzsystematik, sofern sie von einer Buslinie angefahren werden, die auch durch das Stadtgebiet von Aachen führt.

4.2. Busbeschleunigung

Busbeschleunigungsmaßnahmen dienen in erster Linie einem schnelleren, pünktlicheren und zuverlässigeren Busverkehr. Die Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit und die Pünktlichkeit tragen neben dem allgemeinen Angebot wesentlich zur Attraktivität des Busverkehrs bei. Beschleunigungsmaßnahmen können streckenbezogene Maßnahmen (z.B. Bussonderfahrstreifen), Maßnahmen an Lichtsignalanlagen (z.B. RBL), aber auch Maßnahmen an Haltestellen sein.

4.2.1. Bussonderfahrstreifen

In Aachen sind an vielen Haupteinfallstraßen (Trierer Straße, Adalbertsteinweg, Jülicher Straße und Vaalser Straße) sowie auf Hauptmagistralen im Stadtzentrum (Kapuzinergraben, Friedrich-Wilhelm-Platz, Peterstraße, Heinrichsallee) Bussonderfahrstreifen teils behinderungsfrei in Mittellage eingerichtet. Besonders hervorzuheben ist die Anlage der Busspur auf der Jülicher Straße stadtauswärts zwischen Dennewartstraße und Heinrich-Hollands-Straße mit einer Gesamtlänge von 1,2 km. Diese wurde zunächst im Zuge der Brückensperrung auf der A 544 provisorisch eingerichtet. Die Busspur hat sich im Betrieb bewährt und soll dauerhaft bestehen bleiben.

Ein weiterer Schwerpunkt sind Bussonderfahrstreifen im Zusammenhang mit Bushaltestellen vor Lichtsignalanlagen an Hauptverkehrsstraßen (z. B. Bendplatz, Schanz, Talbot, Rothe Erde). Diese ermöglichen es den Bussen, ungehindert und rechtzeitig am Rückstau des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vorbei die Haltestelle anzufahren und dank eines Bussondersignals die Haltestelle wieder vor dem MIV zu verlassen.

Derzeit existieren in Aachen Bussonderfahrstreifen in einer Gesamtlänge von rund 12,4 km. Davon befinden sich 3,5 km in Mittellage.

4.2.2. Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen (LSA)

Eine auf die Geschwindigkeit des Busses und der Haltestellenaufenthaltszeiten abgestimmte Koordinierung (Grüne Welle) ist eine effektive Möglichkeit den Bus zu beschleunigen. Ist dies nicht möglich, können Busse mittels Detektoren oder RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem) an der LSA erfasst und bevorrechtigt werden.

Wird der Bus auf der normalen Fahrspur mitgeführt, kann er mittels RBL wie folgt beschleunigt werden: Der Bus setzt per Funk an einer vorher berechneten Stelle vor der LSA ein Datentelegramm ab, welches die LSA mit Hilfe eines Empfängers auswertet. In der Regel meldet sich der Bus je nach örtlicher Gegebenheit ca. 100 bis 200 m vor der LSA an. Mit Hilfe der im Steuergerät hinterlegten Zeit, die der Bus für die Strecke bis zur LSA benötigt, erfolgt im Steuergerät eine Berechnung, in welcher Sekunde des Umlaufs (Dauer des Signalprogramms) der Bus die LSA erreicht. In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten kann der Bus die für seine Fahrtrichtung notwendige Grünzeit unterschiedlich beeinflussen. Die meisten Berechnungen sehen vor, dass er die Grünzeit entweder vorziehen oder verlängern kann. In einigen Berechnungen ist auch ein Phasenwechsel vorgesehen, d.h. die Grünphase für die Fahrtrichtung des angemeldeten Busses wird zu einer anderen Zeit des Umlaufs als ursprünglich im Signalprogramm vorgesehen geschaltet. Dabei ist aber stets auf die Koordinierung der Nachbaranlagen sowie auf die Auswirkungen der anderen Fahrtrichtungen zu achten.

Hat der Bus vor der LSA eine eigene Fahrspur und wird dahinter wieder auf eine gemeinsame Spur geführt, kann er mit Hilfe eines Sondersignals beschleunigt werden. Dies hat den Vorteil, dass der Bus vor den anderen Verkehrsteilnehmenden losfahren kann. Um die Grünzeit der anderen Verkehrsteilnehmenden nicht unnötig zu kürzen, sollte das Signal nur in Umläufen mit Busdetektion geschaltet werden. Dieses Sondersignal kann ebenfalls durch RBL angefordert werden. Dabei ist aber sicherzustellen, dass auch Busse, die nicht mit einem Bordrechner ausgestattet sind, in der Signalschaltung berücksichtigt werden. Dies ist einerseits möglich, wenn der Bus mittels anlagenseitiger Detektoren erfasst wird oder ein fest im Umlauf eingeplantes Permissivsignal („Vorfahrt achten“) den nicht erfassten Bussen die Ausfahrt ermöglicht.

Liegt die Haltestellenausfahrt kurz vor und nicht direkt am Knoten, kann der Bus über eine sogenannte Busschleuse beschleunigt werden. Hier wird der übrige Kfz-Verkehr durch eine zusätzliche LSA im Bereich der Haltestellenausfahrt an einem Vorsignal angehalten, so dass der Bus nach dem Fahrgastwechsel als Pulkführer vor dem übrigen Verkehr an der LSA steht. Das Vorsignal ist parallel zum Hauptsignal geschaltet und hat kaum

Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des übrigen Verkehrs. Eine Busschleuse wurde z.B. am Knoten Trierer Straße/ Eisenbahnweg in stadtauswärtiger Fahrtrichtung erfolgreich umgesetzt.

Ein häufiger Störfaktor für den Busverkehr sind Fußgänger-Sofortgrünanlagen. Dies sind Anlagen, die bei einer Fußgängeranforderung in eine direkte Fußgängerfreigabe wechseln. Um hier unnötige Verlustzeiten zu vermeiden, kann sich der Bus mittels RBL an der LSA anmelden und die Fußgängerfreigabe solange verzögern, bis er die Anlage passiert hat. Hierbei wurden durchschnittliche Zeitgewinne am Krugenofen und an der Vaalser Straße von bis zu 30 Sekunden erreicht. Zusätzlich wird dem Fahrpersonal durch ein gesondertes Signal im Fahrzeug („A-Signal“) mitgeteilt, dass der Bus registriert wurde und ohne Halt weiterfahren kann. Dies führt zu einem Stressabbau beim Fahrpersonal und wird als sehr positiv bewertet.

Durch den erfolgreichen Einsatz des „Türschließkriteriums“ konnten auch Busse an größeren Knoten wie dem Hohenzollernplatz oder dem Kaiserplatz beschleunigt werden. Hier setzt der Bus nach dem Fahrgastwechsel beim Schließen der Türen ein Telegramm ab. Da der Bus abfahrbereit ist, kann so bei Haltestellen direkt vor der LSA eine bedarfsgerechte Priorisierung geschaltet werden.

91 von insgesamt 217 LSA im Stadtgebiet Aachen sind mit Hilfe des RBL beeinflussbar. Eine Übersicht ist in der nachstehenden Abbildung dargestellt.

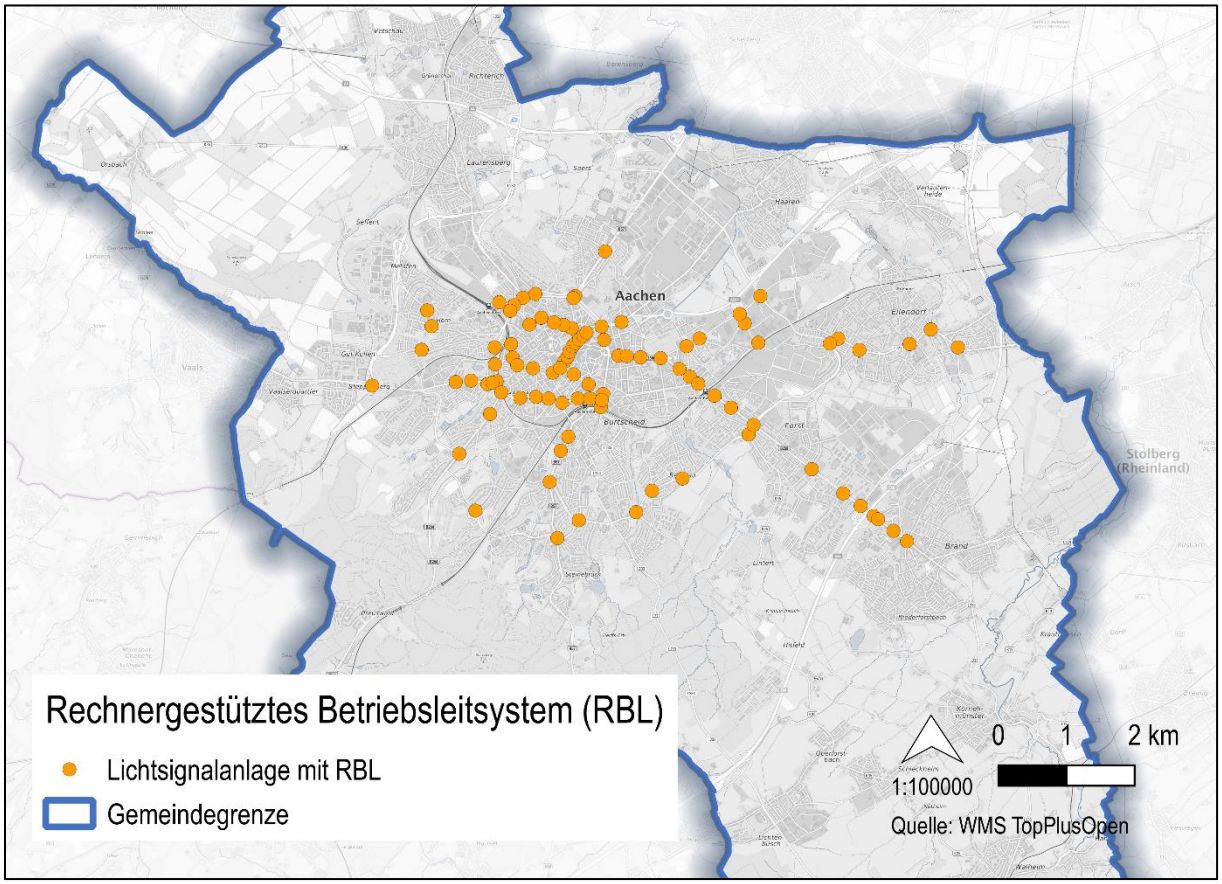


Abbildung 12: LSA mit RBL-Ausstattung in Aachen

19 Anlagen werden mittels Busdetektion beeinflusst, an acht dieser Anlagen sind beide Beschleunigungsmaßnahmen möglich. Dabei sind fast alle LSA innerhalb und auf dem Alleenring sowie der überwiegende Teil der LSA Adalbertsteinweg/Trierer Straße, Von-Coels-Straße und des südlichen Außenrings mit RBL ausgestattet. Darüber hinaus gibt es weitere einzelne LSA im Stadtgebiet, an denen eine Busbeeinflussung möglich ist. Auch in Zukunft sollen weitere LSA, an denen eine Busbeschleunigung sinnvoll ist, gerätetechnisch aufgerüstet und in den RBL-Betrieb integriert werden.

In regelmäßigen Abstimmungsterminen zwischen der Stadt Aachen und der ASEAG werden gezielt Optimierungsmöglichkeiten gesucht. Durch Rückmeldungen des Fahrpersonals, Hinweisen aus der Bevölkerung

oder Fahrzeitmessungen werden Verlustzeiten schnell erkannt und können oftmals mit einfachen Mitteln reduziert werden. In der städtischen Zentrale für Verkehrstechnik können an fast allen LSA die Bus-An- und Abmeldungen in Relation zur Grünzeit an der Signalanlage verfolgt werden. So kann stets geprüft werden, ob die Signalanlage korrekt reagiert und eine Beschleunigung erreicht wurde.

5. Fahrzeugflotte

Der lokale Verkehr wird von der ASEAG in der Stadt Aachen durchgeführt und durch beauftragte Subunternehmen zum Teil übernommen. Die ASEAG unterhält im eigenen Fuhrpark 254 Fahrzeuge, die sich wie folgt aufteilen:

Fahrzeug	Kapazität (laut Zulassung)	Diesel	Elektrisch	Insgesamt
Kleinbus	20 - 30	9	4	13
Solobus	70 - 100	71	12	83
Gelenkbus	120 - 160	128	15	143
Großraumgelenkbus	170 - 180	15	0	15
Summe		223	31	254

Tabelle 4: Busbestand der ASEAG, Stand Juni 2025

Das Durchschnittsalter des ASEAG-Fuhrparks (ohne Oldtimer und Kleinbusse) beträgt derzeit 9,5 Jahre. Von den 254 ASEAG-Fahrzeugen erfüllen 141 Fahrzeuge die Abgasnorm Euro VI, 73 Fahrzeuge die Abgasnorm Euro V und 31 sind vollelektrisch.

Von den Subunternehmern werden für den täglichen Einsatz bis zu 284 Fahrzeuge gestellt. Das Durchschnittsalter beträgt 9,1 Jahre. Zu den Abgasnormen liegen aktuell keine vollumfänglichen Daten vor.

Fahrzeug	Kapazität (laut Zulassung)	Diesel	Elektrisch	Insgesamt
Kleinbus	20 - 30	2	0	2
Solobus	70 - 100	181	0	181
Gelenkbus	120 - 160	101	0	101
Großraumgelenkbus	170 - 180	0	0	0
Summe		284	0	284

Tabelle 5: Busbestand Subunternehmer der ASEAG, Stand Juni 2025

Der ÖPNV in Aachen weist typische Morgen- und Nachmittagsspitzen auf. Besonders morgens gibt es eine sehr ausgeprägte Spitze. Außerdem gibt es eine zusätzliche Angebotsspitze am Mittag (zum Schulschluss). Die nachstehende Abbildung zeigt die zeitliche Verteilung der eingesetzten Busse im Verlauf eines Werkstags (montags – freitags) während der Schulzeit.

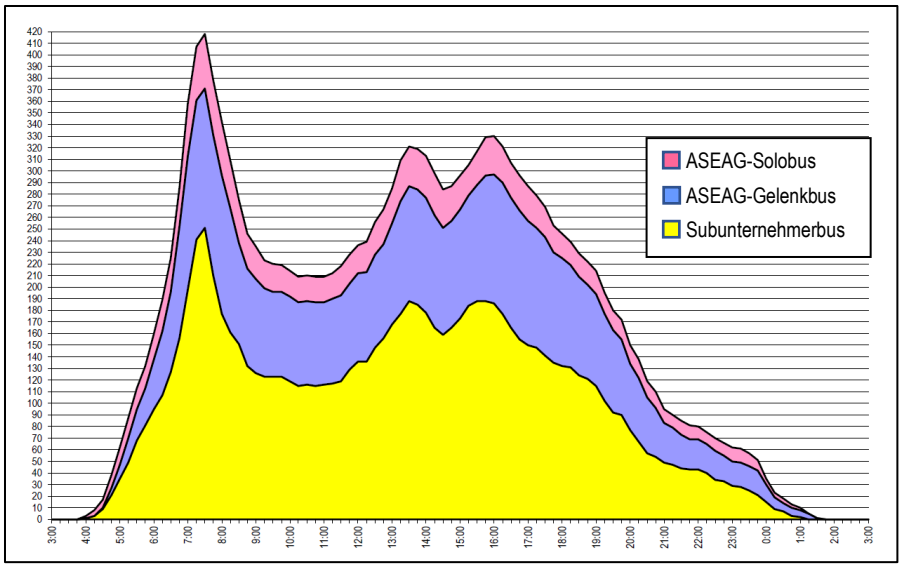


Abbildung 13: Fahrzeugeinsatz ASEAG und Subunternehmer, Tagesganglinie Mo-Fr an Schultagen
Quelle: ASEAG

6. Bilanz der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans in 2015

In den vorherigen Kapiteln wurde die aktuelle Situation des ÖPNV-Bestands in Aachen dargestellt. Mit diesen Informationen lässt sich nun der letzte Nahverkehrsplan von 2015 evaluieren.

6.1. Maßnahmen Busangebot

Schwerpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplan 2015 war das betriebliche Zielkonzept 2018 im Busverkehr, das im Dezember 2017 wie geplant umgesetzt werden konnte. Das Zielkonzept 2018 wurde aus der Untersuchung Busnetz 2015+ von der Verwaltung und der ASEAG gemeinsam weiterentwickelt und beinhaltete u.a.:

- Premium-Hauptachsen mit CityTakt (7,5-Minuten-Takt)
- Y-Struktur: Direktverbindung von einer Achse in zwei Stadtteilen, da zwei Linien jeweils im 15-Minuten-Takt sich überlagern
- Verlängerung Linie 51 ab Bushof bis Waldfriedhof über Hbf und Siegel
- Stärkung der Campusbereiche durch die Linien 1 und 41
- Neuordnung der 7er-Linien
- NetLiner im Aachener Süden

Dieses Netz stellte zugleich die im Rahmen der Direktvergabe an das kommunale Verkehrsunternehmen ASEAG beauftragten Buslinienverkehrsleistungen in der Stadt Aachen ab Dezember 2017 dar.

Darüber hinaus war ein neues „Eifelkonzept“ mit Umsteigeknoten in Roetgen (Post), Monschau-Imgenbroich (Bushof) sowie Simmerath (Bushof) geplant. Dieses Konzept wurde in modifizierter Form in 2022 umgesetzt. Ab Februar 2022 wurde das Betriebskonzept der SB66 Aachen – Roetgen – Monschau in einem 30-Minuten-Takt (montags - freitags) bis 21 Uhr und einer letzten Fahrt nach Monschau um 23 Uhr deutlich ausgeweitet und als ein hochwertiges neues Produkt „RegioLiner“ eingeführt. In diesem Zuge gab es flankierende Linienanpassungen auf den Linien 16, 35 sowie 67. Statt der Linie 67 gibt es seitdem eine Direktverbindung mit der Linie 46 Aachen – Bf. Rothe Erde – Walheim – Venwegen – Mulartshütte – Rott – Roetgen.

Über das betriebliche Zielkonzept 2018 hinaus ist eine Vielzahl weiterer ÖPNV-Anbindungen im Rahmen verschiedener Vorlagen in den letzten 10 Jahren ausgebaut worden, die nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes waren. Die wesentlichen sind:

- Taktverdichtung Linie 51
- Späterer Beginn des Blockverkehrs im Aachen Bushof an Samstagen

- Stärkung der Busanbindung Bushof - Avantis (Linie 74)
- Stärkung des Fahrradbus-Angebotes in die Eifel
- Ortsbus Brand
- Neue Linie 10 Brand – Forster Linde – Burtscheid
- Ausbau Linie 50 Brand - Eilendorf
- Ausbau Linie SB20 Aachen – Jülich

Darüber hinaus liegen Beschlüsse für eine Taktverdichtung auf den Ringlinien 3A/B sowie 13A/B, Fahrten samstags auf der Linie 43 Uniklinik – Preusweg – Bushof, die Einrichtung einer neuen Linie SB76 Bushof – Hbf – Burtscheid – Siegel – Pascalstraße – Walheim – Hahn sowie die Verlängerung Linie 80 Uniklinik – Venskyhäuschen – Preusweg – Ronheide – Siegel – Pascalstraße vor. Diese Angebote sollen sukzessive im Rahmen verfügbarer Kapazitäten bei der ASEAG bis 2028 umgesetzt werden.

Im Rahmen des Landeswettbewerbes "Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ stellte das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zur Transformation und Stärkung des ÖPNV-Systems im ländlichen und im suburbanen Raum ab 2020 Mittel für innovative Modellvorhaben bereit. Die Stadt Aachen und die ASEAG konnten sich mit dem Projekt NetLiner Aachen-Laurensberg erfolgreich durchsetzen. Seit 2021 gibt es ein NetLiner-Betrieb im dünn besiedelten Gebiet Lemiers/Orsbach/Vetschau/Richterich-Grünenthal sowie in Laurensberg und seit Herbst 2022 auch in Richterich. Es handelt sich dabei um ein flexibles, bedarfsorientiertes und dynamisches On-Demand-System mit Kleinbussen bzw. in den Tagesrandzeiten auch durch Taxi-Fahrzeuge. Mit Hilfe dieses Systems konnten einige bekannte Erschließungsdefizite behoben (Seffent, Richterich Grünenthal) und schnellere ÖPNV-Verbindungen (z.B. Orsbach – Uniklinik) angeboten werden. Nur schwach nachgefragte Linienverkehrsfahrten auf den Linien 27 und 37 außerhalb der Schulverkehrszeiten wurden als finanzielle Kompensation zurückgenommen. Das Angebot wurde bis Ende 2024 gefördert und wird seitdem in einem etwas reduzierten Umfang (Anzahl der zur Disposition stehenden Fahrzeuge) fortgeführt. Rund 1.500 Fahrgäste nutzten monatlich den NetLiner im Aachener Norden.

In einem weiteren landesweiten Förderaufruf war die Stadt Aachen mit dem Projektantrag „Haaren clever mobil“ ebenfalls erfolgreich. In mehreren Teilprojekten ist ein erheblicher Ausbau des Umweltverbundes (Fuß- und Radwegeinfrastruktur sowie ÖPNV-Angebot) vorgesehen. Seit Herbst 2023 sind im Rahmen von „Haaren clever mobil“ neue ÖPNV-Angebote in Betrieb:

- Schnellbuslinie SB71 (Verlautenheide – Haaren – Aachen Bushof – Uniklinik)
- Ortsbuslinie OL1 (Hüls – Haaren, inkl. Hüls – Verlautenheide)
- NetLiner Haaren (NetLiner-Betrieb in Haaren und Verlautenheide)

Mit Hilfe der neuen SB-Linie sollen vor allem Berufspendelnde auf möglichst schnellem Wege die Innenstadt sowie große Arbeitsstätten wie die Uniklinik erreichen können. Die lokalen Angebote im Bezirk Haaren (NetLiner, Ortsbuslinie) verbessern die Feinerschließung, welche vor der Einführung aufgrund der vorhandenen Straßenquerschnitte nicht flächendeckend mit Standard- bzw. Gelenkbussen erfolgen konnte. Die Linienleistung wird bis ca. Mitte 2026 gefördert. Über eine Fortführung der Angebote ist auf Basis einer Evaluation bis Ende 2025 zu befinden.

6.2. SPNV-Maßnahmen

Lückenschluss der eu***regio***bahn: Seit 2016 ist eine durchgehende Verbindung zwischen den Hauptstrecken von Aachen nach Köln und Mönchengladbach in Betrieb, die nicht über Aachen führt. Zudem wurden die neuen Haltepunkte Eschweiler St. Jöris (2014) und Würselen Merzbrück (2024) in Betrieb genommen.

Seit 2024 wird der Regionalexpress RE18 Aachen – Heerlen – Maastricht weiter im Stundentakt nach Lüttich durchgebunden. Die Reaktivierung der Schienenstrecke Maastricht – Aachen als Avantislinie wird nicht weiterverfolgt.

Die Umsetzung von Vorhaben an Bahnhöfen verläuft äußerst schleppend: Alle im Modul 4 „Zielkonzept ÖPNV-Netz“ dargestellte Planmaßnahmen an Bahnhöfen stehen nach wie vor aus und werden im Zielkonzept dieses Nahverkehrsplans übernommen.

6.3. Weitere ÖPNV-Maßnahmen

Die im Nahverkehrsplan 2015 im Zielkonzept aufgeführten Einzelmaßnahmen konnten nur zu einem Teil umgesetzt werden. Einige Planungen wurden nach vertiefter Prüfung zurückgestellt, andere Maßnahmen sind noch nicht umgesetzt.

Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen wird kontinuierlich durchgeführt. Jedoch konnten in den letzten Jahren jährlich lediglich ca. 8-10 Haltestellen ausgebaut werden. Neue Fahrgastunterstände werden ebenfalls nach und nach aufgestellt. Das Kontingent ist jedoch im Rahmen einer Konzession beschränkt. Mobilstationen sind geplant und sollen im Jahr 2026 errichtet werden. Die Aufstellung weiterer DFI-Anlagen hat sich verzögert und soll ab 2026 erfolgen.

Die Umgestaltung der Haltestelle Aachen Bushof war als Projekt im Zielkonzept aufgeführt. Die zukünftige Funktion und Nutzung des Areals und des Bestandgebäudes ist Gegenstand von Diskussionen im Rahmen der Stadtplanung. Der verkehrliche Bedarf als Verknüpfungspunkt ist nach wie vor gegeben und wird im Rahmen der weiteren Planung entsprechend abgewogen.

In 2016 wurde eine neue Bustrasse für den Zwei-Richtungs-Verkehr zwischen Willy-Brandt-Platz und Kaiserplatz errichtet und die Haltestellenlage der stadtauswärtigen Haltestelle „Kaiserplatz“ neu angelegt. Seitdem verkehren die Linien X25, 47, 73 sowie X73 zwischen Bushof und Kaiserplatz auf diesem Wege. Die Linie 4 wendet am Kaiserplatz.

Die Planung zur Bustrasse in der Wüllnerstraße wurde in 2020 zurückgestellt.

Busbeschleunigungsmaßnahmen werden kontinuierlich umgesetzt, vor allem in Form von LSA-Anpassungen und der Einrichtung von RBL. Hierfür nutzt die Stadt Aachen sowohl eigene Zeitanalysen als auch Daten der ASEAG und entwickelt in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsbetrieb geeignete Maßnahmen.

Ein bargeldloses Bezahlsystem gibt es in Aachen seit 2024 in fast allen Linienbussen der ASEAG über eine Karten-Bezahlfunktion. Zudem kann seit Dezember 2021 im gesamten AVV der Luftlinientarif „eezy“ für eine kilometergenaue Abrechnung genutzt werden. Weitere Sachstände sind im Modul 8 „Tarif und Vertrieb“ erläutert.

6.4. Zwischenfazit

In den letzten 10 Jahren ist ein Paradigmenwechsel in der ÖPNV-Planung erfolgt. Umweltpolitische Vorhaben sind prioritär geworden und entsprechend ist es notwendig, den ÖPNV auszubauen und attraktiver zu gestalten. Die Stadt Aachen hat sich auf den Weg gemacht und viele ÖPNV-Angebotsmaßnahmen umgesetzt, auch solche, die nicht Gegenstand der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 waren.

Nicht alle im Zielkonzept definierten Maßnahmen aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 konnten umgesetzt werden. Das betrifft vor allem die Infrastrukturmaßnahmen. Im Rahmen der Arbeiten zum neuen Nahverkehrsplan wurde die alte Maßnahmenliste auf ihre Aktualität überprüft und einige Maßnahmen erneut in den Zielkatalog aufgenommen.

Generell erfolgt im Rahmen der ÖPNV-Planung eine regelmäßige Überprüfung des Handlungsprogramms hinsichtlich der Umsetzungsstände und der erzielten Wirkungen für die geplanten Maßnahmen.

7. Bedarfsanalyse

Mit der Beschreibung des bestehenden ÖPNV-Angebots sowie der Evaluation des letzten Nahverkehrsplans werden nun ergänzende Analysen durchgeführt. Hierbei wird mit der Erschließungsqualität und Verbindungsqualität neben dem ÖPNV-Angebot auch die Fahrzeugauslastung, Infrastruktur und Fahrgastbewertung betrachtet. Ausgehend von der Bedarfsanalyse lassen sich im Modul 4 „Zielkonzept ÖPNV-Netz“ die Ziele ableiten.

7.1. Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität dient als Kriterium für den Zugang zum ÖPNV. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung wurden Zielindikatoren für ein Monitoringsystem definiert, die für den ÖPNV und somit für den Nahverkehrsplan Relevanz haben. Ein Zielindikator bezieht sich auf die Bewertung des Nahverkehrsangebots, indem der Anteil der Bevölkerung mit einer entsprechenden ÖPNV-Qualität erhoben wird.

7.1.1. Standard

Um den ÖPNV nutzen zu können, ist eine entsprechende Erschließung notwendig. Diese ist gegeben, wenn die Entfernung zur nächstgelegenen Bushaltestelle eine gewisse Distanz nicht überschreitet. Jedoch ist nicht nur die räumliche Entfernung zu einem Bahnhof bzw. einer Haltestelle für die Erschließungswirkung im ÖPNV entscheidend, sondern auch die Bedienungshäufigkeit an der entsprechenden Haltestelle.

Der Qualitätsstandard für die Erschließung nimmt deshalb Bezug auf die beiden oben genannten Parameter. Es sind sowohl maximale Entfernungen als auch ein Mindestbedienungsstandard gefordert.

Für die Entfernung wird nicht, wie bisher im Nahverkehrsplan, der Luftlinienradius zwischen Wohnadresse und Haltestelle betrachtet, sondern die fußläufige Erreichbarkeit zu einer Haltestelle. Mit diesem Verfahren werden Entfernungen präziser abgebildet und topografische oder bauliche Barrieren - zum Beispiel eine Bahnlinie - automatisch berücksichtigt.

Für die ÖPNV-Erschließung werden nachfolgend drei verschiedene Güteklassen definiert. Diese vereinen jeweils die Kriterien Entfernung und Bedienungshäufigkeit in einem Wert. Bis zu 500 m Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle stellen grundsätzlich eine akzeptable Distanz dar und entsprechen ungefähr dem bisherigen Standard einer Luftlinienentfernung von 300 m, welche bei durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit von 1,2 m/s in etwa 7 Minuten zurücklegbar ist und wird daher als Zielvorstellung für die zumutbare fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen angenommen. Bahnhöfe werden in jeder Güteklasse mit 1.000 m Fußweg berücksichtigt, da von einer größeren Erschließungswirkung aufgrund der Bedeutung des Schienenverkehrs ausgegangen wird. Mindestens 8 Abfahrten/Stunde bzw. annähernd ein 7,5-Minuten-Takt, oder ein noch dichterer Takt wird als ein besonders attraktives Angebot bewertet. Bei einem solchen Angebot wird angenommen, dass die Bereitschaft besteht, auch weitere Fußwege von bis zu 750 m zur Haltestelle zurückzulegen.

Aus diesen Rahmenbedingungen ergeben sich folgende Güteklassen:

Güteklasse	Definition	Abdeckung im Stadtgebiet
Daseinsvorsorge	60-Minuten-Takt oder NetLiner in einer Entfernung von bis zu 500 m	97%
Komfort	15-Minuten-Takt in bis zu 500 m Entfernung oder 7,5-Minuten-Takt (mind. 8 Abfahrten pro Stunde) in bis zu 750 m Entfernung	88%
CityTakt	7,5-Minuten-Takt (mind. 8 Abfahrten pro Stunde) in bis zu 500 m Entfernung	60%

Tabelle 6: Güteklassen der Erschließungsqualität im ÖPNV

Das derzeitige Nahverkehrsangebot wird nachstehend im Hinblick auf diese Qualitätsstufen detailliert analysiert und Erschließungsmängel identifiziert.

7.1.2. Analyse

Für die Analyse wurden zum einen die Ist-Situation nach statistischen Bezirken betrachtet. Dabei sind die Wohnortadressen im Bereich Aachen-Mitte in 25 Unterbezirke untergeteilt. Hier wohnen rd. 65% der Aachener*innen. Die restlichen Einwohnenden (35%) verteilen sich auf die Außenbezirke Brand, Eilendorf, Haaren, Kornelimünster-Walheim, Laurensberg und Richterich.

Fast alle verkehrsrelevanten Quellen und Ziele befinden sich in einer Entfernung von maximal 500 m von einer Haltestelle entfernt. Allerdings gibt es nach wie vor Bereiche, die mit dem ÖPNV unzureichend erschlossen sind. Am Umfeld der Roermonder Straße in den Bezirken Laurensberg und Richterich lässt sich exemplarisch gut aufzeigen, in welchen Bereichen bei den jeweiligen Güteklassen die größten Erschließungslücken bestehen.

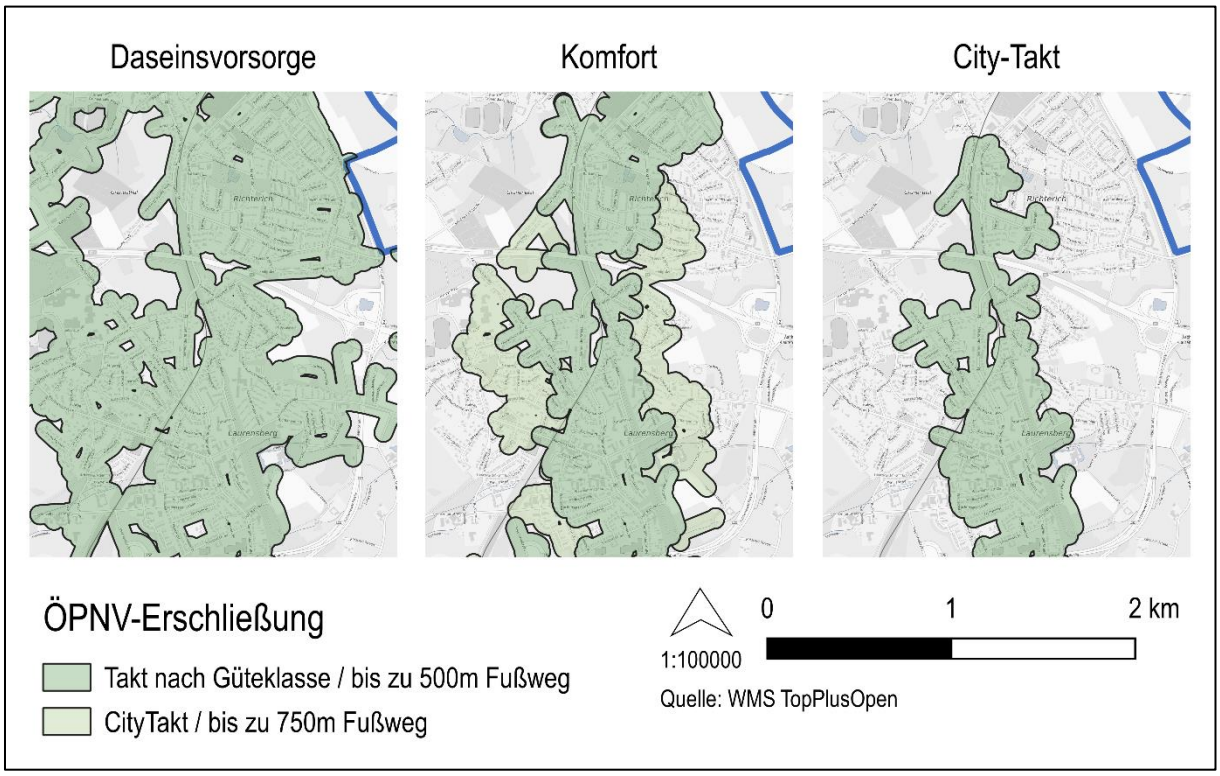


Abbildung 14: Analyse der Erschließungsqualität am Beispiel Laurensberg-Richterich (Teilbereich)

In der Güteklasse „Daseinsvorsorge“ sind fast alle Gebiete im betrachteten Ausschnitt Laurensberg-Richterich durch den geforderten 60-Minuten-Mindesttakt abgedeckt.

In der Güteklasse „Komfort“ sinkt der Anteil der erschlossenen Wohnadressen im Vergleich zu Güteklasse „Daseinsvorsorge“. Die Wohngebiete abseits der Roermonder Straße wie z.B. Laurensberg Rahe und Richterich Siedlung Schönau sind in einem 30-Minuten-Takt erschlossen. Eine Vielzahl von Adressen rechts und links neben der Roermonder Straße befinden sich in einer Entfernung von 750 m mit einem 7,5-Minuten-Takt zusätzlich zu der Anbindung mit einer Entfernung von 500 m in einem 15-Minuten-Takt.

In der höchsten Güteklasse „CityTakt“ sinkt der Anteil der erschlossenen Adressen deutlich, hier ist die Haltestelle Berensberger Straße die letzte Haltestelle in stadtauswärtiger Richtung, die die Kriterien eines (annähernden) 7,5-Minuten-Takts mit einer maximalen Entfernung von 500 m erfüllt.

Außerhalb des Analysezeitraum in den Tagesrandlagen und an Sonn-/Feiertagen ist von einem Rückgang der Erschließung auszugehen.

Güteklasse „Daseinsvorsorge“

97% der Aachener Bevölkerung steht ein Angebot nach der Güteklasse „Daseinsvorsorge“ zur Verfügung. Defizite wurden in folgenden Wohngebieten im Stadtgebiet ausgemacht:

- Horbach: östliche Scherbstraße und westliche Oberdorfstraße
- Richterich: Hander Weg
- Nizzaallee im Bereich Lousberg
- Oberer Preusweg
- Mittlerer Ronheider Weg und Ronheider Winkel
- Teile des Höfchenswegs und Am Chorusberg
- Wohnstraßen am Waldstadion
- Driescher Hof: Abschnitte zwischen der Trierer Straße und Graunhofer Weg
- Brand: Südöstliche Schroufstraße
- Brand: Teilgebiete von Freund
- Eilendorf: Teile der Krebsstraße
- Diverse disperse Bereiche im Aachener Südraum

Des Weiteren gibt es einige Gewebestandorte, deren Anbindung nicht unter die Güteklasse „Daseinsvorsorge“ fällt:

- Gewerbegebiet zwischen Jülicher Straße und Grüner Weg
- Gewerbegebiet Eilendorf Süd, Kaubendenstraße und Kellershaustraße
- Gewerbepark Aachen Brand

Ziel für die ÖPNV-Erschließung „Daseinsvorsorge“ ist, eine Gesamtabdeckung von 100% der Ortschaften mit mindestens 250 Einwohnenden zu erreichen. Die solitären Ortschaften mit unter 250 Einwohnenden sind einer Einzelfallprüfung zu unterziehen. Besonders durch die Erweiterung des NetLiner-Angebotes auf neue Gebiete können bestehende Lücken geschlossen werden.

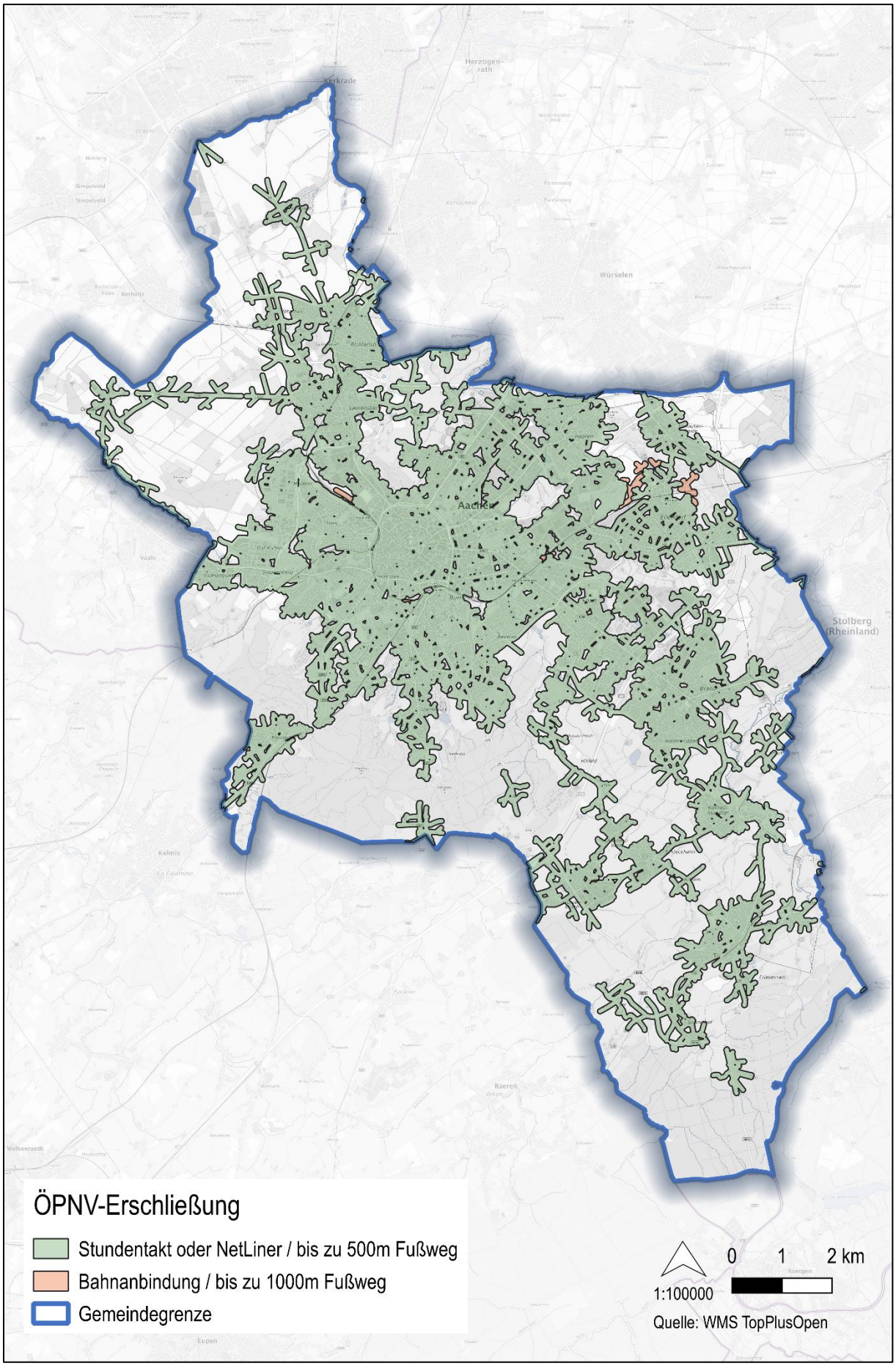
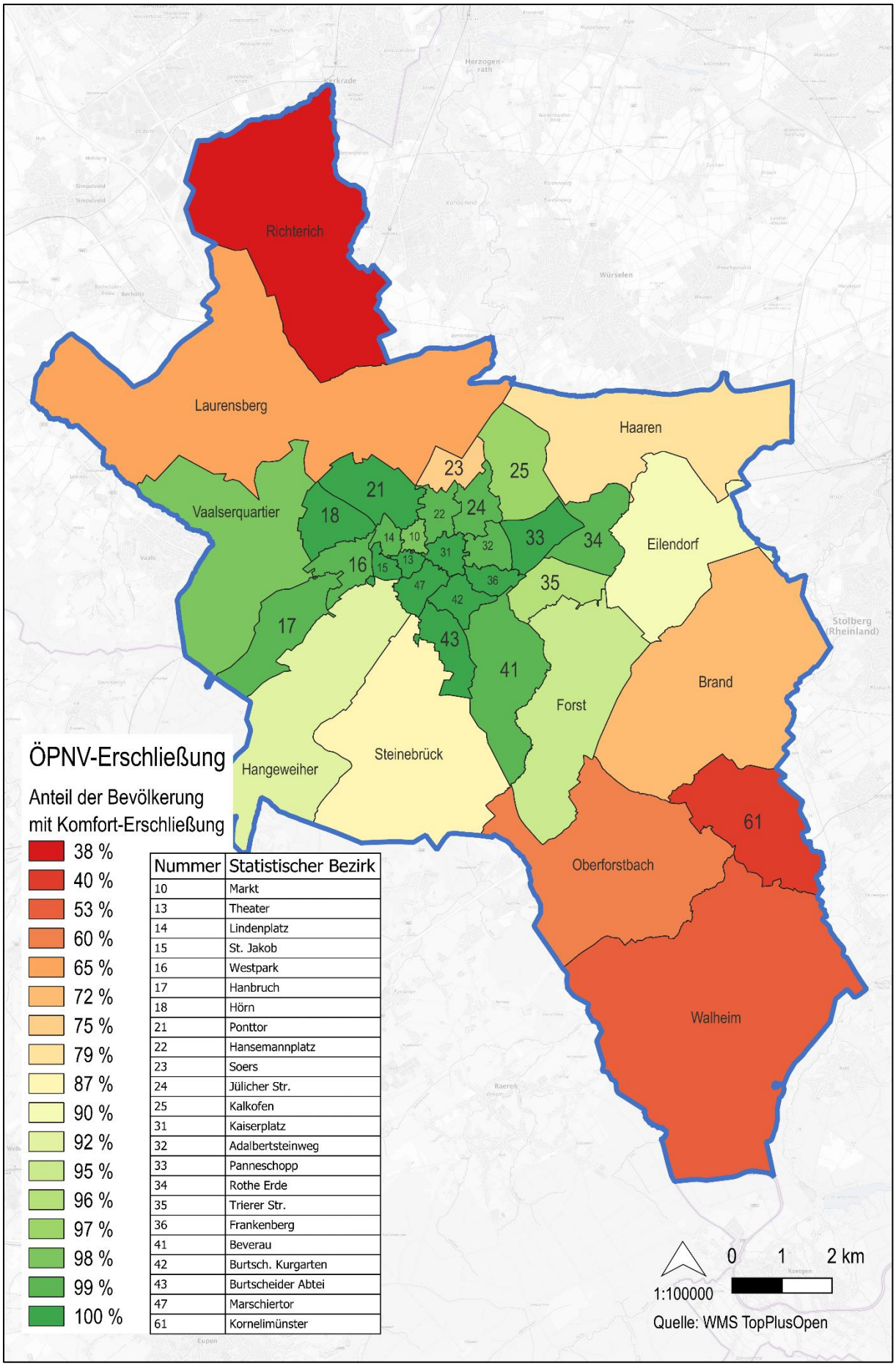


Abbildung 15: Güteklasse „Daseinsvorsorge“ für das Stadtgebiet von Aachen

Güteklasse „Komfort“

88% der Aachener Bevölkerung steht ein Angebot nach der Güteklasse „Komfort“ zur Verfügung. Dies bedeutet eine Anbindung mindestens mit einem 15-Minuten-Takt in bis zu 500 m Entfernung oder 7,5-Minuten-Takt in bis zu 750 m Entfernung. Damit ist ein attraktives ÖPNV-Angebot vorhanden, welches auch gegenüber dem MIV konkurrenzfähig sein kann. Hierbei bestehen deutliche Unterscheide zwischen den statistischen Bezirken.

Die folgende Karte zeigt die Menge der Einwohnenden in den entsprechenden statistischen Bezirken, die mit der Güteklasse „Komfort“ erschlossen sind.



Nummer	Statistischer Bezirk
10	Markt
13	Theater
14	Lindenplatz
15	St. Jakob
16	Westpark
17	Hanbruch
18	Hörn
21	Ponttor
22	Hansemannplatz
23	Soers
24	Jülicher Str.
25	Kalkofen
31	Kaiserplatz
32	Adalbertsteinweg
33	Panneschopp
34	Rothe Erde
35	Trierer Str.
36	Frankenberg
41	Beverau
42	Burtsch. Kurgarten
43	Burtscheider Abtei
47	Marschiertor
61	Kornelimünster

Abbildung 16: Erschließungsquoten der Güteklasse „Komfort“

In den Außenbezirken liegen die Erschließungsquoten mit einem Komfort-Angebot zwischen 40% (Richterich, Kornelimünster) bis über 80% (Eilendorf, Haaren). Der Innenstadtbereich ist mit 97% nahezu vollständig erschlossen. Folgende Gebiete weisen ein Potential für eine „Komfort“ Erschließung auf:

- Alt-Richterich und Siedlung Schönau
- Aachen Soers
- Südliche Lintertstraße
- Wohngebiet Breitbenden in Eilendorf
- Gewerbegebiet Eilendorf Süd
- Brand im Bereich Kolpingstraße, im Gebiet um die Schroufstraße und im Ortsteil Freund

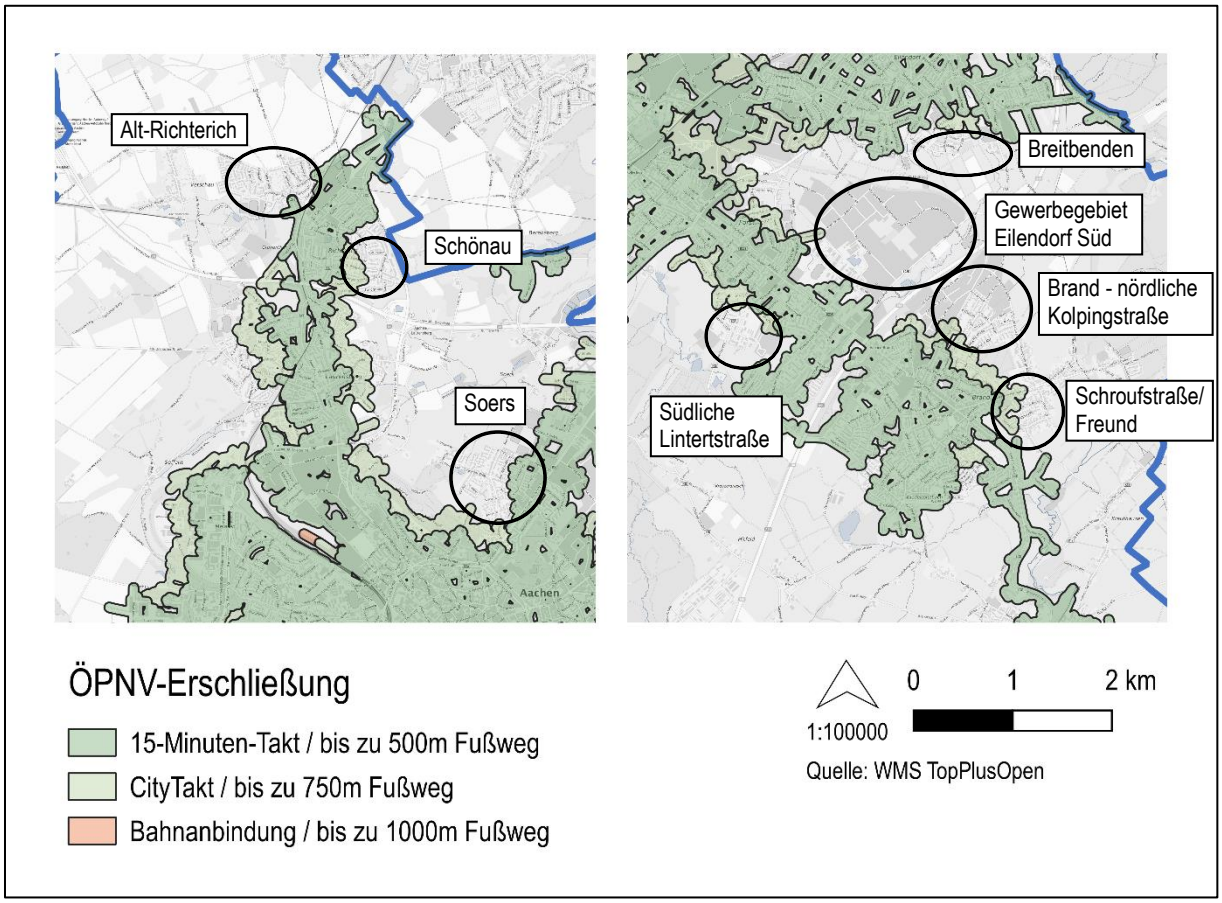


Abbildung 17: Beispiele für Erschließungsdefizite in der Güteklasse „Komfort“

Güteklasse CityTakt

Die höchste Qualitätsstufe „CityTakt“ erschließt vor allem den Innenstadtbereich und ÖPNV-Hauptachsen, auf denen sich mehrere Linien überlagern. Mit 60% ist eine Mehrzahl der Aachener Bevölkerung mit dieser Qualitätsstufe im ÖPNV erschlossen.

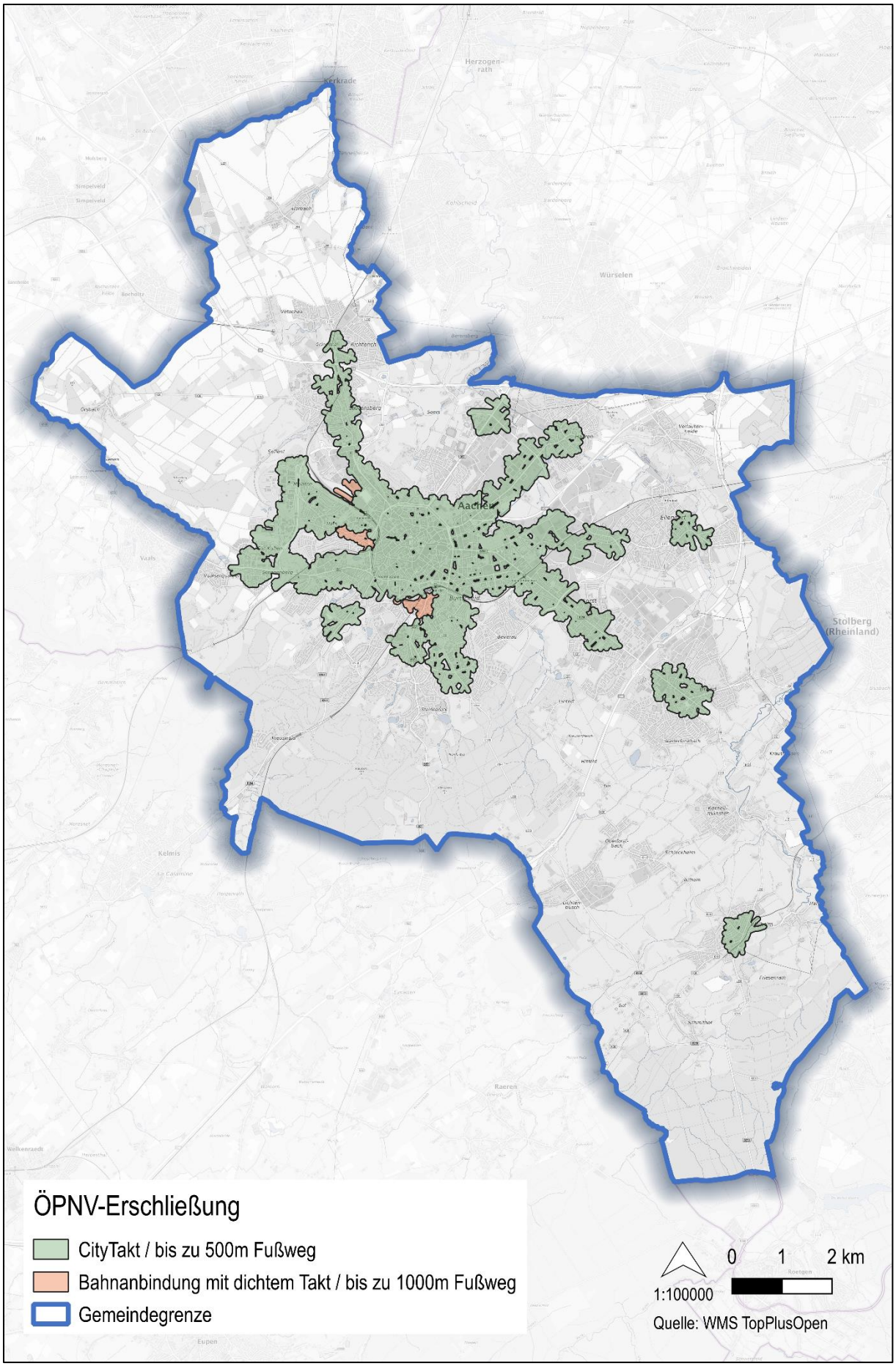


Abbildung 18: Güteklasse „CityTakt“ für das Stadtgebiet von Aachen

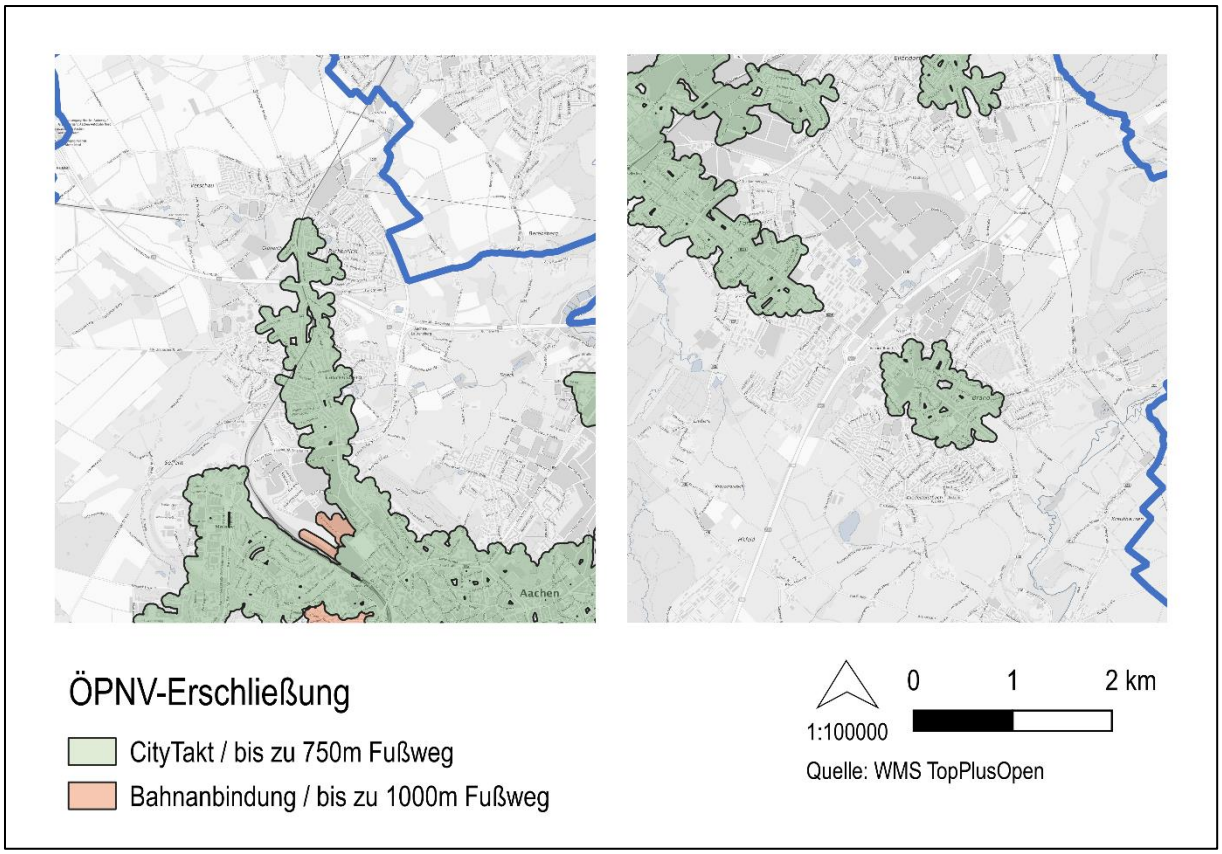


Abbildung 19: Beispiele für Erschließungsdefizite in der Güteklasse „CityTakt“ in Aachen Brand und Richterich

Fazit

Mit 97% der Einwohner*innen sind bereits große Teile des Stadtgebiets mit dem „Daseinsvorsorge“-Qualitätslevel erschlossen. Bestehende Lücken konnten in den letzten Jahren in Teilen durch die Erweiterung des NetLiner-Angebots geschlossen werden.

Bezüglich der „Komfort“-Anbindung gibt es noch einige Potentialgebiete, die nicht erschlossen sind. Eine Erschließung dieser kann insbesondere einen Beitrag zur Erhöhung des Modal-Split des ÖPNV beitragen. Auch künftig soll bei der Siedlungsentwicklungsplanung eine Bedienung des ÖPNV angemessen berücksichtigt werden.

7.2. Verbindungsqualität

Schnelle, häufige, vertaktete und nach Möglichkeit direkte Verbindungen zwischen Wohnstätten, Arbeitsstätten, Schulen, Freizeiteinrichtungen und wichtigen Versorgungsbereichen kennzeichnen eine gute Verbindungsqualität. Die Verbindungsqualität muss in zeitlicher und räumlicher Hinsicht dem Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger angepasst sein (Betriebszustände, Bedienungshäufigkeiten und Umsteigehäufigkeiten).

7.2.1. Standard

Je nach Tag und Zeit gelten Mindestbedienungsstandards, die im ÖPNV-Betrieb gemäß den Standards im Nahverkehrsplan der Stadt Aachen (Modul 2 „Qualitätsanforderungen“) einzuhalten sind.

Basis für die Darstellung der Verbindungsqualität ist die Gliederung des Stadtgebietes in verschiedenen Raumeinheiten, abhängig von der Einwohnerdichte, die in der nachfolgenden Abbildung dargestellt sind.

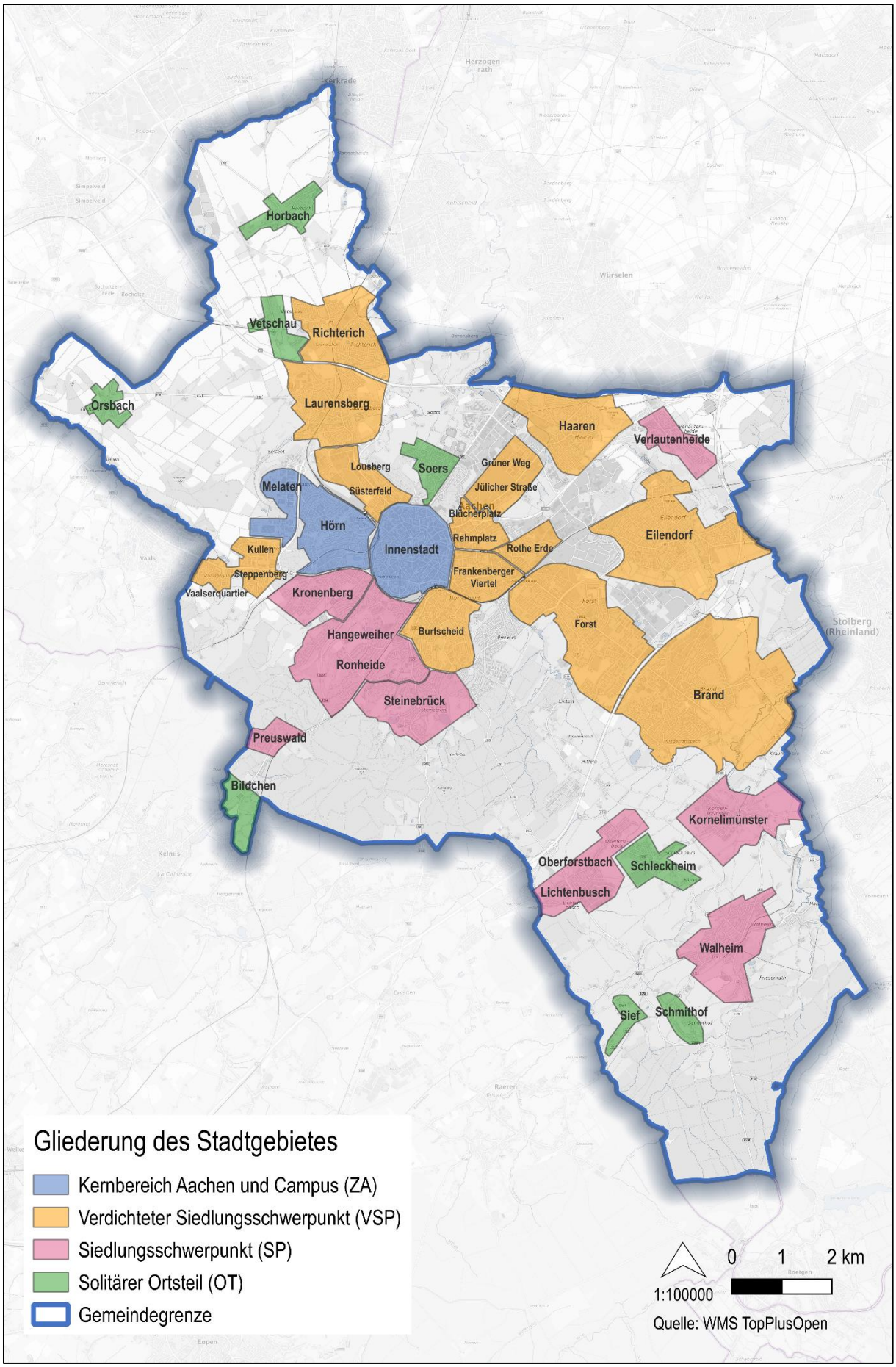


Abbildung 20: Gliederung des Stadtgebietes

Im Lokalverkehr werden folgende Raumeinheiten differenziert:

Der als **Kernbereich Aachen (ZA)** dargestellte Raum lässt sich nicht straßengenau abgrenzen und umfasst die Innenstadt mit den angrenzenden Wohn- und Universitätsvierteln einschließlich Campus Melaten (perspektivisch auch Campus West), zu dem ebenfalls ein hohes verkehrliches Angebot bereitgehalten werden muss.

Als **Verdichtete Siedlungsschwerpunkte (VSP)** werden Raumeinheiten mit mehr als 8.000 Einwohner*innen dargestellt.

Als **Siedlungsschwerpunkte (SP)** werden Raumeinheiten mit mehr als 2.000 Einwohner*innen dargestellt.

Als **solitäre Ortsteile (OT)** werden kleinere und geringer besiedelte Raumeinheiten differenziert, in denen mehr als 250 Menschen leben und bei denen eine Grundversorgung sichergestellt werden soll.

Verbindungskategorie			Ballungskern		Ballungsrandzone		Überwiegend ländlicher Struktur	
			Fahrzeugfolgezeit [Min]					
			QS 1	Mindest-Standard	QS 1	Mindest-Standard	QS 1	Mindest-Standard
Regionale Verbindungen (Verbindungen zwischen den Kernbereichen der Kommunen)	HVZ	GZ-GZ	-	-	-	-	60	60
		GZ-MZ	-	-	-	-	60	60
		GZ-OZ	-	-	-	-	30	30
		MZ-MZ	-	-	15	15	30	30
		MZ-OZ	-	-	7,5	15	15	30
		OZ-OZ	15	30	-	-	-	-
	NVZ	GZ-GZ	-	-	-	-	60	120
		GZ-MZ	-	-	-	-	60	60
		GZ-OZ	-	-	-	-	30	60
		MZ-MZ	-	-	15	30	30	60
		MZ-OZ	-	-	15	30	30	60
		OZ-OZ	30	60	-	-	-	-
	SVZ	GZ-GZ	-	-	-	-	120	120
		GZ-MZ	-	-	-	-	60	120
		GZ-OZ	-	-	-	-	60	120
		MZ-MZ	-		30	60	60	120
		MZ-OZ	-	-	30	30	60	120
		OZ-OZ	30	60	-	-	-	-
Lokale Verbindungen	HVZ - Oberzentrum	ZA-ZA	7,5	15	-	-	-	-
		ZA-VSP	7,5	15	-	-	-	-
		ZA-SP	15	30	-	-	-	-
		VSP-VSP	30 **	60 **	-	-	-	-
		SP-SP	30 **	60 **	-	-	-	-
		ZA-OT	30	30	-	-	-	-
	NVZ - Oberzentrum	ZA-ZA	7,5	15	-	-	-	-
		ZA-VSP	7,5	15	-	-	-	-
		ZA-SP	15	30	-	-	-	-
		VSP-VSP	30 **	60 **	-	-	-	-
		SP-SP	30	60	-	-	-	-
		ZA-OT	60	60	-	-	-	-
	SVZ - Oberzentrum	ZA-ZA	15	30	-	-	-	-
		ZA-VSP	15	30	-	-	-	-
		ZA-SP	15	30	-	-	-	-
		VSP-VSP	60 **	60 **	-	-	-	-
		SP-SP	60	60	-	-	-	-
		ZA-OT	60	120 *	-	-	-	-

* Alternativer Angebotsformen gegenüber der 120-Minuten-Bedienung zu überprüfen
** die Verbindung SP-SP bezieht sich auf ausgesuchte Siedlungsbereiche in Tangentiallage

GZ	Grundzentrum	HVZ	Hauptverkehrszeit
MZ	Mittelzentrum	NVZ	Normalverkehrszeit
OZ	Oberzentrum	SVZ	Schwachverkehrszeit
ZA	Kernbereich Aachen und Campus	QS 1	Qualitätsstufe 1
VSP	Verdichteter Siedlungsschwerpunkt		
SP	Siedlungsschwerpunkt		
OT	Solitärer Ortsteil		

Tabelle 7: Zielvorgaben zu Bedienungshäufigkeiten

Für die verschiedenen Verbindungskategorien sind Zielwerte der Bedienungshäufigkeiten in zwei Qualitätsstufen dargestellt (grau hinterlegt das Oberzentrum (OZ) Aachen betreffend). Aufgrund stark gebündelter Nachfrageströme (z.B. im Ausbildungsverkehr) sind in Teilbereichen und bestimmten Zeitlagen deutlich höhere Bedienungshäufigkeiten erforderlich. Im Regionalverkehr wird nach den Raumordnungskategorien „Ballungskern“, „Ballungsrandzone“ und „Zone mit überwiegend ländlicher Struktur“ sowie den Zentrale-Orte-Kategorien Oberzentrum (OZ), Mittelzentrum (MZ) und Grundzentrum (GZ) unterschieden.

Die höchste Angebotsqualität wird im lokalen Verkehr im Kernbereich angestrebt, wo ein dauerhafter 7,5-Minuten-Takt das Ziel ist. Für Verbindungen zwischen den umgebenden „Verdichteten Siedlungsschwerpunkten“ (VSP) und dem Kernbereich wird ebenso ein 7,5-Minuten-Takt angestrebt, während für weniger verdichtete Siedlungsschwerpunkte (SP) ein 15-Minuten-Takt angestrebt wird. Tangentialverbindungen zwischen Siedlungsschwerpunkten (z.B. Verlautenheide - Eilendorf - Brand) und die Anbindung solitärer Ortsteile an die nahe gelegenen Siedlungsschwerpunkte bzw. den Kernbereich (z.B. Schmithof -Walheim) sollen mindestens im 60-Minuten-Takt, optimalerweise im 30-Minuten-Takt angeboten werden.

Grundsätzlich sind Verbindungshäufigkeiten gemäß Qualitätsstufe 1 anzustreben.

Vertaktung

Zielvorgabe ist eine durchgehende Vertaktung. Grundsätzlich ist von einem 7,5/15/30/60-Minuten-Takt als Fahrplanraster auszugehen. In Abhängigkeit von der Verkehrsnachfrage sind Verdichtungen und Ausdünnungen der Bedienungshäufigkeit möglich.

Umsteigehäufigkeit

Unabhängig von der folgenden Analyse der Direktverbindungen sind Umsteigeverbindungen zu berücksichtigen. Für Umsteigehäufigkeiten gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Für alle lokalen Verbindungen in Aachen wird ein maximal einmaliges Umsteigen als Mindeststandard festgelegt. Leitgröße für die Umsteigehäufigkeit ist die überwiegende Anzahl der Umsteigevorgänge, die für eine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln akzeptiert wird.

Die Umsteigehäufigkeit kann gelegentlich den Mindeststandard überschreiten, wenn durch kombinierte Bus/Schiene-Verbindungen für den Kunden ein Gesamtreisezeitvorteil erreicht wird. Des Weiteren wird durch diese Zielformulierung nicht ausgeschlossen, dass in einzelnen Fällen durch eine Routenoptimierung und ein dadurch bedingtes mehrmaliges Umsteigen eine kürzere Gesamtreisezeit erzielbar wird.

7.2.2. Verbindungsanalyse

Im Folgenden wird näher auf die Verbindungen eingegangen, auf denen der Mindest- bzw. Qualitätsstandard 1 an Werktagen (montags – freitags) aktuell nicht erreicht wird. In der nachstehenden Abbildung wird zwischen Tangential- und Radialverbindungen unterschieden.

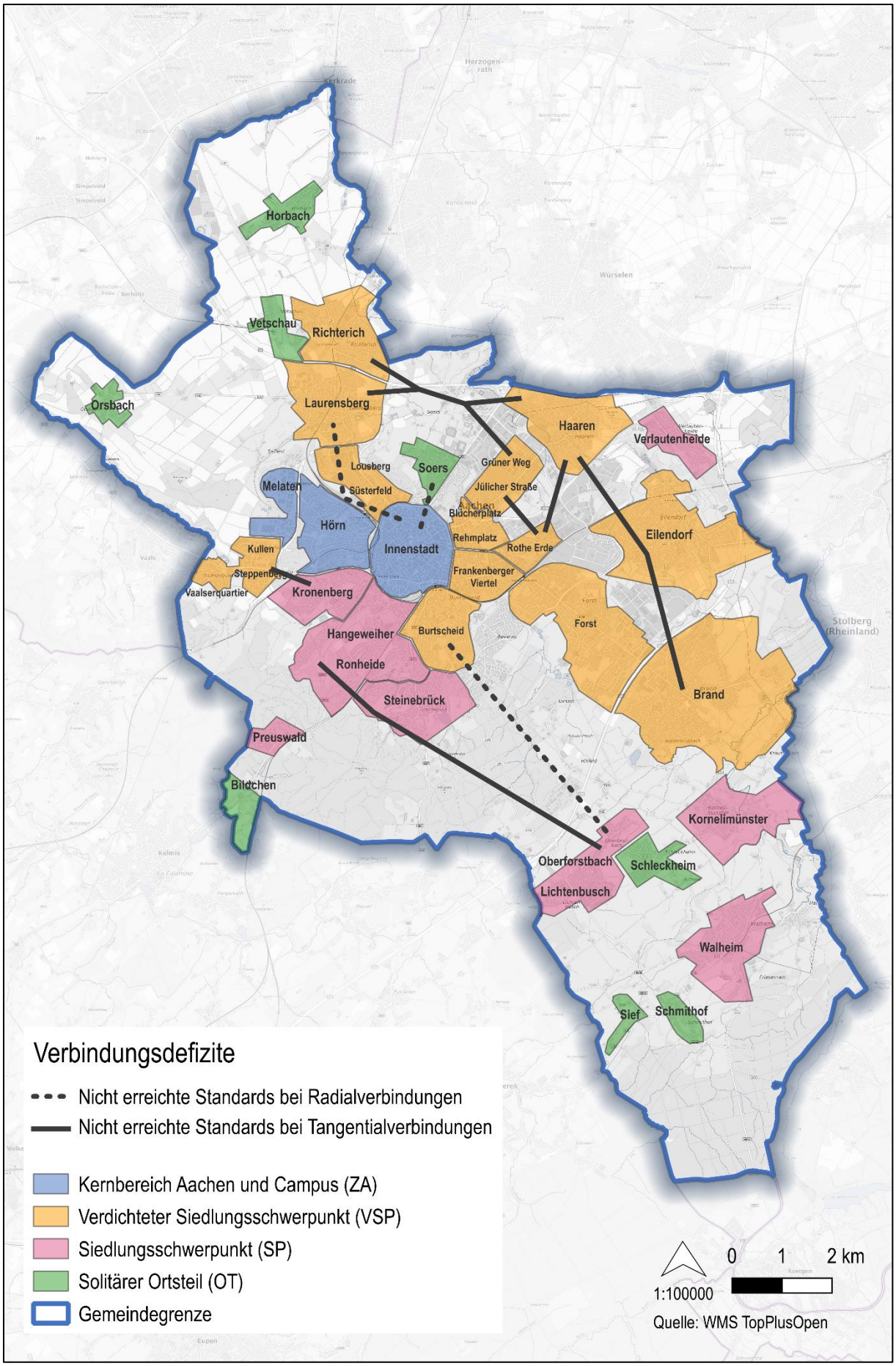


Abbildung 21: Verbindungsdefizite

Radiale Verbindungen

Bei allen radialen Verbindungen werden an Werktagen (montags – freitags) die Mindeststandards erreicht. Es bestehen jedoch Verbindungen mit hohem Fahrgastpotential, auf welchen der Qualitätsstandard 1 nicht erreicht wird. Diese sind:

- Aachen Bushof – Süsterfeld – Laurensberg – Richterich (Linie 43)
- Aachen Bushof – Burtscheid – Lichtenbusch (Linien SB63, 11)
- Aachen – Soers (Linie 54)

Auf der Verbindung nach Richterich ist in Qualitätsstufe 1 ein CityTakt (annähernd 7,5-Minuten-Takt) gefordert, aktuell wird dieser jedoch nur bis zur Berensberger Straße und nicht an allen Zwischenhalten angeboten. An der Haltestelle Richterich Rathaus, an der ein neuer Bahnhaltepunkt entstehen soll, sowie den von der Linie 44 nicht bedienten Zwischenhalten zwischen Aachen Ponttor und Berensberger Straße ist ein CityTakt anzustreben. Für die Verbindungen nach Soers wird ein 15-Minuten-Takt gefordert, wobei aktuell nur ein Halbstundentakt angeboten wird. Auch in Lichtenbusch/Oberforstbach sowie in Kornelimünster wird ein 15-Minuten-Takt nicht erreicht (unsaubere Taktlagen).

Tangentiale Verbindungen

Im Südwesten fallen besonders die schwach ausgeprägten Tangentialverbindungen in den Bereichen Ronheide/Kronenberg(/Hanbruch) auf. Sowohl in Richtung Vaals/Uniklinik als auch in Richtung Burtscheid verkehren derzeit lediglich einzelne Fahrten der Linie 30, die vor allem mittags im Schulverkehr angeboten werden. Eine direkte ÖPNV-Verbindung weiter in Richtung des Siedlungsschwerpunktes Lichtenbusch besteht derzeit nicht.

Im Nordosten existieren Defizite auf den tangentialen Verbindungen von Haaren bzw. im Bereich Grüner Weg/Jülicher Straße. Die Verbindungen nach Rothe Erde sowie nach Laurensberg/Richterich werden derzeit von der Linie 70 bedient. Der entsprechende Abschnitt wird jedoch nur von einzelnen Fahrten bedient.

Von Eilendorf nach Haaren und Brand existieren heute bereits Verbindungen im Linienverkehr. Diese weisen jedoch Taktlücken auf und benötigen eine Verstetigung zum durchgehenden Stundentakt, um dem Mindeststandard zu entsprechen.

Weitere Mängel

Über die mit Hilfe der Siedlungskarte erkannten Mängel hinaus gibt es weitere Verbindungen, deren kleinteilige Erschließung dort nicht erfasst wird. Insbesondere fällt die Verbindung Aachen Bushof – Maria-Theresia-Allee – Ronheider Weg (Linie 53) auf. Die Linie 53 dient sowohl der Anbindung des Gebietes Maria-Theresia-Allee sowie der schnellen Anbindung des FH-Standortes am Ronheider Weg an die Innenstadt. Die Linie verkehrt ausschließlich an Werktagen (montags – freitags) und lediglich in einem nur annähernden Stundentakt.

Die vorangegangene Mängelanalyse bezieht sich lediglich auf den Betriebszustand von Montag bis Freitag.. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen gibt es weitere Verbindungen, auf denen der Mindeststandard nicht eingehalten wird.

Maßnahmenempfehlungen

Der Nahverkehrsplan weist im Rahmen der Analyse und Bewertung des Angebotszustandes innerhalb der Stadt Aachen bereits ein weitgehend ausreichend bis gut ausgebautes ÖPNV-Netz auf. Dennoch gibt es punktuell defizitäre Situationen. Daraus können Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung abgeleitet werden.Dazu gehören unter anderem Ergänzungen und Ausweitung der Liniennetze im Zusammenhang mit einer Erhöhung der Taktfrequenzen und einer Reduzierung der Umsteigehäufigkeit bzw. einer Optimierung der Umsteigesituationen.

Die aufgeführten Verbindungsdefizite werden in Tabelle 8 zusammengefasst und Maßnahmenempfehlungen für die zukünftige Angebotsplanung abgeleitet.

Die Maßnahmenvorschläge werden nach Möglichkeit im Zielkonzept (Modul 4 „Zielkonzept ÖPNV-Netz“) aufgegriffen.

Verbindung	Linien	Aktuelles Angebot Mo-Fr	Nach Tabelle 7 gefordertes Angebot Mo-Fr	Maßnahmen (Empfehlung)
Aachen Bushof – Richterich (über Ponttor – Laurensberg)	7 44 47	Annähernder 7,5-Minuten-Takt an ausgewählten Haltestellen	Q1: 7,5-Minuten-Takt	Taktverdichtung Linie 47
Aachen – Lichtenbusch (über Burtscheid)	11	30-Minuten-Takt	Q1: 15-Minuten-Takt	Taktverdichtung prüfen
Aachen – Soers	54	30-Minuten-Takt	Q1: 15-Minuten-Takt	Linien 34 und 54 über Sandkaulstr., 15-Minuten-Takt bis Elsa-Brandström-Str.
Aachen Bushof – Ronheider Weg (über Maria-Theresia-Allee)	53	Annähernder Stundentakt		Taktverdichtung Linie 53
Haaren / Grüner Weg / Jülicher Str. – Rothe Erde	30	Einzelne Fahrten	Min.: Stundentakt	Verstetigung Linie 70 auf Stundentakt
Haaren / Grüner Weg / Jülicher Str. – Laurensberg / Richterich	70	Einzelne Fahrten	Min.: Stundentakt	Verstetigung Linie 70 auf Stundentakt
Haaren – Eilendorf	OL1	Ortsbus im Stundentakt mit Taktlücken	Min.: Stundentakt	Verdichtung Linie OL1 auf Stundentakt
Eilendorf – Brand	50	Ortsbus im Stundentakt mit Taktlücken	Min.: Stundentakt	Verdichtung Linie 50 auf Stundentakt
Vaals / Uniklinik – Kronenberg / Ronheide	30	Einzelne Fahrten	Min.: Stundentakt	Verdichtung Linie 30 auf Stundentakt Verlängerung Linie 80
Ronheide – Lichtenbusch		Kein direktes Angebot	Min.: Stundentakt	Verlängerung Linie 80

Tabelle 8: Maßnahmenempfehlungen

7.2.3. Reisezeiten und Geschwindigkeiten

Im Verkehrsmodell können die Reisezeiten zwischen allen Verkehrszellen berechnet werden. Das wichtigste Ziel in der Aachener Innenstadt ist der Elisenbrunnen, der aus den einzelnen Stadteilen weitgehend direkt und umsteigefrei erreichbar ist.

Weiterhin gibt es einige wichtige Zielrelationen, die über den Bereich der Innenstadt hinausgehen. Seit dem letzten Nahverkehrsplan wurde beispielsweise eine direkte Verbindung von Würselen über den Sportpark Soers zum Elisenbrunnen und Hauptbahnhof eingerichtet. Der Großteil der Verbindungen ist ohne Umstieg möglich, teilweise gibt es schnellere Verbindungen zum Ziel, die mit einem Umstieg verbunden sind.

Relation	Beförderungs-geschwindigkeit 2025 [km/h]	Reisezeit 2025 [min]	Verhältnis ÖPNV/MIV
Eulershof - Bushof	14,5	14	1,8
Bushof - Eulershof	18,8	11	1,4
Haaren Markt - Bushof	15,3	10 (SB71) / 13 (Stadtbus)	1,2 (Stadtbus) / 0,9 (SB71)
Bushof - Haaren Markt	16,2	13	1,1 (Stadtbus) / 0,9 (SB71)
Eilendorf Markt - Bushof	15,9	24	1,5
Bushof - Eilendorf Markt	17,1	23	1,4
Brand - Bushof	15,8	17 (SB66) / 24 (Stadtbus)	1,5 (Stadtbus) / 1,1 (SB66)
Bushof - Brand	16,3	17 (SB66) / 24 (Stadtbus)	1,5 (Stadtbus) / 1,1 (SB66)
Waldfriedhof - Bushof	13,4	24	1,8
Bushof - Waldfriedhof	16,7	19	1,5
Köpfchen - Bushof	18,4	26	1,7
Bushof - Köpfchen	21,8	22	1,5
Preuswald - Bushof	17,7	23	1,8
Bushof - Preuswald	19,4	21	1,6
Vaals Grenze - Bushof	13,7	23	1,9
Bushof - Vaals Grenze	16,4	20	1,7
Uniklinik - Hörn - Bushof	18,2	20	1,5
Bushof - Hörn - Uniklinik	19,0	19	1,5
Laurensberg - Bushof	15,0	10 (44) / 13 (Stadtbus)	1,3 (Stadtbus) / 1 (Li. 44)
Bushof - Laurensberg	16,6	9 (44) / 11 (Stadtbus)	1,1 (Stadtbus) / 0,9 (Li. 44)
Anmerkung.: gilt für die Normalverkehrszeit Mo.-Fr. 6:30-20:30 Uhr und Sa. 10:30-20:30 Uhr			

Tabelle 9: Beförderungsgeschwindigkeiten & Reisezeitverhältnis ÖV/MIV auf den Hauptachsen, Stand Juni 2025

Die niedrigsten Beförderungsgeschwindigkeiten (richtungsbezogen) weisen die Streckenabschnitte Waldfriedhof - Bushof sowie Vaals Grenze - Bushof auf. In beiden Fällen ist die Beförderungsgeschwindigkeit in stadtauswärtiger Richtung höher als in die stadteinwärtige Richtung. Genaue Fahrzeitenanalysen und Unterscheidungen zwischen reinen Fahrzeiten, Aufenthaltszeiten an Haltestellen sowie Wartezeiten an Knoten können Aufschluss über Zeitverluste geben. Teilweise liegen solche Messungen nicht vor.

Die in der Tabelle angegebenen Reisezeiten beziehen sich auf die reine Fahrzeit im Normalverkehr. Die Reisezeit mit dem Bus wurde den Fahrplänen entnommen. Die Reisezeit mit dem Auto wurde auf der schnellsten Strecke berechnet. Für manche Relationen wurde der Elisenbrunnen als Ziel gewählt, da der Friedrich-Wilhelm-Platz für den MIV gesperrt ist und eine Reisezeit bis zur Innenstadt bis zum Bushof unrealistisch wäre.

7.2.4. Betriebsablauf und Bedienungsqualität

Leistungsangebot (Fahrplan)

Ziel in Aachen ist, dass weniger als 0,5% aller im Fahrplan angebotenen Fahrten ausfallen. Gemeint sind hierbei reine Fahrtenausfälle. Ausgenommen sind witterungsbedingte oder streikbedingte Fahrtausfälle sowie Fahrtausfälle aufgrund unvorhersehbarer größerer Ereignisse wie schwere Unfälle.

Aufgrund der andauernden angespannten Personalsituation beim Fahrpersonal wird die Quote nicht erreicht. In 2024 betrug die Fahrtausfallquote 5,38%.

Verknüpfungen, Anschlüsse

Die Qualität der Verknüpfung und Anschlussbildung wird vornehmlich bestimmt durch die Faktoren Anschlussqualität (die fahrplanmäßige Wartezeit an den Umstiegshaltestellen) und Anschlusssicherung, d.h. die Verlässlichkeit der Anschlüsse. Hinzu kommen weitere Rahmenbedingungen für den Umsteigevorgang selbst, wie z.B. Länge der Umsteigewege, Barrierefreiheit der Ausgestaltung und Wegweisung.

Zum Erfüllungsgrad der Anschlüsse Bus-Bus und Bus-SPNV an den definierten Verknüpfungshaltestellen im Stadtgebiet liegen keine Statistiken vor.

Folgende Defizite in der Verknüpfungssituation Bus-SPNV bzgl. der Nutzbarkeit und Funktion liegen vor:

Bahnhof	Defizite
Hauptbahnhof	unzureichendes Wegweisungssystem für Passanten und Fahrgäste, fehlende Darstellung der Echtzeit-Informationen zur Abfahrt der Busse, lange Wege von den hinteren Gleisen bis zu den Bushaltestellen
Bahnhof Rothe Erde	unzureichendes Wegweisungssystem für Passanten und Fahrgäste, Wartehäuser verdreckt und beschmiert, viel Unkraut auf dem Bahnsteig
Haltepunkt Eilendorf	lange Umsteigewege, teilweise weite Zu-/Abgangswege, dadurch täglich illegale Gleisquerungen mit hohem Gefährdungspotenzial, unzureichendes Wegweisungssystem, Zuwegung teilweise überwuchert
Westbahnhof	keine Barrierefreiheit (Treppen), lange Umsteigewege zum Bus, mangelnde Beschilderung, Unterführung wird als ungepflegt wahrgenommen
Haltepunkt Schanz	zum Teil lange barrierefreie Umsteigewege, unzureichendes Leitsystem

Tabelle 10: Defizite in der Verknüpfungssituation Bus-SPNV

Aus Brand, Eilendorf, Kornelimünster, Ronheide, Preuswald, Frankenberger Viertel, sowie Hörn ist der Hauptbahnhof nicht direkt zu erreichen. Die Stadtteile Ronheide und Preuswald haben gar keine direkte Verbindung zu einem Verknüpfungspunkt mit dem Schienenverkehr. Aus Haaren besteht eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof, jedoch besteht keine direkte Verbindung zu den näher gelegenen Bahnhöfen Eilendorf oder Rothe Erde.

Mängel in der Verknüpfungssituation Bus-Bus bestehen bzgl. der Länge der Umsteigewege und der Barrierefreiheit der Ausgestaltung dieser Wege an einzelnen Haltestellen. Der wichtigste Verknüpfungspunkt Aachen Bushof weist je nach Umsteigebeziehung Wege von über 200 m auf. Die Fußwege sind in vielen Fällen mit einer Fahrbahnquerung und sogar mit Einbauten verbunden. Die Warteflächen in der Bushalle können nur eingeschränkt barrierefrei erreicht werden.

Einzelne Haltestellenlagen an einigen Verknüpfungshaltestellen am Alleenring wie z.B. Normaluhr und Hansemannplatz liegen teilweise weiter als 150 m auseinander und führen über mehrere signalisierten Furten. Eine Optimierung für diese Umsteigewege ist erwünscht, aber baulich und verkehrstechnisch schwer realisierbar.

Pünktlichkeit

Im Modul 2 „Qualitätsanforderungen“ wird die Pünktlichkeit definiert. Ein Bus gilt in der Bemessungsstatistik als pünktlich, wenn er unter eine Minute Verfrühung und mit weniger als 6 Minuten Verspätung abfährt. Aktuelle Zeitanalysen an den Haltestellen Blücherplatz, Gartenstraße, Normaluhr, Ponttor, Misereor, Relais Königsberg und Scheibenstraße zeigen folgendes Bild bzgl. der Pünktlichkeit:

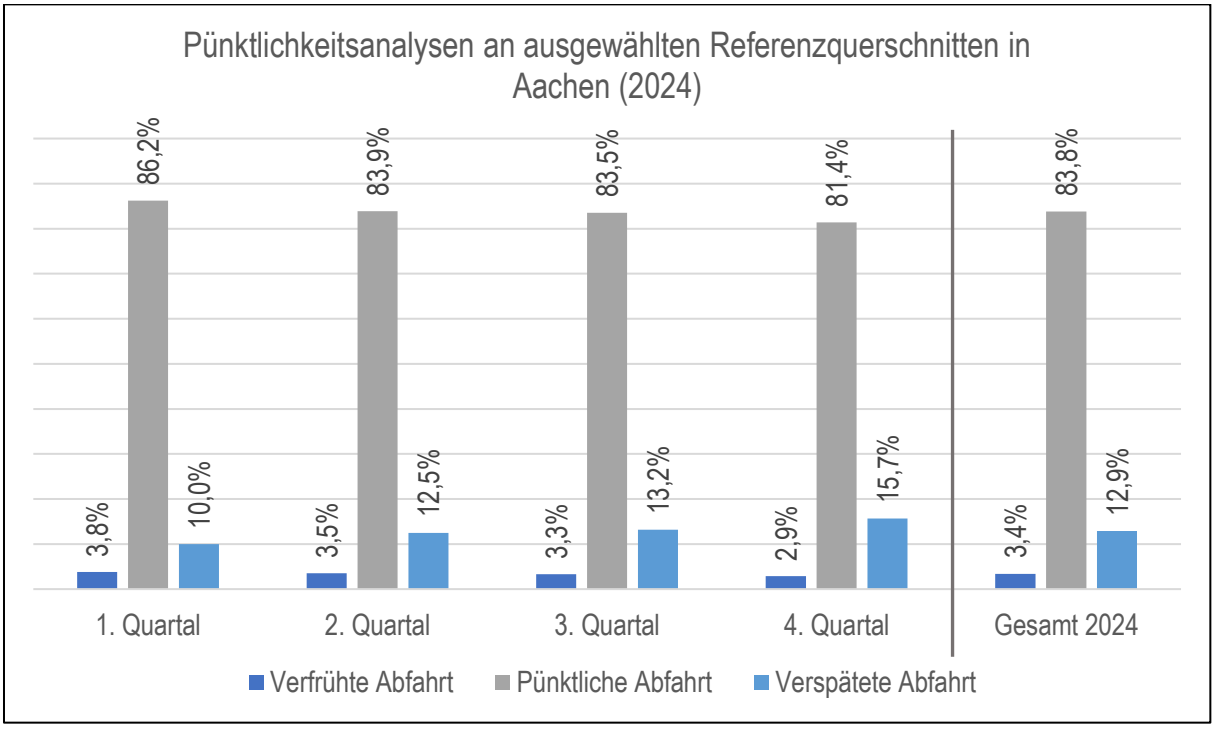


Abbildung 22: Pünktlichkeitsanalysen an ausgewählten Referenzquerschnitten in Aachen 2024 Quelle: ASEAG

Im Durchschnitt waren 83,8% der Fahrten pünktlich, 12,9% der Busse fuhren an diesen Haltestellen verspätet ab. 3,4% aller Fahrten verließen die Haltestelle zu früh.

Die Auswertungen erfolgen für eine Kalenderwoche zum Beginn eines jeden Quartals – außerhalb von Ferienzeiten. Die Messergebnisse werden für das Qualitätscontrolling im städtischen ÖPNV im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags als Anreizsystem genutzt.

Die Daten geben z.B. Hinweise auf besonders verspätungsanfällige Achsen, die im Rahmen von Beschleunigungsmaßnahmen vertieft analysiert werden sollten. Im Hinblick auf Verfrühungen müssen die Daten genauer analysiert werden und zu Tagen und Zeiten des Auftretens entsprechend gegengesteuert werden. Verfrühte Fahrten sind unbedingt zu vermeiden.

Im Vergleich zu 2015 ist die Verspätungsquote deutlich gestiegen, von ca. 6% auf fast 13%. Die Ursachen sind zu einem nicht unerheblichen Teil auf eine starke Zunahme von Baustellen im Stadtgebiet zurückzuführen. Die Verfrühungsquote ist stark zurückgegangen, von 7,6% in 2015 auf 3,4% in 2024.

7.3. Fahrzeugauslastung/Platzangebot

Zur Beförderungsqualität gehören Aspekte wie Sicherheit und Komfort. Nachstehend wird das Platzangebot analysiert.

Das Platzangebot im Fahrzeug ist ein wesentlicher Parameter zur Beurteilung der Qualität im ÖPNV. Eine dauerhafte Systemüberlastung muss vermieden und durch eine Erweiterung des Fahrten- und/oder Platzangebotes verhindert werden. Im Einzelfall kann es in Spitzenzeiten auf kürzeren Streckenabschnitten zu höheren Auslastungen auf einzelnen Fahrten kommen.

In Aachen wurden insgesamt 16 Haltestellen für ein dauerhaftes Auslastungsmonitoring ausgewählt:

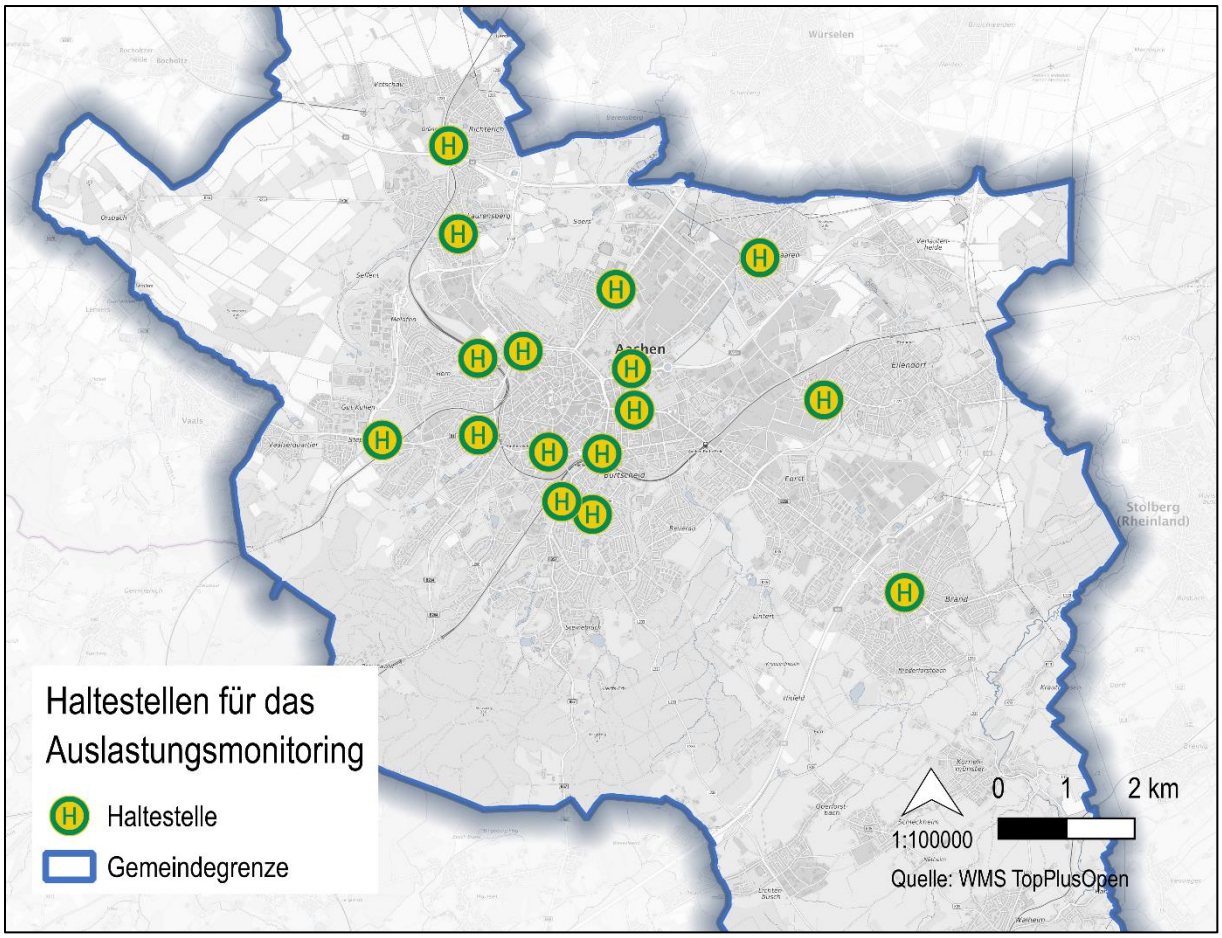


Abbildung 23: Haltestellen für das Auslastungsmonitoring Quelle: Stadt Aachen, ASEAG 2025

Die ausgesuchten Standorte befinden sich auf den Hauptachsen, um hohe dauerhafte Auslastungen auf wichtigen und aufkommensstarken Busachsen systematisch aufzudecken. Dazu werden Daten aus automatischen Fahrgastzählsystemen genutzt. Im Modul 2 „Qualitätsanforderungen“ wird der Standard ausführlich dargestellt.

Die Ergebnisse der Datenanalyse in 2023 für die Spitzenstunde morgens zwischen 7-8 Uhr zeigen, dass die Busse an Haltestellen nah der Innenstadt im Durchschnitt selbst in der Spitzenstunde noch Kapazitäten aufweisen. Die Anzahl der insgesamt verfügbaren Plätze wird aus der Summe der Sitz- und Stehplätze je Linie und Richtung als Durchschnittswert des gewählten Zeitraums errechnet. Das maximale Platzangebot ist von der Kapazität des eingesetzten Bustyps abhängig: Standardbus (70 Fahrgäste), Gelenkbus (100 Fahrgäste), Großraumbus (130 Fahrgäste).

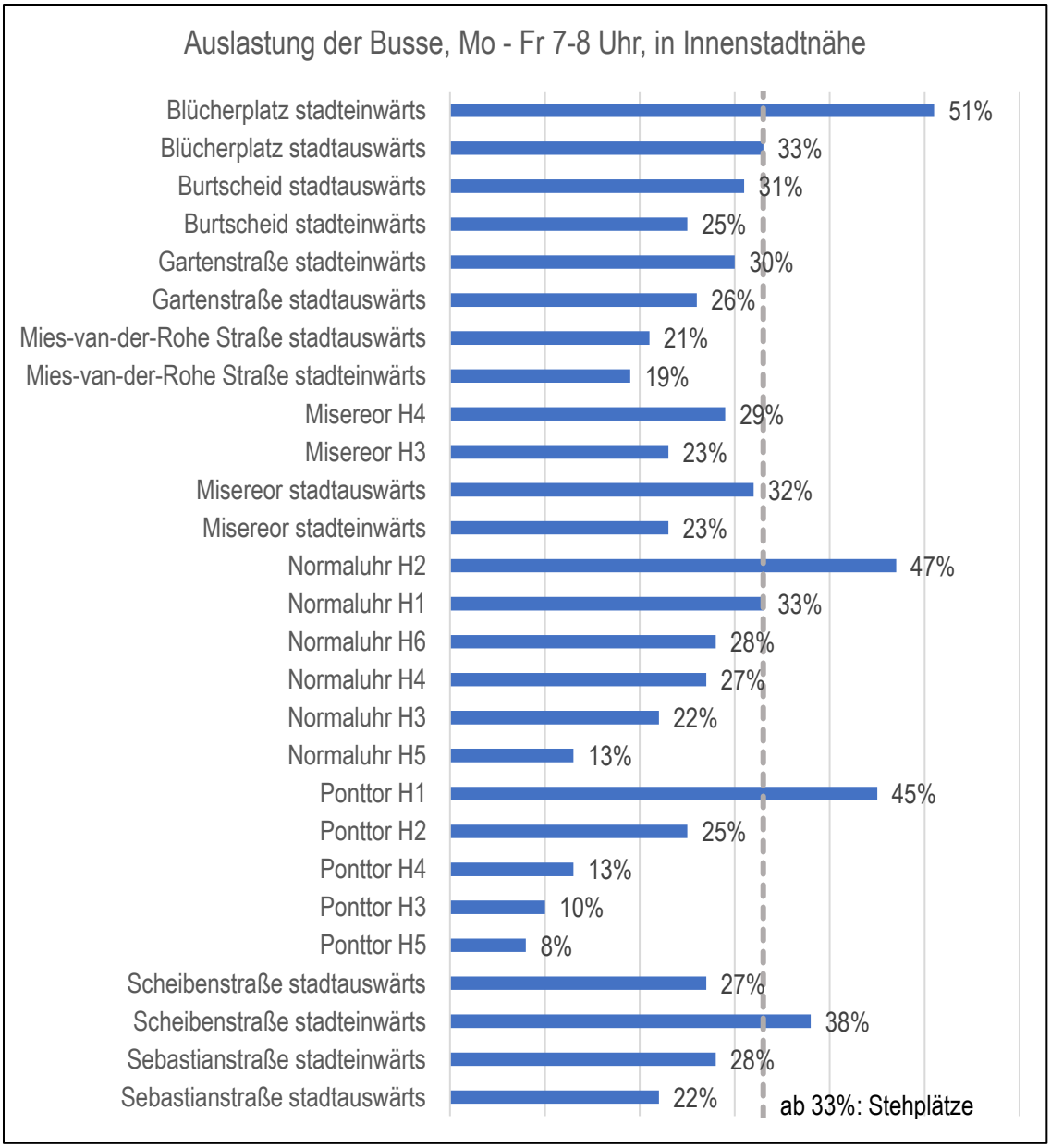


Abbildung 24: Auslastung der Busse, Mo-Fr 7-8 Uhr, in Innenstadtnähe

Die stärksten durchschnittlichen Auslastungen werden an den Haltestellen Blücherplatz Ri. Aachen (Achse von Haaren bzw. Würselen nach Aachen), Normaluhr H2 (Fahrtrichtung Burtscheid - Siegel), Ponttor H1 (Fahrtrichtung Bushof) bzw. Laurensberg sowie Scheibenstraße Ri. Aachen gemessen. Es handelt sich um die am stärksten befahrenen Busachsen im morgendlichen Verkehr mit einer dichten Taktlage. Einzelfahrten können stark ausgelastet sein.

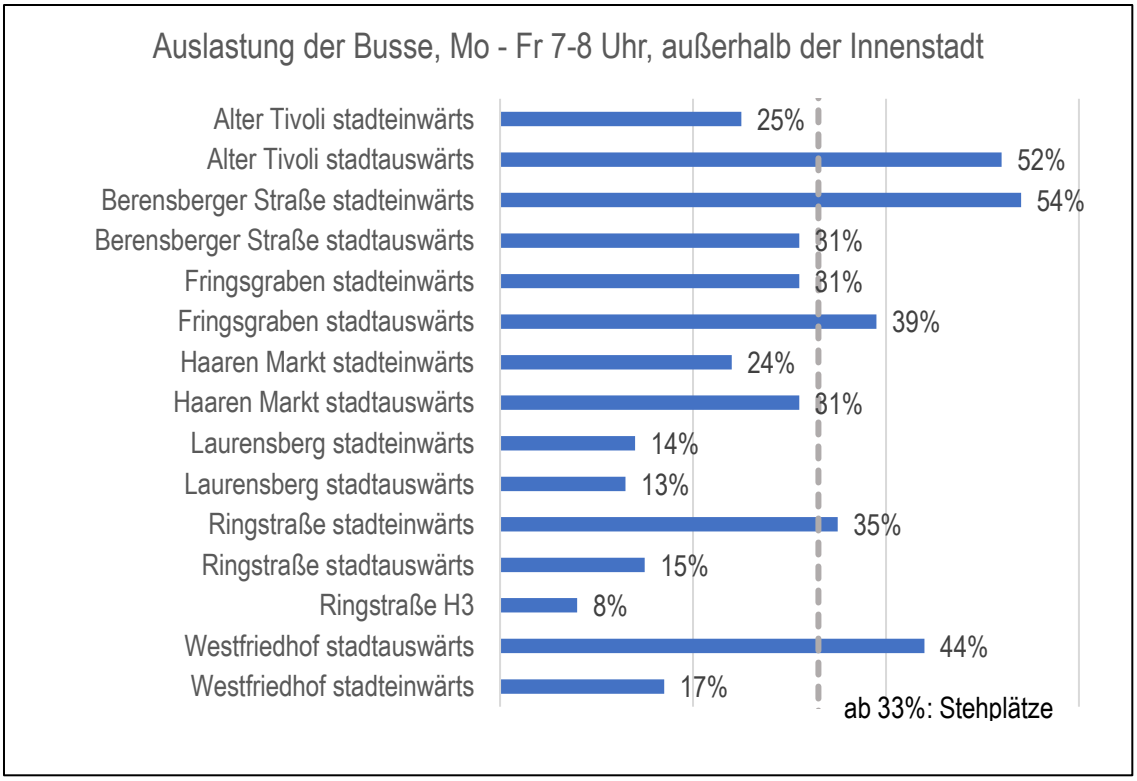


Abbildung 25: Auslastung der Busse, Mo-Fr 7-8 Uhr, außerhalb der Innenstadt

Außerhalb der Innenstadt ist die Auslastung in der morgendlichen Spitzenstunde an der jeweils stadteinwärtigen Haltestelle Haaren Markt, Laurensberg, Berensberger Straße sowie Fringsgraben am höchsten. Auf diese Hauptachsen sollte im Detail geprüft werden, ob Angebotsverstärkungen auf einzelnen Relationen erforderlich sind.

In der Hauptverkehrszeit sollte gemäß Empfehlungen des VDV die durchschnittliche Fahrzeugauslastung in der am stärksten belasteten Richtung (Lastrichtung) gemittelt über alle Fahrten 65% der Kapazität nicht übersteigen. Die Analyse ergibt, dass dies grundsätzlich nicht der Fall ist.

7.4. Infrastruktur

7.4.1. Haltestellen und Bahnhöfe

Im Modul 2 „Qualitätsanforderungen“ wurden Qualitätsanforderungen für die Haltestellenausstattung aufgestellt. Des Weiteren sind bauliche Standards einer barrierefreien Haltestelle zu berücksichtigen (siehe Modul 7 „Barrierefreiheit“). Eine Auswertung hinsichtlich der Bau- und Ausstattungsstandards zeigt folgende Ergebnisse:

Zugang: Bei ca. der Hälfte der Haltestellen ist eine Querungshilfe haltestellennah vorhanden.

Bodenindikatoren: Ca. 11,5% aller Haltestellen sind durchgehend mit Bodenindikatoren ausgestattet.

Bordsteinkante: 38% der Haltestellen haben eine mindestens 16 cm hohe Bordsteinkante, 29% davon einen besonderen Formbordstein. 5% der Haltestellen sind lediglich mit einem Flachbord kleiner als 6 cm ausgestattet oder sind gar gänzlich ohne Bord.

Sitzgelegenheiten/Wetterschutz: Ein Witterungsschutz gehört zur erweiterten Ausstattung an allen Haltestellen mit nennenswertem Fahrgastaufkommen. Im Einzelfall kann eine richtungsbezogene Ausstattung ausreichend sein. Insgesamt sind 46% der Haltestellen im Stadtgebiet mit einem Fahrgastunterstand (FGU) ausgerüstet. Fast alle nachfragestarken Haltestellen sind mit einem FGU ausgestattet.

Dynamische Fahrgastinformation (DFI-Anlagen): Derzeit sind ca. 50 Haltestellen mit einer DFI-Anlage ausgestattet. Für die Kategorie 2 gehört eine DFI-Anlage zur optionalen Ausstattung. Um die Haltestellen der Kategorie 1 vollständig auszurüsten werden ca. 25 weitere DFI-Anlagen benötigt. Die Einstufung der Haltestellen

in Kategorien wird im Modul 7 „Barrierefreiheit“ näher beschrieben. Ein Test von kleineren DFI-Anlagen soll parallel durchgeführt werden mit dem Ziel auch geringer frequentierte Haltestellen mit einem Informationssystem ausstatten zu können.

Die Infrastrukturqualität des zentralen Verknüpfungspunktes **Bushof** und der innerstädtischen Haupthaltestelle **Elisenbrunnen** ist nicht vollständig barrierefrei, u.a. fehlen taktile Leitelemente. Beide wirken in ihrer Gestaltung verkehrstechnisch und bieten keine nutzerfreundliche Aufenthaltsqualität.

Nach wie vor ist ein hoher Umbaubedarf bzgl. der Haltestelleninfrastruktur festzustellen. Zur Attraktivierung des ÖPNV sollten weitere dynamische Fahrgastinformationsanlagen an stark frequentierten Haltestellen installiert und zusätzliche Fahrgastunterstände bedarfsgerecht aufgestellt werden. Zur Erhöhung des Komforts können auch Sitzbänke in Frage kommen. Zur Stärkung der Verknüpfung Rad-Bus für die letzte Meile sind Fahrradabstellanlagen bedarfsgerecht herzustellen.

7.4.2. Straßeninfrastruktur

Störungen im Betriebsablauf und dadurch bedingte Verspätungen und verpasste Anschlüsse können an freien Streckenabschnitten, an Kreuzungen und an den Haltestellen entstehen.

Verzögerungen auf der Strecke entstehen häufig durch Störungen im Verkehrsfluss, hervorgerufen z.B. durch Baustellen, hohe Verkehrsbelastungen, parkende Fahrzeuge oder Liefer- und Ladevorgänge. Vor allem zu den Hauptverkehrszeiten kommt es für Linienbusse häufig zu Behinderungen durch das erhöhte Fahrzeugaufkommen im motorisierten Individualverkehr. Auf den Zufahrtstraßen von und zur Innenstadt sowie auf dem Alleenring entsteht zu den Hauptverkehrszeiten häufig ein erheblicher Rückstau. Durch die enorme Steigerung der Anzahl an Straßenbaustellen verschärft sich die Situation zusätzlich. Die 3.000-4.000 Baustellenanordnungen pro Jahr erzeugen Störungen und Umleitungsverkehre im gesamten Straßennetz. So haben besonders die Großbaustellen Sperrung A544, Theaterplatz und Pontstraße durch Stau und längere Umleitungsstrecken erhebliche Auswirkungen auf die Reisezeit im ÖPNV.

In folgenden **Straßenräumen** sind Staus besonders häufig festzustellen:

- In der **Monheimsallee** in Richtung Bastei entsteht durch den Rechtsabbieger in die Krefelder Straße häufig nachmittags ein Stau im Berufsverkehr.
- In der **Alt-Haarener-Straße** wird im Ortsteil Haaren der Verkehrsfluss durch starke Verkehrsbelastungen und momentane Umleitungsverkehre behindert.
- Auf dem **Außenring besonders im Bereich Siegelallee und Salierallee** werden im Berufsverkehr längere Rückstaus und somit Behinderungen des ÖPNV registriert.
- Die **Krefelder Straße im Bereich der BAB Auffahrten** gehört momentan zu den staureichsten Straßen im Stadtgebiet.
- Auf der **Von-Coels-Straße im Stadtteil Eilendorf** werden besonders in der Morgenspitze hohe Verlustzeiten im Linienverkehr registriert.

Verzögerung an Knotenpunkten: An Knoten mit sich kreuzenden Hauptverkehrsstraßen und viel Linienverkehr ist eine Beschleunigung durch RBL nur schwer realisierbar. Insbesondere an den Knoten Hansemannplatz und Kaiserplatz kommt es häufig zu längeren Verzögerungen. Auch eine für den Linienbus ungünstige Spuraufteilung oder das Fehlen einer Busspur in der Knotenpunktzufahrt kann besonders in den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Zeitverlusten im Linienverkehr führen. Ein Beispiel im Stadtgebiet ist der Bereich um die Normaluhr. Ebenso kann die Lage einer Haltestelle im Bereich eines Knotenpunktes (vor oder hinter der LSA) durch eine für den Bus ungünstig geschaltete Grüne Welle zu Verzögerungen im Betriebsablauf führen. Dies ist z.B. auf dem Streckenzug Adalbertsteinweg/Trierer Straße an mehreren Stellen der Fall.

Verzögerungen an den Haltestellen: Die heutigen Verkehrsverhältnisse auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen führen für den Linienbusverkehr vor allem an den Busbuchten zu teilweise erheblichen Problemen, u.a. durch die häufige Nichtbeachtung des Vorranges beim Verlassen der Busbucht sowie durch

ordnungswidriges Parken oder Liefern/Laden. Solche Situationen sind z.B. an den Haltestellen Scheibenstraße (Fahrtrichtung stadtauswärts), Alter Posthof (alle Haltestellen) und an den Haltestellen Hansemannplatz und Kaiserplatz zu beobachten.

Eine Beschleunigung im Linienverkehr kann u.a. durch Bussonderfahrstreifen, Busschleusen und besondere Schaltungen oder Anforderungen über Datentelegramm (RBL) an LSA erreicht werden. Es wird empfohlen, besonders neuralgische Punkte herauszugreifen und auf die betreffende Situation angepasste Konzepte zu erarbeiten.

7.4.3. Fahrzeuge

Die in Aachen eingesetzten Fahrzeuge entsprechen in weiten Teilen den formulierten Zielsetzungen. Die Fördervoraussetzungen für die Neuanschaffung von Linienfahrzeugen gemäß der AVV-Förderrichtlinie definieren wichtige Qualitätsmerkmale, die erfüllt werden müssen.

Alle Fahrzeuge der ASEAG und fast alle Busse der Fremd- und Subunternehmer sind mit Niederflurtechnik und einer (manuell) klappbaren Rampe ausgestattet. Lediglich bei Verstärkerfahrten im Schulverkehr werden in wenigen Einzelfällen noch Fahrzeuge eingesetzt, die nicht niederflurig sind.

Alle Fahrzeuge der ASEAG sind mit ITCS-Bordcomputern ausgestattet. Die Fahrzeuge der Subunternehmer sind ebenfalls mit dieser Technik ausgestattet.

Nur wenige Busse im Linienverkehr in Aachen sind mit einer Klimaanlage ausgestattet. Seit 2019 werden bei der ASEAG nur noch vollklimatisierte Busse beschafft. Zudem werden seit einigen Jahren seitens der ASEAG ausschließlich Fahrzeuge mit einem Fahrgastzählsystem beschafft.

7.5. Fahrgastbewertung

Die Zufriedenheit der Kundschaft ist ein wesentlicher Maßstab zur Bewertung des ÖPNV. Datengrundlagen liefern zum einen die eigene Umfrage der Stadt Aachen im Rahmen des Gutachtens zum Busliniennetz, zum anderen das sogenannte „NRW-Kundenbarometer“, das alle zwei Jahre NRW-weit als große Kundenbefragung zur Zufriedenheit mit dem ÖPNV durchgeführt wird.

7.5.1. Liniennetzumfrage

Im November 2023 wurde im Zuge einer gutachterlichen Untersuchung zur Neuordnung des Liniennetztes eine Online-Befragung der Bürgerinnen und Bürger zu den Schwachstellen im Aachener Busnetz durchgeführt. Die Eingabemöglichkeiten bezogen sich auf konkrete Fragen zu den Kategorien Busnetz, Fahrtzeit, Fahrtenhäufigkeit, Umstiege und Fahrzeugkapazität. Zum Ende war die Möglichkeit gegeben in einem Freitextfeld weitere Anmerkungen zu tätigen, dadurch sind viele wertvolle Informationen eingegangen.

Insgesamt haben knapp 3.500 Personen an der Umfrage teilgenommen, von denen 80% in der Stadt Aachen wohnen. Der Altersbereich zwischen 25 und 49 Jahren machte mit 44% den größten Anteil aus, allerdings haben auch viele junge Menschen im Altersbereich von 20-30 Jahren teilgenommen. Insgesamt bezeichnen sich drei Viertel aller Teilnehmenden als häufige Nutzende des Bussystems in Aachen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Erkenntnisse zusammengefasst:

Auffällig ist, dass die innenstadtnahen Bezirke eine gute Erreichbarkeit der Ziele aufweisen, vor allem vom Ponttor und Rothe Erde können viele Ziele gut erreicht werden. Schwieriger gestaltet sich die Erreichbarkeit von Zielen aus den Außenbezirken, vor allem aus Kornelimünster und Verlautenheide.

Bei der Analyse der Fahrtdauer fällt auf, dass Häufignutzende der Busse die Dauer positiver einschätzen als Gelegenheitsnutzende. Insgesamt beurteilen ca. zwei Drittel aller Teilnehmenden die Fahrtdauer als zufriedenstellend.

Der CityTakt stellt eine wichtige und verlässliche Größe für die Nutzung der Busse speziell aus den weiter vom Zentrum entfernt liegenden Ortsteilen dar, eine Ausweitung wird insbesondere bis nach Brand mehrfach gewünscht.

Viele Teilnehmende wünschen ein dichteres Busangebot an Wochenenden. Es wurden einige Buslinien genannt, die an Wochenenden häufiger fahren sollten. In der Regel betrifft dieser Wunsch langlaufende Linien über die Stadtgrenzen hinaus, wie z.B. die Line 47 nach Herzogenrath oder die Linie 11 nach Alsdorf Mariadorf.

Umsteigevorgänge werden immer als Hemmnisse im Fahrtverlauf gewertet, einige Faktoren wurden von den Teilnehmenden als besonders herausfordernd angesehen. Dazu gehört die hohe Anzahl von Bussteigen und eine zu hohe Entfernung der Umsteigepunkte teilweise ohne Sichtbezug zueinander, wie z.B. am Bushof oder an der Normaluhr. Des Weiteren sind eine lange Wartezeit und eine schwierige Orientierung an den Haltestellen häufig genannte Punkte. Zuletzt ist auch die soziale Sicherheit an Haltestellen ein wichtiger Faktor beim Umsteigen.

Eine zusätzliche Herausforderung beim Umsteigen sind kurzfristige Fahrtausfälle und unzuverlässige Informationen über die nächsten Anschlüsse. Oft werden daher fahrplanmäßig längere Fahrtzeiten in Kauf genommen, um einen gefühlt unsicheren Umstieg zu vermeiden. Es besteht der Wunsch frühestmöglich über Fahrtausfälle, Verspätungen und alternative Fahrtmöglichkeiten informiert zu werden.

Die Auslastung der Busse ist ein wichtiger Faktor für die Nutzung des ÖPNVs. Gut die Hälfte der häufig Busfahrenden geben an, dass viele Fahrgäste stehen müssen oder die Busse überfüllt seien. Bei den Gelegenheitsnutzenden ist das Empfinden für eine hohe Auslastung etwas geringer, hier antworten knapp die Hälfte der Befragten, dass ein Sitzplatz zur Verfügung steht.

Die Orientierung im Busnetz fällt im Allgemeinen eher leicht, auch Gelegenheitsnutzer haben zum Großteil keine Schwierigkeiten die gewünschte Verbindung im Netz zu finden. Personen, die selten mit dem Bus fahren oder die nicht in Aachen wohnen, fällt die Orientierung im Netz schwerer als den regelmäßigen Nutzenden bzw. der Aachener Bevölkerung.

7.5.2. NRW-Kundenbarometer 2024

Das NRW-Kundenbarometer wird alle 2 Jahre durchgeführt und dient als Kontrollinstrument für die Qualität im Nahverkehr. Dabei wird die Zufriedenheit der Fahrgäste mit insgesamt 26 Leistungsmerkmalen zu den Themenfeldern Angebot, Verkehrsmittel, Tarif/Vertrieb/Information, Haltestellen sowie Sicherheit erfragt (numerische Skala zwischen 1 = vollkommen zufrieden und 5 = unzufrieden).

Die Globalzufriedenheit der Fahrgäste - also die Zufriedenheit mit den Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs im Allgemeinen - lag in der Stadt Aachen bei einem Wert von 3,19 und stellt eine Verschlechterung im Vergleich zu 2022 (3,12) dar. Der Anteil „enttäuschte Kunden“ betrug dabei in 2024 36%, in 2022 waren es 30%. Im Busverkehr wurde die Note 3,16 vergeben (in 2022: 3,01).

Gute Noten wurden in den Bereichen HandyTicket-Kauf, Luftlinientarif eezy, Sicherheit tagsüber in Fahrzeugen und an Stationen sowie Fahrpersonal vergeben. Am schlechtesten wurden die Merkmale Informationen bei aktuellen Störungen oder Verspätungen, Fahrkarten-Automaten, Preis-Leistungsverhältnis, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie das Tarifsystem bewertet.

Kundenzufriedenheitsbefragungen dienen auch als Datengrundlage für strategische Entscheidungen. Aus den Ergebnissen der Befragung lassen sich kurze und mittelfristige Zielsetzungen für qualitätsverbessernde Maßnahmen ableiten.

Die Kundenzufriedenheit kann in einem weiteren Schritt auf Basis der Antworten nach realer Wichtigkeit in einer sogenannten Handlungsrelevanz-Matrix grafisch dargestellt werden. So lassen sich die Merkmale ablesen, die in ihrer Qualität gehalten werden sollten oder auch Handlungsbedarf erfordern. Die dringlichsten und wichtigsten Themen, die demnach angegangen werden sollten, sind

- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Verbindungen und Anschlüsse
- Preis-Leistungs-Verhältnis
- Fahrplantakt
- Informationen bei aktuellen Störungen oder Verspätungen

Im Vergleich zu 2022 hat sich die Bewertung fast aller Merkmale verschlechtert, mit Ausnahme von den Merkmalen Tarifsystem sowie Preis-Leistungs-Verhältnis, was maßgeblich auf die Einführung des Deutschlandtickets zurückzuführen sein durfte. Die verschlechterten Noten spiegeln die aktuelle Situation im ÖPNV-Betrieb mit einem deutlich störungsgeprägteren Gesamtsystem als in der Vergangenheit wider.

8. Ausblick

Im Modul 3 „Bestandsanalyse ÖPNV-Angebot“ wurde die heutige Situation im Nahverkehr in Aachen beschrieben und analysiert. Wesentliche Ergebnisse aus der Analyse werden in der Entwicklung des Zielkonzepts im Modul 4 „Zielkonzept ÖPNV-Netz“ überprüft und aufgenommen.

Das Monitoring des ÖPNV-Systems in Aachen erfolgt kontinuierlich. Die infrastrukturellen Anlagen werden sukzessive ertüchtigt und ausgebaut, der reibungslose Busbetrieb mittels Busbeschleunigungsmaßnahmen weiterentwickelt und die technische Ausrüstung fortlaufend modernisiert.

Die Hinweise aus der Bevölkerung helfen bei Identifizierung von Schwachstellen im ÖPNV-Netz, besonders die Befragung im Busnetz und das AVV-Kundenbarometer haben wertvolle Hinweise geliefert.

Durch die aktuellen Ergebnisse der Umfrage „Mobilität in Deutschland“ zeigt sich, dass Alternativen zum Pkw häufiger genutzt werden und Steigerungspotential im ÖPNV weiterhin vorhanden ist. Eine Attraktivitätssteigerung durch Zuverlässigkeit und einen Reisezeitvorteil gegenüber dem MIV ist wichtiges Ziel für die kommenden Jahre.

Nahverkehrsplan Stadt Aachen
3. Fortschreibung 2025

Modul 4 Zielkonzept ÖPNV-Netz

Stand: 21.08.2025

stadt aachen

Modul 4 Zielkonzept ÖPNV-Netz

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung ... 1
1. Grundsätze ... 1
1.1. Einführung ... 1
1.2. Strategische Leitziele ... 2
1.3. Öffentlicher Dienstleistungsauftrag ... 2
1.4. Zielszenarien ... 2
2. Planungsgrundlagen ... 4
2.1. Anforderungen ... 4
2.2. Analyseergebnisse ... 4
2.3. Stadtentwicklung ... 5
2.4. Gutachten und Maßnahmen ... 6
2.4.1. Regiotram ... 6
2.4.2. NEMORA: AG Starke Achsen, Premiumnetz ... 6
2.4.3. Liniennetzgutachten der Stadt Aachen ... 9
2.4.4. Gutachten „Untersuchung von Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV im AVV“ ... 9
2.4.5. ASEAG Vision 2027 ... 10
3. Zielkonzept 2028 ... 11
3.1. Ausgangslage und Voraussetzungen ... 11
3.2. Rahmenplanungen ... 12
3.2.1. Mobilitätsplan/SPNV Nahverkehrsplan 2025 ... 12
3.2.2. Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein ... 12
3.3. Betriebliches Leistungsangebot Bus ... 13
3.4. Infrastrukturmaßnahmen ... 14
3.4.1. Bahnhöfe und Haltepunkte ... 14
3.4.2. Bushaltestellen ... 15
3.4.3. Verknüpfung der Angebote ... 15
3.4.4. Busbeschleunigung ... 16
3.4.5. Umrüstung der Busflotte ... 18
4. Zielperspektive 2030+ ... 19
4.1. Grundsätze und Strategie ... 19
4.2. SPNV ... 20
4.2.1. Netzmaßnahmen ... 20
4.2.2. Bahnhöfe und Haltepunkte ... 21
4.3. Neubau Straßenbahn ... 22
4.3.1. Regiotram ... 22

4.3.2 Trambahnsystem 22
4.4. Leistungsangebot Bus 2030+ 23
5. Ausblick 25
5.1. Autonom fahrende Busse 25
5.2. Fazit 26
Anlage: Linienangebot Zielkonzept 2028

Zusammenfassung

Das Zielkonzept für den ÖPNV in Aachen bildet die strategische Leitlinie für die Weiterentwicklung eines leistungsfähigen, zukunftsfähigen und klimaverträglichen Verkehrsnetzes. Im Fokus steht die umfassende Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes durch Angebotsausbau, Modernisierung und Ausbau der Infrastruktur sowie die Integration innovativer Mobilitätslösungen.

Die strategischen Leitziele – Attraktivitätssteigerung, vollständige Barrierefreiheit, Emissionsfreiheit der Busflotte, Infrastrukturausbau, Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – orientieren sich klar an den kommunalen Klimaschutzzielen, der Daseinsvorsorge und den Anforderungen eines veränderten Mobilitätsverhaltens. Sie finden ihre Konkretisierung im Zielnetz 2028, das als Ausgangspunkt für die Neuvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags dient, sowie in der Zielperspektive 2030+, die auf einen längerfristigeren Ausbau auf allen Ebenen blickt.

Trotz ambitionierter Zielsetzungen macht das Konzept auch die Grenzen aktueller Umsetzbarkeit deutlich – insbesondere durch den anhaltenden Fachkräftemangel und begrenzte Haushaltsmittel. Vor diesem Hintergrund wird eine schrittweise, pragmatische Umsetzung im Rahmen gesicherter Kapazitäten angestrebt, stets mit dem Ziel, die Erreichbarkeit, Effizienz und Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV nachhaltig zu verbessern.

1. Grundsätze

1.1. Einführung

Angesichts des sich wandelnden Mobilitätsverhaltens und der fortschreitenden Digitalisierung steht der öffentliche Personennahverkehr bereits mitten in einem nachhaltigen Wandel. Der klassische öffentliche Nahverkehr wird in seiner bisherigen Form durch neue Angebotsformen, vernetzte Verkehrssysteme und innovative Fahrzeugkonzepte ergänzt. Die Menschen in Aachen sollen motiviert werden, häufiger die öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel zu nutzen, den Umweltverbund im Verkehr (ÖV, Rad, Fuß) zu stärken und dabei ihr Wohnumfeld lebenswerter und klimafreundlicher zu gestalten.

Der ÖPNV soll in den kommenden Jahren das Rückgrat eines nachhaltigen, nutzerfreundlichen und hocheffizienten Mobilitätssystems werden, das den unterschiedlichen Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht wird. Bestehende Angebote sind zu optimieren, Umweltbelastungen zu reduzieren und die Bedienungseffizienz durch verbesserte Erreichbarkeit und bessere Verbindungen zu steigern.

Übergeordnetes Ziel für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Aachen ist es, das Verkehrsmittelwahlverhalten zugunsten des Nahverkehrs und des Umweltverbundes zu beeinflussen. Durch eine schrittweise Angebotsverbesserung verbunden mit einem konsequenten Ausbau der Infrastruktur zur Beschleunigung des ÖPNV sollen die Fahrgastzahlen sukzessive an die Zielgröße von 30% Steigerung angenähert werden. Derzeit wird diese Einordnung im Zuge eines Systemwechsels zum einem kombinierten Bus- und Stadtbahnsystem geprüft.

Die ÖPNV-Strategie der Stadt Aachen manifestiert sich entsprechend in dem integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) 2.0 aus 2024 und in den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Aachen.

Für eine entsprechende Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes in Aachen und der Region ist ein verlässlicher Finanzierungsrahmen seitens Bund, Land und der Kommune notwendig. Die Entwicklung kann nur auf einem regional getragenen Fundament geschehen. Dazu müssen Personal- und Fahrzeugkapazitäten bei den Verkehrsunternehmen wie auch bei den kommunalen Aufgaben- und Straßenbaulastträgern zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung erstellt die Stadt Aachen aufbauend auf die Vision 2050 und die Strategie 2030 derzeit die Teilstrategien. Die Strategien Radverkehr und Elektromobilität wurden bereits beschlossen. Im Jahr 2025 werden die Strategien Autoverkehr, Verkehrssicherheit, Fußverkehr und Mobilitätsmanagement erarbeitet. Für den ÖPNV gilt der vorliegende Nahverkehrsplan als Strategiepapier für die Weiterentwicklung des ÖPNV und passt sich in den Gesamtprozess ein.

1.2. Strategische Leitziele

Basierend auf diesen Grundsätzen leiten sich die wesentlichen Ziele des ÖPNV-Konzepts ab:

- Deutliche Erhöhung der Attraktivität und Zuverlässigkeit des ÖPNV
- Fortführung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV
- Umrüstung der Busflotte auf emissionsfreie Fahrzeuge
- Infrastrukturausbau und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit des Busverkehrs
- Schaffung eines nahtlosen Verbundes der umweltfreundlichen Verkehrsmittel durch Herstellung entsprechender Infrastruktur und Integration innovativer Technologien

Weitere Leitgedanken sind:

- Stärkung des Schienenverkehrs, inklusive kommunale Schiene
- Angebotsausbau im Busverkehr
- Sicherung der Daseinsvorsorge
- Optimierung der Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn an wichtigen Verkehrsknoten
- Überprüfung schienenparalleler Busangebote
- Schaffung von Schnellbusachsen auf verkehrsstarken Relationen
- Nachfrageoptimierte Linienplanung
- Integration bedarfsorientierter und flexibler Bedienungsformen
- Beschleunigung der Verkehrsabläufe

Zukunftsperspektive: Das Nahverkehrskonzept muss siedlungsstrukturelle Entwicklungen berücksichtigen und diese gezielt unterstützen. Die Integration neuer Wohn- und Gewerbeflächen in das Netz- und Bedienungsangebot muss frühzeitig konzeptionell vorbereitet werden.

Daseinsvorsorge: Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG muss der Aufgabenträger die angemessene Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherstellen. Dazu gehört ein qualitativ hochwertiges Angebot, das auch Orts- und Tagesrandlagen abdeckt. Der Aufgabenträger legt verbindliche Qualitätsstandards für den ÖSPV im Planungsgebiet fest. Ziel ist es, den täglichen Verkehrsbedarf und die Mobilitätsbedürfnisse im Rahmen der Daseinsvorsorge zu erfüllen sowie den Verkehrsbedarf finanziell tragbar, sozial und umweltverträglich zu decken.

Optimierung: Das Zielkonzept für den ÖPNV in Aachen orientiert sich an den Ergebnissen der Analyse und der Bewertung des ÖPNV-Angebotes, siehe Modul 3 "Bestandsanalyse ÖPNV-Angebot".

1.3. Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Der Nahverkehrsplan der Stadt Aachen bildet die Grundlage für die Fortentwicklung des Nahverkehrs in Aachen und enthält die Rahmenvorgabe für die Neuvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) für öffentliche Personenverkehrsdienste zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027. Das Zielkonzept 2028 definiert den Umfang der zu vergebenden Verkehrsleistung.

Auf Grund der vielfältigen verkehrlichen und wirtschaftlichen Synergieeffekte und der engen Verzahnung der Linien zwischen Stadt und StädteRegion Aachen, beabsichtigen die beiden zuständigen Aufgabenträger die Vergabe des gesamten Linienverkehrs in Stadt und StädteRegion Aachen an einen internen Betreiber. Die Vergabeabsicht soll Ende 2025 im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden.

1.4. Zielszenarien

In zwei Zielszenarien werden die oben beschriebenen Leitziele für das betriebliche Linienkonzept und den Infrastrukturausbau berücksichtigt.

Das Zielkonzept 2028 beinhaltet das Angebotsnetz zur Umsetzung beim Fahrplanwechsel Dezember 2027. Zum Ablauf des geltenden ÖDA im Dezember 2027 wurde eine vollständige Harmonisierung der Laufzeiten aller Linien-Betriebsgenehmigungen hergestellt. Das Angebotsnetz 2028 ist für die Neuvergabe der Leistung des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) maßgebend.

Das Zielkonzept 2028 setzt sich in seinen Grundzügen und dem angestrebten Leistungsvolumen aus dem Bestandsnetz 2025 zuzüglich den bereits vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen u.a. als Mobilitätswende-Maßnahmen beschlossenen aber noch nicht umgesetzten Maßnahmen zusammen.

Die Zielperspektive 2030+ orientiert sich an einer perspektivisch noch weitergehenden Entwicklung im ÖPNV in Aachen. Sie wird in starkem Maße durch die eingetretenen wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen geprägt sein. Eine Konkretisierung der Ansätze für diese längerfristige Planungsphase wird aktuell geprüft und erfolgt in einer weiteren Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.

2. Planungsgrundlagen

Im Folgenden werden die Planungsgrundlagen beschrieben. Durch den Abgleich zwischen der geforderten Angebots- und Betriebsqualität und der aktuellen Situation sowie der perspektivisch angestrebten Entwicklung werden Maßnahmen abgeleitet und geprüft. Für die Zielkonzepte kann auf eine Vielzahl von vorhandenen Untersuchungen und Gutachten aus den letzten Jahren zurückgegriffen werden, die nachstehend beschrieben werden.

2.1. Anforderungen

Das Anforderungsprofil beinhaltet Standards und Zielwerte in Aachen, die im Modul 2 "Qualitätsanforderungen" beschrieben sind. Im Rahmen der Schwachstellenanalyse im Modul 3 "Bestandsanalyse ÖPNV-Angebot" werden Abweichungen von den Zielwerten festgehalten.

Für die Ausgestaltung des ÖSPV werden folgende operative Wirkungsbereiche betrachtet:

Sicherstellung der Mobilität:

- Einfacher Zugang
- Gute Erreichbarkeit
- Hohe Zuverlässigkeit
- Kurze Reisezeiten
- Gute Beförderungsqualität

Schaffung einer optimierten Angebotsstruktur:

- Systematisierung der Angebote (Betriebszeiten, Vertaktung, Qualitätssicherung)
- Ausschöpfung der Systemvorteile Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Kapazitätsvermögen der Verkehrssysteme Bus und Bahn durch systematische Vernetzung SPNV/ÖSPV
- Schaffung neuer direkter umsteigefreier Verbindungen
- Priorisierungs- und Entwicklungsprogramm für den Ausbau des ÖSPV
- Begleitende Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität

Busbeschleunigung:

- Priorisierung des ÖSPV im Straßenverkehr
- Infrastrukturelle und technische Beschleunigungsmaßnahmen
- Systematisierung der Angebote (Vertaktung)

Außerdem ist die Wirtschaftlichkeit zu beachten. Vor dem Hintergrund angespannter Haushaltslagen kann die konkrete Umsetzung des vorgegebenen Ziels nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und unter Hinzunahme öffentlicher Fördergelder erfolgen. Zudem muss ausreichend Fahrpersonal verfügbar sein. Daher ist eine vorausschauende Planung mit einer ausgewogenen Aufteilung von Ausbaumaßnahmen auf die nächsten Jahre notwendig.

2.2. Analyseergebnisse

Im Modul 3 „Bestandsanalyse ÖPNV-Angebot“ wurde die heutige Situation im Nahverkehr in Aachen umfangreich beschrieben und analysiert. Wesentliche Ergebnisse aus der Analyse werden im Folgenden dargestellt:

Die Flächenerschließung im Sinne der Daseinsvorsorge ist heute schon sehr gut. Einige Teilgebiete werden dabei nur in geringer Taktung erschlossen. Perspektivisch gilt es daher, nachfrageabhängig diese Lücken zu schließen. Dabei ist auch die Strukturentwicklung zu berücksichtigen.

Bezüglich des derzeitigen Angebotes ist u.a. festzuhalten, dass die derzeitigen CityTakt-Achsen nicht auf allen Hauptkorridoren bis in die Stadtteile geführt werden (Brand, Richterich). Sie sollten entsprechend „verlängert“ werden. Außerdem verkehren einige Linien nicht in einem festen Takt (u.a. Linien 30, 53, 70) bzw. selten (z.B. Linie 50). Verstetigungen sind zu prüfen.

Im Rahmen der laufenden Bearbeitung des Liniennetzgutachtens bemerkt das extern beauftragte Gutachterteam, dass es sich beim Busnetz um ein eher unübersichtliches Netz mit sehr vielen Linien handelt, das - vor allem für Gelegenheitsnutzende – schwierig zu verstehen ist. Die große Anzahl an Linien, die an besondere Bedürfnisse der Feinerschließung angepasst sind, schränkt die Lesbarkeit des Busnetzes ein und erschwert die Darstellung.

Die Umfrage zum Busliniennetz in Aachen ergab, dass Fahrgäste mit der Fahrtdauer auf ihren genutzten Verbindungen nicht vollumfänglich zufrieden sind, vor allem wenn diese selten mit dem Bus fahren. An einigen Haltestellen fällt der Umstieg schwer, da beispielsweise eine hohe Anzahl an Bussteigen und Buslinien sowie weite Entfernungen zwischen den Bussteigen vorhanden sind. Dies trifft u.a. auf den Hauptverknüpfungspunkt Bushof zu.

Gemäß AVV-Kundenbarometer in 2024 besteht der größte Handlungsbedarf in den Bereichen

- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Verbindungen und Anschlüsse
- Preis-Leistungs-Verhältnis
- Fahrplantakt
- Informationen bei aktuellen Störungen oder Verspätungen

Die gesamten Aspekte aus der Analyse in Modul 3 „Bestandsanalyse ÖPNV-Angebot“ gilt es in der Entwicklung der Zielkonzepte zu berücksichtigen.

2.3. Stadtentwicklung

Größere Planungsvorhaben und Stadtentwicklungsprojekte sowie die Entwicklung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten werden in weiterer Zukunft zu veränderten Verkehrsströmen und induzierten Verkehren führen. Für den Zielhorizont 2030 und darüber hinaus ist hier mit Blick auf den ÖPNV insbesondere zu benennen:

- Campus West (u.a. mit Neubau einer Brücke nach Campus Melaten)
- Weiterer Ausbau Campus Melaten
- Weitere Ansiedlungen im grenzüberschreitenden Gewerbegebiet Avantis
- Wohn- und Gewerbeentwicklung „Hutchinson“ in Forst
- Gewerbliche Entwicklung Conti-Gelände/Rothe Erde
- Sportpark Soers inklusive neuer Nutzungen
- Gewerbliche Entwicklung Liebig-Höfe
- Haus der Neugier
- Altstadtquartier Büchel
- Wohngebiet Richtericher Dell sowie Wohn- und Gewerbestandort Schloss-Schönaustraße/Roermonder Straße
- Wohngebiet Grauenhofer Weg/Stettiner Straße
- Wohn- und Gewerbestandort Sittarder Straße Stadtteilperspektive Forst
- Wohnstandort Vaals Grenze
- Wohngebiet Kornelimünster Süd-West
- FH-Campus Eupener Straße
- Bluegate Aachen Hbf

Auch wenn noch nicht alle genannten Gebiete gesichert in Entwicklung gehen, muss die ÖPNV-Erschließung frühzeitig geplant und rechtzeitig gestärkt werden, damit die Möglichkeit der ÖPNV-Nutzung von Anfang gegeben ist. Die Berücksichtigung von neuen Entwicklungsprojekten, ihre Erschließung und verkehrlichen Auswirkungen sind nicht nur auf Aachen begrenzt. Planungen in den angrenzenden Kommunen können ebenfalls zu verstärkten Anbindungsbedürfnissen führen.

Darüber hinaus hat die Errichtung von neuen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten eine größere Auswirkung auf das Busliniennetz, vor allem auf die Linienführung und Haltestellenlagen. Insbesondere ist die Realisierung des Haltepunktes in Aachen-Richterich in den nächsten Jahren zu berücksichtigen. Auch größere Umgestaltungen

vorhandener Bahnhöfe bzw. in deren Umfeld, wie u.a. am Bahnhof Aachen West und am Haltepunkt Aachen-Eilendorf eingeplant, lösen Anpassungen im Linienverkehr aus und in der Ausgestaltung der Infrastruktur, wie Haltestellenlagen und Haltestellenlängen (insbesondere am Westbahnhof).

2.4. Gutachten und Maßnahmen

In den letzten Jahren wurden mehrere Gutachten, Machbarkeitsstudien und Potentialanalysen zum ÖPNV in Aachen erarbeitet. Diese zielen auf einen ÖPNV-Ausbau und eine Stärkung des Umweltverbundes ab. Nachstehend werden die wichtigsten Untersuchungen und Prozesse dargestellt.

2.4.1. Regiotram

Das Projekt „Regiotram Aachen“ sieht den Neubau einer regionalen Straßenbahnverbindung zwischen dem Oberzentrum Aachen und den Städten Würselen, Alsdorf und Baesweiler im Nordkreis der StädteRegion Aachen vor.

In einer Machbarkeitsstudie wurde seit 2020 die technische, betriebliche und wirtschaftliche Machbarkeit untersucht und für zwei Varianten grundsätzlich festgestellt. Im September und Oktober 2023 beschlossen die zuständigen Gremien in den beteiligten Gebietskörperschaften die weitere Planung auf Basis der Variante 5 „Alsdorf Zentrum“, die weitestgehend entlang der B 57 verläuft und in Alsdorf Annapark die Eisenbahnstrecke Herzogenrath - Stolberg niveaufrei kreuzen soll, zu beauftragen.

Ab Würselen kann sich perspektivisch der Ast Merzbrück an die Stammstrecke Aachen - Baesweiler anschließen. Er soll das Strukturwandelprojekt in Würselen-Merzbrück erschließen und den Forschungsflugplatz Aachen- Würselen anbinden. Außer dem Ast Merzbrück wird am nördlichen Ende eine Erweiterung Richtung Übach-Palenberg diskutiert.

Durch die Regiotram soll eine der stärksten Verkehrsachsen aus dem Aachener Nordraum in die Stadt Aachen mit einem schienengebundenen Verkehrsmittel bedient werden. Zwischen dem Oberzentrum Stadt Aachen und den Kommunen im Aachener Nordkreis bestehen sehr aufkommensstarke Verflechtungen im Pendelverkehr (> 60.000 Ein- und Auspendelfahrten/Tag, Quelle: Pendleratlas NRW), die heute überwiegend mit dem Pkw abgewickelt werden.

Das Straßennetz im Nordkorridor ist in der Hauptverkehrszeit ausgelastet. Darüber hinaus sind die Kapazitäten des heutigen Busnetzes auf den Hauptachsen weitestgehend erschöpft. Der Mischverkehr des busbasierten ÖPNV mit dem MIV auf der Straßeninfrastruktur führt zusätzlich zu Qualitätsproblemen (geringe Beförderungsgeschwindigkeiten, hohe Verspätungsanfälligkeit) des überlasteten ÖPNV-Angebotes. Signifikante Leistungserweiterungen und Qualitätsverbesserungen (Reisezeiten, Pünktlichkeit) im heutigen Busnetz sind mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand kaum mehr realisierbar.

Das Gesamtprojekt befindet sich in der Vorplanungsphase.

2.4.2. NEMORA: AG Starke Achsen, Premiumnetz

Das Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) wurde 2022 als „Arbeitsgruppe Innovation“ gegründet und wird seit Frühjahr 2023 unter dem aktuellen Namen geführt. Ziel ist, die Mobilitätswende in Stadt und StädteRegion Aachen gemeinsam und aktiv zu gestalten und dabei eine nachhaltige Mobilität zu fördern, die den regionalen Bedürfnissen entspricht.

In NEMORA haben sich Stadt und StädteRegion Aachen sowie alle regionsangehörigen Kommunen, AVV und ASEAG zusammengefunden. Darüber hinaus werden Politik, Verwaltung, Stakeholder, Mobilitätsanbietende und auch der Landesbetrieb Straßen.NRW angesprochen. Durch den breiten partizipativen Ansatz wird sichergestellt, dass die unterschiedlichen Interessen und Perspektiven in den erarbeiteten Konzepten berücksichtigt werden. Die Zusammenarbeit der Beteiligten soll zu abgestimmten Konzepten und Maßnahmen führen.

Das Netzwerk NEMORA führt vier Arbeitsgruppen (AGs), die sich auf die zentralen Themen der Mobilitätswende in der Region fokussieren:

- AG Starke Achsen (ÖPNV)
- AG Regionale Radinfrastruktur
- AG Mobilstationen und Multimodalität
- AG Finanzierung Mobilitätswende

Sie sind Teil eines umfassenden Plans, die Region durch bessere Infrastruktur und geeignete Mobilitätsangebote zu stärken.

In der für den ÖPNV sehr relevanten AG Starke Achsen wird ein Premiumbusnetz in der Region entwickelt. Dazu wurde zunächst ein ÖPNV-Hauptkorridornetz von allen beteiligten Kommunen beschlossen (vgl. Abbildung 1). Das Premiumbusnetz ist darauf ausgerichtet, qualitativ hochwertige und durchgängige Verbindungen zwischen der Stadt Aachen und den Kommunen der StädteRegion zu bieten und ermöglicht direkte Routen entlang definierter Hauptachsen. Es integriert nicht nur Stadtzentren, sondern vernetzt diese auch miteinander. Die wesentlichen Merkmale des Premiumnetzes sind:

- Städteübergreifende Verbindungen, die auf die Hauptpendelströme ausgerichtet sind
- Trassenführung unter Abwägung der Notwendigkeit der Bedienung untergeordneter Ortschaften gegenüber der gezielten Andienung einiger weniger Haupthaltestellen, um eine gute Abdeckung bei maximaler Effizienz zu gewährleisten
- Klar strukturierte Netzkonzeption
- Fortlaufender Betrieb mit konstanter Frequenz auch außerhalb der Stoßzeiten
- Hohe Reisegeschwindigkeit durch weitestgehend mögliche eigene Trassen und Bussonderfahrstreifen
- Vorrangschaltung für den ÖPNV an allen Lichtsignalanlagen
- Abgestimmte Anschlüsse zu lokalen und ggf. auch bedarfsorientierten Verkehren
- Optimierte Umsteigebedingungen an Knotenpunkten durch infrastrukturelle und informationstechnische Aufwertung
- Sicherung eines zuverlässigen Services durch moderne Informations- und Fahrzeugtechnologien

Das Premiumnetz hat das Potenzial, den gesamten Mobilitätsraum nachhaltig zu verändern. Kürzere Reisezeiten und verlässliche Verbindungen steigern die Zufriedenheit der Bestandsnutzer, während direktere Verbindungen zwischen den Städten den ÖPNV attraktiver für längere Strecken machen. Das Premiumnetz kann auch ein starker Treiber für Infrastrukturmaßnahmen werden, die die Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum Individualverkehr nachhaltig erhöhen.

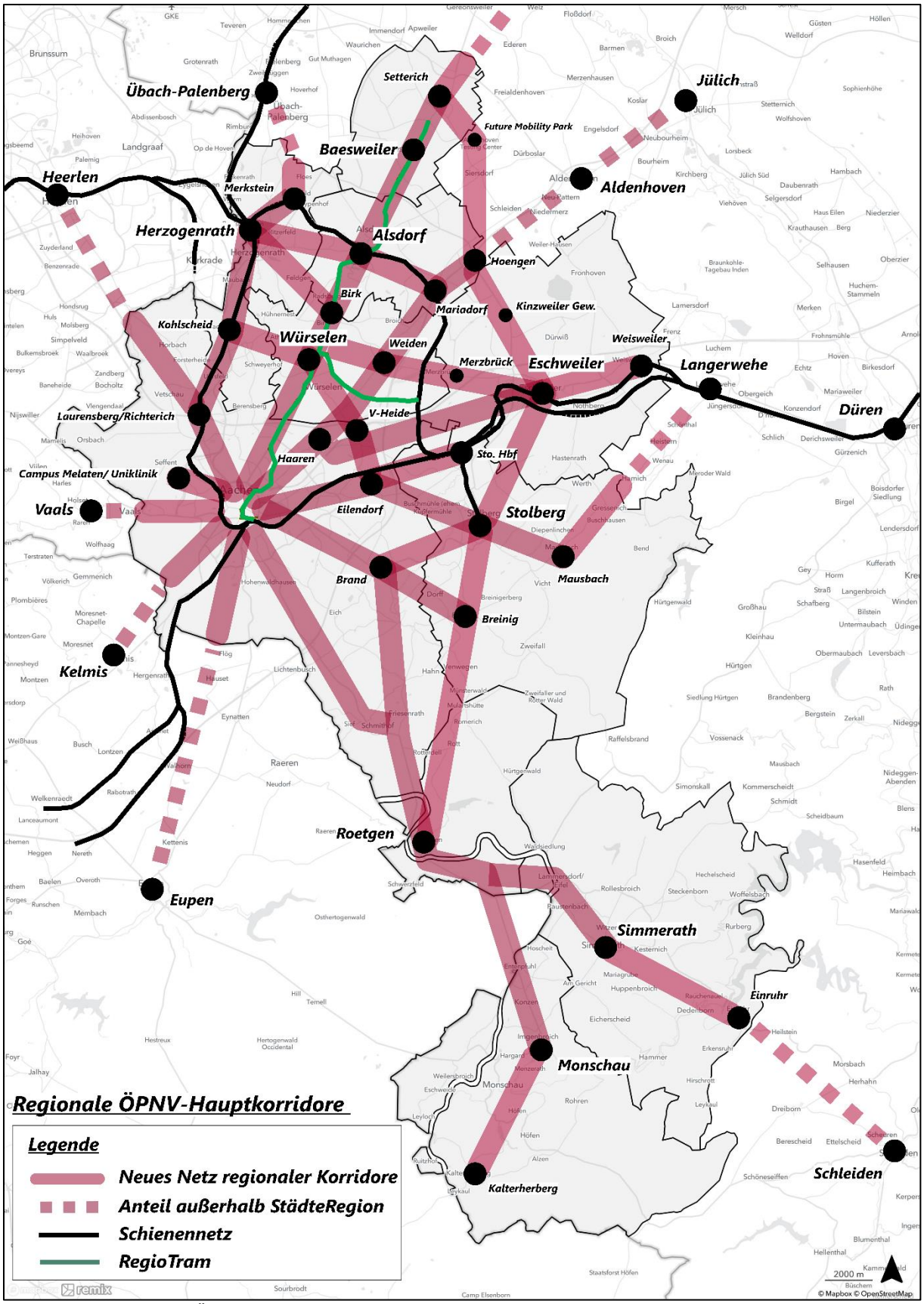


Abbildung 1: Regionale ÖPNV-Hauptkorridore NEMORA Quelle: ASEAG 2025

In Aachen verläuft das Premiumnetz auf den Hauptachsen mit der stärksten Nachfrage:

- Jülicher Straße – Krefelder Straße in Richtung Würselen – Alsdorf – Baesweiler
- Jülicher Straße – Alt-Haarener Straße in Richtung Würselen – Alsdorf bzw. über Verlautenheide in Richtung Stolberg – Eschweiler
- Adalbertsteinweg – Von-Coels-Straße in Richtung Stolberg
- Adalbertsteinweg – Trierer Straße in Richtung Stolberg bzw. über Kornelimünster, Walheim in Richtung Roetgen – Monschau
- Monschauer Straße in Richtung Roetgen – Simmerath
- Eupener Straße in Richtung Eupen
- Lütticher Straße in Richtung Kelmis
- Vaalser Straße in Richtung Vaals bzw. Uniklinik
- Turmstraße – Claßenstraße – Seffenter Weg / Süsterfeldstraße / Campus West – Campus Melaten – Uniklinik
- Roermonder Straße – Laurensberg – Richterich in Richtung Kohlscheid – Herzogenrath bzw. Heerlen

Darüber hinaus sollen wichtige städteregionale Tangentialverbindungen geschaffen bzw. ausgebaut werden. Für Aachen ist die Achse Herzogenrath – Würselen – Verlautenheide – Eilendorf – Bf. Rothe Erde relevant.

Die Stärkung der regionalen Relationen soll sowohl angebotsseitig als auch mittels Infrastrukturmaßnahmen erfolgen. Im Rahmen der AG Starke Achsen werden entsprechende Maßnahmen erarbeitet und untersucht, welche dann in Abstimmung mit allen beteiligten Gebietskörperschaften und beteiligten Straßenbaulastträgern umgesetzt werden können. Die AG Starke Achsen bindet hierzu alle notwendigen Akteure in diesen Prozess mit ein.

2.4.3. Liniennetzgutachten der Stadt Aachen

Die Stadt Aachen hat in 2023 den Auftrag für die Erarbeitung eines Liniennetzgutachtens an einen externen Gutachter vergeben. Politischer Wunsch und Bestandteil der ursprünglichen Beauftragung war das Ziel einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 30% in den nächsten 5 Jahren.

Aufbauend auf einer Analyse des bisherigen Busliniennetzes hat der Gutachter zunächst verkehrsmodellgestützt zwei Grobkonzeptvarianten entwickelt und bewertet. Als Ergebnis der bisherigen Arbeiten wurde die Aufgabenstellung dahin gehend angepasst:

a) Es wird eine Hauptnetzvariante 3 herausgearbeitet, die bestandsorientiert Anpassungsmaßnahmen mit der Zielrichtung, möglichst viele Fahrgäste (Zielrichtung 30%) zusätzlich zu generieren, beinhaltet. Die Mehrleistung fokussiert auf eine Stärkung der Hauptachsen sowie tangentialen Verbindungen vordergründig außerhalb des Alleenrings aber unter Beibehaltung des Bedienungsniveaus innerhalb des Grabenrings sowie die Schaffung dezentraler Verknüpfungspunkte und bessere Umsteigeverknüpfungen an den Bahnhöfen. Die Feinerschließung in den Stadtteilen bleibt beibehalten.
b) Darüber hinaus wird ein perspektivisches Maximalszenario untersucht, dass sich an einer weitgehenden Umgestaltung von Straßeninfrastruktur unter Einbeziehung eines ausführlichen Regiotram-Leitbilds beschäftigt. Mit welchem System können 30% mehr Fahrgäste erreicht werden?

Die Ergebnisse werden hinsichtlich der Realisierbarkeit zu bewerten sein und in der Folge in einer weiteren Fortschreibung des Nahverkehrsplans Berücksichtigung finden.

2.4.4. Gutachten „Untersuchung von Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV im AVV“

Der AVV hat in 2021 das Gutachten „Untersuchung von Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV im AVV“ erarbeiten lassen. In vier Handlungsfeldern wurden geeignete Maßnahmen für das gesamte AVV-Gebiet entwickelt und strategisch bewertet, die den ÖPNV attraktiver machen sollen, u.a. zum ÖPNV-Angebot. Für eine erfolgreiche Verkehrswende wird empfohlen:

- Deutliche Erhöhung der Angebotsdichte in allen Teilräumen durch Taktverdichtungen sowie Ausdehnung der Betriebszeiten abends und am Wochenende, so dass der ÖPNV zu einer echten Alternative zum eigenen Pkw wird. Eine generelle Nachverdichtung des Netzes ist dabei nicht prioritär.
- Konsequente Bevorrechtigung und Priorisierung des ÖPNV gegenüber anderen Verkehrsträgern, um die Reisezeiten im ÖPNV zu verringern. Straffung von Linienwegen überprüfen.
- Einführung von schienengebundenen Alternativen auf den starken Achsen untersuchen und einführen, um Kapazitätsengpässe und Reisezeiten mit dem ÖPNV zu verringern.
- Flexible Bedienformen (z.B. On-Demand-Systeme) in sehr dünn besiedelten Gebieten und in sehr schwach nachgefragten Zeiträumen als Ergänzung zum Fahrplangebundenen ÖPNV-Angebot einsetzen.
- Entwicklung von ÖPNV-affinen Siedlungsstrukturen.
- Parkraumbewirtschaftung weiter ausbauen.
- Erschließung von neuen Finanzierungsquellen, um Maßnahmen in einer signifikanten Größenordnung umsetzen zu können. Das könnte z.B. ein anrechenbarer Arbeitgeberbeitrag, ein Bürgerticket oder eine Bürgerabgabe sein. Hierfür wäre jeweils eine Gesetzesänderung auf Landesebene erforderlich.

2.4.5. ASEAG Vision 2027

Die Vision 2027 stammt aus 2019 und beinhaltet Maßnahmenvorschläge der ASEAG zur Verkehrswende für Aachen und die StädteRegion hin zu einer Stärkung des Umweltverbundes mit dem ÖPNV als Rückgrat. Eckpunkte darin sind:

- Starke Achsen mit einer Bedienung im CityTakt
- Regiotram
- Direktverbindungen zu Gewerbegebieten und Hochschulen
- NetLiner als On-Demand-System und City-Shuttle, die Fahrgäste zu den Hauptachsen bringen
- Digitale Mobilitätsplattform (movA) mit intermodalen Auskünften sowie Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten
- Mobilitätsstationen zum Umstieg zwischen Bus, Auto, Fahrrad

Stoßrichtung ist eine erhebliche Ausweitung der Verkehrsleistung und die Verbesserung der Infrastruktur.

3. Zielkonzept 2028

Das Zielkonzept für den ÖPNV in 2028 orientiert sich an den oben beschriebenen Zielen und Rahmenbedingungen, den Erkenntnissen aus der Analyse der vorliegenden Untersuchungen und Gutachten. Es umfasst das betriebliche Leistungsangebot im Busverkehr, Infrastrukturmaßnahmen an Haltestellen, Bahnhöfen sowie im Straßenraum und geplante SPNV-Maßnahmen (nachrichtlich dargestellt).

Bei der Liniennetzplanung sind die Belange der heutigen bzw. der zukünftigen Fahrgäste zu berücksichtigen. Vorhandene Erschließungs- und Verbindungsdefizite müssen abgebaut werden. Im Sinne der Kundenorientierung müssen gewachsene Verkehrsverflechtungen, wie z.B. in den Kernstadtbereich, in die Stadtteilzentren und in die Gewerbe- und Industriegebiete sowie zu öffentlichen Einrichtungen, insbesondere zu den Schulstandorten, berücksichtigt werden. Dauerhaften Kapazitätsengpässen auf den Hauptachsen soll durch ein erweitertes Angebot begegnet werden.

Die Linienverläufe sollen sich auf die Hauptachsen konzentrieren, um die zentrale Erreichbarkeit des Stadtzentrums in hoher Qualität zu gewährleisten. Hochschulen und Schulen, wichtige Forschungs- und Gewerbegebiete, behördliche und soziale Einrichtungen müssen schnell und in einer dichten Taktung erreichbar sein. Auf nachfragestarken Relationen sind weitere Schnellbusangebote zu schaffen.

Im Außenbereich soll die Linienführung eine hohe Erschließungsqualität sicherstellen. Zusätzliche Durchmesser- und Tangentiallinien sollen an dezentralen Umsteigeknoten in guter Qualität verknüpft werden, damit möglichst direkte Verbindungen mit kurzen Fahrzeiten entstehen.

Die Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn ist an wichtigen Verkehrsknoten zu optimieren. Des Weiteren sollen dezentrale Verknüpfungspunkte mit guten Anschlüssen an das Schnellbusnetz vorhanden sein.

Hinsichtlich der Angebotsoptimierung und zur Effizienzverbesserung sind Überkapazitäten abzubauen bzw. zu vermeiden. Schienenparallele Busangebote sind zu überprüfen. In dünn besiedelten Stadtteilen ist der Einsatz bedarfsorientierter und flexibler Bedienungsformen als Alternative zu prüfen.

Für die Ansätze im Nahverkehrsplan wird davon ausgegangen, dass für den Schulverkehr ergänzende Leistungen zum Regelangebot im heutigen Umfang (2025) auch zukünftig einzuplanen sind.

Die ÖPNV-Infrastruktur muss weiter ausgebaut werden. Der barrierefreie Ausbau und die Modernisierung der Bahnhöfe sowie die Aufwertung der Bahnhöfe in ihrer Funktion als Verknüpfungspunkte bzw. Mobilitätshubs muss vorangetrieben werden. Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen muss vorangetrieben werden. Zur Optimierung des Betriebsablaufes im Buslinienverkehr müssen geeignete bauliche Maßnahmen umgesetzt werden, die zu einem ungestörten Betrieb und höheren Beförderungsgeschwindigkeiten beitragen.

3.1. Ausgangslage und Voraussetzungen

Die meisten der im Modul 1 "Rahmenbedingungen und Ziele" beschriebenen Stadtentwicklungsprojekte werden bis zur Umsetzung des Zielnetzes 2028 noch nicht realisiert sein, so dass diesbezügliche Anpassungen der ÖPNV-Erschließung bis dahin nicht notwendig sind.

Derzeit fehlen die erforderlichen Personalkapazitäten im Fahrdienst für die Umsetzung von zusätzlichen größeren "Fahrplanmaßnahmen" (vgl. Verkehrswendemaßnahmen). Der Fahrpersonalmangel besteht seit einiger Zeit und ist kein aachenspezifisches, sondern ein bundesweites Problem: Bis 2030 schätzt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dass rund 6.000 Mitarbeitende im Bus- und Tram-Fahrdienst jährlich in den Ruhestand gehen werden. Es sind rund 100 000 Busfahrer*innen in Deutschland tätig. Laut VDV fehlen im ÖPNV bereits heute 20 000 Busfahrer*innen. Für die Verkehrswende (Ausbau von Verkehrsleistungen) müssten bis 2030 bis zu 110.000 neue Beschäftigte eingestellt werden.

Es ist davon auszugehen, dass ein deutlicher Personalzuwachs kurzfristig nicht gelingen wird. Perspektivisch wird hier nach der Grundmaxime verfahren, zunächst das Bestandsangebot belastbar fahrplanstabil anzubieten, bevor Personalkapazitäten in den Ausbau des Bedienungsangebots verlagert werden.

Grundsätzlich erfolgt vor dem Hintergrund der Finanzierbarkeit kontinuierlich eine Überprüfung der Auslastung des Busangebotes. Anpassungen bis hin zu bedarfsorientiertem Verkehr können erforderlich werden.

3.2. Rahmenplanungen

Neben dem Nahverkehrsplan der Stadt Aachen bestehen planerische Wechselwirkungen zu den Nahverkehrsplänen für die benachbarten Räume inkl. SPNV sowie in die Niederlanden und nach Belgien. Diese sind für die Integration und Effizienz des gesamten Verkehrsnetzes wichtig.

Die Planungen für den SPNV im Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers go.Rheinland sowie im Gebiet "Euregio Maas-Rhein" (Grenzgebiet Niederlande, Belgien, Deutschland) werden im Folgenden nachrichtlich als Rahmenvorgaben wiedergegeben.

3.2.1. Mobilitätsplan/SPNV Nahverkehrsplan 2025

Mit dem „Mobilitätsplan/SPNV-Nahverkehrsplan 2025“ schreibt go.Rheinland seinen Nahverkehrsplan fort und stellt - im Zusammenwirken mit seinen Trägerzweckverbänden Aachener Verkehrsverbund (AVV) und Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) - seine Aufgaben und Unterstützungsangebote erstmals als regionaler Mobilitätsverbund in einem Gesamtplan dar.

Der SPNV-Nahverkehrsplan wurde Mitte 2025 von den Gremien des go.Rheinland abschließend beschlossen. Er enthält im Wesentlichen zwei Zielnetze (2032 und 2040), von denen insbesondere das Zielnetz 2032 für die vorliegenden Planungen von Bedeutung ist.

Für Aachen sind mehrere Maßnahmen relevant, die größtenteils nicht bis zur Umsetzung des Zielkonzepts 2028 zum Tragen kommen. Sie werden daher im Abschnitt Zielkonzept 2030+ dargestellt. Für 2028 ist zu berücksichtigen:

- Reaktivierung des Streckenabschnittes RB 20 Stolberg Altstadt – Stolberg Breinig und des Abzweiges Alsdorf-Kellersberg – Aldenhoven-Siersdorf
- Einrichtung der RE 29 als schnelle Leistung zwischen Brüssel und Köln Messe/Deutz mit Halten in Aachen Hbf. und Stolberg Hbf.
- Beibehaltung der Regionalbahnlinie S41 zwischen Aachen Hbf und Lüttich, später mit potentiellen neuen Haltepunkten Fachhochschule, Ronheide und Preuswald auf Aachener Stadtgebiet.

3.2.2. Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein

Der grenzüberschreitende ÖPNV ist weiterhin durch eine Vielzahl von Barrieren, sei es organisatorischer, informatorischer, tariflicher oder einfach auch nur sprachlicher Natur geprägt. Aachen ist als Oberzentrum mit regionalökonomischer Ausstrahlung in zwei benachbarte europäische Länder davon besonders tangiert. Um dies zu bewältigen sind sowohl bilaterale Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern als auch gemeinsame Aktivitäten auf übergeordneter Ebene notwendig.

Dazu trägt die euregionale ÖPNV-Plattform als gemeinsame Abstimmungsebene der zuständigen Aufgabenträger in der Euregio Maas-Rhein, der BENELUX Wirtschaftsunion und der MAHHL-Städte (Maastricht, Hasselt, Heerlen, Aachen und Lüttich) bei. Die zuständigen euregionalen Behörden nutzen die Plattform, um Ziele, Maßnahmen und Finanzierungsmodelle für einen grenzüberschreitenden ÖPNV in der Euregio Maas-Rhein zu entwickeln.

Eine beim AVV angesiedelte euregionale Koordinierungsstelle für Bus und Bahn stimmt Maßnahmen ab und entwickelt sie weiter. Diese betreffen die Bereiche:

- Schaffung grenzüberschreitender Tarifangebote
- Koordination von Anliegen zwischen den Akteuren im AVV, Belgien und den Niederlanden
- Konzeptionierung und Entwicklung grenzüberschreitender Angebote im digitalen Vertrieb
- Integration grenzüberschreitender Leistungsangebote
- Bereitstellung aktueller, grenz- und unternehmensübergreifender Fahrplan- und Echtzeitdaten

Eine wesentliche Säule der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bildet die Akquise und Umsetzung von Förderprojekten mit dem Ziel der Stärkung der grenzüberschreitenden Mobilität. In dem seit Anfang 2025 laufenden Interreg-A-Projekt TRANSIT ist der AVV Lead Partner. Er ist verantwortlich für die Zusammenarbeit von 13 Partnern in der EMR, die in vier Arbeitspaketen an der Verbesserung des grenzüberschreitenden Nahverkehrs und der Stärkung der Governance zwischen den beteiligten Akteuren arbeiten. Zudem leitet der AVV mit dem Projekt easyConnect eins der Leuchtturmprojekte der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW, welches das Ziel eines interoperablen Ticketings verfolgt und somit grenzüberschreitendes Reisen mit dem ÖPNV maßgeblich vereinfachen wird.

3.3. Betriebliches Leistungsangebot Bus

Das betriebliche Leistungsangebot für den Busverkehr 2028 soll gemäß gesetzlicher Vorgabe die Belange der Daseinsvorsorge decken und darüber hinaus die Zielsetzung der Mobilitätswende befolgen. Es obliegt der Stadt Aachen als Aufgabenträger, anzuwendende Grundsätze und Vorgaben zu erarbeiten, die diese Belange angemessen berücksichtigen. In der Stadt Aachen erfolgt dieser Prozess in gemeinschaftlicher Abstimmung des Aufgabenträgers, der Verkehrsträger und Verbänden (z.B. Kommission Barrierefreies Bauen, Fahrgastverbände, Fahrgastbeirat, IHK, Einzelhandelsverband). Die Entscheidung trifft der Fachausschuss des Rates der Stadt Aachen. Das Zielkonzept ist verbindlich für die Gestaltung des ÖSPV-Leistungsangebots im Jahr 2028.

Das Zielkonzept für den Buslinienverkehr 2028 wird nachstehend beschrieben. Wenngleich ein ÖPNV-Ausbau angestrebt wird, können aufgrund von externen Rahmenbedingungen wie z.B. der Baustellen- und Personalsituation nur wenige Änderungen im Vergleich zu heute vorgenommen werden. Das Konzept basiert grundsätzlich auf dem Bestandsnetz 2025.

In 2022 wurden erhebliche Leistungsausweitungen im ÖPNV politisch beschlossen. Diese zusätzlichen Angebotsleistungen sollen das ÖPNV-System attraktiver machen und zu einem veränderten Mobilitätsverhalten im Sinne einer Stärkung des Umweltverbundes im Verkehr beitragen. Es handelt sich dabei um insgesamt 20 Maßnahmen in einem Umfang von ca. 1,3 Mio. Nutzwagen-km jährlich. Einige dieser Maßnahmen wurden noch nicht umgesetzt, da die ASEAG derzeit nicht über ausreichende Personal- und Fahrzeugkapazitäten verfügt. Es ist geplant, diese in den kommenden Jahren bis 2028 je nach Personalsituation schrittweise umzusetzen, spätestens bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027:

- Taktverdichtung auf den Linien 3A/B und 13A/B von jeweils einem 15-Minuten-Takt zu einem 10-Minuten-Takt montags bis freitags
- Neue Tangentiallinie Uniklinik – Preusweg – Jahnplatz – Siegel – Pascalstraße als Verlängerung der Linie 80 im 60-Minuten-Takt montags bis freitags
- Neue Schnellbuslinie Aachen Bushof – Hbf – Burtscheid – Siegel – Pascalstraße – Walheim – Hahn (SB76) im 60-Minuten-Takt montags bis freitags
- Linie 43 auf dem Abschnitt Uniklinik – Hohenstaufenallee – Bushof samstags im 60-Minuten-Takt

Weiter kleinere Anpassungsmaßnahmen sind zum Fahrplanwechsel im Oktober 2025 geplant:

- Anbindung Wohngebiet Eilendorf Breitbenden auch samstags, 60-Minuten-Takt
- Taktverdichtung Süsterfeldstraße samstags (von einem 60-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt)
- Verlängerung des 15-Minuten-Taktes Linie 47 bis Richterich an Samstagen (Linie 44 muss baustellenbedingt ab Mitte 2025 umgeleitet werden und bedient dann nicht mehr die Haltestelle Berensberger Straße)
- Zusätzliche Frühfahrten am Wochenende zur Überbrückung des Zeitraums zwischen letzter Nachtbusfahrt und erster Frühfahrt

Dazu sind weitere Anpassungen des heutigen Angebotes geplant, die noch in der Laufzeit des bisherigen ÖDA für die Fahrplanwechsel in 2026 bzw. 2027 bis zum in Kraft treten des neuen ÖDA absehbar sind. Diese müssen im Rahmen der politischen Beratung separat behandelt und beschlossen werden.

Eilendorf/Brand: Angebotsanpassungen der Linien 27 und 37 im Bereich Gewerbegebiet Eilendorf Süd und Gewerbepark Brand (ehemaliges "Camp Pirotte") mit einer neuen Haltestelle "Gewerbepark Brand", voraussichtlich im Herbst 2026.

Haaren: Das Förderprojekt Haaren Clever Mobil läuft Mitte 2026 aus. Im Teilprojekt ÖPNV wurden die Linien SB71 (Schnellbus Verlautenheide - Haaren - Aachen Bushof - Schanz - Westfriedhof - Uniklinik), OL1 (Ortsbuslinie Verlautenheide - Haaren - Hüls) und NetLiner Haaren-Verlautenheide (On-Demand-Bedienung) eingeführt. Aufgrund der Sperrung der A544 mit Autobahnbrückenneubau und damit verbundenen enormen Verkehrsproblemen im Stadtteil Haaren konnte vor allem der NetLiner seine Stärken bisher nicht entfalten. Im Rahmen einer Evaluation ist zu bewerten, ob sich die neuen Angebote bewährt haben und deshalb dauerhaft eingeführt werden sollten.

Hochschul- und Wohnstandorterweiterung Süsterfeldstraße: In der Süsterfeldstraße ist ein neues Wohngebiet entstanden („Guter Hirte“). In Zusammenhang mit weiteren Ansiedlungen, vor allem der RWTH, soll das Angebot auf der Süsterfeldstraße gemonitort werden und bei Bedarf das Angebot angepasst werden.

Schnellbusangebote in die Region:
SB66 Aachen - Monschau, Taktverdichtung samstags von einem 60-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt, voraussichtlich ab 2027. Die geplanten Taktverdichtung ist aufgrund der hohen Auslastung auf den vorhandenen Fahrten notwendig. Außerdem werden Verbesserungen in der Schwachverkehrszeit geprüft.

Für die Schnellbuslinie SB20 Aachen – Jülich beabsichtigt der Kreis Düren eine Fortführung des Förderprojektes, so dass der bestehende Takt, der Ende 2020 erheblich erweitert wurde, verbleiben kann.

Die Straßenbaustellensituation in Aachen bleibt in den kommenden Jahren eine große Herausforderung, so auch im Kontext der ÖPNV-Angebotsplanung. Großvorhaben wie der Umbau des Theaterplatzes, der geplante Fernwärmeausbau (mehreren Trassen in den kommenden Jahren) sowie Straßenerneuerungsmaßnahmen haben erhebliche Auswirkungen auf den ÖPNV. u.a. in der Pontstraße und in der Roermonder Straße. Der ÖPNV muss mit teilweise erheblichen Zeitverlusten umgeleitet werden und infolge dessen die Umlaufplanung (Strecken, Fahrzeiten) angepasst werden. Es werden zusätzliche betriebliche Kapazitäten gebunden die entsprechend für Angebotsausweitungen fehlen.

3.4. Infrastrukturmaßnahmen

Eine grundlegende Voraussetzung für ein attraktives ÖPNV-System und die Gewinnung von mehr Fahrgästen sind einladende und nutzerfreundliche Bahnhöfe und Haltestellen sowie eine gute Verknüpfung zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln. Moderne Fahrzeuge und eine ertüchtigte Straßeninfrastruktur mit guten Voraussetzungen für den Busbetrieb erhöhen die Attraktivität des ÖPNV-Systems.

Stadt Aachen hat sich auf den Weg gemacht, Schritt um Schritt diese Vision zu verwirklichen. Die vorgestellten Maßnahmen haben teilweise eine lange Umsetzungsperspektive, die in vielen Fällen noch keinen belastbaren Zeitplan unterliegen.

3.4.1. Bahnhöfe und Haltepunkte

Für die Bahnhöfe und Haltepunkte in Aachen gibt es mehrere Planvorhaben, die vor vielen Jahren begonnen wurden, aber immer noch nicht umgesetzt werden konnten. Bis 2028 wird voraussichtlich die Bahnsteigverlängerung Haltepunkt Schanz realisiert werden können. Die Verlängerung ermöglicht im Gegensatz zu heute längeren Regionalzügen dort einen Halt. Heute hält der RE4 nur aus Aachen kommend in Richtung Dortmund, da die hintere Wagenreihe bis AC-West verschlossen bleibt. Aus Dortmund in Richtung Aachen hält er nur nachts, weil dort die Züge in Einfachtraktion (kürzer) fahren.

Weitere Maßnahmen an Bahnhöfen werden im Kapitel Zielperspektive 2030+, SPNV, beschrieben.

3.4.2. Bushaltestellen

Barrierefreier Ausbau

Die Bushaltestellen werden kontinuierlich weiter barrierefrei ausgebaut. In den kommenden Jahren wird die Stadt Aachen das Ausbautempo erhöhen und strebt an, jährlich bis zu 70 Haltestellenkanten barrierefrei auszubauen. Das Ausbauprogramm basiert auf einer Prioritätenliste und wird im Modul 7 "Barrierefreiheit" dargestellt.

Grundsätzlich werden nach Möglichkeit Synergien genutzt und Bushaltestellen im Zuge von anderen Straßenbaumaßnahmen (z.B. Kanal- und Leitungserneuerung, Straßeninstandsetzungen und -erneuerungen) bzgl. des barrierefreien Haltestellenausbaus geprüft und nach Möglichkeit errichtet.

Fahrgastunterstände

Der Bedarf an weiteren Fahrgastunterständen, vor allem im Hinblick auf die Entwicklungen in den Campusbereichen, ist weiter hoch. Ziel ist es, jährlich weitere Fahrgastunterstände (FGU) aufzustellen. Eine Prioritätenliste für den Bedarf liegt vor. Die FGU werden vom Vertragspartner RBL-Media für Werbeanlagen aufgestellt, gereinigt und bei Bedarf repariert. Die Stadt Aachen stimmt kontinuierlich neue Standorte mit dem Verkehrsunternehmen und dem Auftragnehmer ab und bringt diese in die Umsetzung.

Fahrgastinformationsanlagen

Zur Attraktivierung des ÖPNV sollen weitere dynamische Fahrgastinformationsanlagen (DFI-Anlagen) an Haltestellen errichtet werden. Die Stadt Aachen strebt einen Ausbau von mindestens 25 weiteren größeren DFI-Anlagen an. Darüber hinaus wird geprüft, kleinere Kompakt-DFI-Anlagen ohne externe Stromversorgungsleitung an weiteren Haltestellen einzurichten. Ein Testbetrieb soll demnächst erfolgen. Die Festlegung der Standorte muss noch in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen erfolgen. Ein entsprechender Förderantrag wird durch dieses gestellt.

3.4.3. Verknüpfung der Angebote

Die Verknüpfungspunkte sind so zu gestalten, dass möglichst kurze Wege für die Fahrgäste beim Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln entstehen, eine optimale Situation im Hinblick auf Sicherheit, Komfort und Service vorliegt und ein konfliktfreier und zügiger Betriebsablauf sichergestellt wird.

In Aachen werden im Zeitraum 2026-2028 erste Mobilstationen errichtet. Auch die Situation an den vorhandenen Park+Ride-Plätzen sollen infrastrukturell verbessert werden. Das Zielkonzept wird im Modul 5 "Verknüpfung der Verkehrsangebote" beschrieben.

Mängel bei Übergängen zwischen dem SPNV und Bus sollen optimiert werden, u.a. indem aktuelle Echtzeit-Informationen im Umsteigeverkehr besser beauskunftet werden. Im Hauptbahnhof Aachen erfolgt die Erneuerung der Innenanzeige für dynamische Fahrplanauskünfte der Busverkehre. Diese Anzeigetafel musste wegen wiederholter Defekte vor einigen Jahren abgebaut werden. Im Bahnhof Aachen West soll eine dynamische Informationsanzeige am Treppenausgang zum Seffenter Weg, analog zur Lösung am Bahnhof Rothe Erde, installiert werden.

An Verknüpfungspunkten im Busverkehr sind bis 2028 Verbesserungen der Information und Beschilderung angestrebt. Die Orientierung an den größeren Verknüpfungspunkten im Busverkehr ist an vielen Stellen in Aachen nicht optimal. Vor Ort sollen deshalb die Haltestellenkanten (H1, H2 usw.) auf den Haltestellenschildern deutlich gekennzeichnet werden und die Wegweisung überprüft und bei Bedarf optimiert werden.

Wichtige Umsteigeknoten, sowohl zwischen SPNV-Bus als auch Bus-Bus sind baulich zu optimieren. In vielen Fällen muss diese Aufgabe im Kontext von größeren Bauprojekten geplant und umgesetzt werden. Es ist in der Planung unter Beachtung aller notwendigen Planungsbelange auf möglichst nah bei einander liegenden Haltestellenlagen zu achten.

Die Anschlusssicherung in den Tagesrandzeiten soll durch geeignete Kommunikation sichergestellt werden. Durch die aktiv zu kommunizierende Mobilitätsgarantie wird z.B. die Fahrt bis zur Zielhaltestelle garantiert.

3.4.4. Busbeschleunigung

Eine störungsfreie Führung des Linienverkehrs hat vor allem auf den Hauptachsen des ÖPNV eine hohe Priorität. Entsprechend sollen diese im Rahmen der Busbeschleunigung planerisch behandelt und wenn möglich optimiert werden. Die bisherige Vorgehensweise hat sich als erfolgreich erwiesen. So werden auch weiterhin kritische Stellen mit hohen Zeitverlusten ermittelt und analysiert. Dies können einerseits ganze Straßenzüge, die in ihrer Gesamtheit betrachtet werden müssen, aber andererseits auch Einzelknoten sein, an denen oftmals eine Beschleunigung planerisch oder signaltechnisch schnell umzusetzen ist.

Mehrere ÖPNV-Hauptachsen stehen aktuell planerisch im Fokus:

Im Rahmen der Erneuerung der Straße Napoleonsberg in Kornelimünster zwischen Schleckheimer Straße und Breiniger Straße soll die Signalschaltung dahingehend optimiert werden, dass der Linienverkehr ohne Halt an den drei LSA zwischen den beiden Haltestellen Napoleonsberg und Kornelimünster durchfahren kann. Eine Umsetzung ist für das Jahr 2028 vorgesehen.

Die Achse Kasinostraße – Krugenofen – Eupener Straße wird aktuell neu geplant und Möglichkeiten für die Beschleunigung des Linienverkehrs dabei geprüft. Mit einer Umsetzung ist ca. 2030 zu rechnen.

Aktuell wird außerdem die ÖPNV-Hauptachse Roermonder Straße im Abschnitt zwischen Ponttor und Brücke über die Kohlscheider Straße planerisch betrachtet. Diese Straße wird nach Abschluss von Leitungs- und Kabelarbeiten im gesamten Querschnitt grundlegend erneuert. Randbedingungen durch festgelegte Baumreihen und Leitungstrassen sind dabei zu beachten. Ziel ist es, u.a. eine Planungsvariante umzusetzen, die einen konfliktarmen ÖPNV-Betrieb mit möglichst geringen, idealerweise keinen Verlustzeiten ermöglicht. Die Fertigstellung der Maßnahme ist für ca. 2030 geplant.

Im Rahmen eines aktuellen Infrastrukturgutachtens für „Starke Achsen“ in Aachen und der Region werden derzeit mehrere Hauptachsen hinsichtlich Busbeschleunigungsmaßnahmen untersucht:

- Monschauer Straße: Abschnitt AS Lichtenbusch – Pascalstraße
- Trierer Straße: Bahnhof Rothe Erde – Brand Hochstraße
- Roermonder Straße: Abschnitt Kackertstraße – Richterich Stadtgrenze

Im Stadtgebiet Aachen werden die oben genannten Strecken analysiert. Die Maßnahmenempfehlungen des Gutachtens können sowohl signaltechnischer als auch infrastruktureller Art sein. Während signaltechnische Vorschläge je nach Aufwand und Priorität in den kommenden Jahren relativ zügig in Planung und Umsetzung gebracht werden können, müssen Empfehlungen für Infrastrukturmaßnahmen mit aktuellen Vorhaben der betroffenen Straßenbaulastträger abgeglichen und geprüft werden. Die Zeitplanung kann daher nicht näher dargestellt werden und ist mit einem Zeithorizont „2030+“ versehen.

An der Monschauer Straße in Oberforstbach/Lichtenbusch soll zunächst die LSA-Steuerung durch eine verkehrsabhängige Steuerung im Knoten Pascalstraße optimiert werden. Infrastrukturmaßnahmen sind perspektivisch geplant und müssen zwischen den Baulastträgern Stadt Aachen und Straßen.NRW abgestimmt werden. Ziel der Planung ist es u.a., unter Berücksichtigung der Gesamtsituation eine effiziente Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs und insbesondere des ÖPNV zu erreichen. Vorschläge wie eine Bussonderfahrstreifen in Mittellage im Wechselbetrieb liegen vor.

In einer längerfristigen Perspektive sollen die Zeitverluste auf weiteren Hauptachsen untersucht und im Rahmen von anstehenden Straßenplanungen weitere Busbeschleunigungsmaßnahmen entwickelt werden:

- Jülicher Straße: Abschnitt Lombardenstraße – Bahnübergang Wurmbenden (Haaren) 2030+
- Adalbertsteinweg: Abschnitt Kaiserplatz – Bf. Rothe Erde 2030+
- Alleenring: Wilhelmstraße, Heinrichsallee, Monheimsallee 2030+
- Jülicher Straße: Abschnitt Hansemannplatz – Lombardenstraße 2030+

Der Prozess der Neuplanung der Jülicher Straße im Abschnitt von der Lombardenstraße bis zum Bahnübergang Wurmbenden in Haaren hat in 2025 begonnen. Der ÖPNV-Betrieb steht auch hier im Fokus. Die Infrastruktur für

den Linienverkehr soll optimiert und barrierefrei ausgebaut werden. Mit einer Fertigstellung des Ausbaus ist je nach Umfang und finanziellen Möglichkeiten ca. 2032 zu rechnen. Auf dem innerstädtischen Abschnitt der Jülicher Straße ist die zukünftige Führung der Regiotram geplant. In diesem Zuge können Maßnahmen zur Beschleunigung des Busbetriebs mitberücksichtigt werden.

Auf dem Adalbertsteinweg wird die Führung des Linienverkehrs in Mittellage in beiden Fahrtrichtungen angestrebt. Im Rahmen der Planungsarbeiten für die Streckenabschnitte auf dem Alleenring ist der möglichst reibungslose ÖPNV-Betrieb eine wichtige Randbedingung.

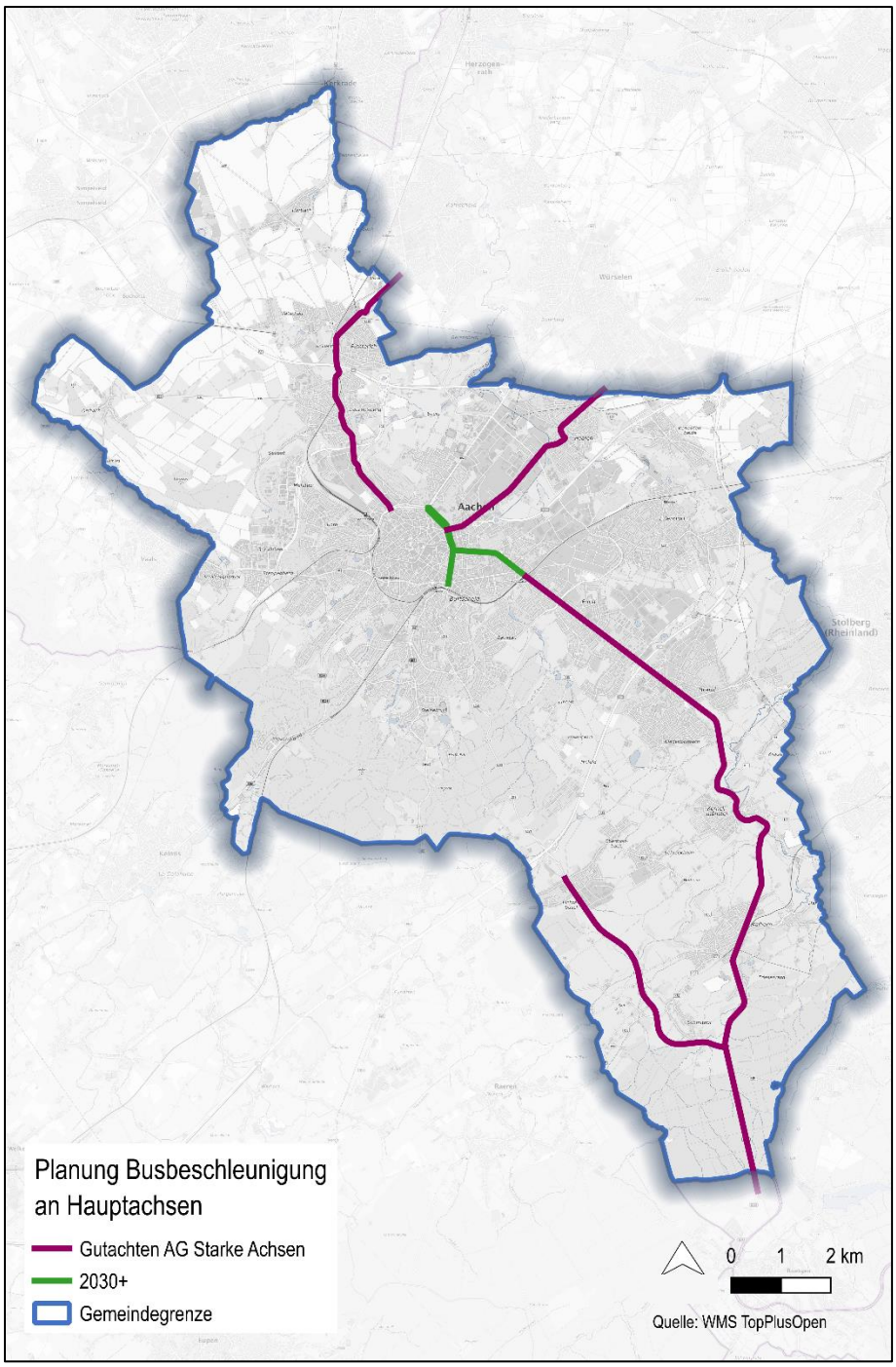


Abbildung 2: Planung Busbeschleunigung an Hauptachsen

Bei jeglichen Änderungen an einer LSA mit Busverkehr wird eine Beeinflussungsmöglichkeit mitgedacht. So werden in 2025 12 Anlagen mit 10V-Technik auf LED umgerüstet. An sieben dieser Anlagen wird das bereits vorhandene RBL überplant, die restlichen fünf Anlagen werden neu mit RBL ausgestattet.

Da die Beeinflussungsmöglichkeit an Fußgänger-Sofortgrünanlagen sehr effektiv ist und wenig Nachteile hat, wurde eine Prioritätenliste mit 22 dieser LSA erstellt. Hier stehen zunächst fünf Anlagen auf dem Linienweg der SB63 zur Umsetzung an. Die restlichen 17 Anlagen werden in den kommenden Jahren ebenfalls umgerüstet.

Die Kommunikation zwischen Signalanlage, Fahrzeug und zentralem Verkehrsrechner wird sich zukünftig verändern. Mit C-ITS (Cooperative Intelligent Transport System) besteht eine Option, die bisher vorhandene analoge Telegrammtechnik sukzessiv durch eine standardisierte WLAN-Kommunikation abzulösen. In einem Testfeld an der Vaalser Straße, von Welkenrather Straße bis Schurzelter Straße, wurde diese neue Technologie untersucht. Im ersten Schritt wurde die Funktionsfähigkeit der Kommunikation zwischen Infrastruktur und Fahrzeug (V2X) getestet, indem die Daten der LSA an eine externe Onboard-Unit gesendet wurden. Unter Einbezug des Fahrpersonals wurden verschiedene Visulisierungsmöglichkeiten wie Restrotanzeige oder empfohlene Geschwindigkeit zum Erreichen der Grünzeit getestet. Hierbei soll durch eine angepasste Fahrweise unnötiges Abbremsen und Anfahren vermieden werden. Die Beeinflussungsmöglichkeiten des Busses auf die LSA ändern sich dadurch allerdings noch nicht.

Um die Vorteile von C-ITS weitergehend zu nutzen, soll in einem Folgeprojekt die Kommunikation vom Fahrzeug in Richtung LSA getestet werden. Durch ein permanentes Verfolgen des Busses sowie der allgemeinen Verkehrslage, kann die Beschleunigung gezielter programmiert werden. So kann z.B. ein erfasster Stau vor einem ankommenden Bus bereits durch eine frühzeitige Freigabe aufgelöst werden und so für eine freie Fahrt des Busses sorgen. Stellt sich diese Art der Kommunikation als stabil und die Beeinflussung als funktionsfähig heraus, wird sie auf weitere Streckenzüge ausgedehnt. Hierfür ist auf Seiten der LSA eine Umrüstung des Steuergeräts sowie die Ergänzung um eine Roadside Unit (RSU) notwendig. Die Busse müssen um eine Onboard Unit (OBU) ergänzt und die grundsätzliche Kommunikation zwischen Bordrechner und OBU hergestellt werden. Da diese Umstellung sehr zeit- und kostenaufwendig ist, muss ein Parallelbetrieb sichergestellt sein.

In einer Arbeitsgruppe mit dem Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren externen Dienstleistern wird kontinuierlich an Mängelanalysen und Lösungen für einen ungestörten Betrieb gearbeitet. Das betrifft sowohl dauerhafte Problemstellen als neu auftretende neuralgische Punkte, die vor allem durch Baumaßnahmen aber auch durch Einschränkungen des vorhandenen Verkehrsraumes verursacht werden. Ergebnisse der Arbeit werden in einem separaten Berichtswesen festgehalten.

Punktuelle Maßnahmen werden nach Möglichkeit zeitnah umgesetzt, müssen aber immer im Zusammenhang mit dem Gesamtbetrieb auf der Strecke betrachtet werden.

3.4.5. Umrüstung der Busflotte

Die Stadt Aachen erkennt die aktuelle Gesetzeslage zur Beschaffung von Fahrzeugen mit möglichst umweltfreundlichen Antrieben gemäß dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) an und strebt grundsätzlich die Umrüstung auf einen Betrieb des Busliniennetzes durch emissionsfreie Fahrzeuge an. Bei Neubeschaffungen und bei Neuverträgen zwischen dem betrauten Verkehrsunternehmen und dem Subunternehmer gelten die Regelungen bzw. Beschaffungsquoten auch für Subunternehmer.

Das zu beauftragende Verkehrsunternehmen muss über eine entsprechende Beschaffungsstrategie verfügen, die mit den Aufgabenträgern Stadt und StädteRegion Aachen abzustimmen ist. Die weitere technologische Entwicklung im Bereich von den alternativen, emissionsfreien Antriebstechnologien ist dauerhaft zu beobachten, um auf Marktveränderungen reagieren zu können. Bei der Umrüstung der Busflotte auf emissionsfreie Fahrzeuge müssen die Anforderungen des Busnetzes und der verfügbaren Optionen berücksichtigt werden.

Außerdem ist die Herstellung der hierfür erforderlichen Infrastruktur, wie die Errichtung von Leitungen und Ladedepots, vorzuhalten und bei Bedarf auszubauen.

Für Stadt und StädteRegion Aachen sollen abgestimmte Fahrzeugstandards mit der Vergabe von Verkehrsleistungen im öffentlichen Dienstleistungsauftrag final und verbindlich festgelegt werden. Die Finanzierung der Antriebswende ist eine zentrale Fragestellung.

4. Zielperspektive 2030+

Die längerfristige Zielperspektive zielt generell auf einen erheblichen Ausbau des Systems mit bis zu 30% Fahrgastzuwachs ab und wird hier nur qualitativ abgebildet. Die Maßnahmen müssen noch konkretisiert und weiter geplant werden, bevor eine belastbare zeitliche Umsetzungsplanung erfolgen kann. Ein solches Detailkonzept ist dann Gegenstand einer weiteren Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

4.1. Grundsätze und Strategie

Die Zielperspektive 2030+ für den Linienverkehr in der Stadt Aachen basiert auf zahlreichen Planungsgrundlagen sowie Untersuchungen und Konzepten aus den letzten Jahren. Das städtische Liniennetzgutachten ist in Ausarbeitung und wird im Ergebnis mögliche Entwicklungsperspektiven aufzeigen und bewerten. Die Überarbeitung des Busliniennetzes steht danach noch aus.

Die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes in der Perspektive 2030+ orientiert sich an folgenden Vorgaben:

- Ausbau des SPNV-Angebotes mit Reaktivierung von Strecken und neuen Bahnhöfen
- Regiotram
- Starke Hauptachsen in einem regionalen ÖPNV-Premiumnetz
- Ausgebautes und ggf. neu strukturiertes Busnetz in Aachen
- Zuverlässige Umstiege durch eine bessere Verknüpfung der Angebote
- Berücksichtigung der strukturellen und verkehrlichen Entwicklung in Aachen und Umgebung
- Maßnahmen für eine barrierefreie Infrastruktur und Betrieb ermöglichen eine weitreichende barrierefreie Nutzung des ÖPNV-Systems
- Emissionsarme und möglichst emissionsfreie und leise Fahrzeugflotte

Gute ÖPNV-Erschließung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten sind zu gewährleisten. In der Karte sind maßgebliche Projekte dargestellt, für die zukünftig ein adäquates ÖPNV-Angebot vorzusehen ist.

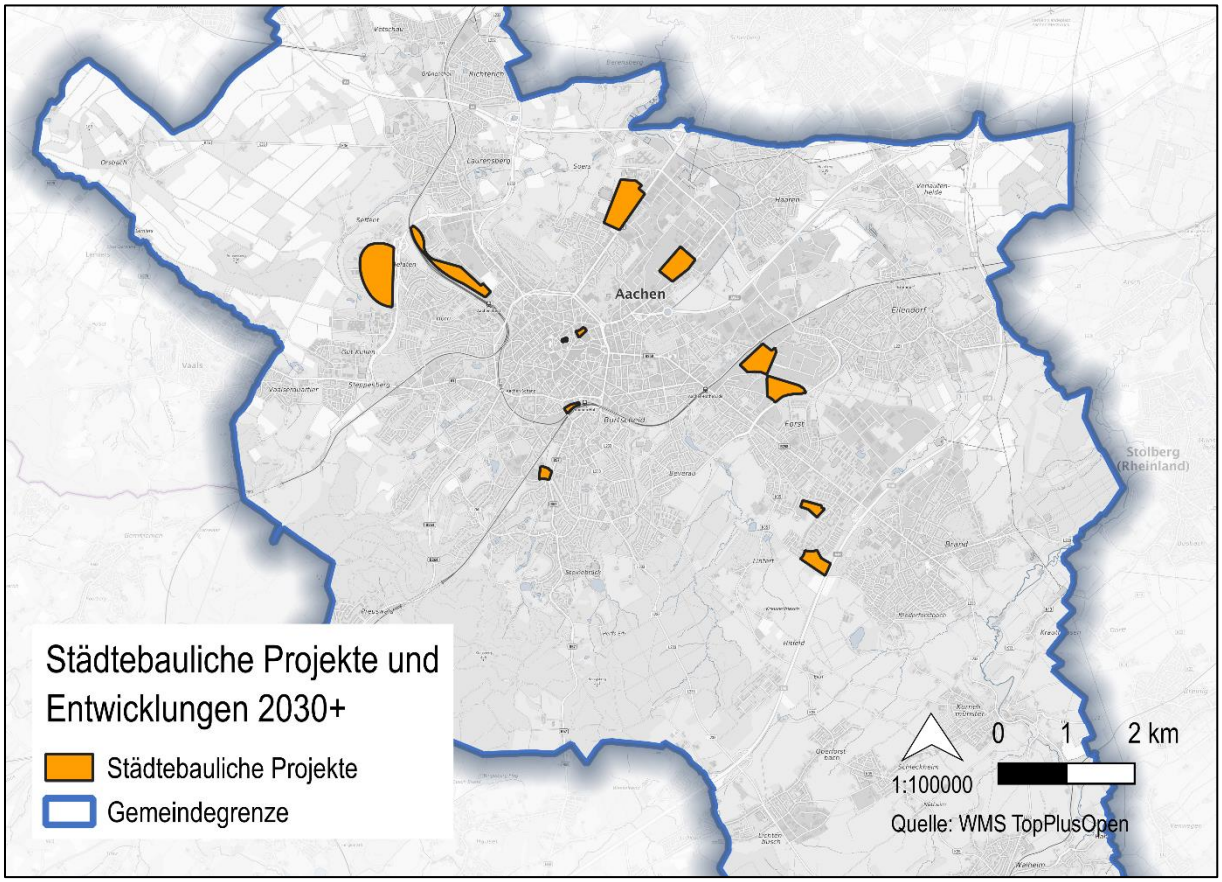


Abbildung 3: Wichtige innerstädtische städtebauliche Projekte und Entwicklungen 2030+

4.2. SPNV

4.2.1. Netzmaßnahmen

Go.Rheinland hat für die Jahre 2032 sowie 2040 Zielkonzepte entwickelt und in ihrem Nahverkehrsplan SPNV dargestellt. Sie definieren die strategische Ausrichtung und Struktur des zukünftigen Angebots im SPNV für einen langfristigen Planungshorizont.

Für die Stadt Aachen sind folgende Maßnahmen von Bedeutung:

- Reaktivierung des Streckenabschnittes der RB20 von Stolberg Breinig bis Eupen über Aachen Walheim. Derzeit Prüfung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie.
- Einrichtung einer "Revierbahn West" Aachen - Jülich - Erftachse. Ein genauer Verlauf der Trasse und die Lage von Haltepunkten sind noch nicht festgelegt. Aktuell wird eine Raumanalyse sowie eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, in deren Rahmen ein grober Trassenverlauf für die Revierbahn West entwickelt wird. Dabei erfolgt eine eisenbahntechnische Prüfung hinsichtlich der betrieblichen und baulichen Realisierbarkeit. Zudem wird eine Nutzen-Kosten-Analyse für die bevorzugten Varianten erstellt.
- Zusätzlich wird mit der Errichtung des Haltepunktes Aachen Richterich ein weiterer Stadtbezirk an das SPNV-Netz angeschlossen werden. Aufgrund der hohen Auslastung auf dieser Schienenstrecke ist derzeit lediglich die Bedienung des neuen Haltepunktes mit der RB 20 geplant. Weitere Bedienungen sind abhängig von der Trassenbelegung und der Beschleunigungsfähigkeit der Fahrzeuge. Das den Haltepunkt tangierende Busliniennetz wird rechtzeitig so angepasst, das räumlich und zeitlich passende Übergänge zwischen Bus und Bahn ermöglicht werden.
- Über das Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) ist als wesentliche infrastrukturelle Maßnahme auf dem Korridor Aachen-Düren im Zielnetz 2040 ein neues Überholgleis zwischen Aachen Hbf und Aachen Rothe Erde unter Einbeziehung des Burtscheider Viadukts vorgesehen. Hierdurch wird auf der hochbelasteten Strecke mehr Kapazität geschaffen.

Die Zielnetze sind in den nachstehenden Abbildungen wiedergegeben.

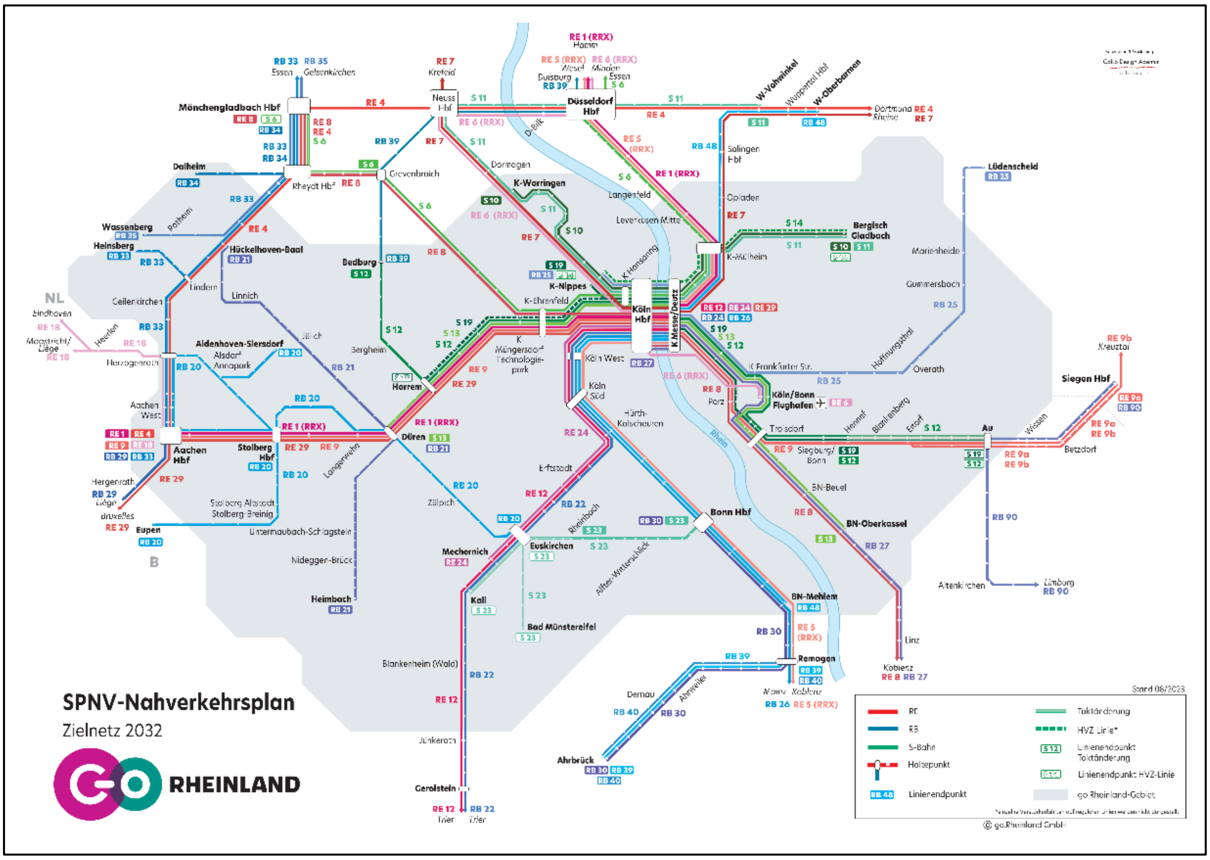


Abbildung 4: Zielnetz 2032 Quelle: go.Rheinland 2025

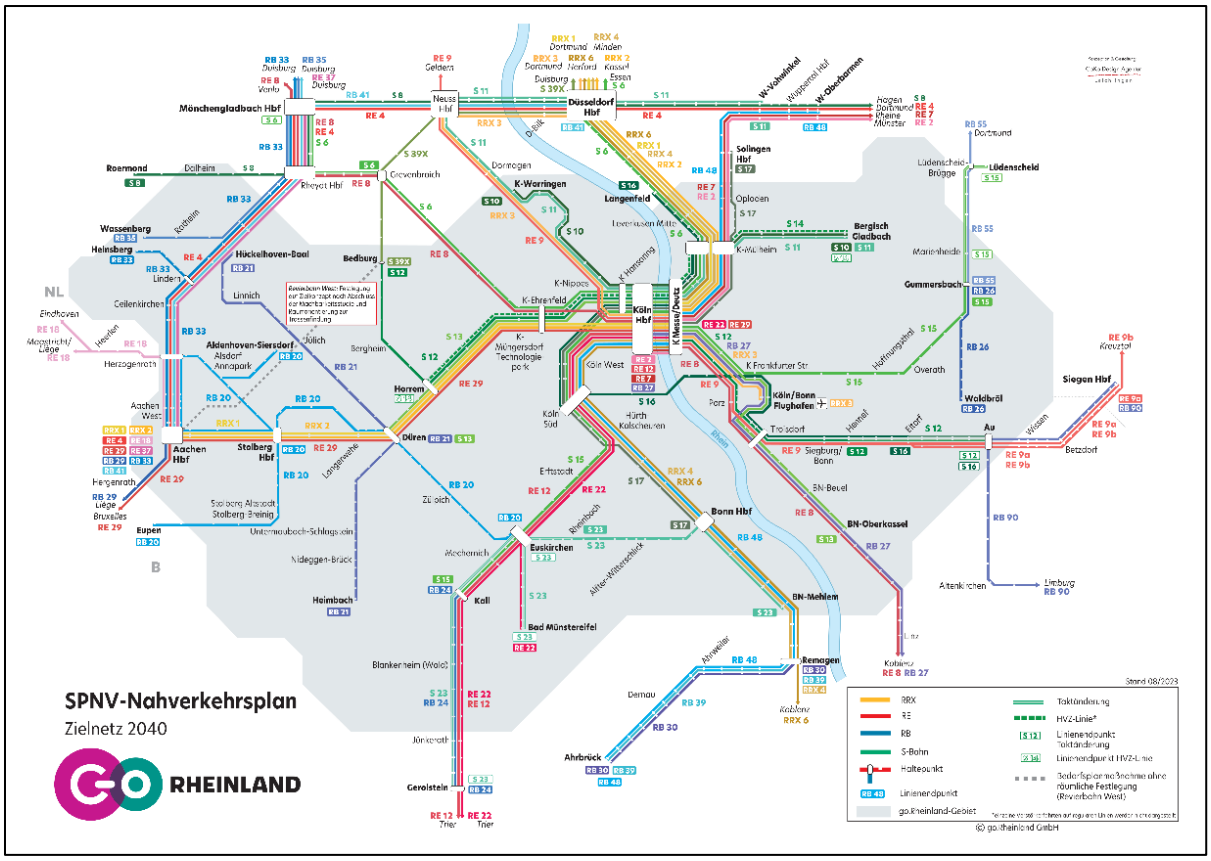


Abbildung 5: Zielnetz 2040 Quelle: go.Rheinland 2025

4.2.2. Bahnhöfe und Haltepunkte

Die Entwicklung des Bahnangebotes hat zu einer Zunahme der Reisendenzahlen im Regionalverkehr geführt. Die Bahnhöfe müssen barrierefrei erreichbar und begehbar sein und attraktive Verweilmöglichkeiten bieten. An mehreren Haltepunkten und Bahnhöfen in Aachen liegen Ausbauplanungen vor.

An allen Bahnhöfen sind flankierend Wegweisungssysteme für Fahrgäste zu verbessern. Die Verknüpfungspunkte sollten darüber hinaus mit Echtzeit-Informationsanzeigen zu Anschlüssen zwischen SPNV und Bus ausgestattet werden.

<u>Aachen Hauptbahnhof</u>

In den vergangenen Jahren wurde geplant, einen zusätzlichen Ausgang in Richtung Burtscheid zu errichten („Südzugang“). Der vorhandene Personentunnel sollte demnach auf der Südseite an einen Vorplatz angebunden werden, der über Kurzzeitparkplätze, Behindertenparkplätze, eine Bike+Ride-Anlage und eine separate Zufahrt von der Kasinostraße verfügt. Zur Verbesserung der Fuß- und Radwegeanbindung war zudem eine separate bahnparallel Wegeerschließung von der Burtscheider Straße geplant. Das Projekt wird derzeit aufgrund fehlender Planungs- und Umsetzungskapazitäten bei der Verwaltung nicht weiterverfolgt. In Abstimmung zwischen Verwaltung und Politik kann eine Überprüfung für eine Projektfortführung in der Legislaturperiode 2025 ff. erfolgen.

<u>Bahnhof Aachen West</u>

Der Westbahnhof ist aktuell weder barrierefrei, noch existieren weitergehende Serviceeinrichtungen. Die Stadt Aachen betrachtet diesen Haltepunkt als wesentliches Entree zum RWTH Aachen. Im Zusammenhang mit den angestrebten Entwicklungen Campus West und Campus Melaten sind weitere große Zunahmen der Fahrgastzahlen zu erwarten. Der Bahnhof muss daher zukunftsfähig gestaltet werden.

In Zusammenarbeit mit der RWTH, dem BLB, dem AVV und go.Rheinland und unter Beteiligung der Deutschen Bahn geschieht eine Überplanung, die eine direkte Anbindung des Campus Hörn, des Campus Melaten und des Campus Innenstadt zum Ziel hat. Notwendig wird dabei auch eine Umgestaltung der Zu- und Abgangsräume, um

sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die funktionale Verknüpfungen gut zu ermöglichen. Erste Ideenentwicklungen wurden bereits im Jahr 2013 durch das Interreg-Projekt Citizens´ Rail gefördert. Durch die DB InfraGO wird aktuell ein barrierefreier Zugang über eine neue Personenunterführung mit einer neuen Aufzugsanlage vom Seffenter Weg zum Mittelbahnsteig geplant, welcher 2029 umgesetzt werden soll. Die Planung der Unterführung sieht vor, dass zukünftig ab Mitte der 2030er Jahre eine Verlängerungsoption zum Republikplatz ermöglicht wird.

Bahnhof Aachen-Rothe Erde
Wesentliche zukünftige Aufgaben sind nach wie vor die Steigerung der sozialen Kontrolle und der Ausbau der Aufenthaltsqualität durch ggf. zusätzliche Reinigungs- und Dienstleistungen im Gebäude und in direkter Nachbarschaft. Perspektivisch ist die Errichtung eines Fahrradparkhauses geplant, um sichere Abstellplätze für Bahnpendelnde zu realisieren. Darüber hinaus ist eine 3. Bahnsteigkante geplant, welche das südliche, bisher nicht an den Bahnhof angeschlossene, 3. Gleis integrieren wird.

Haltepunkt Aachen Schanz
Die Bahnsteige des Haltepunktes Schanz weisen aktuell nicht die erforderliche Länge auf, um längeren Zügen den Halt zu ermöglichen. Somit hält der RE 4 aktuell nur durch eine Sondererlaubnis am Haltepunkt. Im Zuge der Modernisierungsoffensive der Bahn werden die Bahnsteige auf eine Länge von 220 m verlängert. Ebenso wird seitens der DB der schon lange geforderte zusätzliche Aufzug von der Vaalser Straße auf den Bahnsteig in Fahrtrichtung Düsseldorf errichtet.

Haltepunkt Eilendorf
Der Bahnhaltepunkt Aachen-Eilendorf verfügt über zwei Außenbahnsteige, zwischen denen jedoch keine direkte fußläufige Verbindung besteht. Diese Trennwirkung führt häufig dazu, dass Personen die Gleise unerlaubt und unter erheblicher Gefährdung überqueren. In den vergangenen Jahren wurden daher verschiedene Varianten für eine Unter- oder Überführung geprüft. Die aktuelle Planung konzentriert sich nun jedoch auf eine mögliche Anbindung über die Brücke an der Wolfsbendenstraße und eine Verlängerung der Bahnsteige bis dorthin, um perspektivisch den Halt von RE-Zügen zu ermöglichen.

Haltepunkt Aachen-Richterich
In Aachen-Richterich ist die Errichtung eines neuen Bahnhaltepunktes vorgesehen. Dieser wird nördlich der Brücke Horbacher Straße liegen und barrierefrei sowohl von der Horbacher Straße als auch von der Roermonder Straße aus zugänglich sein. Die Deutsche Bahn befindet sich derzeit in der Phase der Genehmigungsplanung. Die Realisierung des Projekts erfolgt voraussichtlich ab dem Jahr 2029. Bis zur vollständigen Elektrifizierung des EVS-Netzes in der Mitte der 2030er Jahren wird der Haltepunkt voraussichtlich zunächst von der Linie RB 33 bedient, anschließend überwiegend durch die RB 20.

4.3. Neubau Straßenbahn

4.3.1. Regiotram

Das Projekt „Regiotram Aachen“ mit dem Neubau einer regionalen Straßenbahnverbindung zwischen Aachen und den Städten Würselen, Alsdorf und Baesweiler befindet sich in der Planung. Nach einer Machbarkeitsstudie und entsprechenden Grundsatzbeschlüssen in allen beteiligten Gebietskörperschaften im Jahr 2023 konnten Fördermittel von Bund und Land für die weiteren Planungsphasen (Vorplanung Leistungsphasen 1 und 2) eingeholt werden. Eine Vergabeverfahren wurde 2024/25 durchgeführt. Die Vorplanung hat im Juli 2025 begonnen. Die Stadt Aachen unterstützt das Vorhaben und beteiligt sich maßgeblich an den Planungen.

Ob die Regiotram letztendlich beschlossen und umgesetzt wird, steht noch nicht fest. Mit einer Realisierung wäre voraussichtlich frühestens in 10 Jahren zu rechnen.

4.3.2 Trambahnsystem

Weitere Straßenbahnlinien in Aachen sind denkbar, z.B. zwischen Uniklinik/Campus Melaten – Bushof – Brand sowie Vaals – Schanz nach Haaren oder Laurensberg/Richterich. Die Stadt Aachen lässt derzeit eine grobe Nachfrageabschätzung für ein solches System im Rahmen der angepassten Beauftragung im Projekt

Liniennetzgutachten erstellen. In diesem Szenario soll dargestellt werden, welche Nachfrageeffekte mit dem Ausbau mehrerer Tram-Achsen - im Sinne eines Stadtbahnnetzes - grundsätzlich möglich wären.

4.4. Leistungsangebot Bus 2030+

Ziel ist es, das Busliniennetz in Aachen in seiner Struktur zu reformieren, das Angebot schrittweise auszubauen und die Infrastruktur für die Busse zu verbessern. Dabei ist zu beachten, dass das Busliniennetz im Szenario "Regiotram" deutlich anders konzipiert werden muss. Die Tram hat eine wesentlich höhere Transportkapazität, die eine parallele Busbedienung an vielen Stellen überflüssig macht. Wenn die Ergebnisse der weiteren Analysen vorliegen und entsprechende politische Beschlüsse zur Regiotram gefasst wurden, ist im Anschluss daran das ergänzende Busnetz neu zu konzipieren. Aufgrund der derzeit unklaren Zeitplanung, berücksichtig der aktuelle Nahverkehrsplan für die Eckpunkte des Busnetzes 2030+ die Regiotram nicht. Sollte sich das Vorhaben Regiotram konkretisieren, wird der Nahverkehrsplan entsprechend fortgeschrieben.

Das Busnetz 2030+ umfasst die unten beschriebenen Maßnahmen. Diese müssen jeweils konkret und detailliert ausgeplant und die Finanzierung gesichert werden, bevor sie für eine Umsetzung in Frage kommen. Im ÖPNV-Hauptnetz ist für den Zeithorizont 2030+ geplant, sowohl Radial- als auch Tangentialverbindungen zu stärken und auszubauen. Wesentliche Punkte sind:

Verlängerung des CityTaktes: Der 7,5-Minuten-Takt (CityTakt) soll bis zum Zentrum des jeweiligen Ortsteils auf den Achsen Trierer Straße bis Haltestelle Brand sowie Roermonder Straße bis Richterich verlängert werden. Die Taktfolge auf der Monschauer Straße bis Oberforstbach / Lichtenbusch soll nachfragegerecht, ggf. bis zu einem CityTakt, gestärkt werden. Auf den CityTakt-Achsen soll im Zeitraum der Normalverkehrszeit (NVZ) an Samstagen mindestens ein 15-Minuten-Takt angeboten werden.

Aufbau eines Schnellbussystems: Die vorhandenen Schnellbusverbindungen sollen gestärkt werden sowie weiterer Schnellbusangebote gemäß der Förderrichtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien eingerichtet werden. Aktuell förderfähige Relationen in Aachen sind:

- 28. Aachen - Kerkrade Parkstad Stadion (NL) - Heerlen (NL) (SB44)
- 29. Aachen - AC Bf Rothe Erde - AC Brand - Stolberg (SB25)
- 30. Aachen - Würselen - Alsdorf Annapark - Baesweiler (SB51)
- 31. Aachen - Jülich - Forschungszentrum (SB20)
- 32. Aachen - Eynatten - Eupen (SB14)
- 33. Aachen - Roetgen - Simmerath (- Schleiden (Vogelsang) - Gemünd - Kall) (SB63)
- 34. Aachen - Roetgen - Monschau (- Hellenthal - Schleiden - Gemünd - Kall) (SB66)
- 59. Aachen - Eilendorf - Stolberg (SB12)
- 60. Aachen - Business-Park AVANTIS
- 61. Aachen - Eschweiler (SB52)

Diese Linien werden mit besonders komfortablen Fahrzeugen bedient und halten nur an ausgewählten Haupthaltestellen auf einer möglichsten direkten Linienweg zwischen den Ober- und Mittelzentren in der Region. Um die geforderte Mindestgeschwindigkeit gemäß Förderrichtlinie zu erreichen, ist ein Infrastrukturausbau zur Beschleunigung des ÖPNV notwendig.

Das bestehende Angebot auf der SB63 soll analog zum Angebot der SB66 ausgeweitet werden, mit einem 30-Minuten-Takt montags bis freitags und eventuell auch samstags sowie sonntags in einen 60-Minuten-Takt. Die Umsetzung erfordert einen regionalen Konsens mit der StädteRegion und den Gemeinden Roetgen und Simmerath.

Eine konsequente Vertaktung bis zum Betriebsende schafft ein zuverlässiges und attraktives Angebot.

Bei den grenzüberschreitenden Schnellbusverbindungen SB14 sowie SB44 sind ggf. abweichende Rahmenbedingungen bzw. Richtlinien der Nachbarstaaten zu beachten.

Ausbau tangentialer Verbindungen: Auf vielen Verbindungen könnten die Reisezeiten erheblich gesenkt werden, wenn Tangentiallinien in einem erhöhten Takt angeboten werden. Nach der Taktverdichtung auf dem Alleenring (Linien 3A/B sowie 13A/B) sollen die Angebote auf Querverbindungen gestärkt werden, z.B. durch eine Takterhöhung auf der Linie 10 von einem 60- auf einen 30-Minuten-Takt, sowie eine Bedienung auch samstags.

Weitere Tangentialverbindungen sollen derart gestärkt oder verlängert bzw. neu eingeführt werden, so dass ein Umstieg nicht mehr am Bushof, sondern an dezentralen Verknüpfungspunkten häufiger erfolgen kann. Die Umstiege sollen zuverlässig und auf kurzen Wegen erfolgen können.

Weitere Netzmaßnahmen: Im Außenbereich wird je nach Verbindung und Nachfrage ein 15-/30-Minuten-Takt im Netz angestrebt. Grundsätzlich ist das Angebot in den Tagesrandlagen sowie an Samstagen und Sonntagen zu stärken und stringent zu vertakten. Hierfür ist zunächst eine umfassende Nachfrageanalyse des Wochenendangebotes erforderlich. Arbeits- und Schichtzeiten von Betrieben, insbesondere früh morgens, sind zu berücksichtigen.

On-Demand-Angebote: In den Stadtrandlagen bzw. in den dünner besiedelten Bereichen ist der Ausbau und Optimierung des On-Demand-Verkehrs als Zu- und Abbringerverkehr zu den starken Achsen zu prüfen. Mit angrenzenden Kommunen bzw. Belgien und den Niederlanden sind grenzüberschreitende Angebote zu prüfen, z.B. im Aachener Süden an der Grenze zu Stolberg, Roetgen und auch Belgien.

5. Ausblick

5.1. Autonom fahrende Busse

Der Einsatz des autonomen und vernetzten Fahrens im Bereich öffentlicher Verkehrsmittel und dessen Integration in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eröffnet neue Optionen für eine gemeinwohlorientierte und nachhaltige Mobilität. Die neuen Möglichkeiten durch die Automatisierung und Vernetzung sollen dabei helfen, die kommunale Mobilitätsaufgabe besser und nachhaltiger zu lösen. Bei der Fahrzeugautomatisierung sind zwei mögliche Anwendungsszenarien zu unterscheiden: autonome Linienbusse und autonome On-Demand-Dienste.

In einem ersten Schritt bieten autonome Linienbusse zunächst eine mögliche Antwort auf den aktuell vorhandenen Fahrermangel. Durch die strikte Linienführung ist die Komplexität der zu bewältigenden Verkehrssituationen einfacher planbar und dadurch auch einfacher beherrschbar. Zudem beschränken sich mögliche infrastrukturelle Anpassungen auf den geplanten Linienweg.

Diese Vorteile ermöglichen es, den Einsatz zunächst auf klar abgegrenzte Korridore mit geringem Kreuzungsaufkommen und einer überschaubaren Verkehrsdichte zu konzentrieren. Somit eignen sich autonome Linienbusse besonders für den Einsatz auf eigener Infrastruktur (z.B. Bussonderspuren), wo die Linienführung durch eigene Fahrspuren entkoppelt vom Mischverkehr erfolgt.

Autonome On-Demand-Dienste stellen eine weitere Ergänzung des ÖPNV-Angebots dar. Das autonome und vernetzte Fahren kann die Effizienz und die Wirtschaftlichkeit und dadurch auch die Bedarfsgerechtigkeit im ÖV steigern. Neue Einsatz- und Geschäftsfelder entstehen aufgrund des wirtschaftlicheren Einsatzes mit kleineren Fahrzeugeinheiten und dem Wegfall fahrpersonalbedingter Restriktionen. Das reicht von der Tür-zu-Tür-Bedienung im Flächenbetrieb über Zubringerverkehre zum nahegelegenen Bahnhof bis hin zur tangentialen Verbindung von Nebenzentren. Darüber hinaus könnte die persönliche Sicherheit gegenüber unerwünschten Interaktionen von anderen Fahrgästen im Fahrzeug durch optional buchbare Alleinfahrten, z. B. in den Nachtstunden, gewährleistet werden.

Ein bedarfsorientiertes Angebot kann einem erweiterten Personenkreis einen verbesserten Zugang zum ÖV ermöglichen, denn mit kleineren Fahrzeugeinheiten können Personen auch außerhalb der stark nachgefragten Gebiete und Zeiten befördert werden. Dies betrifft etwa den ländlichen Raum, den Stadtrand oder die Abend- und Nachtstunden. Aufgrund der höheren Flexibilität und Individualisierung der bedarfsgesteuerten autonomen Angebote bieten diese das Potenzial, den Verkehr wie gewünscht zu verlagern. Die Umwelt- und Klimawirkungen eines solchen Angebots können positiv beeinflusst werden, wenn planerisch-betriebliche Vorgaben gemacht werden, wie Fahrtwünsche zu bündeln und begleitende Regulierungsmaßnahmen einzuführen.

Durch ein frühzeitigen Dialog mit potenziellen Kund*innen und Stakeholder*innen zur Entwicklung einer kommunalen Vision für den Einsatz von autonomen und vernetzten Fahrzeugen können strategische und betriebliche Planungen besser an spezifischen Bedürfnissen ausgerichtet und die Akzeptanz des Einsatzes gesteigert werden.

Der Einsatz von autonom fahrenden Kleinbussen bietet mehrere Vorteile. So können Streckenabschnitte bedient werden, die mit Standard- oder Gelenkbussen aufgrund des zu geringen Platzes auf den Straßen nicht möglich wären. Darüber hinaus könnte auch der voraussichtlich noch länger anhaltende Mangel an Fahrpersonal zum Teil kompensiert werden. So könnte das Mobilitätsangebot dennoch weiter ausgebaut und neue attraktive Angebote geschaffen werden.

Ein selbstständig fahrendes Fahrzeug braucht eine geeignete Infrastruktur, um sicher und zuverlässig zu funktionieren. Notwendig sind gut ausgebaute Straßen, eine gut sichtbare Verkehrsbeschilderung sowie eine vorhersehbare Verkehrssituation. Ungünstig sind zum Beispiel unübersichtliche Straßenverläufe mit Kreisverkehren und komplexen Kreuzungen so wie ein hohes Aufkommen von Fußgängern oder Radverkehr.

Erste Versuche mit autonom fahrenden Fahrzeugen haben im Rahmen von Forschungsprojekten in Aachen stattgefunden, konnten aber nur in Ansätzen getestet werden. Grundsätzlich ist der Markt genau zu beobachten und weitere Forschungsprojekte notwendig.

5.2. Fazit

Eine breite politische Mehrheit bekennt sich in Aachen zum Ausbau des ÖPNV-Systems, der auch wegen seiner Bedeutung für die Klimaneutralität wichtig ist. Es ist notwendig, das Bus- und Bahnangebot in Aachen und über die Stadtgrenzen hinweg attraktiver zu gestalten und erheblich auszuweiten. Durch große Anstrengungen zur Ertüchtigung der Straßeninfrastruktur und durch Busbevorrechtigungsmaßnahmen kann die Schnelligkeit und die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV gestärkt werden. Das gesamte System muss barrierefrei werden. Die Busflotte muss auf emissionsfreie Fahrzeuge umgestellt und die Schienenwege vollständig elektrifiziert werden. Entsprechend gestaltet sich die Strategie für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes in Aachen in den kommenden Jahren, die in dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans ausführlich beschrieben wird.

Dennoch verbleibt ein Spannungsfeld zwischen der oben skizzierten Erwartungshaltung und realen Prämissen wie Ressourcenknappheit (Personal, Fahrzeuge) und eingeschränkten Finanzierungsmöglichkeiten.

Der Nahverkehrsplan beschreibt die Grundlagen und Ziele für eine zukunftsweisende und nachhaltige ÖPNV-Entwicklung und bietet einen strategischen Rahmen für die Fortentwicklung des ÖPNV in der Stadt Aachen. Durch die enge Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure, eine kontinuierliche Evaluierung der Maßnahmen und eine nachhaltige Sicherung der finanziellen Rahmenbedingungen kann es gelingen, ein zukunftsfähiges und attraktives ÖPNV-System zu schaffen.

In der mittleren Zukunft wird sich neben der Qualität des Angebots die Netzstruktur des ÖPNV grundsätzlich verbessern müssen, damit eine nennenswerte Steigerung der Fahrgastzahlen erzielt werden kann. Wichtigster Baustein hierbei ist das Tram-System, darüber hinaus muss der Ausbau der starken Achsen mit klarer Bus-Vorrang-Führung so schnell wie möglich vorangetrieben werden. Bei allem spielt die regionale Integration und Fortführung der Maßnahmen über die Stadtgrenzen hinaus eine wesentliche Rolle. Entsprechend führt der Nahverkehrsplan für die StädteRegion Aachen auch die wesentlichen Bausteine wie den Ausbau der starken Achsen und das Regiotram-Projekt in den Nordraum auf. Sowohl die Betriebsleistung als auch der Infrastrukturausbau müssen hier entsprechend vorangetrieben werden.

Linienangebot Stadt Aachen Zielkonzept 2028

Linie			Grundtakt					
			mo-fr			sa		so
Linie	Aufgabe	Linienweg	vor 6.30	6:30 - 20:30	nach 20:30	NVZ	SVZ	
1	Regionalbus	Uniklinik - Süsterau - Westbahnhof - AC Bushof - Haaren - ST Mühlener Bf - ST Schevenhütte	60 Min	60 Min	60 Min T)	60 Min T)	60 Min T)	60 Min T)
OL1 1)	Ortsbus	Hüls - Prager Ring - Haaren - Verlautenheide - Waldstr. / Eilendorf Bf.	-	60 Min T)	-	-	-	-
2	Stadtbus	Eilendorf - AC Bushof - Preuswald	15 Min	15 Min	30 Min	15 Min	30 Min	30 Min S)
3 A	Stadtbus	Uniklinik - Schanz - AC Hbf - Kaiserplatz - Ponttor - Westbahnhof - Campus Melaten - Uniklinik	15 Min	10 Min	30 Min	15/30 Min	30 Min	30 Min
3 B	Stadtbus	Uniklinik - Campus Melaten - Westbahnhof - Ponttor - Kaiserplatz - AC Hbf - Schanz - Uniklinik	15 Min	10 Min	30 Min	15/30 Min	30 Min	30 Min
4	Stadtbus	Uniklinik/Weststraße - Hanbruch - Preusweg - Markt/Judengasse - AC Bushof - Kaiserplatz	30 Min	15 Min	30 Min T)	15 Min	30 Min T)	30 Min T)
5	Stadtbus	Uniklinik - Westfriedhof - AC Bushof - Bf Rothe Erde - Driescher Hof - Brand Schulzentrum - Brand	-	30 Min	-	30 Min	-	-
OL5	Ortsbus	Brand - Am Reulert - Brand - Schagenstraße - Brand (Ringlinie)	-	9 Fahrten di.	-	9 Fahrten sa.	-	-
7	Stadtbus	Verlautenheide / Nirm - Eilendorf - Bf Rothe Erde - Normaluhr - AC Bushof - Laurensberg - Schönau	30 Min	30 Min	-	30 Min T)	60 Min T)	-
10	Stadtbus	Siegel - Burtscheid - Forster Linde - Brand	-	60 Min Z)	-	-	-	-
11	Regionalbus	Walheim - Lichtenbusch - Burtscheid - AC Hbf - AC Bushof - Haaren - WÜ Kaninsberg - WÜ Weiden - AL Mariadorf (- AL Hoengen)	30 Min	30 Min	60 Min T)	30 Min T)	60 Min T)	60 Min T)
12	Regionalbus	Campus Melaten- Hörn - Muffet - AC Bushof - Eilendorf - ST Münsterbusch - ST Mühlener Bf	30 Min	30 Min	60 Min	30 Min	60 Min	60 Min
13 A	Stadtbus	Ponttor - Technische Hochschule - Schanz - AC Hbf - Kaiserplatz - Ponttor	-	10 Min	-	15 Min	-	-
13 B	Stadtbus	Ponttor - Kaiserplatz - AC Hbf - Schanz - Technische Hochschule - Ponttor	-	10 Min	-	15 Min	-	-
14 4)	Regionalbus	AC Bushof - AC Hbf - Diepenbenden - B Hauset - B Eynatten - B Raeren - B Eupen	30 Min	30 Min	60 Min	30 Min	60 Min	60 Min
15	Stadtbus	Elisenbrunnen - AC Bushof - Bf Rothe Erde - Brand - ST Breinig (- ST Vicht - ST Mausbach)	-	60 Min T) Z)	ALT T) Z)	ALT T) Z)	-	-
16	Stadtbus	AC Bushof - Europaplatz - Bf Rothe Erde - Tierpark - Oberforstbach - Lintert - Schleckheim - Pascalstr. / Walheim - Schmithof - Sief (- Lichtenbusch)	30 Min	30 Min T)	60 Min T)	30 Min T)	60 Min T)	60 Min T)
17	Stadtbus	AC Bushof - Laurensberg - Richterich - HZ Bank - Horbach - Locht	ALT T)	8 Fahrten	ALT T)	-	ALT T)	ALT T)
SB 20 2)	Schnellbus	AC Bushof - Jülich - Jülich Forschungszentrum	-	30/60 Min	60 Min	60 Min	60 Min	60 Min
220 2)	Regionalbus	AC Bushof - AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Jülich Forschungszentrum	30 Min	30/60 Min	-	-	-	-
21	Regionalbus	(Lintert Friedhof -) Fuchserde - AC Hbf - AC Bushof - Haaren - WÜ Parkhotel -WÜ Bardenberg - HZ Bahnhof (- HZ Merkstein - Palenberg Bf)	30 Min	30 Min T)	60 Min T)	30 Min T)	60 Min T)	60 Min T)
22	Regionalbus	Campus Melaten - Hörn - Muffet - Elisenbrunnen - AC Bushof - Eilendorf - ST Atsch - ST Mühlener Bf	30 Min	30 Min	60 Min	30 Min	60 Min	60 Min
23	Stadtbus	(Elisenbrunnen -) AC Bushof - Hüls	15 Min	13 Fahrten	30 Min	-	30 Min	30 Min
24	Regionalbus	B Kelmis - Preusweg - AC Bushof	30 Min	30 Min	60 Min	30 Min	60 Min	60 Min
25	Regionalbus	NL Vaals - Westfriedhof - AC Bushof - Bf Rothe Erde - Brand - ST Büsbach- ST Mühlener Bf (- ST Atsch)	30 Min	30 Min	60 Min.	30 Min	60 Min	60 Min
27	Stadtbus	Brand - Gewerbegebiet Eilendorf Süd - Normaluhr - AC Bushof - Laurensberg - Vetschau - HZ Bank	30 Min	30/60 Min	-	60 Min	-	-
30	Stadtbus	(Vaals Grenze - Hanbruch - Preusweg -) Ronheider Weg - Burtscheid - Adenauerallee - Fringsgraben - Hüls - Eulershof (- Süsterau - Uniklinik)	-	60 Min T) Z)	-	-	-	-
31	Stadtbus	(Siegel - AC Hbf -) AC Bushof - Verlautenheide - WÜ Gewerbegebiet Aachener Kreuz - WÜ Kaninsberg	2 Fahrten	30/60 Min	-	5 Fahrten	4 Fahrten	-
33	Stadtbus	Fuchserde - Beverau - AC Bushof - Westbahnhof - Hörn - Campus Melaten - Uniklinik - Kullen - Vaals	15 Min	15 Min	30 Min	15 Min	30 Min	30 Min
34	Regionalbus	Diepenbenden - AC Bushof - Grüner Weg - HZ Kohlscheid (- NL Kerkrade)	3 Fahrten	30 Min	8 Fahrten	30 Min	60 Min	19 Fahrten
35	Regionalbus	Vaals Grenze - AC Bushof - Bf Rothe Erde - Brand - Walheim - ST Breinig	2 Fahrten	30/60 Min	120 Min	60 Min	120 Min	120 Min
36	Stadtbus	AC Bushof - Kaiserplatz - Burtscheid - Pascalstraße - Schleckheim	-	8 Fahrten	-	-	-	-
37	Stadtbus	Brand - Gewerbegebiet Eilendorf Süd - Normaluhr - Eilendorf AC Bushof - Laurensberg - Orsbach (- Lemiers)	-	16 Fahrten	-	14 Fahrten	-	-
41	Stadtbus	Uniklinik - Süsterau - Westbahnhof - AC Bushof - Haaren - Verlautenheide	-	60 Min T)	60 Min T)	60 Min T)	60 Min T)	60 Min T)
43	Stadtbus	Uniklinik - Hanbruch - Preusweg - AC Bushof - Westbahnhof - Laurensberg - Laurensberg Rahe / Richterich Schönau	9 Fahrten	30 Min T)	60 Min T)	60 Min	60 Min T)	60 Min T)
44 4)	Regionalbus	AC Hbf - AC Bushof - Laurensberg - Richterich - Horbach - NL Kerkrade - NL Heerlen	2 Fahrten	30 Min	60 Min T)	30 Min	60 Min T)	60 Min T)
45	Stadtbus	Uniklinik - Westfriedhof - AC Bushof - Bf Rothe Erde - Driescher Hof - Brand Schulzentrum (- Brand)	15/30 Min	30 Min	30 Min	30 Min	30 Min	30 Min
46	Regionalbus	AC Bushof - Tierpark - Lintert - Schleckheim - Walheim - ST Venwegen - ROE Rott - Roetgen	1 Fahrt	60 Min	3 Fahrten	120 Min	3 Fahrten	120 Min
47	Regionalbus	(Brand -) Hüls - AC Bushof - Laurensberg - Richterich - HZ Kohlscheid - HZ Bf - HZ Merkstein	15 Min T)	15 Min	30 Min T)	15 Min	30 Min T)	30 Min T)
50	Stadtbus	Eilendorf - Brand	1 Fahrt	4 Fahrten / ALT	-	-	-	-
51	Regionalbus	Waldfriedhof - AC Bushof - Sportpark Soers - Würselen - Alsdorf - Baesweiler (- Setterich)	15 Min	10 Min T)	30 Min	7,5 Min T)	30 Min	30 Min
52	Regionalbus	AC Bushof - Prager Ring - EW Bushof	30 Min	15/30 Min	60 Min	30 Min	60 Min	60 Min
53	Stadtbus	Ronheider Weg - Habsburgerallee - AC Bushof	-	19 Fahrten	-	-	-	-
54	Regionalbus	Diepenbenden - AC Bushof - Soers - HZ Kohlscheid - Herzogenrath Bf - HZ Merkstein	30 Min	30 Min	60 Min	30/60 Min	60 Min	30/60 Min
55	Stadtbus	Vaals Grenze - Westfriedhof - AC Bushof - Bf Rothe Erde - Brand - Niederforstbach - Kornelimünster - Schleckheim - Lichtenbusch	30 Min	30/60 Min	120 Min	60 Min	120 Min	120 Min
SB63	Schnellbus	AC Bushof - Burtscheid - Roetgen - Simmerath	1 Fahrt	30 Min	2 Fahrten	120 Min	120 Min S)	120 Min S)

Linienangebot Stadt Aachen Zielkonzept 2028

Linie			Grundtakt					
			mo-fr			sa		so
Linie	Aufgabe	Linienweg	vor 6.30	6:30 - 20:30	nach 20:30	NVZ	SVZ	
65	Stadtbus	Lichtenbusch - Schleckheim - Kornelimünster - Niederforstbach - Brand - Bf Rothe Erde - AC Bushof - Elisenbrunnen	-	30/60 Min T)	-	7 Fahrten T)	-	-
SB66	Schnellbus	AC Bushof - Bf Rothe Erde - Brand - Roetgen - MON Imgenbroich - Monschau	30 Min	30 Min	60 Min	30 Min	60 Min	60 Min
66	Regionalbus	AC Bushof - Bf Rothe Erde - Brand - Roetgen - MON Imgenbroich - Monschau	1 Fahrt	2 Fahrten	-	S)	-	1 Fahrt S)
70	Stadtbus	Vaals Grenze - Uniklinik - Laurensberg - Richterich - Eulershof - Elsassstraße - Bf Rothe Erde	2 Fahrten	27 Fahrten	-	-	-	-
SB71 1)	Schnellbus	Verlautenheide - Haaren - AC Bushof - Schanz - Uniklinik	-	60 Min	-	-	-	-
73	Stadtbus	Uniklinik - Campus Melaten - Hörn - Westbahnhof - Ponttor - AC Bushof - Bf Rothe Erde - Mataréstraße	-	15/30 Min Z)	-	-	-	-
74	Regionalbus	(AC Hbf. -) AC Bushof - Westbahnhof - Avantis	1 Fahrt	18 Fahrten + ALT	2 Fahrten	4 Fahrten + ALT	4 Fahrten + ALT	4 Fahrten + ALT
75	Stadtbus	Hörn Kastanienweg - Weststraße - AC Bushof	-	14 Fahrten	-	-	-	-
SB76	Schnellbus	AC Bushof - AC Hbf - Burtscheid - Pascalstraße - Walheim - Hahn	-	60 Min	-	-	-	-
80	Regionalbus	Pascalstr. - Siegel - Ronheide - Brüsseler Ring - Uniklinik - Laurensberg - Richterich - HZ Kohlscheid	1 Fahrt	30 Min T)	-	-	-	-
X3	Expressbus	Waldfriedhof - AC Hbf - Schanz - Uniklinik - Campus Melaten	-	4 Fahrten	-	-	-	-
X25	Expressbus	AC Bushof - Bf Rothe Erde - Brand - ST Büsbach - ST Mühlener Bf	-	7 Fahrten	-	-	-	-
X35	Expressbus	Elisenbrunnen - AC Bushof - Bf Rothe Erde - Brand - Walheim - Hahn	-	4 Fahrten	-	-	-	-
X47	Expressbus	AC Bushof - HZ Kohlscheid - Herzogenrath Bf - HZ Merkstein	-	23 Fahrten	-	-	-	-
X51	Expressbus	AC Bushof - WÜ Parkhotel - AL Annapark - Baesweiler	-	5 Fahrten	-	-	-	-
X73	Expressbus	Uniklinik - Campus Melaten - Hörn - Westbahnhof - Ponttor - AC Bushof - Bf Rothe Erde - Brand - Vennbahnbogen - Niederforstbach	-	16 Fahrten	-	-	-	-
Arriva 350 3)	Schnellbus	AC Bushof - Schanz - NL Vaals - NL Gulpen - NL Maastricht	5 Fahrten	15 Min	30 Min	15 Min	30 Min	15/30 Min
N 1	Nachtexpress	Elisenbrunnen - AC Bushof - Driescher Hof - Brand - Kornelimünster - Walheim - Schleckheim - Burtscheid - Elisenbrunnen	-	-	3 Fahrten	-	3 Fahrten	-
N 2	Nachtexpress	Elisenbrunnen - AC Bushof - Ponttor - Westbahnhof - Laurensberg - Richterich - Horbach - Loch	-	-	5 Fahrten	-	5 Fahrten	-
N 3	Nachtexpress	Elisenbrunnen - Haaren - Verlautenheide - Würselen - Bardenberg - Herzogenrath - Merkstein - Herzogenrath - Kohlscheid - Eulershof - AC Bushof - Elisenbrunner	-	-	5 Fahrten	-	5 Fahrten	-
N 4	Nachtexpress	Elisenbrunnen - AC Bushof - Ponttor - Westbahnhof - Hörn - Kullen - NL Vaals	-	-	5 Fahrten	-	5 Fahrten	-
N 5	Nachtexpress	AC Bushof - Elisenbrunnen - AC Hbf - Burtscheid - Lichtenbusch - Schleckheim - Niederforstbach - Brand - Elisenbrunnen	-	-	3 Fahrten	-	3 Fahrten	-
N 6	Nachtexpress	AC Elisenbrunnen- AC Bushof - Alter Tivoli - HZ Kohlscheid - WÜ Bardenberg - WÜ Morsbach - WÜ Mitte - WÜ Kaninsberg - Haaren - AC Bushof	-	-	3 Fahrten	-	3 Fahrten	-
N 7	Nachtexpress	AC Bushof - Elisenbrunnen - Schanz - Hanbruch - Preusweg Preuswald - Kelmis (B)	-	-	5 Fahrten	-	5 Fahrten	-
N 8	Nachtexpress	AC Elisenbrunnen- AC Bushof - Eilendorf - ST Münsterbusch ST Mühlener Bf - ST Atsch - Eilendorf - AC Bushof	-	-	3 Fahrten	-	3 Fahrten	-
N 9	Nachtexpress	Elisenbrunnen - AC Bushof - Haaren - WÜ Kaninsberg - Mariadorf - AL Annapark - WÜ Parkhotel - Eulershof - AC Bushof	-	-	3 Fahrten	-	3 Fahrten	-
N 60	Nachtexpress	AC Hbf. - Elisenbrunnen - Brand - Walheim - Roetgen - Simmerath - Imgenbroich - Walheim	-	-	2 Fahrten	-	2 Fahrten	-
NetLiner	Bedarfsverkehr	Laurensberg / Richterich / Orsbach / Lemiers / Vetschau / Campus Melaten / Uniklinik	-	x	x	x Z)	x	x Z)
NetLiner	Bedarfsverkehr	Walheim / Hahn / Schmithof / Sief / Lichtenbusch	-	-	-	x	x	x Z)
NetLiner 1)	Bedarfsverkehr	Haaren / Verlautenheide / Hüls / Eulershof / Grüner Winkel	x	x	x	x	x	x Z)
ASA	Nachtsammel-auto							

= geplante, mit Stand August 2025 noch nicht umgesetzte Maßnahmen

1) Bestandteil aktueller Förderprojekte. Ggf. Angebotsrücknahme oder -anpassung vor 2028 möglich.
2) Aufgabenträgerschaft Kreis Düren
3) Aufgabenträgerschaft Provinz Limburg
4) Gemeinschaftskonzession ASEAG/TEC bzw. ASEAG/Arriva
S) In der Sommersaison zusätzliche Fahrten
T) Angegebener Grundtakt nur auf Teil des Linienweges
Z) Linie verkehrt nicht im gesamten Zeitraum

Anm.: Angepasste Verknüpfungen von Linienästen oder geringfügige Linienwegänderungen aus betrieblichen Gründen vorbehalten
Bei Linien, die die Stadtgrenze überschreiten, gelten der angegebene Grundtakt sowie evtl. Fußnoten nur für der Streckenabschnitt auf Aachener Stadtgebiet

Nahverkehrsplan Stadt Aachen
3. Fortschreibung 2025

Modul 5 Verknüpfung der Verkehrsangebote

Stand: 21.08.2025

stadt aachen

Modul 5 Verknüpfung der Verkehrsangebote

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 1
1. Allgemeine Einführung 1
2. Ziele und Anforderungen 3
2.1. Multimodale Verknüpfungspunkte / Mobilstationen 3
2.2. Sharing-Angebote 5
3. Bestandsaufnahme 6
3.1. Multimodale Verknüpfungspunkte/Mobilstationen 6
3.2. Park+Ride Anlagen 7
3.3. Bike+Ride Anlagen 9
3.4. Sharing-Angebote 10
3.4.1. Carsharing-Angebot 10
3.4.2. Bikesharing (Pedelec-Verleihsystem) 10
3.4.3. E-Tretroller-Verleihsysteme 10
3.4.4. Fahrgemeinschaften 11
4. Zielkonzept 12
4.1. Mobilstationen 12
4.2. Park+Ride 14
4.2.1. Aufwertung bestehender Standorte 14
4.2.2. Prüfung neuer Standorte 15
4.2.3. Ausweitung P+R-Marketing 15
4.2.4. Vereinfachung, Anpassung und Neustrukturierung des Vertriebs- und Tarifsystems 15
4.3. Sharing-Angebote 15
5. Ausblick 18

Zusammenfassung

Das Modul 5 „Verknüpfung der Verkehrsangebote“ unterstreicht die zentrale Rolle vernetzter Mobilität für das Erreichen der Klimaziele und die Umsetzung der Mobilitätswende in Aachen. Um individuelle Wegeketten effektiv zu unterstützen, sollen klassische ÖPNV-Verknüpfungspunkte gezielt zu multimodalen Mobilstationen weiterentwickelt werden. Ziel ist ein integriertes Netz, das Bus, Bahn, Pkw, Fahrrad, Bikesharing, Carsharing, E-Tretroller und dazugehörige Parkangebote intelligent verbindet.

Der Fokus liegt auf barrierefreien, städtebaulich eingebundenen Mobilstationen mit intuitiver Wegeleitung, digitalen Informationen und ergänzenden Angeboten wie sicheren Fahrradabstellanlagen, Lademöglichkeiten und Sharing-Diensten. Erste Standorte werden im Rahmen des Netzwerks NEMORA umgesetzt. Parallel dazu wird das bestehende Park+Ride- und Bike+Ride-System modernisiert und strategisch ausgebaut. Auch Sharing-Angebote – von Carsharing über Pedelecs bis hin zu E-Tretrollern – sollen über verbindliche Leitlinien in den öffentlichen Raum integriert und flächendeckend verfügbar gemacht werden. Einheitliche Buchungssysteme, Tarifintegration und gezielte Anreize für ÖPNV-Nutzende stärken dabei die intermodale Nutzung. So entsteht ein ÖPNV-System, das weit über den klassischen Linienbetrieb hinausgeht: vernetzt, komfortabel, klimafreundlich – und abgestimmt auf die Mobilitätsbedürfnisse von heute und morgen.

1. Allgemeine Einführung

Die Erreichung der nationalen, europäischen und städtischen Klimaschutzziele sowie die erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätswende erfordern einen grundlegenden Paradigmenwechsel im Verkehrssektor. Während der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Rückgrat nachhaltiger Mobilität nach wie vor eine zentrale Rolle einnimmt, zeigt die Realität urbaner und regionaler Mobilitätsbedürfnisse, dass eine isolierte Betrachtung einzelner Verkehrsmittel den komplexen Anforderungen moderner Gesellschaften nicht mehr gerecht wird.

Der Verkehrssektor ist in Aachen für etwa 23% der CO_2-Emissionen verantwortlich, wobei der motorisierte Individualverkehr den größten Anteil trägt. Um die Klimaschutzziele der Stadt Aachen zu erreichen, ist eine starke Reduktion verkehrsbedingter Emissionen unerlässlich. Dies kann nur durch eine intelligente Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote gelingen, die es den Menschen ermöglicht, ihre Mobilitätsbedürfnisse effizient, komfortabel und klimafreundlich zu befriedigen.

Die moderne Mobilität ist geprägt von individuellen Wegeketten, die selten mit einem einzigen Verkehrsmittel bewältigt werden können. Berufspendler kombinieren beispielsweise Park+Ride-Angebote mit dem ÖPNV, Freizeitreisende nutzen Bike+Ride-Stationen oder greifen auf Sharing-Angebote für die letzte Meile zurück. Diese intermodalen Mobilitätsmuster erfordern nahtlose Übergänge zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sowie eine koordinierte Infrastruktur- und Angebotsplanung.

Sharing-Angebote wie Carsharing, Bikesharing oder E-Tretroller-Verleih haben sich als wichtige Bausteine im Mobilitätsmix etabliert. Sie schließen Lücken im ÖPNV-Netz, bedienen schwer erschließbare Gebiete und bieten flexible Lösungen für spontane Mobilitätsbedürfnisse. Gleichzeitig können sie dazu beitragen, den privaten Pkw-Besitz zu reduzieren und Verkehrsflächen effizienter zu nutzen. Die Ersetzungsquote Carsharing wird regelmäßig vom Bundesverband Carsharing erhoben, derzeit ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug acht private Pkw. Park+Ride-Anlagen fungieren als wichtige Schnittstellen zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem ÖPNV, insbesondere für Pendelnde aus dem Umland, und ermöglichen es, beide Systeme effektiv zu kombinieren.

Digitale Lösungen eröffnen neue Möglichkeiten für die Integration verschiedener Mobilitätsangebote. Mobility-as-a-Service-Plattformen, einheitliche Ticketing-Systeme und multimodale Routenplanung schaffen die Voraussetzungen für eine nutzerfreundliche Verknüpfung der Verkehrssysteme (siehe Modul 6 „Kommunikation und Information“).

Eine erfolgreiche Verknüpfung der Verkehrssysteme setzt jedoch mehr als die bloße Addition verschiedener Mobilitätsangebote voraus. Sie erfordert eine strategische Herangehensweise, die verkehrsplanerische, städtebauliche, technische und betriebliche Aspekte gleichermaßen berücksichtigt und dabei die individuellen

Mobilitätsbedürfnisse im Auge behält. Nur durch eine systematische Integration können Synergieeffekte erzielt, Effizienzgewinne realisiert und die Attraktivität des Umweltverbundes nachhaltig gesteigert werden.

2. Ziele und Anforderungen

Die Verknüpfung der Verkehrssysteme ist sowohl auf örtlicher als auch auf zeitlicher Ebene sicherzustellen, um einen effizienten und benutzerfreundlichen ÖPNV zu gewährleisten. Auf örtlicher Ebene müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, um eine komfortable und barrierefreie Systemverknüpfung zu ermöglichen. Auf zeitlicher Ebene spielt sowohl die Fahrplangestaltung als auch die Sicherung von Anschlüssen eine wesentliche Rolle. Es ist sicherzustellen, dass die Anschlussmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln optimal koordiniert sind. Die Fahrpläne müssen so abgestimmt werden, dass kurze Umsteigezeiten und reibungslose Übergänge gewährleistet sind. Diese Übergänge sind eine wesentliche Voraussetzung, um eine nach Verkehrsaufgaben differenzierte Produktpalette zu betreiben und den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden.

Barrierefreiheit ist eine grundlegende Anforderung an Verknüpfungspunkte. Alle Einrichtungen müssen so gestaltet sein, dass sie für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Rollstuhlfahrende, ältere Menschen und Eltern mit Kinderwagen, problemlos zugänglich sind.

Neben der Barrierefreiheit sind kurze, intuitive Wegeführungen, witterungsgeschützte Wartebereiche und allgemein eine gute Aufenthaltsqualität ebenso unerlässlich wie eine klare Beschilderung und digitale Fahrgastinformationen in Echtzeit.

Über die funktionalen und verkehrlichen Aspekte hinaus gewinnen auch Nachhaltigkeit und die städtebauliche Einbindung an Bedeutung. Verknüpfungspunkte sollen nicht nur reine Transitorte, sondern integrale Bestandteile einer lebenswerten, vernetzten und klimagerechten Mobilität werden.

2.1. Multimodale Verknüpfungspunkte / Mobilstationen

Multimodale Verknüpfungspunkte gehen über die Funktion reiner ÖPNV-Verknüpfungspunkte hinaus. Sie sind Knotenpunkte, die verschiedene Mobilitätsangebote an einem Standort bündeln. Neben den klassischen Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn bieten multimodale Verknüpfungspunkte zusätzliche Dienstleistungen und Infrastruktur, um multimodales Verkehrsverhalten zu unterstützen. Dazu gehören beispielsweise Fahrrad-Verleihstationen („Bikesharing“), Carsharing-Stationen, Park+Ride-Anlagen (P+R), Bike+Ride-Anlagen (B+R), E-Ladesäulen oder E-Tretroller-Verleihsysteme ggf. mit entsprechenden, gesonderten Abstellflächen für E-Tretroller. Multimodale Verknüpfungspunkte sind meistens in Kombination mit ÖPNV-Anlagen angelegt.

Zu den multimodalen Verknüpfungspunkten zählen ebenfalls Mobilstationen. Durch die Einrichtung von Mobilstationen können die Mobilitätsangebote besser vernetzt werden. Mobilstationen werden nach go.Rheinland wie folgt definiert (go.Rheinland 2025):

Grundvoraussetzung für die Definition einer Haltestelle als Mobilstation ist die Verknüpfung von mindestens zwei Mobilitätsangeboten. Im Idealfall bilden alle Ausstattungselemente eine städtebauliche Einheit, d. h. sie liegen unmittelbar nebeneinander oder in unmittelbarer Nähe mit Sichtbeziehung und leichter Erreichbarkeit.

Darüber hinaus werden Mobilstationen in NRW mit einem landesweit einheitlichen Design kenntlich gemacht. Das erhöht die Wiedererkennbarkeit und erleichtert die Auffindbarkeit und Zuordnung der verschiedenen Sharing- und Mobilitätsangebote. Dabei sind barrierefreie Haltestellen und digitale Fahrgastinformationsanzeiger von besonderer Bedeutung für die Einrichtung von Mobilstationen.

Mobilstationen lassen sich unterteilen in solche mit ÖPNV-Anschluss und ohne ÖPNV-Anschluss. Bei beiden Formen müssen mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft sein. Bei Mobilstationen mit ÖPNV-Anschluss wird mindestens ein ÖPNV-Verkehrsmittel mit mindestens einem weiteren Verkehrsmittel verknüpft, beispielsweise eine Verknüpfung von SPNV-Linien mit Fahrradboxen oder von Bus-Linien mit Bikesharing-Stationen. Mobilstationen ohne ÖPNV-Anschluss, so genannte Quartiersmobilstationen, befinden sich häufig in Wohn- oder Gewerbequartiere und verknüpfen mindestens ein Sharing-Angebot mit weiteren Verkehrsmitteln (beispielsweise Bikesharing mit einer E-Ladestation), vgl. Förderprogramm Mobilstationen der Zukunft 2024. Sie dienen häufig als Zubringer zu ÖPNV-Haltepunkten oder zur Überbrückung kurzer Distanzen ohne einen privaten Pkw. In diesem Sinn stärken auch Quartiersmobilstationen den Umweltverbund.

Gemäß den Vorgaben des go.Rheinland gibt es folgende Mindestausstattungen für eine Mobilstation:

Mobilstationen mit ÖPNV-Anschluss	Quartiersmobilstationen
• Wetterschutz bzw. Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheiten • öffentlich zugängliche, überdachte B+R-Anlage, Fahrradboxen oder Fahrradsammelabstellanlage und/oder überdachte (soweit baulich realisierbar) Abstellplätze • Elemente zur Herstellung der Barrierefreiheit • Informationsvitrinen, Beleuchtung • Einheitliches Erscheinungsbild und Wegweisung (im Landesdesign mobil.nrw) • Internetzugang, DFI-Anzeiger	• Stele und Beschilderung, Wegweisung zu allen Verkehrsangeboten (im Landesdesign mobil.nrw)

Tabelle 1: Ausstattung von Mobilstationen (Quelle: go.Rheinland - Weiterleitungsrichtlinie ÖPNV-Invest-RL des Zweckverbandes go.Rheinland vom 4. Dezember 2008 i.d.F. vom 30.09.2024)

Voll ausgebaute Mobilstationen könnten demnach entsprechend der folgenden schematischen Darstellung von Go.Rheinland aussehen:

Abbildung 1: Mobilitätsstation der Zukunft: Mobilstationen – der Startpunkt für vernetzte Mobilität
Quelle: go.Rheinland (2023)

Während ÖPNV-Verknüpfungspunkte also hauptsächlich den Übergang zwischen verschiedenen ÖPNV-Verkehrsmitteln erleichtern sollen, zielen Mobilstationen generell darauf ab, eine umfassende, nahtlose und barrierefreie Mobilität ohne eigenen Pkw zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang kommt dem ÖPNV eine zentrale Rolle insbesondere bei weiteren Entfernungen zu.

Ziel der Stadt Aachen ist es, in den kommenden Jahren gemeinsam mit der StädteRegion Aachen und den Kommunen in der StädteRegion Aachen ein Netz von Mobilstationen aufzubauen und weiterzuentwickeln.

2.2. Sharing-Angebote

Sharing-Angebote wie Carsharing, Bikesharing oder E-Tretroller leisten einen bedeutenden Beitrag zur nachhaltigen Mobilität – nicht nur an zentralen Mobilstationen und ÖPNV-Verknüpfungspunkten, sondern auch dezentral im öffentlichen Raum. Insbesondere im Kontext der sogenannten „ersten bzw. letzten Meile“, also der Wegstrecke zwischen einem ÖPNV-Haltepunkt und dem eigentlichen Start- bzw. Zielort, ermöglichen flexible Sharing-Optionen eine komfortable und umweltfreundliche Weiterreise. Sie schließen Mobilitätslücken dort, wo klassische ÖPNV-Angebote an ihre räumlichen oder zeitlichen Grenzen stoßen.

Durch ihre dezentrale Verfügbarkeit erhöhen Sharing-Angebote die Reichweite des öffentlichen Verkehrs und fördern eine echte Alternative zum privaten Pkw – auch in Randlagen, Wohngebieten oder Gewerbearealen. Gleichzeitig tragen sie zur Reduktion von Emissionen, Lärm und Flächenverbrauch bei und stärken intermodale Mobilitätsmuster. Voraussetzung dafür ist eine bedarfsgerechte Verteilung, verlässliche Verfügbarkeit und eine gute Integration in bestehende Mobilitätsplattformen. So entfalten Sharing-Systeme ihr volles Potenzial nicht nur als Teil integrierter Mobilitätsstationen, sondern auch als flächendeckendes Element einer nachhaltigen, vernetzten Alltagsmobilität.

3. Bestandsaufnahme

Eine Vielzahl der bestehenden ÖPNV-Verknüpfungspunkte in der Stadt Aachen sind bereits heute multimodale Verknüpfungspunkte, die verschiedene Mobilitätsformen miteinander verknüpfen. Diese Verknüpfungspunkte bestehen aus unterschiedlichen Mobilitätsangeboten wie Bus-, Bahn-, Fahrrad- und / oder Carsharing-Angeboten oder P+R- und B+R-Anlagen und sind strategisch an wichtigen Verkehrsknotenpunkten platziert.

3.1. Multimodale Verknüpfungspunkte/Mobilstationen

Einen Überblick über multimodale Verknüpfungspunkte (P+R, B+R, Bahnhöfe) und geplante Mobilstationen im Stadtgebiet liefert die Abbildung 2.

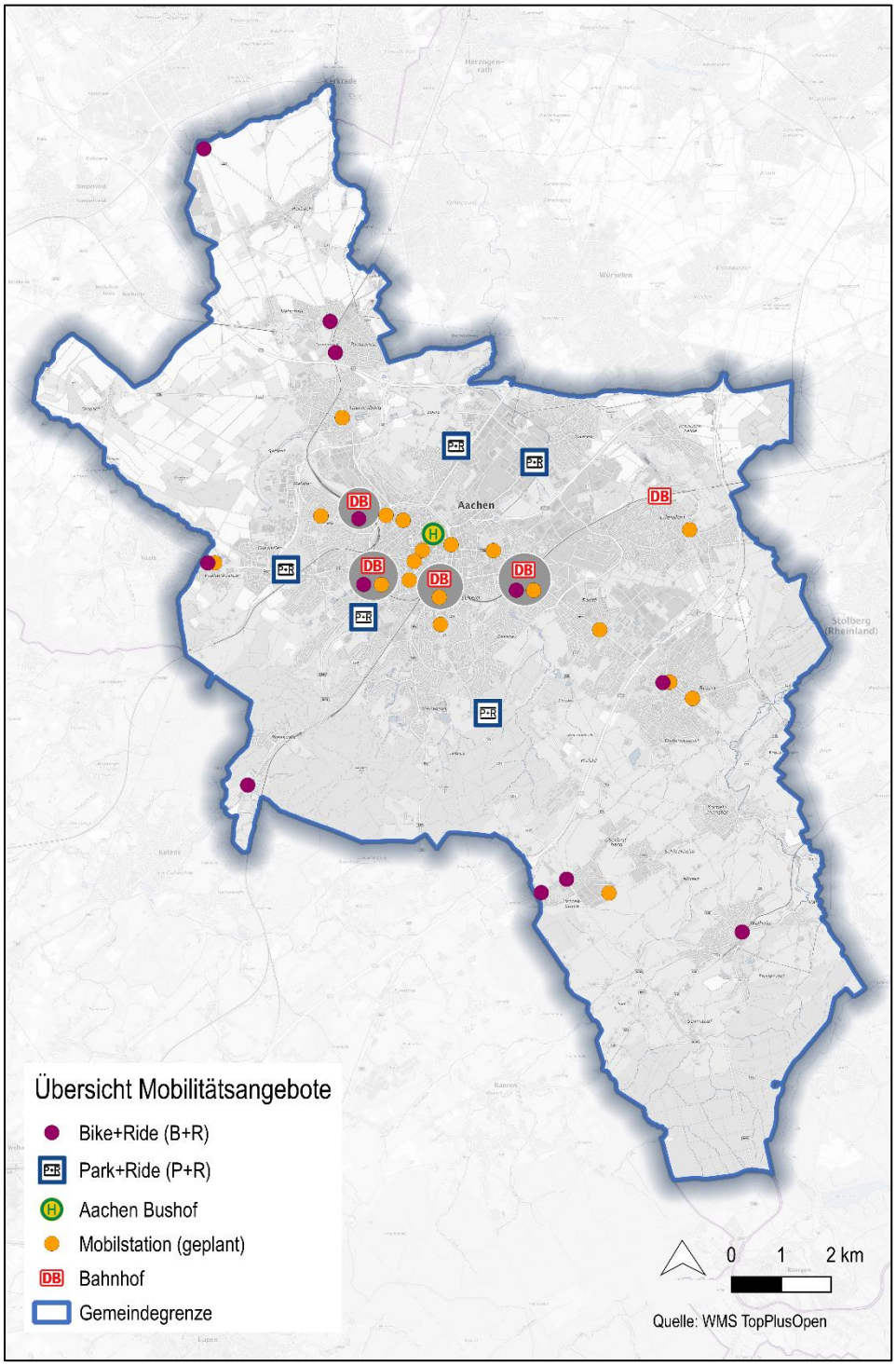


Abbildung 2: Multimodale Verknüpfungspunkte und geplante Mobilstationen in Aachen

Ein wesentliches Projekt zur Mobilitätswende in der StädteRegion Aachen ist das „Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen“ (NEMORA). Neben den Arbeitsgruppen „Starke Achsen“ und „Regionale Radinfrastruktur“ beschäftigt sich die AG „Mobilstationen und Multimodalität“ u.a. mit der Planung und der Umsetzung von Mobilstationen in Stadt und StädteRegion Aachen. Beteiligt in der Arbeitsgruppe sind alle regionsangehörigen Kommunen, die Städteregion Aachen, der Aachener Verkehrsverbund und das Verkehrsunternehmen ASEAG. Ziel der AG ist, die durchgängige Verfügbarkeit der Angebote im gesamten Regionsgebiet zu gewährleisten womit speziell die Pendlermobilität fokussiert wird.

3.2. Park+Ride Anlagen

Zur Reduktion des MIV in der Stadt Aachen und der Region wurde schon in den 1990er Jahren mit dem Auf- und Ausbau eines P+R-Systems das komfortable Umsteigen vom Kfz auf Bus und Bahn gefördert und beworben. Durch den Ausbau der P+R-Plätze an den Bahnhöfen vor allem in der StädteRegion Aachen konnte seitdem eine starke Ausweitung der Verkehrsmittelverknüpfung erreicht werden. Der innenstadtnahe Umstieg Kfz - Bus, der vor allem für diejenigen Pendelnde ein Angebot darstellt, die über keinerlei Schienenverkehrsangebot in ihrer Nähe verfügen, wurde zeitversetzt erst später gefördert. Mit der Ausarbeitung eines Luftreinhalteplans für die Stadt Aachen im Jahr 2009, erfolgte eine erneute Überprüfung der bis dahin bereits verfolgten Ansätze zum Park+Ride, mit dem Ergebnis, dass dessen Ausbau als eine konkrete Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufgenommen wurde.

Im Jahr 2010 konnten auf Basis einer ausführlichen Analyse der damaligen Sachlage zum Park+Ride in Aachen sowie auf einer Potenzialabschätzung auf Grundlage der Anzahl der Pendelnden Parkplätze ausgewählt werden, für die von Verwaltung, AVV, ASEAG und APAG ein P+R-Probebetrieb entwickelt wurde. Zentrale Elemente des Probebetriebs waren die Einbindung des Parkhauses Tivoli und des Parkplatzes am Westfriedhof, ein Shuttlebuskonzept sowie ein attraktiver P+R-Tarif. Nach Ablauf der halbjährlichen Probezeit, die zunächst zeitlich auf Samstage und verkaufsoffene Sonntage beschränkt war, wurde im Mai 2013 das P+R-Angebot mit Ausnahme des kostenintensiven Shuttlebuseinsatzes fest etabliert und das Angebot auf alle Wochentage ausgeweitet. Das Fahrtenangebot auf der Linie 51 wurde im Herbst 2023 samstags tagsüber zwischen Sportpark Soers und der Innenstadt auf einen attraktiven 7,5 Min.-Takt verdichtet.

Im Jahr 2020 wurde an der Hermann-Löns-Allee der zusätzliche P+R Standort Hangeweiher etabliert, um den Standort Westfriedhof in der aufkommensstarken Vorweihnachtszeit zu ergänzen und zu entlasten. Aufgrund der im Juni 2024 eingeführten Bewohnerparkzone „U“, kam es zu Verlagerungseffekten von parkenden Fahrzeugen. Seitdem war der ca. 120 Stellplätze umfassende Parkplatz an der Hermann-Löns-Allee, besonders in den wochentäglichen Morgen- und Mittagszeiten, ausgelastet und zeitweise überfüllt.

Folgende P+R-Standorte stehen in Aachen zur Verfügung (siehe Abbildung 4):

- Tivoli (Parkhaus)
- Westfriedhof (Vaalser Straße)
- Waldfriedhof (Monschauer Straße)
- Jülicher Straße (Berliner Ring)
- Hangeweiher (Hermann-Löns-Allee)

Da die hohe Auslastung des Parkplatzes mit dem Start der Freibadsaison und einer parallelen Nutzung als P+R-Parkplatz zu weiteren Überlastungen und Problemen geführt hätte, ist die Nutzung als P+R-Standort bis zur Umsetzung einer geplanten Bewirtschaftung (vrsl. Sommer 2026) nur außerhalb der Freibadsaison möglich.

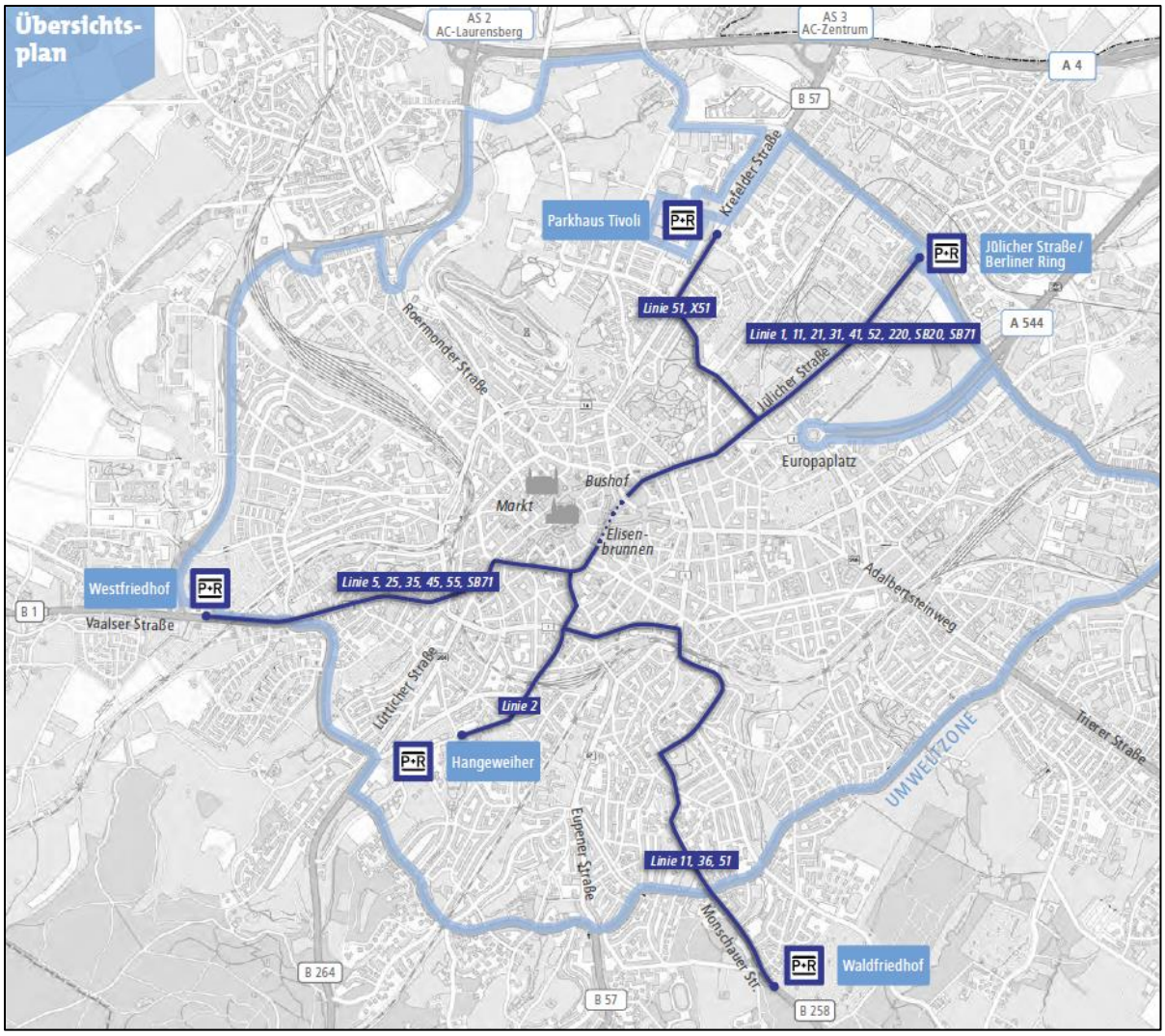


Abbildung 3: P+R-Standorte und zugehöriges Linienangebot in Aachen

An diesen Standorten kann das P+R-Tarifangebot „5 für 5“ genutzt werden. Für 5 EUR können bis zu fünf Personen von einem der P+R-Standorte mit dem Linienbus in die Innenstadt und retour fahren. Das Ticket berechtigt jedoch nicht zu Zwischenfahrten. Am Standort Tivoli gilt die Parkkarte des Parkhauses als Fahrkarte, bei den anderen Parkplätzen ist das P+R-Ticket im Bus erhältlich.

Die Maßnahme wird durch öffentlichkeitswirksame Kommunikationsmaßnahmen flankiert. Es gibt Flyer in vier Sprachen und Poster (siehe Abbildung 4). Zusätzlich werden alle wesentlichen Informationen zum P+R-Angebot auf der städtischen Webseite zusammengefasst: www.aachen.de/in-aachen-leben/mobilitaet-verkehr/parken/park-ride-p-r/.

Besonders in der Vorweihnachtszeit wird alljährlich in den Medien (z.B. Radio, Zeitung, Internet) für das P+R-Angebot geworben. Eine Wegweisung zu den P+R-Plätzen ist ausgeschildert. Die Zielgruppe für den P+R-Betrieb ist in erster Linie der touristische Verkehr. Zusätzlich werden die P+R-Standorte auch verstärkt durch Berufspendelnde genutzt.

Abbildung 4: Werbung P+R

Das Angebot wird - mit Ausnahmen in der besonders aufkommensstarken Vorweihnachtszeit - ohne Zusatzfahrten im Linienverkehr bereitgestellt. Die Zahlen der Nutzenden zeigen eine stetige Annahme des Angebotes, insbesondere wenn der Parkdruck in der Innenstadt - wie zur Vorweihnachtszeit - sehr hoch ist. Wurden im Jahr 2014 lediglich 5.560 Tickets verkauft, hat sich die Zahl 2024 mit über 19.300 Tickets mehr als verdreifacht. Die Zahlen belegen, dass neben der ausgeprägten Nutzung des Angebotes im November und Dezember, auch über das Gesamtjahr allgemeinen ein Zuwachs zu verbuchen ist. Zur weiteren Steigerung der Zahlen und Attraktivierung des Angebotes wird das Konzept fortlaufend angepasst.

3.3. Bike+Ride Anlagen

Bereits in den 1990er Jahren wurde in Aachen ein erstes Bike+Ride Programm umgesetzt. Seitdem stehen an zentralen Verknüpfungspunkten des ÖPNV und SPNV Bike+Ride Anlagen, die jeweils Platz für 14 – 30 Fahrräder bieten, zur Verfügung. Die Standorte befinden sich vor allem an Haltestellen in den Außenbezirken, an denen die Verknüpfung ÖPNV/Fahrrad durch das Angebot eines witterungsgeschützten und sicheren Fahrradparkens sinnvoll gefördert werden kann. An folgenden Standorten existieren B+R Anlagen in Aachen:

- Vaalser Straße, Haltepunkt Schanz (Bus und Bahn)
- Seffenter Weg, Bahnhof Aachen – West
- Horbacher Straße, Kirche
- Oberforstbacher Straße, Laschet
- Vaalser Straße, Vaals Grenze
- Lütticher Straße, Bildchen Zollamt
- Horbacher Straße, Locht Zollamt
- Raerener Straße, Lichtenbusch
- Trierer Straße, Brand, Vennbahnradweg
- Trierer Straße, Bahnhof Rothe Erde
- Roermonder Straße, Berensberger Straße
- Schleidener Straße, Walheim

Im Jahr 2008 wurde die Radstation am Aachener Hauptbahnhof eröffnet. In der ehemaligen Expressguthalle konnten rund 160 Fahrräder bequem, sicher bewacht und witterungsgeschützt abgestellt werden. Zudem bot der Betreiber der Radstation weitere Servicedienstleistungen, wie Reparatur und Wartung an. Im Rahmen des Neubauprojektes „Bluegate“ neben dem Hauptbahnhof wurde die Expressguthalle abgerissen. Die Radstation musste in die benachbarte Bahnhofstraße umziehen. Das Abstellen der Räder, sowie die Serviceleistungen werden weiterhin angeboten. Die Radstation soll allerdings nach der Fertigstellung des Bauprojektes „Bluegate“ wieder zum Hauptbahnhof zurückkehren. Eine Erweiterung der Stellplatzanzahl ist ebenfalls geplant.

Im Jahr 2019 wurde vom Rat der Stadt Aachen der Radentscheid angenommen. Ziel 5 beinhaltet das Thema Fahrradparken. So sieht Ziel 5a vor, dass 2.500 Fahrradstellplätze in bewachten Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen geschaffen werden sollen. Zusätzlich sollen laut Ziel 5b weitere 2.500 Fahrradstellplätze an weiteren Bahnhöfen und Haltestellen errichtet werden.

Am Bahnhaltepunkt Aachen-Schanz wurde 2023 über das Förderprojekt #AachenMooVe! eine Sammelschließanlage errichtet. Diese bietet Platz für die sichere und witterungsgeschützte Abstellung von bis zu 32 Fahrrädern. Die Anlage ist über den Mobility – Key der Betreibergesellschaft APAG nutzbar und kostet 1,50 € für 24 Stunden bei einer Deckelung von 15 € im Monat.

3.4. Sharing-Angebote

Nachfolgend wird ein Überblick über die Entwicklung und die Bestandssituation einzelner Sharing-Angebote in Aachen dargestellt.

3.4.1. Carsharing-Angebot

In Aachen ist Carsharing bisher geprägt von dem seit 1990 aktiven, größten Betreiber Cambio. Dieser stellt seine derzeit 232 Carsharing-Fahrzeuge stationsgebunden an 66 Stationen bereit.

Beim stationsgebundenen Carsharing werden die Fahrzeuge an einer festen Station ausgeliehen und wieder zurückgegeben. Reservierungen sind mehrere Wochen im Voraus möglich, was zu einer hohen Berechenbarkeit der Fahrzeugverfügbarkeit führt. Möglich sind auch spontane Buchungen für nicht vorab reservierte Fahrzeuge, die dann sofort zur Verfügung stehen. Bezogen auf die potenziellen Nutzenden teilen sich statistisch betrachtet in Aachen 964 Erwachsene ein Carsharing-Fahrzeug. Die Stationen sind jedoch im Stadtgebiet ungleichmäßig verteilt. 88% der Fahrzeuge sind im Stadtbezirk Mitte stationiert. Innerhalb von Aachen Mitte unterscheidet sich das Zentrum bis zum Alleenring nochmal deutlich; hier steht die Hälfte der Fahrzeuge aus dem Bezirk Aachen Mitte.

3.4.2. Bikesharing (Pedelec-Verleihsystem)

Fahrradverleihsysteme spielen eine wichtige Rolle in ihrer Funktion als Ergänzung zum ÖPNV. Bike- und Pedelec-Verleihsysteme in ihrer Ergänzungsfunktion zum ÖPNV können in der Regel nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden und benötigen daher eine öffentliche Mitfinanzierung.

Das Angebot wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. Zuletzt gab es in der Region 145 Stationen, davon 99 im Stadtgebiet Aachen, vier in Alsdorf, zwei in Baesweiler, fünf in Herzogenrath, zwei in Würselen und 33 in den Niederlanden (Provinz Limburg). Insgesamt waren rund 480 Pedelecs im Gesamtsystem regelmäßig in Betrieb. Im Sommer 2025 wird ein Anbieterwechsel vollzogen. Von besonderer Bedeutung ist der weitere Ausbau des Systems in allen Stadtteilen und über die Stadtgrenzen hinaus. Die Systeme in den Niederlanden und in der StädteRegion sind auch nach dem Anbieterwechsel kompatibel und könnten bei Beauftragung grenzüberschreitend unterbrechungsfrei genutzt werden.

Derzeit teilen sich rund 730 Erwachsene im Stadtgebiet Aachen ein Leihpedelec. Der Bedarf und die Verfügbarkeit der Pedelecs ist differenziert zu betrachten: Die Innenstadt und die Hochschulbereiche sind häufige Ziele der Bikesharing-Fahrten, andererseits ist das Angebot an alternativen Mobilitätsformen (ÖPNV, E-Tretroller, Carsharing) hier ebenfalls sehr hoch. In den Randgebieten und im ländlichen Raum stellt sich die Situation hingegen anders dar. Hier ist eine Nachverdichtung des Stationsnetzes anzustreben.

3.4.3. E-Tretroller-Verleihsysteme

Seit Oktober 2019 sind verschiedene Anbieter von E-Tretroller-Verleihsystemen in der Stadt Aachen aktiv. Grundlage von Vermietungen der Elektro-Kleinstfahrzeuge ist bislang die Unterzeichnung der städtischen Qualitätsvereinbarung zwischen der Stadt Aachen und den Anbietern. Aktuell gibt es drei Anbieter mit einer gesamten Anzahl von ca. 2.000 E-Tretrollern im öffentlichen Raum der Stadt Aachen (Stand Juli 2025). Das Angebot soll eine qualitätsvolle Antwort auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in Aachen sowie der Besucher*innen der Stadt darstellen. Dabei soll eine Mischung aus Free-floating und festen Abstellflächen realisiert werden.

3.4.4. Fahrgemeinschaften

Das Projekt „Pendlernetz“ wurde 2003 im Rahmen der Aachen Agenda 21 in Aachen eingeführt. In der weiteren Entwicklung entstand hieraus das Pendlerportal über das Zukunftsnetz NRW. Das Portal dient der Bildung von Fahrgemeinschaften, indem Pkw-Fahrende und Mitfahrende vernetzt werden. Die geringen Nutzungszahlen zeigen, dass hierdurch keine wesentliche Wirkung erreicht werden konnte. Zudem sei angemerkt, dass nach dem initialen Zustandekommen einer Fahrgemeinschaft die Bereitschaft zur Nutzung des Portals sinkt und häufig andere direktere Kommunikationskanäle zwischen den Nutzenden verwendet werden.

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe Modul 6) konnte ein Testversuch mit dem Unternehmen goFLUX in 2024 gestartet werden. Dieses bietet eine ganzheitliche App-Lösung. In der App erfolgt

- das Anbieten einer Fahrt für Pkw-Fahrende
- intermodales Routing inklusive ÖPNV für Mitfahrende
- Abwicklung des Bezahlvorgangs (der Mitfahrende zahlt einen Ausgleichsbeitrag an den Fahrenden)

Die App ist allgemein für jeden nutzbar. Dazu kommt ein besonderes Angebot im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Dabei werden gezielt Unternehmen angesprochen, mit Marketing-Maßnahmen begleitet und der Ausgleichsbetrag finanziert.

4. Zielkonzept

Der Ausbau von Mobilstationen ist ein zentraler Bestandteil der Weiterentwicklung und Ergänzung des ÖPNV-Systems in Aachen. Bereits heute existieren Verknüpfungspunkte an ÖPNV-Stationen oder an bedeutenden Knotenpunkten, die eine nahtlose Verbindung verschiedener Verkehrsmittel ermöglichen. Diese Knotenpunkte spielen eine entscheidende Rolle bei der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs sowie der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. In der Zukunft sollen Verknüpfungspunkte, insbesondere in Form von Mobilstationen, häufiger umgesetzt werden. Diese Mobilstationen sind zentrale Elemente der Mobilität, bieten eine nahtlose Integration verschiedener Verkehrsmittel und erleichtern den Umstieg zwischen diesen. Durch die gebündelte Bereitstellung von Echtzeitinformationen, Wegweisern, barrierefreien Zugängen und attraktiven rabattierten Angeboten sollen Mobilstationen die Nutzung des ÖPNV weiter fördern und die Mobilität in der Region verbessern. In Aachen wurden insbesondere im Rahmen des Netzwerks NEMORA bereits Projekte und Initiativen gestartet, um diese Vision zu verwirklichen.

4.1. Mobilstationen

In der Region dient das durch ein extern beauftragtes Planungsbüro im Jahr 2023 erstellte „städteregionale Konzept für Mobilstationen“ als Grundlage für den zukünftigen Ausbau eines flächendeckenden Mobilstationsnetzes. Das Gutachten analysiert bestehende Standorte, identifiziert Potenzialflächen und gibt Empfehlungen zur Ausstattung und Gestaltung der Mobilstationen. Es wurden zunächst insgesamt 40 potenzielle Mobilitätsstandorte in der Stadt und StädteRegion Aachen ermittelt. Von diesen befinden sich 13 in der Stadt Aachen und 27 in den neun Kommunen der StädteRegion.

Die für Aachen geplanten Standorte sind in den Abbildung 2 und 3 dargestellt. Die politischen Beschlüsse zum Ausbau der Stationen sind im Jahr 2025 gefasst worden. Demnach sollen Mobilstationen im Landesdesign an den Standorten Haltepunkt Schanz, Audimax, Bahnhof Rothe Erde, Burtscheid, Driescher Gässchen, Elisenbrunnen und Aachen Hauptbahnhof entstehen.

Die Finanzierung der Mobilstationen erfolgt über die ÖPNV- und SPNV-Investitionsförderung von go.Rheinland, wobei die Stadt Aachen ihren Einplanungsantrag zur Reservierung der Fördermittel bereits eingereicht und bewilligt bekommen hat. Der Finanzierungsantrag für den Bau der ersten Stationen wird im Jahr 2025 gestellt, ein Aufbau ist für das Jahr 2026 vorgesehen.

Ein wichtiger Aspekt dieser Förderung ist, dass ausschließlich Mobilstationen an barrierefreien ÖPNV-Haltepunkten unterstützt werden. Das bedeutet, dass Mobilstationen ohne direkte Anbindung an Bus- oder Bahnverkehre nicht über dieses Förderprogramm finanziert werden können. In Aachen müssen einige Standorte auf Barrierefreiheit geprüft und in Zukunft barrierefrei ausgebaut werden, um die Förderung für die Mobilstationen zu erhalten.

Der Ausbau von Mobilstationen wird ebenfalls im Rahmen des Projekts „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier“ von go.Rheinland und dem VRR gefördert. Das Ziel ist es, Mobilstationen als wichtige Knotenpunkte des öffentlichen Nahverkehrs und alternativer Mobilitätsangebote zu etablieren. Ein Kernbestandteil dieser Initiative ist das Förderprogramm „Mobilstationen der Zukunft“, das darauf abzielt, Mobilstationen als Schlüsselpunkte einer multimodalen Mobilität auszubauen. Ein besonderer Vorteil dieses Programms ist, dass nicht nur Mobilstationen mit direkter ÖPNV-Anbindung, sondern auch sogenannte Quartiersmobilstationen, die nicht direkt an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen sind, förderfähig sind.

Sowohl bei der Förderung der Mobilstationen im Rahmen der ÖPNV- und SPNV-Investitionsförderung als auch beim Förderprogramm „Mobilstationen der Zukunft“, werden bestimmte Mindestanforderungen gestellt. Dazu gehört zunächst die Verknüpfung mindestens zweier Verkehrsmittel. Neben der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur werden auch gezielte Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums gefördert. Ein einheitliches Branding der Stationen spielt ebenfalls eine zentrale Rolle, um die Mobilstationen in NRW als wiedererkennbare Marke zu etablieren und ihre Wahrnehmung in der Öffentlichkeit zu stärken. Dies umfasst ein einheitliches Design im Landesstil „mobil.nrw“, welches sich durch klare Beschilderung, Wegweiser und Informationsstelen auszeichnet. Durch diese visuelle Konsistenz wird nicht nur die Orientierung für Fahrgäste erleichtert, sondern auch die Akzeptanz und Nutzung der Mobilstationen gefördert.

Abbildung 5: Branding einer Mobilstation der Zukunft Quelle: go.Rheinland (2023)

Ein essenzieller Bestandteil der Mobilstationen ist die Bereitstellung sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten. In Aachen sind die gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten derzeit über den Mobility-Key der APAG buchbar. Zukünftig soll in Aachen zudem eine Anbindung und Buchungsmöglichkeit über die NRW-weite Lösung „radbox.nrw“ ermöglicht werden. Dieses gemeinsame Projekt von go.Rheinland und dem Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) bietet eine digitale Buchungsplattform für verschließbare Fahrradabstellanlagen an Mobilstationen und Bahnhöfen. Es ermöglicht Nutzenden, ihre Fahrräder sicher, wettergeschützt und flexibel abzustellen, wodurch insbesondere Pendelnde eine zuverlässige Alternative zum Pkw erhalten. Das System bietet verschiedene Buchungsoptionen, wird in regionale Mobilitäts-Apps integriert und ermöglicht eine effiziente Belegungssteuerung. Das Projekt „radbox.nrw“ ermöglicht zudem die landesweit einheitliche Buchung eines Fahrradabstellplatzes mit einer App. Als Zugangsmedium sind ein PIN-Code, ein ÖPNV-eTicket, ein QR-Code oder per App möglich.

Neben der Ausstattung der Mobilstationen spielen auch monetäre Anreize und benutzerfreundliche Buchungssysteme eine wesentliche Rolle, um die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs sowie multimodaler Verkehrsangebote zu steigern. Die AG Mobilstationen empfiehlt daher nicht nur die Einführung einheitlicher Tarife für Sharing-Angebote und für das Fahrradparken im gesamten Gebiet Stadt und StädteRegion Aachen, sondern auch gezielte tarifliche Vorteile für ÖPNV-Nutzende, um den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen attraktiver zu gestalten. Ein zentrales Element dieser Strategie ist die Förderung des Fahrradparkens an Mobilstationen. Die AG-Mobilstationen empfiehlt, dass für ÖPNV-Nutzende das Fahrradparken rabattiert wird. Zudem soll die Buchung eines Fahrradabstellplatzes für Dauerparkende zeitlich begrenzt werden, um auch Gelegenheitsnutzenden die Möglichkeit zu bieten, diese Fahrradabstellanlagen zu nutzen.

Darüber hinaus sind weitere Vergünstigungen für Sharing-Angebote denkbar: Die ersten 30 Minuten der Bikesharing-Nutzung könnten für ÖPNV-Kunden kostenfrei sein, während bei Cambio-Carsharing eine Reduzierung der Anmeldegebühr und eine Rabattierung der Fahrtkosten bereits heute angeboten werden. Um die Nutzung multimodaler Angebote in Aachen und der Region weiter zu vereinfachen, soll künftig die Verfügbarkeit von multimodalen Angeboten in den lokalen Mobilitäts-Apps abrufbar und buchbar sein.

Für ein untereinander verknüpftes Netz an regionalen Mobilstationen in der StädteRegion Aachen ist es grundsätzlich sinnvoll, Aufgaben und Zuständigkeiten zu bündeln. Über das gesamte Netz an Mobilstationen hinweg fallen betriebliche Aufgaben an, die sich besser gesamthaft abwickeln lassen. Hierzu gehören Marketing und Kundenprozesse, Kundensupport, Datenbereitstellung und Beratung. Hinzu kommt ein Aufwand für die Reinigung und die Instandsetzung von Mobilstationsmobiliar, welcher je nach Ausstattung der Mobilstation variiert. Während Planung und Bau der Mobilstationen von den einzelnen Kommunen selbst übernommen werden, schlägt die AG Mobilstationen vor, dass der Betrieb und die damit verbundenen Prozesse regional koordiniert an ein externes Unternehmen vergeben wird, damit die Dienstleistung zentral erbracht werden kann. Die ASEAG betreibt den öffentlichen Personennahverkehr in der StädteRegion Aachen und versteht sich nicht mehr nur als reiner ÖPNV- sondern als umfassender Mobilitätsdienstleister und kommt daher für diese Aufgabe grundsätzlich in Frage. Diese Aufgabenteilung zwischen Kommunen, Aufgabenträgern und kommunalen Verkehrsunternehmen wird auch als ein mögliches Betreibermodell im Handbuch Mobilstationen des „Zukunftsnetzes Mobilität NRW“ aufgeführt und wurde zudem im Jahr 2023 durch das Büro StadtVerkehr im Rahmen des städteregionalen Gutachtens „Mobilstationen“ vorgeschlagen.

4.2. Park+Ride

Im Rahmen der strategischen Neuausrichtung der städtischen Mobilität gewinnt das P+R-System zunehmend an Bedeutung als Schnittstelle zwischen Individualverkehr und öffentlichem Nahverkehr mit dem Ziel, die Innenstadt vom Pkw-Verkehr zu entlasten. Die aktuellen konzeptionellen Planungen zielen darauf ab, P+R-Angebote nicht nur punktuell zu verbessern, sondern als integralen Bestandteil eines zukunftsfähigen Verkehrskonzepts weiterzuentwickeln.

Im Mittelpunkt stehen vier zentrale Handlungsfelder:

- Die qualitative und funktionale Verbesserung bestehender P+R-Anlagen
- Die Identifikation neuer, verkehrlich sinnvoller Standorte
- Die Vereinfachung beziehungsweise Neustrukturierung des Tarifsystems zur Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit
- Die Ausweitung von Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen zur besseren Bekanntmachung und Akzeptanz des Angebots

Diese Aspekte, die im Folgenden näher beschrieben werden, greifen ineinander und bilden die Grundlage für eine vernetzte, nutzerorientierte und umweltfreundliche Mobilität.

4.2.1. Aufwertung bestehender Standorte

Um das P+R in Aachen attraktiver zu gestalten, ist eine Aufwertung der Standort-Infrastruktur erforderlich. Je nach Standort sorgen zu geringe Stellplatzkapazitäten, mangelhafte Wegweisung, fehlende oder nicht ausreichende Beleuchtung, schlechte Oberflächen und eine fehlende Barrierefreiheit für Unmut bei den Nutzer*innen. Dynamische Fahrgastinformationen, Sharing-Angebote, Wetterschutz und E-Ladesäulen können zusätzlich die Attraktivität steigern. Mithilfe von Parkraumdetektion bzw. Bewirtschaftung könnten die genauen Belegungszahlen ermittelt werden und die P+R-Standorte beispielsweise an das städtische Parkleitsystem und das Mobilitätsdashboard angebunden werden. Eine flächendeckende Umsetzung wird empfohlen. Teilweise können diese Maßnahmen durch Förderprogramme des Landes (z.B. Pauschalierte Investitionsförderung nach §12 ÖPNVG NRW; go.Rheinland Smarte Pendlerparkplätze) bezuschusst werden.

Konkret sind folgende Verbesserungen an den Aachener P+R-Standorten erforderlich:

- Der gut frequentierte Standort Westfriedhof stößt nicht nur in der Vorweihnachtszeit an seine Kapazitätsgrenzen. Hier soll die Möglichkeit geprüft werden, durch eine Parkpalette die Flächennutzung zu optimieren und weiteren Parkraum anzubieten. Um die Benutzerfreundlichkeit für die vielen niederländischen und belgischen Besuchende zu verbessern und Missverständnissen und Verstößen vorzubeugen, wäre es hilfreich, die wichtigsten Informationen auf dem Hauptschild am Westfriedhof in weiteren Fremdsprachen zu ergänzen. Es ist geplant, beide Bushaltestellen inklusive Straßenquerung barrierefrei auszubauen.
- Die Beleuchtung am Waldfriedhof ist insbesondere in den Wintermonaten nicht ausreichend und sollte ebenfalls ausgebessert werden. Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei erreichbar und soll entsprechend ausgebaut werden.
- Am Hangeweiher fehlt die Beleuchtung. Die wassergebundene Bodendecke bedarf dringend einer Sanierung. Mithilfe einer Bewirtschaftung/Beschrankung könnten auch Langzeitbesuchende des Freibades und P+R-Nutzende wieder bedient werden. Zudem könnte durch eine Beschrankung die Problematik des wilden Mülls minimiert werden. Die dazugehörige Bushaltestelle Goethestraße ist ebenfalls barrierefrei auszubauen.
- Aufgrund der räumlichen Verhältnisse ist der P+R-Standort an der Jülicher Straße für manche Nutzende etwas unübersichtlich. Während der rechtsseitige Senkrechtparkstreifen für das P+R genutzt werden kann, befinden sich auf der linken Seite private Parkstände, auf denen Falschparkende kostenpflichtig verwarnt werden. Der P+R-Standort fällt in den dritten Betrachtungsraum des Aachen-Kompass, welcher das Areal an der Jülicher Straße/Wurm näher untersucht. In diesem Zuge sollte der P+R-Standort nach Möglichkeit erweitert und barrierefrei ausgebaut werden.

4.2.2. Prüfung neuer Standorte

Der Ausbau des P+R-Angebotes um weitere Standorte, beispielsweise im Bereich der Eupener Straße und Trierer Straße, sowie den in der Planung befindlichen Projekten „Sportpark Soers“ und „Haltepunkt Richterich“, ist wesentlich für die zukünftige Weiterentwicklung des Systems. Die konzeptionellen Planungen für zusätzliche P+R-Standorte sollen daher aufgenommen werden. Die Realisierung neuer P+R-Flächen ist in der Regel nicht kurzfristig umsetzbar, sondern eher mittelfristig einzuordnen. Die Identifikation geeigneter Parkflächen, eventuelle Verhandlungen mit Grundstücksbesitzenden, sowie die Planung und bauliche Realisierung sind zeit- und kostenintensiv. Grundsätzlich soll bei der Neuplanung von Standorten auch eine regionale Perspektive geprüft werden.

4.2.3. Ausweitung P+R-Marketing

Beobachtungen während der letzten Vorweihnachtszeit und Gespräche an Infoständen und auf Messen machen deutlich, dass vielen Bürgerinnen und Bürgern sowie Externen das P+R-Konzept in Aachen kaum bekannt ist. Zukünftig sollen die Öffentlichkeitsarbeit ganzjährig ausgeweitet und neue Kommunikationswege erschlossen werden.

4.2.4. Vereinfachung, Anpassung und Neustrukturierung des Vertriebs- und Tarifsystems

Das nicht einheitliche Ticket-Vertriebssystem (Busticket / Parkhausticket) erschwert die Verständlichkeit für P+R-Nutzende. Die grundsätzliche Vereinheitlichung ist wünschenswert, wäre aber nur durch die Bewirtschaftung bzw. Beschrankung aller Standorte erreichbar. Die spezifischen Gegebenheiten vor Ort, sowie die in Aachen übliche Mischnutzung (z.B. mit Trauernden an Friedhöfen) an den einzelnen Standorten, stellen eine Herausforderung dar, die entsprechend bei den anstehenden Planungen zu berücksichtigen sind.

Das aktuelle P+R-Konzept richtet sich hauptsächlich an Tagestouristen. Eine Erweiterung um einen P+R-Tarif für (Berufs-)Pendelnde wäre eine Option, um weitere Nutzergruppen zu erschließen.

4.3. Sharing-Angebote

Die Stadt Aachen ist bestrebt, fortschrittliche, attraktive und moderne Mobilitätsangebote einzusetzen und dabei neue Nutzergruppen und Spielräume zu gewinnen. Ermöglicht wird dies durch ein flächendeckendes und regionales Netz aus möglichst vielen Sharing-Angeboten. Als Teil der Mikro- und Nahmobilität können Sharing-Angebote künftig einen Beitrag zur Bewältigung der sogenannten „Ersten & Letzten-Meile“ darstellen. Es wird erwartet, dass sie insbesondere dazu beitragen, intermodale Fahrten zu erleichtern und die Unabhängigkeit vom privaten Fahrzeug zu fördern. Auch systembedingte räumliche und zeitliche ÖPNV-Angebotslücken lassen sich mit einem ganzheitlichen und attraktiven Sharing-System schließen. Bei der Planung von neuen Standorten für Sharing-Angebote soll im Zuge der konzeptionellen Überlegungen zu Mobilstationen immer eine räumliche Nähe zum ÖPNV angestrebt werden.

Um eine reibungslose und erfolgreiche Einbindung der Sharing-Angebote in das Stadtbild und in dem öffentlichen Verkehrsraum zur gewährleisten, ist es notwendig, geeignete Rahmenbedingungen zu definieren. Die im Januar 2025 politisch beschlossenen Sharing-Leitlinien sollen einen klaren und eindeutigen Rahmen für den Betrieb und Ausbau von Sharing-Mobilitätsdienstleistungen schaffen, der einerseits Transparenz und gerechten Marktzugang für die Anbietenden und andererseits einen möglichst hohen Grad an Zielerreichung im Sinne der städtischen Ziele ermöglicht. Neben Entwicklungszielen und Rahmenbedingungen für Sharing-Angebote enthalten die Leitlinien insbesondere Vorgaben und Empfehlungen für öffentliche und private Mietsysteme für Carsharing, Pedelecs, Lastenräder, E-Tretroller- und E-Motorroller.

Die zukünftigen Entwicklungsziele der einzelnen Sharing-Angebote entsprechend der beschlossenen Sharing-Strategie sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

	2025	Entwicklungsziele 2030	Anmerkungen
Stationäres Carsharing A-A-Fahrten	• 232 Carsharing-Fahrzeuge • 66 Stationen	• Verdopplung der Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge, um die Angebotslücken zu reduzieren • Ziel-Versorgung ist ein Carsharing-Fahrzeug je 500 Einwohnende • Dies entspricht 462 Carsharing-Fahrzeuge und ca. 200 Stationen	• Verringerung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere durch Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten • starke Elektrifizierung der Flotte • Angebot an Mobilstationen
Stationsbasiertes Pedelecs-Sharing A-B-Fahrten	• Ca. 98 Pedelec-Stationen (Stadtgebiet Aachen) • 480 Pedelecs	• Langfristig soll ein Pedelec pro 300 Einwohnende zur Verfügung stehen • Eine Belegung der Stationen im aktuellen System mit Pedelecs ist mit mindestens 40% der Ladepunkte anzustreben, um einen häufigen „Leerlauf“ zu vermeiden	• Anreize sollen gesetzt werden, um die Zahl der Pedelecs zu erhöhen • Finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand • Gute regionale Anbindung • Ausbau des Verleihsystems in Einvernehmen mit Stadt und ASEAG
Lastenrad-Verleihsystem A-A-Fahrten	• 14 Lastenräder	• Als Teil des Pedelecs-Systems • Angestrebt sind bis zu 70 Lastenräder	• Einbindung in das zukünftige Pedelecs-System und Tiefenintegration • Regionalentwicklung • Ersetzt Pkw-Fahrten
E-Tretroller free-floating und Abstellflächen	• Max. 2.000 E-Tretroller (bei drei Anbietern à 666 Roller)	• Dynamische Obergrenze: zunächst max. 2.040-E-Tretroller (max. 680 je Anbieter) unter Berücksichtigung der Zonenausweisungen und festgelegten Kontingente, mit eine Erhöhung nach der Anzahl der eingerichteten Abstellzonen • max. 3 Anbieter	• Tiefenintegration in ÖPNV • Als „Erste & Letzte-Meile“-Lösung • Einrichtung von Abstellflächen vor allem an „neuralgischen Punkten“
E-Motorroller free-floating und Abstellflächen	• bisher nicht vorhanden	• max. 2 Anbieter	• Rein elektrische Fahrzeuge • Ersetzt Pkw-Fahrten • Regionalentwicklung

Tabelle 2: Entwicklungsziele der jeweiligen gewünschten Sharing-Angebote in Aachen (Stand 2025)

In Ergänzung zu den in der Tabelle aufgeführten Sharing-Angeboten arbeitet die Stadt Aachen weiterhin an der Fortführung von Fahrgemeinschaften. Neben einer Reduktion an Pkw-Fahrten im Gesamtsystem können Fahrgemeinschaften auch den ÖPNV sinnvoll ergänzen. Beispielsweise um die erste bzw. letzte Meile zu einem wichtigen Anschlusspunkt zurückzulegen oder aber als Ersatz in Tagesrandlagen bzw. bei Fahrtausfällen. In diesem Sinne verfolgt die Stadt Aachen das Ziel, Fahrgemeinschaften weiter zu etablieren. Es bleibt fachlich und rechtlich zu untersuchen, inwieweit Fahrgemeinschaften auch als ein Bestandteil des ÖPNV gesehen werden könnten.

5. Ausblick

Die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger ist ein zentraler Bestandteil eines effizienten und nutzerfreundlichen öffentlichen Verkehrsnetzes. In Aachen gibt es bereits zahlreiche ÖPNV-Verknüpfungspunkte, die den Umstieg zwischen Bus und Bahn erleichtern. Ergänzend dazu gewinnen multimodale Verknüpfungspunkte zunehmend an Bedeutung, da sie neben dem klassischen ÖPNV auch Carsharing-, Bikesharing- und E-Mobilitätsangebote sowie sichere und qualitativ hochwertige Abstellanlagen integrieren. Ein wesentliches Element dieser Strategie sind Mobilstationen, die als multifunktionale Knotenpunkte eine nahtlose, barrierefreie und nachhaltige Mobilität ermöglichen sollen.

Der Ausbau von Mobilstationen wird insbesondere durch NEMORA vorangetrieben. Konkret wird für die ersten Mobilstationen, die im Jahr 2025 beschlossen wurden, ein Finanzierungsantrag erstellt und eine bauliche Umsetzung im Jahr 2026 angestrebt. In den Folgejahren sollen basierend auf dem Städteregionalen Gutachten weitere Standorte der in den Abbildung 2 und 3 dargestellten Mobilstationen umgesetzt werden.

Ein besonderer Fokus liegt dabei zunächst auf zentralen Verkehrsknotenpunkten wie den Bahnhöfen und zentralen Umsteigepunkten wie dem Bushof, Elisenbrunnen oder der Normaluhr. Zudem sollen in den Bezirken in den Ortszentren entsprechende Verknüpfungspunkte eingerichtet werden.

Ergänzend dazu ermöglicht das Förderprogramm „Mobilstationen der Zukunft“ die finanzielle Unterstützung von Quartiersmobilstationen, um auch Wohnquartiere und Gewerbegebiete besser in das multimodale Verkehrsnetz einzubinden. Ziel dieser Maßnahmen ist es, die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und ein flächendeckendes, nachhaltiges Mobilitätsangebot zu schaffen. Der Ausbau des P+R-Angebotes wird als ein wesentliches Instrument zur Gestaltung der Mobilitätswende in Aachen betrachtet. Die Verwaltung wird ihre diesbezüglichen Aktivitäten intensivieren und insbesondere für die Aufwertung der bestehenden Standorte sowie die Prüfung und Planung neuer Standorte weitere Ressourcen einsetzen.

Die Digitalisierung der Fahrgastinformation, beispielsweise durch Echtzeitkommunikation über die Mobilitäts-App “naveo”/“movA“ und digitale Anzeigesysteme an Mobilstationen, spielt dabei eine ebenso große Rolle wie tarifliche Anreize, die den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel erleichtern.

Durch die enge Vernetzung von ÖPNV, Radverkehr und Sharing-Angeboten wird eine flexible und umweltfreundliche Alternative zum privaten Pkw geschaffen. Das beschriebene Zielkonzept bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung. Eine konsequente Umsetzung dieser Maßnahmen ist entscheidend, um eine moderne, vernetzte und umweltfreundliche Mobilitätsstruktur in Aachen zu etablieren.

Nahverkehrsplan Stadt Aachen
3. Fortschreibung 2025

Modul 6 Kommunikation und Information

Stand: 21.08.2025

stadt aachen

Modul 6 Kommunikation und Information

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung ... 1
1. Anforderungen an Kommunikation und Information ... 1
1.1. Kommunikation ... 1
1.1.1. Werbung und Öffentlichkeitsarbeit ... 1
1.1.2. Kundenservice und Kundengarantien ... 1
1.1.3. Beschwerdemanagement ... 2
1.1.4. Mobilitätsmanagement ... 2
1.2. Information ... 3
1.2.1. Bereitstellung der Fahrgastinformation ... 3
1.2.2. Informationspalette ... 3
1.2.3. Mobilitätsplattform ... 4
2. Bestandsanalyse ... 5
2.1. Kommunikation ... 5
2.1.1. Werbung und Öffentlichkeitsarbeit ... 5
2.1.2. Mobilitätsmanagement ... 5
2.1.3. Beschwerdemanagement ... 6
2.1.4. Fahrgastbeirat ... 6
2.1.5. Mobilitätsgarantie ... 7
2.1.6. Schlichtungsstelle Nahverkehr ... 7
2.1.7. Weitere Fahrgastrechte ... 7
2.2. Information ... 7
2.2.1. Digitale Mobilitätsplattform ... 7
2.2.2. Elektronisches Fahrplanauskunftssystem ... 8
2.2.3. Mobilität-Apps für Smartphones ... 9
2.2.4. Datenbereitstellung an Dritte ... 9
2.2.5. OpenData ... 10
2.2.6. Internet ... 10
2.2.7. Telefon ... 10
2.2.8. Printmedien ... 11
3. Zielkonzept ... 12
3.1. Kommunikation ... 12
3.1.1. Zielgruppenspezifische Kommunikation ... 12
3.1.2. Linien- und Produktmarketing ... 13
3.1.3. Fahrgastanliegen ... 13
3.2. Information ... 13

3.2.1. Elektronische Auskunftssysteme ... 13
3.2.2. Printmedien ... 14
3.2.3. Informationspalette ... 14
4. Ausblick ... 16

Zusammenfassung

Ein leistungsfähiger ÖPNV benötigt nicht nur ein gutes Angebot, sondern auch verlässliche und barrierefreie Informationen. Modul 6 „Kommunikation und Information“ legt den Fokus auf eine moderne, nutzenorientierte Kommunikation, die Vertrauen schafft, Transparenz erhöht und die Nutzung des ÖPNV erleichtert.

Zentrale Bausteine sind die Verbesserung der Fahrgastinformation in Echtzeit, der Ausbau digitaler Dienste wie Apps und Mobilitätsplattformen sowie die Weiterentwicklung der Kommunikationsstrategie insbesondere mit einer zielgruppenspezifischen Ansprache. Gleichzeitig bleibt die analoge Grundversorgung über Printmedien, Telefon und persönliche Beratung erhalten.

Auch ein serviceorientiertes und gut organisiertes Beschwerdemanagement, Serviceleistungen wie die Mobilitätsgarantie sowie die Gründung, Organisation und Unterstützung des Fahrgastbeirats tragen dazu bei, Kundenzufriedenheit zu sichern und Rückmeldungen systematisch in die Qualitätsentwicklung einzubeziehen.

Durch die stärkere Verknüpfung von ÖPNV und ergänzenden Mobilitätsangeboten sowie offene Datenstrukturen wird eine umfassende Mobilitätsinformation im Sinne des Umweltverbundes ermöglicht. So wird nicht nur der Zugang, sondern auch das Erleben und die Akzeptanz des ÖPNV - ein wesentlicher Baustein für eine nachhaltige Mobilitätskultur in Aachen - gestärkt.

1. Anforderungen an Kommunikation und Information

Die Kommunikationsarbeit ist vielfältig und umfasst neben Werbung und Öffentlichkeitsarbeit auch das Beschwerdemanagement und den Kundenservice. Im Rahmen der Kommunikationsarbeit muss das ÖPNV-Angebot transparent und bekannt werden. Gleichzeitig müssen geeignete Informationsplattformen alle relevanten Informationen für die Zielgruppen bereithalten.

Die Strategie der Stadt Aachen im Bereich Mobilitätsmanagement, z.B. in Bezug auf bestimmte Zielgruppen, wird im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030 in der Verkehrsentwicklungsplanung detailliert beschrieben und im Nahverkehrsplan deshalb nur kurz behandelt. Darüber hinaus hat die Stadt Aachen im Januar 2025 eine Leitlinie für die geteilte Mobilität im Stadtgebiet verabschiedet (siehe auch Modul 5 „Verknüpfung der Verkehrsangebote“).

1.1. Kommunikation

1.1.1. Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit zielt zum einen auf einen Imagegewinn des ÖPNV im Allgemeinen ab. Zum anderen erfolgt sie themenbezogen in Form von Social-Media- und Presseaktivitäten, Aktionen zur Präsentation neuer Produkte sowie Unternehmenspublikationen.

Abgestimmte Gestaltungskriterien sollen eine ansprechende Darstellung der Angebote und Produkte des ÖPNV in den Medien bewirken und auf die Verbundzugehörigkeit der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen hinweisen. Bei der Wahl der Medien und Art der Maßnahmen ist der zunehmenden Digitalisierung der Kommunikationsgewohnheiten Rechnung zu tragen. Der jeweilige individuelle Auftritt der Verkehrsunternehmen bleibt davon unberührt.

Die Werbebotschaften von Verkehrsverbund und Unternehmen können sich überschneiden. Durch Gestaltungsrichtlinien und durch die Abstimmung der Kommunikationspläne muss sichergestellt werden, dass das Bus- und Bahnangebot in der Öffentlichkeit als einheitliches, transparentes System wahrgenommen wird.

1.1.2. Kundenservice und Kundengarantien

Zum Kundenservice gehören alle über die reine Transportleistung hinaus gehenden Angebote der Verkehrsunternehmen. Der planmäßige Betrieb und die verkehrliche Funktion des ÖPNV sollen durch zusätzliche Serviceleistungen attraktiv gestaltet werden. Kundenservice im öffentlichen Nahverkehr erfolgt

- stationär (z.B. Beschwerdemanagement, Fundbüro, Erstattungsverfahren)
- telefonisch (u.a. vereinheitlichte Servicenummern, ausgeweitete Bereitschaftszeiten)

- über das Internet (z.B. Online-Angebote, Betreuung per Email und über die Apps)
- im Fahrzeug (u.a. Taxiruf, Halt auf Wunsch)

Die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens bzw. eines Dienstleisters muss immer gewährleistet sein. Entsprechend geeignetes Personal sowie der Einsatz unternehmensübergreifender Auskunftssysteme sind notwendig. Gleichzeitig ist es sinnvoll, den Fahrgästen einen vereinheitlichten Weg zur Reservierung bedarfsorientierter Angebote und zur Meldung von Beschwerden, Mängeln und Verlustanzeigen offen zu halten. Zuständig für die Leistungserbringung im Bereich Service sind in erster Linie die Verkehrsunternehmen.

Fahrgäste im ÖPNV erwarten eine hohe Qualität des Leistungsangebots. Kundengarantien helfen dabei, die Qualität auf einem hohen Niveau zu halten und weiter zu verbessern.

1.1.3. Beschwerdemanagement

Das Beschwerdemanagement ist ein wichtiger Baustein, um Kundenfeedback zu insbesondere kritischen Themen zu erhalten. Qualitätskriterien für das Beschwerdemanagement sind zum einen der einfache Zugang zur Beschwerdeannahmestelle, zum anderen eine zügige formale Bearbeitung der Beschwerde, die den Erwartungen und Ansprüchen der Fahrgäste entspricht. Das Beschwerdemanagement umfasst nicht nur Beschwerden der Nutzenden, sondern auch Hinweise und Vorschläge bezüglich Fahrplanangebot und Fahrpreisgestaltung, zur Qualität der Leistungserbringung und zum Verhalten des Fahrpersonals. Die Beschwerden können telefonisch oder schriftlich übermittelt werden. Mittlerweile gehen die meisten Anliegen per Mail bzw. über Kontaktformulare im Internet, aber auch über soziale Netzwerke ein.

Zuständig für das Beschwerdemanagement ist in erster Linie das betroffene Verkehrsunternehmen, bei einzelnen Fragestellungen auch der Verbund bzw. der Aufgabenträger. Eingehende Beschwerden werden an die zuständige Stelle weitergeleitet.

Entscheidend im Beschwerdemanagement ist eine Kanalisierung der Beschwerden hin zur zuständigen bzw. geeigneten Bearbeitungsstelle und von dort aus die Erbringung einer qualifizierten Antwort. Das Qualitätssicherungssystem in Aachen sieht vor, dass Beschwerden innerhalb von 14 Tagen bearbeitet und inhaltlich beantwortet werden sollen. Sollte das im Einzelfall nicht möglich sein, muss eine Zwischenantwort unter Darlegung der Gründe erfolgen, warum die vollständige Beantwortung eine längere Zeit in Anspruch nimmt.

Für die Verkehrsunternehmen haben die Anfragen eine hohe Bedeutung. Zum einen ist der direkte Kontakt mit der Kundschaft gegeben und somit die Möglichkeit, auf Eingaben sachkundig zu reagieren. Zum anderen erhält das Unternehmen eine unmittelbare Rückkopplung zur Qualität der erbrachten Leistung. Durch die systematische Auswertung der Beschwerden entstehen Indikatoren, die bei Planung und Maßnahmenentwicklung zur Qualitätssteigerung verwendet werden.

1.1.4. Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein erprobtes Mittel, um das Verkehrsverhalten bereits vor Fahrtantritt in Richtung des Umweltverbundes zu lenken. In diesem Sinne ist auch der ÖPNV ein wesentlicher Baustein durch Marketingaktionen und Testangebote. Die Verkehrsunternehmen setzen sich im Rahmen ihrer eigenen Kundenakquise dafür ein, dass Nutzende beispielsweise

- ÖPNV-Schnupperangebote erhalten,
- zu Großveranstaltungen mit dem ÖPNV (Bus und Bahn) anreisen können (über geeignete Tickets wie z.B. Kombitickets) und
- bei einzelnen Veranstaltungsterminen (Europäische Mobilitätswoche, Fahrrad- und Mobilitätstag…) gesonderte Informations- und Testangebote erhalten.

Vor diesem Hintergrund gilt es für die jeweiligen Zielgruppen dabei zielgerichtete und bedarfsorientierte Angebote zu entwickeln und zu vermarkten.

1.2. Information

Ziel ist eine umfassende Information der Fahrgäste und potenziellen Nutzenden zu den Fahrverbindungen und den Tarifen im ÖPNV, aber auch zu ergänzenden und/oder alternativen Angeboten weiterer Verkehrsträger im Umweltverbund. Gute und zuverlässige Informationen des Betreibenden vor und während der Fahrt tragen maßgeblich zu einer hohen Kundenzufriedenheit bei.

Die Information muss leicht zugänglich sein, gut wahrnehmbar dargestellt und in verständlicher Form vermittelt werden. Die gesamte Informationskette muss barrierefrei sein und nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (Berücksichtigung mindestens zwei der drei Sinne "Hören, Sehen und Tasten") erfolgen. Die Anforderungen an die Information sind verbundeinheitlich festgelegt.

Über Fahrplanänderungen, Betriebsstörungen, Umleitungen oder Sonderverkehre werden die Fahrgäste angemessen und zeitnah informiert und nach Möglichkeit über alternative Routen in Kenntnis gesetzt. Hier sind vor allem die digitalen Kanäle zu nutzen. Im Weiteren sollten - in wirtschaftlich vertretbarem Rahmen - alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, Fahrgäste möglichst individuell zu informieren (Push-Nachrichten).

Durch aktuelle Daten können sich die ÖPNV-Nutzenden präzise über das momentane Verkehrsangebot informieren. Die jeweiligen Informationen werden in Echtzeit über verschiedene Medien und Anzeigen übermittelt. Fahrgäste haben mit Hilfe der Daten die Möglichkeit, ihre Fahrtroute anzupassen oder ggf. entstehende Wartezeiten sinnvoll zu nutzen. Gute Echtzeitinformationen können zu einem gesteigerten Vertrauen in das Verkehrsangebot beitragen und die Fahrgastzufriedenheit steigern. Innerbetrieblich ermöglicht die dahinterliegende Technik u.a. eine kontinuierliche Erfassung der Pünktlichkeit sowie die Anschlusssicherung.

Digital verfügbare Daten, wie z. B. Echtzeitdaten der Verkehrsunternehmen, Ereignismeldungen, Auslastungsauskünfte sowie Informationen für barrierefreies Reisen (z.B. Funktionstüchtigkeit von Aufzügen), sind in die Informationssysteme zu integrieren. Die Integration von Ist-Daten soll mindestens die Daten aller Verbundunternehmen sowie der im AVV relevanten Linien anderer Verkehrsunternehmen, die nicht Vertragspartner des AVV sind, aber Verkehre im Grenzraum zu anderen Verbünden betreiben, umfassen. Die Integration von Ist-Daten aus dem benachbarten Ausland ist wünschenswert und wird mittelfristig angestrebt.

1.2.1. Bereitstellung der Fahrgastinformation

Fahrgastinformationen sind in vielfältiger Weise rund um die Uhr über verschiedene Informationskanäle bereit zu stellen. Die Informationen müssen so aufbereitet sein, dass Fahrgäste eine Auskunft erhalten, die den gesamten Reiseverlauf einschließlich der Tarifinformation beinhaltet. Alle Informationen müssen barrierefrei zugänglich sein. Digitale Angebote müssen gemäß dem Barrierefreiheitsstärkungsgesetz, welche Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen definiert, gestaltet werden.

1.2.2. Informationspalette

Da sich die Informationsgewohnheiten der Menschen unterschiedlich darstellen, ist eine Informationspalette erforderlich, die den individuellen Bedürfnissen gerecht wird. Tabelle 1 enthält eine Übersicht über die hauptsächlichen Arten der Fahrgastinformation und die Orte, an denen sie in der Regel jeweils anzutreffen sind.

	Vor Reiseantritt *zu Hause, bei der Arbeit, im Kundencenter, beim Vorverkauf, unterwegs*	**Bei Reiseantritt** *an der Haltestelle, beim Einstieg*	**Während der Fahrt** *im Fahrzeug*
Printmedien	• Broschüren • Infomaterial	• Aushangfahrplan • Infovitrine	• Flyer • Plakate
Elektronische Medien	• Internet • mobile App auf Smartphone/Tablet	• digitale Haltestellen-anzeige (DFI) • Linien- und Zielanzeige • mobile App auf Smartphone/Tablet	• Monitore • Lautsprecher • mobile App auf Smartphone/Tablet
Persönliche Kundenberatung	• Direktgespräch durch Servicekräfte • Telefon • Info-Versand	• Einstiegsdialog	• Fragen an das Fahrpersonal

Tabelle 1: Anforderungsprofil für die Informationspalette im AVV

Die Bereitstellung von Informationen zu Fahrplan, Tarif und Liniennetz sowie die Komponenten der dynamischen Echtzeitinformation erfolgt nach verbundweit einheitlichen, mit den Verkehrsunternehmen abgestimmten Kriterien. Soweit Förderrichtlinien relevant sind, hat die Festlegung von Standards nach deren Zielsetzungen zu erfolgen. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sollen Kooperationsformen intensiviert werden, wie es z.B. bei der landesweiten Fahrplanauskunft „Schlaue Nummer" erfolgt.

Die weite Verbreitung von Mobiltelefonen und technische Innovationen im Bereich der mobilen Fahrgastauskunft machen das Smartphone zu einem zentralen Informations- und Vertriebsmedium. Dennoch muss auch eine telefonische Auskunft gewährleistet werden.

Verkehrsunternehmen müssen statische und dynamische Fahrplandaten für die regionale und auch für die landesweite Fahrplanauskunft über den Verkehrsverbund AVV als eine der regionalen Koordinierungsstellen für die regionale und auch für die landesweite Fahrplanauskunft für die Fahrgastinformation in NRW sowie zur Integration in das Ländernetzwerk DELFI in elektronischer Form zur Verfügung stellen. Neben der Nutzung der statischen und dynamischen Fahrplandaten in den Verbundauskunftssystemen besteht die gesetzliche Verpflichtung, diese Daten auch weiteren Anbietenden von Reiseinformationsdiensten diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus ist im Sinne des Fahrgastnutzens eine Bereitstellung von statischen und dynamischen Fahrplandaten als OpenData anzustreben.

1.2.3. Mobilitätsplattform

Um den Veränderungen des Mobilitätsmarktes gerecht zu werden, sind auch externe Mobilitätsdienste wie Carsharing, Bikesharing, Fahrgemeinschaften, aber auch E-Tretroller-Sharing und digital zugängliche Fahrradabstellboxen stärker mit den ÖPNV-Angeboten im Sinne einer übergreifenden AVV-Mobilitätsplattform zu verknüpfen. Diese neu entstandenen Mobilitätsdienste erhöhen in Kombination mit dem ÖPNV-Angebot die Unabhängigkeit vom privaten Pkw. Durch die stärkere Vernetzung der Angebote, v.a. in Bezug auf die Bereitstellung von Informationen, sollen mehr ÖPNV-Fahrgäste an Verkehrsmittel des Umweltverbundes herangeführt und gebunden werden. Hierbei ist insbesondere die erste/letzte Meile relevant, um eine gute Anbindung an den ÖPNV zu gewährleisten. Zudem soll die Mobilitätsplattform auch weitere Funktionen wie Buchung, Vertrieb und Abrechnung sowohl des ÖPNV-Angebotes als auch der externen Mobilitätsdienste integrieren. Diese Entwicklung ist fortzuführen.

2. Bestandsanalyse

2.1. Kommunikation

2.1.1. Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

Werbekampagnen sind auf bestimmte Produkte (Linien, Tickets etc.) oder auf einzelne Kundengruppen ausgerichtet. Als Werbeträger in der Stadt Aachen dienen Großflächenplakate, Anzeigen in Printprodukten, Online-Werbung, Plakataushänge (in Bussen, an öffentlichen Orten), Internetplattformen, Social-Media-Kanäle, Hörfunkspots sowie Werbung auf Bussen.

Das Land NRW wirbt auf Landesebene für die Nutzung des ÖPNV in Form von Imagekampagnen unter der Dachmarke "mobil.nrw".

Auf Ebene des Verkehrsverbundes wird neben der unternehmensübergreifenden Fahrgastinformation in erster Linie der Verbundtarif kommuniziert. Aufgrund der Grenzlage wird im AVV ein Schwerpunkt in der Vermarktung grenzüberschreitender Verkehrsangebote gesehen. Darüber hinaus werden in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen neue Angebote über Promotion-Aktionen und bei Informationsveranstaltungen beworben.

Die Verkehrsunternehmen konzentrieren sich auf die Vermarktung der unternehmenseigenen Leistungen zur Verkaufsförderung sowie zur Profilierung des Unternehmens.

Die Stadt Aachen fokussiert auf Kampagnen für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

2.1.2. Mobilitätsmanagement

Im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung wird aktuell im Jahr 2025 das Konzept Mobilitätsmanagement weiterentwickelt. Bisher haben sich in der Stadt Aachen vor allem die beiden Bereiche „Schulisches Mobilitätsmanagement“ und „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ etabliert.

<u>Schulisches Mobilitätsmanagement</u>

Die im Kindes- und Jugendalter erworbene Mobilitätskompetenz hat das Potenzial, das Mobilitätsverhalten im Erwachsenenalter maßgeblich zu beeinflussen.

Die Stadt Aachen bietet den Schulen seit fast 20 Jahren Mobilitätsprojekte an, die die eigenständige Mobilität von Schülerinnen und Schüler fördern sollen. Schulleitungen und Lehrkräfte wie auch die Eltern werden dabei mit einbezogen. Die Mobilitätsprojekte sollen das Verkehrsangebot für die Schule und die Infrastruktur an der Schule unter Qualitäts- und Sicherheitsaspekten überprüfen und ein Informationsangebot schaffen, das zugleich auch zu einem positiven Bild des ÖPNV beiträgt und einen Beitrag zur Verkehrserziehung leisten. Neben der Suche nach dem sichersten Weg zu Fuß in die Schule, werden die notwendigen Kompetenzen vermittelt, die für die Schulwegbewältigung mit dem Fahrrad notwendig sind. Wurden zunächst nur die Bedürfnisse der Grundschulkinder in dem Programmplan der Mobilitätsprojekte berücksichtigt, werden nun auch weiterführende Schulen angesprochen. Dabei tritt vermehrt die Schülerbeförderung mit dem öffentlichen Nahverkehr in den Fokus, denn in Aachen legen im Mittel über 70% der Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen (ohne Berufskollegs) ihren Schulweg mit dem Bus und dem schienengebundenen Nahverkehr zurück. Ein gutes Beispiel ist dabei das Entdecker-Freiticket, welches seit 2018 vor Beginn der Sommerferien an interessierte Schülerinnen und Schüler der vierten Klassen ausgegeben wird. Es ermöglicht den Kindern, gemeinsam mit den Eltern den zukünftigen Schulweg bereits in den Ferien zu erproben. Dem begleitenden Elternanschreiben werden zudem Informationsmaterialien zum sicheren Verhalten im ÖPNV sowie Hinweise zum eigenständigen Einüben des Schulwegs beigefügt.

<u>Betriebliches Mobilitätsmanagement</u>

Die Bewältigung von arbeits- und ausbildungsbezogenen Wegen mit dem ÖPNV bietet die Chance, stressfrei und kostengünstig zum Arbeitsplatz zu gelangen. Gleichzeitig wird ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten damit unterstützt. Arbeitgebende und Ausbildungseinrichtungen kommt in diesem Sinne eine wesentliche Rolle bei der Analyse und Beratung der Mitarbeitenden und Auszubildenden in Hinblick auf die Pendlermobilität zu.

Seit 2020 wurde ein betriebliches Mobilitätsmanagementprogramm clever mobil etabliert, welches Unternehmen offensteht, die sich bereiterklären, nachhaltige Mobilitätsziele in ihrem Betrieb umzusetzen. Dafür erhalten sie eine Mobilitätsanalyse inklusive Potenzialermittlung für den Umweltverbund, eine Beratung zu geeigneten Maßnahmen, die Möglichkeit, ihren Mitarbeitenden kostenlose Testangebote zur Verfügung zu stellen sowie Vorträge und Konferenzen zu Themen der betrieblichen Mobilität. Das Programm wurde 2023 auf die gesamte StädteRegion Aachen ausgeweitet und umfasst (Stand Juni 2025) 33 Betriebe mit ca. 35.000 Mitarbeitenden. Das Portfolio des ÖPNV enthält beispielsweise das Deutschland-Jobticket, das AVV-Jobticket und Mobilitätsbudgets für Mitarbeitende.

2.1.3. Beschwerdemanagement

Erste Anlaufstelle für Beschwerden und Anliegen der Fahrgäste sind die Verkehrsunternehmen, welche die betriebliche Leistung erbringen. Ziel ist die Bearbeitung und inhaltliche Beantwortung einer Beschwerde innerhalb von 14 Tagen. Sollte das im Einzelfall nicht möglich sein, muss eine Zwischenantwort erfolgen und die Gründe dargelegt werden, warum die vollständige Beantwortung eine längere Zeit in Anspruch nimmt.

In 2024 wurden je Quartal Beantwortungsquoten (Zahlen in grau) zwischen 85,5% und 99,7% bei der ASEAG erreicht. Der Jahresdurchschnittswert lag bei 93,6% erfolgten Antworten innerhalb von 14 Tagen. Gefordert sind mindestens 90%. Das Ziel wurde somit in 2024 erreicht.

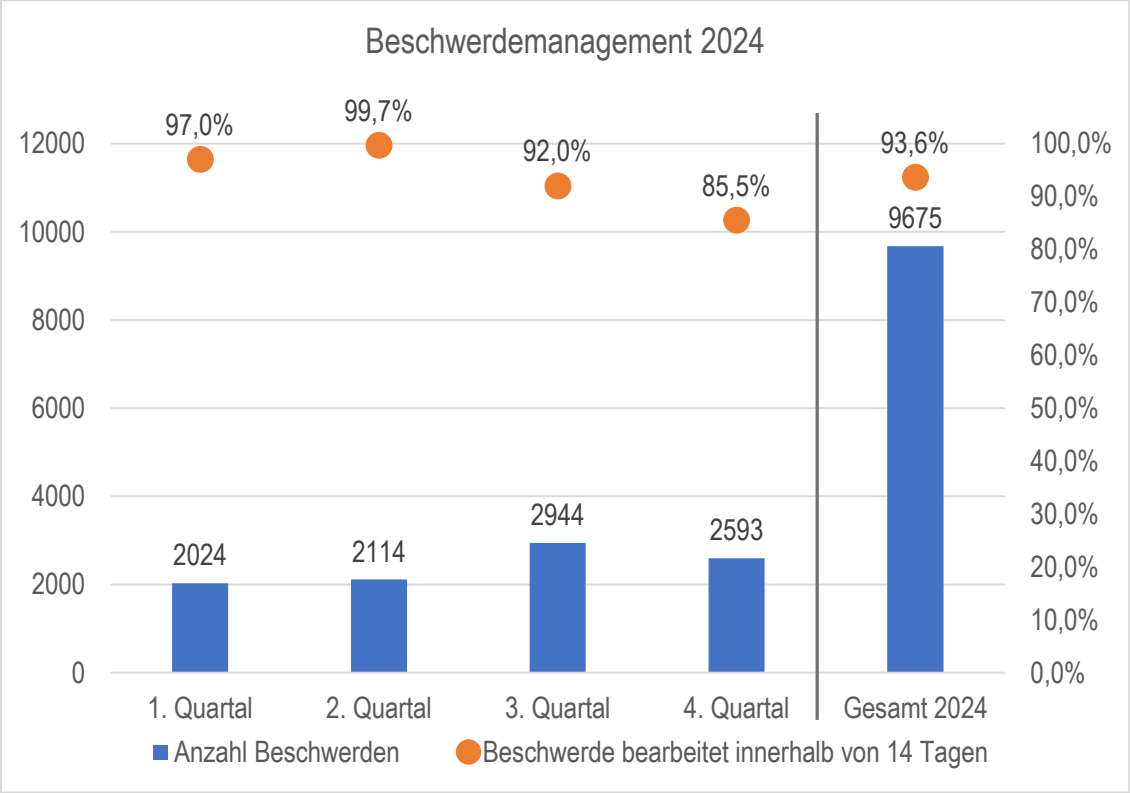


Abbildung 1: Beantwortungsquote Beschwerdemanagement ASEAG 2024

2.1.4. Fahrgastbeirat

Im Jahr 2020 wurde der politischen Beschusslage folgend ein Fahrgastbeirat für die Stadt Aachen gegründet. Der Fahrgastbeirat der Stadt Aachen hat 15 Mitglieder. Sie sind ehrenamtlich tätig und stellen in ihrer Zusammensetzung einen repräsentativen Querschnitt aller Fahrgäste dar. Der Fahrgastbeirat vertritt die Interessen der Fahrgäste gegenüber der ASEAG, dem Aachener Verkehrsverbund und der Stadtverwaltung. Der Fahrgastbeirat trägt mit seinem Handeln dazu bei, einzelnen Fahrgästen mehr Gehör zu verschaffen und Mängel abzustellen, um so die Kundenzufriedenheit im Aachener ÖPNV zu verbessern.

Mittlerweile hat der Fahrgastbeirat seine erste dreijährige Amtsperiode hinter sich und hat 14 Sitzungen absolviert. Der Fahrgastbeirat kümmert sich um Anliegen von Fahrgästen, kanalisiert diese und unterstützt bei der Vermittlung zwischen den Parteien. Anliegen können in den Sitzungen diskutiert werden. U.a. wurde erreicht,

dass die Bushaltestellenschilder mit den einzelnen Haltepositionen (H1, H2 usw.) zur besseren Orientierung ergänzt werden (vgl. digitale Fahrplanauskunft). Weitere Anliegen, zum Beispiel zu einer erweiterten Palette von OpenData bzw. zu einem verbesserten Winterdienst an Bushaltestellen wurden in den Sitzungen beraten und befinden sich aufgabenträgerseitig in der fachlichen Prüfung.

2.1.5. Mobilitätsgarantie

Fahrgäste im Nahverkehr können in allen Verkehrsräumen in NRW die „Mobilitätsgarantie NRW" in Anspruch nehmen, wenn eine Verspätung mit Bus oder Bahn von 20 Minuten oder mehr an der Abfahrtshaltestelle eintritt. Verspätungen während der Fahrt werden nicht abgedeckt. Die Kosten für eine Taxifahrt oder die Nutzung eines Sharing-Systems (Car-, Bike-, E-Tretroller-Sharing, On-Demand-Verkehr) werden erstattet. Zwischen 5 und 20 Uhr gibt es eine Kostenerstattung von bis zu 30 Euro. Zwischen 20 und 5 Uhr erhält der Fahrgast sogar bis zu 60 Euro zurück. Alternativ kann ein Fernverkehrszug mit Zurückerstattung der Kosten genutzt werden. Sofern andere Fahrtalternativen im Nahverkehr bestehen, sind diese zu nutzen. In diesem Fall besteht kein Anspruch auf einen Ausgleich. Ausgenommen sind weiterhin Fälle "höherer Gewalt", z.B. Streik oder Unwetter. Für die Erstattung muss der Fahrgast in Vorkasse treten. Der Erstattungsantrag muss innerhalb von 14 Tagen gestellt werden und kann entweder digital oder postalisch eingereicht werden.

Die Mobilitätsgarantie leistet einen wichtigen Beitrag für die Steigerung der Kundenzufriedenheit und der Zuverlässigkeit bei Nutzenden von Bus und Bahn. Im 2023 wurden in ganz NRW ca. 39.100 Anträge eingereicht, von denen 60% den SPNV und 40% den Buslinienverkehr betrafen. Die Mobilitätsgarantie ist bisher in Aachen unzureichend bekannt und sollte intensiver vom Verkehrsverbund und den Verkehrsunternehmen im AVV kommuniziert werden. Die Verbundgesellschaft und die Verkehrsunternehmen haben sich darauf verständigt, die Aushänge an den Bushaltestellen mit einem Hinweis zur Mobilitätsgarantie sowie einem QR-Code, der zu einer Service-Seite führt, zu versehen.

2.1.6. Schlichtungsstelle Nahverkehr

Bus- und Bahnnutzende können bei der landesweit tätigen „Schlichtungsstelle Nahverkehr" Beschwerden oder Entschädigungsforderungen abgeben. Als neutrale Beratungsstelle kümmert sie sich dann um eine faire und unbürokratische Einigung.

Bei Beschwerden und Entschädigungsforderungen sollen die Fahrgäste zunächst in direkten Kontakt mit den betroffenen Verkehrsunternehmen treten oder gegebenenfalls auf bestehende Angebote wie die „Mobilitätsgarantie“ zurückgreifen. Kommt es dabei zu keiner Einigung oder erfolgt von Seiten der Verkehrsunternehmen keine Antwort, kann die „Schlichtungsstelle Nahverkehr“ um Vermittlung gebeten werden. Der Schlichtungsvorschlag hat keine bindende Wirkung. Eine Schlichtung kommt nur zu Stande, wenn beide Seiten (Fahrgast und Verkehrsunternehmen) mit dem Schlichtungsvorschlag einverstanden sind. Die Tätigkeiten der Schlichtungsstelle stehen jedem Fahrgast kostenlos zur Verfügung.

Im 2023 gab es NRW-weit 3.109 Eingaben, wovon 90% als Schlichtungsverfahren bearbeitet wurden.

2.1.7. Weitere Fahrgastrechte

Seit 2009 gelten in Deutschland und Europa einheitliche Fahrgastrechte für den Eisenbahnverkehr. Die Rechte und Pflichten sind niedergeschrieben in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Ansprüche der Fahrgäste bei Verspätungen und beim Ausfall von Zügen sind dort verankert. Eine Entschädigung wird bei Ankunftsverspätungen von mindestens 60 Minuten gewährt. Die Verordnung bezieht sich ausschließlich auf den SPNV; der straßengebundene Nahverkehr wird nicht behandelt.

2.2. Information

Die Möglichkeiten der dynamischen Fahrgastinformation haben sich in den letzten Jahren enorm entwickelt. Nachstehend werden die aktuellen Sachstände und Aktivitäten dargestellt.

2.2.1. Digitale Mobilitätsplattform

Durch die rasante Entwicklung digitaler Systeme besteht die Chance, auf innovative und intelligente Weise das öffentliche Verkehrsangebot mit verschiedenen weiteren Mobilitätsservices als digitale Dienstleistungen zu

vernetzen. Die Integration verschiedener Mobilitätsangebote sowie der einfache Zugang dazu über ein einziges digitales System wird unter dem Konzept „Mobility-as-a-Service“ (kurz: MaaS) zusammengefasst. Ziel ist es, durch ein integriertes multimodales Angebot die Nutzung der Verkehrsmittel im Mobilitätsverbund zu erleichtern und noch stärker nach den vielfältigen Bedürfnissen der Nutzenden auszurichten. Damit verbunden ist das Ziel, einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbundes mit dem ÖPNV als Rückgrat zu leisten und zur Vision der Verbesserung der Lebensqualität in der Region beizutragen.

Diese Entwicklung macht es für die Verkehrsunternehmen notwendig, sich zu Mobilitätsanbietern weiterzuentwickeln. Dies machen sie unter anderem durch ein ganzheitliches Produkt, das einen vereinfachten Zugang zu Mobilität ermöglicht. Neben neuen Verkehrsangeboten für ihre Kundschaft liegt der Fokus aber vor allem auch auf der Kombination von ÖPNV mit neuen Verkehrsangeboten auf der ersten bzw. letzten Meile. So können Alternativen für Fahrten mit dem eigenen Pkw entstehen. Damit wird nicht nur Bestandsfahrgäste einen Mehrwert geboten, sondern auch neue Kundschaft gewonnen.

Für die Nutzenden soll daher eine multimodale App angeboten werden, mit der sie komfortabel die verfügbaren Mobilitätsservices nutzen (informieren, buchen, reservieren, zahlen) können.

2.2.2. Elektronisches Fahrplanauskunftssystem

Das elektronisches Fahrplanauskunftssystem im AVV verfügt über eine Datenbasis, die weit über die Bus- und Bahnangebote im AVV hinaus geht. Die regionalen Fahrplandaten der drei Kooperationsräume in NRW werden zu einer landesweiten Fahrplandatenbasis zusammengestellt, die wiederum allen teilnehmenden Räumen zur Übernahme in das jeweils verwendete Auskunftssystem zur Verfügung gestellt wird. Die Fahrplanauskunft des AVV enthält darüber hinaus die Fahrplandaten der niederländischen und belgischen Partnerunternehmen in der Euregio Maas-Rhein. Über eine Schnittstelle wurde außerdem der Zugriff auf die deutschlandweite durchgängige elektronische Fahrplaninformation (DELFI) realisiert.

Soweit technisch verfügbar werden Echtzeitdaten zur Auskunft verwendet. Diese stehen aktuell im SPNV für gesamt NRW, im Buslinienverkehr für sämtliche AVV- und VRS-Verkehrsunternehmen und darüber hinaus für Busse und Bahnen in der Euregio Maas-Rhein und somit aus dem benachbarten Ausland zur Verfügung. Über die Anbindung an das DELFI-Auskunftssystem stehen bundesweit Echtzeitdaten zur Verfügung.

Echtzeitinformationen für die Mobilität in der gesamten Region sind somit flächendeckend in den AVV-Auskunftssystemen und in den angeschlossenen Apps integriert. Das Routing in der Verbindungsauskunft erfolgt auf Basis dieser Echtzeitdaten. Die Routenauskunft berücksichtigt vorliegende Verspätungen oder Fahrtausfälle und schlägt im „Konfliktfall" automatisch alternative Routen vor, wenn eine fahrplanmäßige Verbindung nicht realisiert werden kann.

Über ein Ereignisdatenmanagementsystem können mittels Ereignisdaten die geplanten Umstellungen des Fahrplans aufgrund kurz- bzw. mittelfristig vorhersehbarer Änderungen der Lage von Haltestellen oder des Linienweges (z.B. aufgrund von Baustellen) in den Auskunftssystemen des AVV dargestellt werden. Aktuell werden auf diesem Wege lokale Ereignismeldungen im Buslinienverkehr eingepflegt. Zudem werden über eine Schnittstelle Ereignismeldungen des SPNV aus gesamt NRW in die Auskunftssysteme des AVV übernommen. Über OpenService-Schnittstellen stehen sämtliche Ereignismeldungen auch Drittsystemen zur Verfügung.

Zu den Fahrplanauskünften sind - soweit verfügbar - die entsprechenden Tarifinformationen (AVV-, VRS-, NRW- und eezy.NRW-Tarif) in das Fahrplanauskunftssystem integriert. Die Tarife werden umfassend im Modul 8 „Tarif und Vertrieb“ dargestellt.

Für die Linien des SPNV im AVV und VRS stehen seit 2024 aktuelle Auslastungsprognosen zur Verfügung. Eine Erweiterung der Auslastungsinformation bzw. die Darstellung einer Auslastungsprognose für alle SPNV-Linien in NRW sowie für den Straßenbahn- und Busverkehr wird angestrebt.

Neben den ÖPNV-Fahrplanauskünften bietet das Auskunftssystem auch ein inter- und multimodales Routing an. Hierbei werden neben der Verbindungsauskunft mit dem ÖPNV auch alternative Verbindungen mit dem Fahrrad, dem Bikesharing, dem Carsharing sowie auch intermodale Routenvorschläge (Park+Ride oder Bike+Ride) angeboten. Perspektivisch sollte das Auskunftssystem alle Mobilitätsangebote umfassen. Die Datengrundlage

hierfür stellt go.Rheinland mit der "Multimodalen Datendrehscheibe NRW" bereit, welche für die genannten verkehrsträgerübergreifenden Angebote Daten aus einer Hand bietet.

2.2.3. Mobilität-Apps für Smartphones

Sowohl der AVV als auch die ASEAG bieten derzeit eigene Apps für die ÖPNV-Nutzung in der Region an.

Die ASEAG-eigene App „movA“ ist auf das ASEAG-Netz in der StädteRegion Aachen ausgerichtet und beinhaltet dynamische Fahrplanauskünfte auf Basis des elektronischen Fahrplanauskunftssystems des AVV, den digitalen Erwerb von Fahrtberechtigungen und die Buchung von multimodalen Services (Car-, Bike- und E-Tretroller-Sharing, Taxi). Darüber hinaus realisiert die movA-App Funktionalitäten für das betriebliche Mobilitätsmanagement, wie z.B. betriebliches Flottenmanagement oder Mobilitätsbudgets für Unternehmen.

Die App des AVV heißt „naveo“ und ist aus der Auskunfts-App „avvconnect“ des AVV hervorgegangen: Im Jahr 2022 wurde diese im Rahmen umfassender funktionaler Erweiterungen für den digitalen Vertrieb unter dem gemeinsam durch die Verbundgesellschaft, die AVV-Verkehrsunternehmen und go.Rheinland getragenen Markennamen „naveo“ in das neue naveo-Design überführt.

Die naveo-App greift auf das elektronische Fahrplanauskunftssystem des AVV zurück und bietet u.a. folgende Funktionen:

- Fahrplanauskünfte, NRW-weit sowie grenzüberschreitend euregional (Niederlande, Belgien)
- Auskunft multi- und intermodaler Reiseketten
- Echtzeitrouting
- Live-Map (Position der Busse und Züge nach Echtzeitdatenlage auf Karte)
- individualisierte Push-Meldungen auf das Smartphone (bei Störungen oder Verspätungen)
- mehrsprachige, barrierefreie Oberfläche (deutsch, englisch, niederländisch, französisch)

Der Ticketerwerb ist digital möglich und umfasst folgende Möglichkeiten:

- verbindungsbasierter Kauf von ÖPNV-Tickets
- katalogbasierter Verkauf von ÖPNV-Tickets
- Vertrieb des AVV, VRS sowie NRW-Tarifes inkl. eezy.nrw
- Bestellung des Deutschlandtickets und Auslieferung in die App

Im Rahmen des Projektes „easyConnect“ wurde das Check-In/Be-Out -System in der naveo-App für grenzüberschreitende Fahrten in die Niederlande erweitert, so dass perspektivisch auch grenzüberschreitende Reisen mit eezy.nrw möglich werden.

2.2.4. Datenbereitstellung an Dritte

Seit dem 1. Dezember 2019 sind gemäß Delegierter Verordnung (EU) 2017/1926 Verkehrsbehörden, Verkehrsbetriebe, Infrastrukturbetreibende und Anbietende nachfrageorientierter Verkehrsangebote verpflichtet, statische Daten bzw. deren Metadaten (Datenbeschreibungen) über einen Nationalen Zugangspunkt ("NAP") zur Verfügung zu stellen. Das betrifft sowohl den ÖPNV als auch Carsharing, Bikesharing, Taxis und Mietwagen.

Im Zuge der Novellierung des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im August 2021 wurde die Pflicht für Unternehmer*innen bzw. Vermittler*innen von Beförderungsdienstleistungen zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten eingeführt. Während bereits mit der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 Datenbereitstellungspflichten im Bereich multimodaler Reiseinformationen über den NAP begründet worden sind, wird diese Pflicht mit dem PBefG nunmehr auch auf die Bereitstellung von Echtzeitdaten ausgeweitet.

Zu den betroffenen Daten gehören statische und dynamische Daten im Linienverkehr, im Gelegenheitsverkehr sowie im Hinblick auf Zugangsknoten. Die zum PBefG zugehörige Mobilitätsdatenverordnung konkretisiert die Datenbereitstellungspflicht über den NAP, u.a. die einzusetzenden Datenformate, die technischen Anforderungen an den Datenaustausch und die Datenweitergabe.

Von der Datenbereitstellungspflicht sind grundsätzlich Unternehmer*innen sowie Vermittler*innen von Beförderungsdienstleistungen nach dem PBefG betroffen. Bei der Erfüllung der Bereitstellungspflicht können diese auch Personen oder Organisationen mit der Erfüllung ihrer Datenbereitstellungspflicht beauftragen (sog. Erfüllungsgehilfen).

Die Datenweitergabe über den NAP ist laut PBefG (§3b) stark reguliert. Das Gesetz beschreibt, wer welche Daten zu welchem Zweck erhalten darf. Es handelt sich damit nicht um öffentliche Daten (OpenData), sondern die Daten werden auf Anfrage an die berechtigten Dateninteressenten weitergegeben. Diese können sein: Behörden des Bundes, der Länder und der Gemeinden und Gemeindeverbände sowie registrierte Dritte. Zugelassene Verwendungszwecke der Daten durch Dritte sind ausschließlich Erbringung bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste für Endnutzende.

Die statischen ÖPNV-Daten gemäß den Anforderungen der Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 und des PBefG bzw. der zugehörigen Mobilitätsdatenverordnung werden - soweit verfügbar - vom AVV in seiner Funktion als „Regionale Datenkoordinierungsstelle“ für die AVV-Verbundunternehmen und somit als „Erfüllungsgehilfe“ im Sinne der Mobilitätsdatenverordnung im Rahmen des ÖPNV-Datenaustausches NRW über die beim VRR angesiedelte „Zentrale Datenkoordinierungsstelle des Datenverbunds NRW“ an das Ländernetzwerk DELFI und den NAP geliefert.

Für darüberhinausgehende multimodale Mobilitätsangebote (beispielsweise Bikesharing, Carsharing oder E-Tretroller) sowie intermodale Infrastruktur (Park+Ride oder Bike+Ride) steht die "Multimodale Datendrehscheibe NRW" von go.Rheinland als Erfüllungsgehilfe zur Datenbereitstellung an den NAP bereit.

2.2.5. OpenData

Der AVV stellt gemäß der Delegierten Verordnung 2017/1926 die zum jeweiligen Zeitpunkt erforderlichen und verfügbaren Daten und Schnittstellen über das OpenData Portal der Initiative „OpenData ÖPNV“ auf der bundesweiten OpenData-Plattform DOPD ÖPNV bereit.

Im Rahmen ihrer OpenData-Strategie stellt der AVV interessierten Dritten bereits seit 2018 über ein OpenData-Portal sowohl den Fahrplanbestand der AVV-Verbundunternehmen als auch eine Schnittstelle zum AVV-Fahrgastinformationssystem zur Verfügung, um die weitere Verbreitung der ÖPNV-Informationen sowie die Entwicklung neuer, innovativer Mobilitätsservices durch Dritte zu fördern.

2.2.6. Internet

Auf ihren Internetseiten bieten die Verkehrsunternehmen sowie der AVV Informationen zum öffentlichen Verkehrsangebot an. Neben der elektronischen Fahrplanauskunft wird zu allen Themenbereichen rund um den Nahverkehr informiert, z.B. zu Tickets und Tarifen, Verbindungen, Neuigkeiten und Störungsinformationen.

Im Auftrag der SPNV-Aufgabenträger in NRW bündelt die digitale Plattform zuginfo.nrw landesweit Meldungen zu Bauarbeiten und Störungen im Bahnverkehr. Dies geschieht für nahezu alle Strecken, in Echtzeit und unabhängig vom zuständigen Verkehrsunternehmen.

Die Stadt Aachen hat Anfang 2025 ihren Internetauftritt neu gestaltet und bietet auf ihren Seiten zur Mobilität auch Basis-Informationen zum ÖPNV und stellt Links zu den Seiten des AVV und der ASEAG bereit. Es stehen Informationen u.a. zum Nahverkehrsplan, zu aktuellen ÖPNV-Projekten und zum Fahrgastbeirat zur Verfügung. Im Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen (https://verkehr.aachen.de) können außerdem jederzeit von überall aus Informationen zur aktuellen Verkehrslage, zu ÖPNV-Abfahrten und Fahrplanänderungen, zur Auslastung der städtischen Parkhäuser und P+R-Parkplätze, der Ladesäulen und zu verfügbaren Sharing-Angeboten abgerufen werden.

2.2.7. Telefon

Die „Schlaue Nummer ” ist die telefonische Fahrplan- und Tarifauskunft für den gesamten Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen. Über die einheitliche Rufnummer 08006 504030 erhalten Nahverkehrsnutzende kostenlos Fahrplanauskünfte und Zusatzinformationen zu allen Bus- und Bahnlinien in NRW. Die „Schlaue Nummer“ ist rund um die Uhr an allen Tagen im Jahr erreichbar. Im Rahmen eines Routingverfahrens übernehmen die

Auskunft je nach Tageszeit bzw. Wochentag die Kundenzentren der Verkehrsunternehmen oder ein beauftragtes NRW-Callcenter.

Unter 08003 504030 bietet die „Schlaue Nummer" außerdem den kostenlosen Service „Sprechender Fahrplan NRW" an. Fahrplananfragen werden hier über ein automatisiertes Sprachportal entgegengenommen und bearbeitet.

2.2.8. Printmedien

Die Nachfrage nach digital veröffentlichten Fahrgastinformationen steigt stetig, während die Nachfrage nach Printmedien stark rückläufig ist. In der Folge werden einige früher in gedruckter Form herausgegebene Informationsprodukte mittlerweile nur noch über digitale Kanäle zur Verfügung gestellt. So wurde zum Beispiel aufgrund stark zurückgegangener Nachfrage und stetig sinkender Auflagezahlen das gedruckte Fahrplanbuch der ASEAG für die Region Aachen letztmalig im Jahr 2020 herausgegeben. Seitdem erfolgt aus wirtschaftlichen Gründen einzig eine Veröffentlichung der Fahrplantabellen in PDF-Format über die Webseiten des AVV und der ASEAG.

Folgende gedruckte Fahrgastinformationen werden weiterhin herausgegeben:

- Strecken- und Linienfahrpläne (Auszüge aus den Fahrplanbüchern)
- Liniennetzpläne und Ortsliniennetzpläne ausschließlich für die Haltestellen
- AVV-Ticket- und Tarifinformationen
- Informationen zu landesweit gültigen Fahrausweisen

3. Zielkonzept

Bei der Nutzung des ÖPNV müssen Fahrgäste verlässliche Echtzeitinformationen zu ihren Verbindungen erhalten und werden entschädigt, wenn Verspätungen am Zielort einen bestimmten Wert überschreiten. Zudem werden sie innerhalb der von ihnen genutzten Kommunikationskanäle aktiv, kompetent, schnell und positiv-emotional über für sie relevante Angebote und Entwicklungen informiert.

3.1. Kommunikation

Um deutlich mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, muss das Image des ÖPNV kontinuierlich verbessert werden. Die Kommunikationsstrategie zielt darauf ab, eine positive öffentliche Wahrnehmung des ÖPNV zu erzeugen. Die Kommunikation soll Vorteile des ÖPNV in den Vordergrund stellen und den öffentlichen Nahverkehr in der Region als Option für die Alltagsmobilität positionieren.

Wesentliche Anforderungen an die zukünftige Kommunikation sind:

- Dynamisierung: Hohe Verlässlichkeit und Individualisierung der Fahrgastinformation unter Nutzung neuer technischer Entwicklungen
- Stärkung der zielgruppenspezifischen Kommunikation
- Intensivierung des Linien- bzw. Produktmarketings
- Positive Emotionalisierung des Mobilitätserlebens durch Werbebotschaften und Bildsprache
- Erschließung neuer Zielgruppen durch Kooperationen (z.B. ÖV-Nutzung mit Freizeittipps kombinieren, gemeinsame Bewerbung von Carsharing und ÖV-Angebot, Integration von Fahrgemeinschaften und ÖPNV)
- Zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit im Zuge der Regiotram-Planung für die Perspektive des Buslinienverkehrs

Die vorhandene Kundschaft wird gebunden und neue Nutzende gewonnen. Dafür ist ein Mix aus digitalen Kommunikationsmaßnahmen und Printmedien notwendig, der effizient, effektiv und kostenbewusst einzusetzen ist. Bei der Gestaltung der Kommunikationsprozesse und bei der Wahl der Werbe- und Informationsmedien sind definierte Zielgruppen und deren spezifisches Nutzerverhalten zu berücksichtigen.

Digitale Medien haben die klassischen Werbemedien überholt und erzielen eine höhere Reichweite. Dazu gehört auch die Präsenz von ÖV-Themen in sozialen Netzwerken. Die Bedienung dieser Kanäle ist daher auszubauen unter Beachtung relevanter Zielgruppen.

3.1.1. Zielgruppenspezifische Kommunikation

Die für die ÖPNV-Nutzung relevanten Kriterien müssen im Rahmen der Bewerbung von spezifischen Zielgruppen als zentrale Botschaft erkennbar sein.

Jugendliche stellen eine große Nutzendengruppe und eine wichtige Zielgruppe dar. Sie sind auf Vorteile wie Unabhängigkeit und Umweltfreundlichkeit besonders ansprechbar. Bei dieser Zielgruppe ist ein Wechsel in neue Lebenszyklusphasen absehbar und somit ein realer Ansatz zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens zugunsten des ÖPNV gegeben, der im Kommunikationskonzept verankert werden soll.

Bei **Berufstätigen** spielen die Zuverlässigkeit und eine gute Verbindungsqualität eine große Rolle. Sie haben ein hohes Interesse, ihre täglichen Wege zeitlich und finanziell zu optimieren und sind offen für entsprechende Angebote. Jobticketkampagnen und Firmenberatungen sind wichtige Maßnahmen.

Neubürgerinnen und Neubürger befinden sich in einer neuen Lebenssituation und müssen sich in vielen Bereichen neu orientieren. Gezielte, individuelle Informationen wie Infopakete im Einwohnermeldeamt hilft ihnen, sich mit dem ÖPNV-Angebot in der Region vertraut zu machen und somit eine positive Einstellung zu erzeugen.

Ältere Personen gewinnen als Kundengruppe stark an Bedeutung. Bei dieser Gruppe beeinflussen Faktoren wie Sicherheit, Barrierefreiheit, Komfort und einfache Tarifangebote die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV.

Arbeitgebende sowie Ausbildungseinrichtungen benötigen Tarife und Testangebote, um ihr Personal bzw. ihre Schülerinnen und Schüler diese zur Verfügung zu stellen und sie so zur ÖPNV-Nutzung zu bewegen. Beispiele sind Abo-Tarife, App-basierte Anreize sowie integrierte Angebote oder eine Förderung von Fahrgemeinschaften.

Veranstaltungsbesuchende: Die Kundengruppe der Veranstaltungsbesuchenden benötigen möglichst frühzeitig Anreiseinformationen und eine kostengünstige bzw. vom Veranstalter getragene kostenlose Anreise mit dem ÖPNV.

Touristen und Besuchende benötigen Alternativen zur Pkw-Anreise durch den ÖPNV. Ein entsprechend ausgerichtetes ÖNV-Angebot auch an den Wochenenden ist essenziell. Auch die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern spielt eine wichtige Rolle.

Bauherrschaft und Wohnende: Bewohner*innen in Quartieren benötigen möglichst von Anfang an gute Informationen zu ihren Mobilitätsangeboten und insbesondere ihren ÖPNV-Verbindungen, so dass sie passende Angebote nutzen können. Schnupperangebote bzw. Tarife, die durch der Bauherrschaft subventioniert werden, sind hier besonders interessant.

Ferner gilt es auch, nach Möglichkeit weitere Personengruppen mit entsprechenden klaren und individuellen Informationen über den ÖPNV zu versorgen.

3.1.2. Linien- und Produktmarketing

Linienmarketing ist besonders dort interessant, wo ein hohes Fahrgastpotenzial erreicht werden kann und stellt eine Daueraufgabe dar. Die kombinierte Darstellung von ÖPNV-Informationen und Freizeittipps hat sich bewährt und sollte weiter ausgebaut werden, z.B. die Bewerbung des Fahrradbus-Angebotes.

3.1.3. Fahrgastanliegen

Kundenanliegen werden zügig aber dennoch individuell und sorgfältig bearbeitet. Die Beantwortungsquote (die Bearbeitung und inhaltliche Beantwortung einer Beschwerde innerhalb von 14 Tagen) von mindestens 90% pro Quartal durch das Verkehrsunternehmen ist dauerhaft einzuhalten, siehe auch Kapitel 2.1.3. Beschwerdemanagement. Die Beschwerden werden systematisch ausgewertet, sodass daraus Maßnahmen zur Qualitätssteigerung abgeleitet werden können.

Die Arbeit des Fahrgastbeirats wird wertgeschätzt und daher weiter betreut und unterstützt. Seine Anliegen werden offen und transparent geprüft und diskutiert. Er leistet einen wichtigen Beitrag zur Qualitätsverbesserung des ÖPNV in Aachen.

Die Mobilitätsgarantie NRW stärkt die Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systems und kann somit zu einem Kundengewinn führen. Die Garantie gilt für den gesamten Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen und soll zukünftig in Aachen stärker beworben und intensiver kommuniziert werden.

3.2. Information

Fahrgäste sollen zukünftig bei der Nutzung des ÖPNV noch verlässlichere und barrierefreiere Echtzeitinformationen, vor allem zu Verspätungen und Fahrtausfällen, zu ihren Verbindungen erhalten. Neben den dynamischen Informationsanlagen an Haltestellen sollen auch im Fahrzeug aktuelle Informationen bereitgestellt werden. Informationen zu Baustellen und Umleitungen müssen frühzeitig und klarstellend erfolgen.

3.2.1. Elektronische Auskunftssysteme

Neue Technologien und die weite Verbreitung von Smartphones bieten vielfältige Möglichkeiten, die zeitliche Verfügbarkeit, den Umfang sowie die Detailtiefe von Informationen zu optimieren. Elektronische Fahrplaninformationen bieten als mobile Webseite oder als Smartphone-App mit erweiterten Funktionen wie dem Speichern von Favoriten, personalisierte Einstellungen und Services (Push-Nachrichten etc.) eine uneingeschränkte Verfügbarkeit, unabhängig von Ort und Zeit.

Die Qualität der elektronischen Auskunft soll stetig verbessert werden, um Informationen noch zuverlässiger, individueller, vollständiger und kurzfristiger verfügbar zu machen. Dazu trägt die Ertüchtigung der ITCS-Systeme der Verkehrsunternehmen sowie optimierte Echtzeitdatenbehandlung und -standards bei.

Die elektronischen Auskunftssysteme sowie die Mobilitäts-Apps für Smartphones im AVV sollen weiter ausgebaut werden. Aktuelle Abfahrtszeiten der Busse in Online-Auskunftssystemen und auf dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern an stark frequentierten Haltestellen müssen noch zuverlässiger und präziser werden. Die Integration weiterer verfügbarer Echtzeitdaten in die AVV-Auskunftssysteme wird angestrebt. Zukünftig sollen Echtzeitdaten Verspätungsprognosen sowie verbesserte Informationen zu Fahrtausfällen umfassen und Informationen und Prognosen zur Auslastung beinhalten.

Eine wichtige Aufgabe stellt die speziell auf mobilitätseingeschränkte Personen ausgerichtete Auskunft dar. Zu diesem Zweck müssen Informationen über die infrastrukturellen Gegebenheiten an den Haltestellen, über Art und Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge sowie über vorhandene Fahrtreppen und Aufzüge und deren Funktionstüchtigkeit erfasst und integriert werden.

Eine weitere Entwicklungsperspektive besteht in der Weiterentwicklung der intermodalen Auskunft sowie der Erweiterung der digitalen Vertriebsmöglichkeiten auf die multimodalen Dienste wie Reservierung, Buchung, Nutzung und Abrechnung von Car- und Bikesharing, E-Tretrollern sowie elektronischen Fahrradabstellboxen. Durch die Vernetzung von Informationen unterschiedlicher Mobilitätsdienstleister mit dem ÖPNV soll die Nutzung des Umweltverbundes und somit Alternativen zum individuellen Verkehr gestärkt werden.

Die beiden bestehenden Mobilitäts-Apps „naveo“ und „movA“ sollen zusammengeführt werden. Die Vereinheitlichung stellt einen erheblichen Mehrwert für die Fahrgäste dar.

Beim Ausbau der elektronischen Informations- und Vertriebssysteme sind so weit wie möglich Synergien zu nutzen, die sich aus Entwicklungen von Partnern im Verbund ergeben. Dabei sind die entsprechenden Standards des VDV und DELFI einzuhalten, um eine Kompatibilität zu anderen Systemen herzustellen, z.B. zum Nationalen Zugangspunkt NAP. Darüber hinaus ist darauf hinzuwirken, dass elektronische Auskunftssysteme sowie die Schnittstellen zum Vertrieb interoperabel und grenzüberschreitend nutzbar sind.

Die weitere Verbreitung von ÖPNV-Informationen über OpenData im Verbund wird von der Stadt Aachen begrüßt und unterstützt.

3.2.2. Printmedien

Auch wenn Printmedien in Zukunft im Vergleich zu elektronischen Auskunftssystemen an Bedeutung verlieren, sollen Zielgruppen- bzw. regionalspezifische Printmedien zur Fahrgastinformation aufrechterhalten werden.

Beispiele sind der Fahrradbus-Flyer sowie die vielfältigen Freizeitpublikationen. Im Fokus stehen dabei eine visuell (emotional) ansprechende Bildsprache, prägnante Texte und eine Gestaltung mit hohem Wiedererkennungswert. Auch hier ist dem veränderten Kommunikationsverhalten der Menschen, die in immer kürzerer Zeit mehr Informationen in komprimierter Form aufnehmen, Rechnung zu tragen.

3.2.3. Informationspalette

Angestrebt wird eine stärkere Verknüpfung der Bereiche „Information“ und „Service“, die von den Verkehrsunternehmen und dem AVV gemeinschaftlich hergestellt wird. Das Zielkonzept ist in der Tabelle 2 aufgeführt. Die Palette unterscheidet Art, Ort und Zeit der Information und verdeutlicht die komplexen Zusammenhänge von der Entstehung bis zum Empfang von Kommunikationsinhalten bei ÖPNV-Nutzenden.

Fahrgastinformation	**Kundencenter**	**Im Fahrzeug**	**An der Haltestelle**	**Online**
Linienfahrpläne	●	○	●	●
Haltestellenfahrpläne	●	●	●	●
Informationen zu den nächsten Haltestellen	-	●	-	-
Echtzeit-Fahrplaninformationen	○	●	○	●
Echtzeit-Anschlussinformationen	-	○	○	●
Tarifinformationen	●	●	●	●
Informationen zu Freizeit-/Sonderverkehren	●	○	○	●
Netzpläne	●	-	●	●
Haltestellenlagepläne	○	-	●	●
● erforderlich ○ wünschenswert				

Tabelle 2: Auszug aus dem Zielkonzept Fahrgastinformation im AVV

4. Ausblick

Längerfristig ist das Ziel, die Information und Kommunikation so zu verbessern, dass Fahrgäste bei der Nutzung des ÖPNV jederzeit verlässliche Echtzeitinformationen zu ihren Verbindungen und auch zu Fahrtausfällen erhalten. Die Fahrten sind planbar und falls es zu Störungen kommen sollte, können Fahrgäste die Mobilitätsgarantie in Anspruch nehmen. Zudem werden die Fahrgäste innerhalb der von ihnen genutzten Kommunikationskanäle aktiv, kompetent, schnell und positiv-emotional über für sie relevante Angebote und Entwicklungen informiert.

Nicht zuletzt im Rahmen der anstehenden Planungen im Zusammenhang mit dem Projekt Regiotram Aachen wird die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit eine zentrale Rolle einnehmen. Ziel ist es, die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig, transparent und umfassend über die Planungen, die Vorteile und die möglichen Auswirkungen des Projekts zu informieren. Dazu werden vielfältige Kommunikationsmaßnahmen geplant - von Informationsveranstaltungen und Bürgerdialogen über digitale Plattformen bis hin zu regelmäßigen Updates in den sozialen Medien und klassischen Medien.

Hierbei bietet sich die Möglichkeit, mit der Kommunikation nicht nur das Projekt Regiotram selbst, sondern auch das Thema Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) im Allgemeinen in den Fokus zu rücken. Es soll das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität gestärkt und der Nutzen eines gut ausgebauten ÖPNV-Netzes für die Region vermittelt werden.

Nahverkehrsplan Stadt Aachen
3. Fortschreibung 2025

Modul 7 Barrierefreiheit

Stand 21.08.2025

stadt aachen

Modul 7 Barrierefreiheit

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung ... 1
1. Einführung in das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV ... 1
2. Rechtliche Grundlagen ... 3
2.1. UN- Behindertenrechtskonvention ... 3
2.2. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ... 3
2.3. Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ... 3
2.4. Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) ... 3
3. Anforderungen an die Barrierefreiheit ... 5
3.1. Bauliche Standards für Haltestellen ... 5
3.2. Fahrzeuge ... 5
3.2.1. Fahrzeugeinstieg ... 5
3.2.2. Innenausstattung ... 6
3.3. Information und Kommunikation ... 6
3.3.1. An der Haltestelle ... 6
3.3.2. Im Bus ... 6
3.4. Betrieb und Unterhaltung ... 7
4. Bestandsanalyse ... 8
4.1. Bahnhöfe ... 8
4.2. Bushaltestellen ... 8
4.3. Fahrzeuge ... 9
4.4. Information und Kommunikation ... 9
4.5. Betrieb und Unterhaltung ... 9
4.6. Fazit der Bestandsanalyse ... 9
5. Zielkonzept ... 10
5.1. Haltestellen ... 10
5.1.1. Barrierefreier Ausbau ... 10
5.1.2. Dokumentation ... 12
5.2. Fahrzeuge ... 12
5.3. Information und Kommunikation ... 13
5.4. Betrieb und Unterhaltung ... 13
6. Ausblick ... 14
Anlage: Haltestellenkanten nach Kategorien

Zusammenfassung

Barrierefreiheit ist ein zentraler Bestandteil des Nahverkehrsplans und Grundvoraussetzung für eine inklusive, gerechte und zukunftsfähige Mobilität in Aachen. Ziel ist es, allen Menschen – unabhängig von individuellen Einschränkungen – eine selbstbestimmte, sichere und komfortable Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Die Fortschreibung 2025 konkretisiert die gesetzlichen Vorgaben und überführt sie in technische und betriebliche Standards. Grundlage ist ein ganzheitlicher Ansatz, der alle Ebenen des Systems umfasst: die bauliche Gestaltung von Haltestellen, die barrierefreie Fahrzeugausstattung, zuverlässige Informations- und Kommunikationssysteme nach dem Zwei-Sinne-Prinzip sowie betriebliche Maßnahmen und geschultes Personal.

Trotz erheblicher Fortschritte – insbesondere bei Fahrzeugen – zeigt die Bestandsanalyse: Der barrierefreie Ausbau der Infrastruktur bleibt eine prioritäre Aufgabe. Die Stadt Aachen hat ein entsprechendes Ausbauprogramm für Haltestellen entwickelt, das auf einer Kategorisierung nach Fahrgastzahlen, Nutzung und Lage basiert. Parallel wird die Fahrzeugausstattung kontinuierlich weiterentwickelt sowie Kommunikationssysteme ausgebaut und digital unterstützt. Den betrieblichen Rahmen ergänzen ein verbindliches Winterdienstkonzept sowie klare Regelungen zur Freihaltung der Haltestellenbereiche.

Mit zusätzlichem Personal und gebündelten Ausschreibungen soll die Ausbaugeschwindigkeit in den kommenden Jahren deutlich gesteigert werden. Ziel ist eine lückenlose barrierefreie Wegekette – als Voraussetzung für Teilhabe, Gleichstellung und ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem für alle.

1. Einführung in das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV

Der gesamte ÖPNV muss barrierefrei ausgestaltet sein. Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) aus 2013 wird die Herstellung der Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 gefordert. Nach diesem Datum sind Ausnahmen nur noch zulässig, wenn sie im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden. Barrierefreiheit ist daher ein wichtiger Bestandteil des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen. Ziel ist es, Bürger*innen durch die Umsetzung geeigneter Maßnahmen eine vollständige Umsetzung ihrer Mobilitätsbedürfnisse und somit Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, losgelöst von individuellen Einschränkungen, zu ermöglichen.

Im NVP werden Standards für die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV festgelegt. Daraus lassen sich die Handlungsnotwendigkeiten ableiten.

Gemäß der §3 und §4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Nutzendengruppen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, blinde Menschen, aber auch gehörlose Personen, greifbehinderte Personen sowie Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung. Für diese Gruppen ist die Möglichkeit zu eigenständiger, selbstbestimmter und unabhängiger Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. Von einem barrierefreien ÖPNV profitieren grundsätzlich alle Nutzenden des ÖPNV, insbesondere auch ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen, Kinder und Menschen mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen.

Die Gruppe der Betroffenen ist groß: In Aachen leben rund 27.000 Menschen mit einem Grad der Behinderung (GdB) über 50% (Stand 14.08.2024). Dies entspricht ca. 10% der Gesamtbevölkerung.

Klarzustellen ist, dass eine vollständige Barrierefreiheit für alle Gruppen mit der Beseitigung aller Hindernisse kaum möglich ist. Häufig ist eine Abwägung verschiedener Anforderungen der Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt werden und sind, erforderlich. Ziel ist, ein ausgewogenes Optimum für möglichst alle Formen von Einschränkungen zu erzielen. Die wesentlichen Aspekte eines barrierefreien ÖPNV sind:

- die Haltestelleninfrastruktur und deren Umfeld
- die Ausstattung und Gestaltung der Fahrzeuge
- die Information und Kommunikation
- der Betrieb, Service und Unterhaltung

Für einen barrierefreien ÖPNV ist ein gesamtheitlicher Ansatz zu verfolgen, der all diese Aspekte berücksichtigt, damit eine barrierefreie Gesamtwegekette möglich ist. Zur Sicherstellung einer barrierefreien Wegekette ist eine enge Abstimmung zwischen allen Beteiligten im ÖPNV notwendig. Die Zuständigkeiten im straßengebundenen ÖPNV sind folgendermaßen aufgeteilt:

- Straßenbaulastträger für die Haltestelleninfrastruktur
- Verkehrsunternehmen für die Fahrzeuge, für Schulungen des Fahr- und Servicepersonals sowie für die Durchführung des Betriebs
- Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem AVV für die Fahrgastinformation

Um die Ziele eines barrierefreien ÖPNV in Aachen zu erreichen, werden im Nahverkehrsplan barrierefreie Standards definiert und das Vorgehen für die Umsetzung beschrieben.

Bereits der letzte Nahverkehrsplan von 2015 beinhaltet rechtliche Grundlagen und gesetzliche Vorgaben zur Berücksichtigung der besonderen Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen bei der Planung und Umsetzung von baulichen und betrieblichen Maßnahmen sowie bei der Fahrzeugflotte. Zudem wurden Baustandards sowie ein Programm zum Ausbau der Haltestellen beschrieben und festgelegt. Das Ausbauprogramm basiert auf einer Kategorisierung der Haltestellen und auf Prioritäten für die Einteilung der personell und finanziell verfügbaren Mittel. Ausnahmen wurden benannt und begründet. Die aktuelle Fortschreibung enthält eine Aktualisierung der technischen Standards für den barrierefreien Ausbau sowie eine Überarbeitung der Kategorisierung und Priorisierung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellenkanten einschließlich die Benennung von Ausnahmen.

Fahrzeuge sind technisch so auszurüsten, dass die reibungslose Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ermöglicht wird. Im Folgenden werden verschiedene technische Ausstattungsmerkmale genannt: Niederflurtechnik, Absenkfunktion (Kneeling) und die Klapprampe. Diese Ausstattungsmerkmale werden heute als Mindeststandard angesehen. Aus diesem Grund vertieft die Fortschreibung des Nahverkehrsplans weitere Möglichkeiten zur Ausstattung von Fahrzeugen.

Im Handlungsfeld Kommunikation wird die Einhaltung der nötigen Anforderungen an die Darstellung und das Angebot von Informationen und die Möglichkeiten über die barrierefreien Reisealternativen vorgesehen. Der barrierefreie ÖPNV-Betrieb und wichtige Aspekte hierzu wurde im NVP 2015 als Handlungsfeld beschrieben. Diese Belange werden nun von der Fortschreibung vertiefend dargestellt und erweitert. Beim Betrieb sind die Rolle des Fahrpersonals, die Wartung und Unterhaltung von Fahrzeugen und Verkehrsanlagen von großer Bedeutung. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erweitert diese Grundlage und sieht strengere Anforderungen an die Übermittlung von Informationen sowie an die Instandhaltung der Infrastruktur vor.

In den folgenden Abschnitten werden jeweils die oben genannten Handlungsfelder Haltestelle und deren Umfeld, Fahrzeug, Kommunikation und Betrieb aufgeführt. Hierbei erfolgt zunächst eine Übersicht der rechtlichen Grundlagen. Anschließend werden die Anforderungen definiert und der Bestand analysiert. Aus der folgenden Priorisierung lassen sich anschließend entsprechende Zielkonzepte und Maßnahmen ableiten.

2. Rechtliche Grundlagen

2.1. UN- Behindertenrechtskonvention

Die UN-Behindertenrechtskonvention wurde am 24. März 2009 von Deutschland ratifiziert. Ihr Ziel ist es, Menschen mit Behinderungen vor Diskriminierung zu schützen und ihre gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten. Gemäß Artikel 9 Abs. 1 sind die Vertragsstaaten dazu verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Barrierefreiheit zu schaffen. Dies betrifft den Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, zu Informations- und Kommunikationstechnologien sowie zu öffentlichen Einrichtungen und Diensten in städtischen und ländlichen Gebieten. Ergänzend dazu garantiert Artikel 29 Menschen mit Behinderungen politische Rechte und stellt sicher, dass sie diese gleichberechtigt mit anderen ausüben können. Gleichzeitig sind die Staaten laut Konvention dazu verpflichtet, die gleichberechtigte Teilhabe am politischen und öffentlichen Leben aktiv zu fördern.

2.2. Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Gemäß PBefG § 8 Abs. 3 hat „der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen". Allerdings räumt der Gesetzgeber dem Aufgabenträger die Möglichkeit ein, die genannte Frist zu ändern bzw. auszusetzen, „sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden“ (§ 8 Abs. 3 Satz 4).

Der unbestimmte Rechtsbegriff einer „vollständigen Barrierefreiheit“ wurde bisher weder vom Gesetzgeber selbst noch durch Rechtsprechung konkretisiert. Für die praktische Planungsarbeit und Umsetzung ist aber eine Konkretisierung erforderlich. DIN-Normen und FGSV-Richtlinien enthalten entsprechende Vorgaben, die aber nicht immer gleich sind. In diesem Modul werden die für die Stadt Aachen formulierten Standards dargestellt. Sie dienen als Basis für Planung und Umsetzung von Maßnahmen in der Stadt Aachen.

2.3. Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Die Barrierefreiheit wird im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen in § 4 wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Barrierefreiheit ist demnach ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen.

2.4. Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG)

Ab Ende Juni 2025 verpflichtet das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) grundsätzlich alle Akteure dazu, eine barrierefreie Nutzung und Bedienung für eine Vielzahl von Produkten und Dienstleistungen sicherzustellen. Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) schafft das Gesetz neue Vorgaben zur Barrierefreiheit sämtlicher digitaler Angebote. Diese umfassen unter anderem Websites, Mobilitäts-Apps, Fahrkartenautomaten sowie digitale Fahrgastinformationssysteme. § 3 Absatz 1 des Gesetzes definiert, welche Produkte und Dienstleistungen als barrierefrei gelten:

„Produkte und Dienstleistungen sind barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.“

Die angebotenen Dienstleistungen müssen barrierefrei gestaltet sein, indem eingesetzte Produkte den gesetzlichen Anforderungen entsprechen und alle relevanten Informationen zur Nutzung und Barrierefreiheit verständlich und auffindbar sind und über verschiedene sensorische Kanäle bereitgestellt werden. Digitale Dienste, die vor Inkrafttreten des Gesetzes eingeführt wurden, müssen bis zum 27. Juni 2030 die

Barrierefreiheitsstandards erfüllen. Für Fahrkartenautomaten gilt eine Frist bis zum Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer, spätestens jedoch bis zum 28. Juni 2040.

3. Anforderungen an die Barrierefreiheit

Für eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV werden verschiedene Anforderungen aus den Handlungsfeldern Haltestellen, Fahrzeuge, Information und Kommunikation sowie Betrieb und Unterhaltung kombiniert und berücksichtigt.

3.1. Bauliche Standards für Haltestellen

Haltestellen müssen barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar sein. Sie müssen so gestaltet werden, dass der barrierefreie Ein- und Ausstieg jederzeit möglich ist. Die baulichen Standards, die für die Umsetzung erforderlich sind, werden im Modul 2 „Qualitätsanforderungen“ detailliert beschrieben.

Die wichtigsten Merkmale der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen sind:

- Barrierefreie Zuwegung (u.a. stufenlos, geringe Neigungen/Gefälle)
- Ausreichende Bordsteinhöhe für den barrierefreien Ein- und Ausstieg (Regelhöhe 18 cm, in begründeten Fällen mindestens 16 cm)
- Ausreichende Dimensionierung der Wartefläche (Regelbreite und -tiefe 2,5 m), vor allem vor dem Bereich der 2. Tür
- Einhaltung der Maximalwerte für Längs- und Querneigung unter Berücksichtigung ihrer Zusammenwirkung
- Gestaltung der Wartefläche mit einer kontrastreichen Haltestellenkante sowie kontrastreichen taktilen Leitelementen aus Rippen- und Noppenplatten gemäß DIN 18040-3 und DIN 32984. Die taktilen Leitelemente müssen durchgehend sein und mindestens die nächstgelegene Querungsmöglichkeit erreichen.
- Sitzgelegenheiten sowie elektronische Fahrgastinformationsanlagen mit Sprachansage an zentralen Haltestellen

Temporäre Haltestellen (z.B. im Rahmen von länger andauernden Baumaßnahmen) müssen ebenfalls für mobil eingeschränkte Menschen erreichbar sein. Auch dort muss der Ein- und Ausstieg mit Hilfe der Fahrzeugrampe möglich sein.

3.2. Fahrzeuge

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit betreffen auch die Fahrzeugflotten. Alle Fahrzeuge müssen, unabhängig von ihrer Größe, einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen und über geeignete Innenräume für die Beförderung von allen Fahrgästen verfügen. Für die Fahrzeuge sind neben den hier genannten Vorgaben auch die Standards im Modul 2 „Qualitätsanforderungen“ maßgebend.

3.2.1. Fahrzeugeinstieg

Ziel ist es, einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen.

Linienbusse müssen an allen Türen mit Niederflureinstiegen ausgestattet sein. Die Einstiegshöhe beträgt weniger als 35 cm. Zusätzlich verfügen die Fahrzeuge über eine Absenkfunktion („Kneeling“). Dabei wird die Fahrzeugkarosserie auf der Türseite einseitig abgesenkt. Dadurch verringert sich der Höhenunterschied zwischen Fahrzeugboden und Wartefläche auf weniger als 10 cm bei einer hohen Bordsteinkante (mindestens 16 cm).

Die maßgebliche Technische Regel in DIN 18040-3 besagt, dass der Höhenunterschied und Abstand von der Haltestellenkante bis zum Zugang ins Fahrzeug grundsätzlich nicht mehr als jeweils 5 cm betragen darf, um die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu erfüllen. Größere Spalten und/oder Stufen bis zu 10 cm erschweren den barrierefreien Ein- und Ausstieg; Maße größer als 10 cm sind nicht barrierefrei und zu vermeiden.

Zur Überbrückung dieser Spalten und Stufen ist mindestens eine Einstiegsrampe pro Fahrzeug vorzusehen. Bei Linienbussen ist die Rampe an der zweiten Tür anzuordnen und alle Rampen müssen auch manuell bedienbar sein. Busse können auch mit kombinierten manuellen/elektrischen Rampen ausgestattet sein.

Diese Anforderungen gelten auch für Kleinbusse wie die NetLiner-Fahrzeuge. Auf den Einsatz der Kneeling-Funktion kann jedoch bei diesem Fahrzeugtyp verzichtet werden.

3.2.2. Innenausstattung

Im Innenraum sind Ausstattungselemente kontrastreich zu gestalten, um die Erkennbarkeit zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere für Haltestangen, aber auch für andere Elemente wie Haltegriffe, Sitze und Haltestellenwunschtasten. Die Innenausstattung ist frei von Sichtbehinderungen zu halten und muss für alle Fahrgäste jederzeit deutlich erkennbar sein.

Mindestens ein Mehrzweckbereich des Busses muss auch für die Beförderung von Menschen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen etc. geeignet sein und entsprechend dimensioniert werden. Aufgrund der Anordnung der Rampe an der zweiten Tür muss sich dort ein Mehrzweckbereich befinden. Der Zugang zum Rollstuhlplatz muss frei von Hindernissen wie beispielsweise Haltestangen sein.

3.3. Information und Kommunikation

Zu einem barrierefreien ÖPNV gehören barrierefreie Informationen. Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sind nach dem Zwei-Sinne-Prinzip sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form bereitzustellen. Die Bereitstellung kann auch über verschiedene Medien bzw. Kanäle, idealerweise auch in leichter Sprache, erfolgen.

3.3.1. An der Haltestelle

Die in Modul 2 „Qualitätsanforderungen“ dargestellten Anforderungen an Haltestellen sind für die Gewährleistung der Barrierefreiheit sowie für die Kommunikation mit den Fahrgästen notwendig. Die Platzierung von Aushängen an Haltestellen ist entscheidend für die Lesbarkeit und Barrierefreiheit von Informationen. Eine klare und gut sichtbare Anbringung in einer Höhe (Unterkante) von rund 1,30 m erleichtert es den Fahrgästen, die Informationen schnell zu erfassen. Die Zugänglichkeit ist insbesondere für Menschen im Rollstuhl wichtig, wenn die Aushänge nicht am Haltestellenmast, sondern im Fahrgastunterstand oder in Vitrinen angebracht sind. Dabei müssen die Mindestbreiten der Wartefläche eingehalten werden. Digitale Fahrgastinformationssysteme an der Haltestelle müssen auch die Möglichkeit zur akustischen Vermittlung der auf dem Monitor angezeigten Informationen bieten.

Die Schriftgröße und Kontrast von Buchstaben, Texten und Piktogrammen sind bei allen Informationseinrichtungen und Aushängen zu beachten (DIN 32975) und möglichst einheitlich zu gestalten. Des Weiteren ist das Angebot aller Informationen in leichter Sprache vorzusehen.

3.3.2. Im Bus

Die Übermittlung von Informationen im Bus kann durch optische, akustische und haptische Wege erfolgen. Gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip müssen mindestens zwei der drei Wege zur Information von Fahrgästen stets verfügbar sein. Die Gewährleistung eines hohen Niveaus an Zuverlässigkeit für die Informationssysteme ist von essentieller Bedeutung. Diese Vorgehensweise gewährleistet den kontinuierlichen Betrieb und ermöglicht die konstante Verfügbarkeit von Informationen für die Fahrgäste.

Bildschirme im Bus dienen der visuellen Informationsübermittlung und sind so anzubringen, dass die Sicht nicht behindert wird. Die Mindestinformation auf den Bildschirmen sollte die Aufzählung der nächsten Haltestellen umfassen. Auch Informationen über Anschlüsse zu anderen Verkehrsmitteln sind wünschenswert. Wichtig für die Informationen auf den Bildschirmen ist eine kontrastreiche Darstellung mit ausreichend großen Buchstaben und Piktogrammen nach DIN 32975.

Zusätzlich zu den Bildschirmen erfolgt die akustische Information über Lautsprecher im Bus. Diese Lautsprecherdurchsagen informieren die Fahrgäste über die nächste Haltestelle und bieten auch die Möglichkeit, weitere relevante Informationen zu übermitteln. Darüber hinaus sind bei Neuanschaffungen Außenlautsprecher an der 1. Tür als zusätzliche Unterstützung vorzusehen. Diese dienen zur akustischen Information über die Linie und deren Fahrtziel an den Haltestellen.

Für Menschen im Rollstuhl sind sowohl innerhalb als auch auf der Außenseite des Busses zugängliche Hilfeleistungsknöpfe erforderlich. Alle Tasten im und am Bus, einschließlich der Haltestellenanforderungstasten, müssen kontrastreich gestaltet und mit Braille-Schrift oder taktiler Schrift versehen sein. Eine akustische und haptische Rückmeldung der Tasten beim Drücken ist ebenfalls vorzusehen.

3.4. Betrieb und Unterhaltung

Zur Schaffung einer barrierefreien Wegekette sind betriebliche Maßnahmen erforderlich. Die Instandhaltung der festen Infrastruktur und die Wartung der Fahrzeuge sorgen für einen sicheren und zuverlässigen Busverkehr. Dabei helfen klare Abläufe und hohe Betriebsstandards um Störungen zu vermeiden. Diese Maßnahmen verbessern die Barrierefreiheit im gesamten System.

Die Barrierefreiheit an den Haltestellen muss durch regelmäßige Reinigungsmaßnahmen und Kontrollen gewährleistet werden. Dabei ist es wichtig, sowohl die baulichen als auch die infrastrukturellen Bedingungen im Blick zu behalten. Beschädigte Informationseinrichtungen wie Aushänge oder Abfahrtsmonitore sind umgehend zu reparieren oder auszutauschen, um die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Haltestelle sicherzustellen. Ebenso sind sämtliche potenziellen Hindernisse, etwa abgelegter Sperrmüll, nicht ordnungsgemäß abgestellte Fahrräder oder E-Tretroller konsequent und zeitnah zu beseitigen. Solche Hindernisse können die Mindestmaße des Gehwegs oder der Rangierfläche einschränken. Dadurch werden die Nutzung der Haltestelle sowie der Ein- und Ausstieg erschwert.

Ein besonderes Augenmerk gilt auch dem Zustand der Wasserabläufe sowie der Pflasterung im Haltestellenbereich. Nur eine intakte Entwässerung und eine rutschfeste Oberfläche garantieren die sichere Begehbarkeit – insbesondere bei ungünstigen Witterungsbedingungen. In den Wintermonaten stellen Schnee und Glätte ein wesentliches Hindernis dar. Sie beeinträchtigten nicht nur die Warteflächen, sondern auch die Anfahrbarkeit der Haltestelle. Daher ist eine zügige und gründliche Räumung sowohl der Wartebereiche als auch der angrenzenden Fahrbahn, insbesondere am Fahrbahnrand, unverzichtbar, um einen sicheren und barrierefreien Zugang dauerhaft zu ermöglichen.

Die Standards zur Barrierefreiheit von Fahrzeugen müssen während des laufenden Betriebs sichergestellt werden. Ausfälle beeinträchtigen das Zwei-Sinne-Prinzip. Durch regelmäßige Kontrollen und Wartung der Rampen und des Kneeling-Mechanismus wird die Störanfälligkeit gesenkt und Ausfälle während des Betriebs reduziert. Die Informationseinrichtungen im Bus müssen auch hohe Standards zur Gewährleistung des kontinuierlichen Betriebs mit möglichst wenigen Störungen aufweisen.

Es müssen möglichst weitreichende Informationen zu einer barrierefreien Reise zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus sind betriebsbedingte Einschränkungen der Barrierefreiheit, wie etwa Umleitungen oder die Verlegung von Haltestellen, stets zu kommunizieren. Dies gilt auch für kurzfristig angekündigte Maßnahmen. Mindestens eine der angebotenen Reisealternativen sollte die Anforderungen an Barrierefreiheit vollumfänglich erfüllen.

Die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen muss bei der Betriebsplanung berücksichtigt werden. Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist, dass ausreichend Zeit für den Umstieg eingeplant wird, insbesondere zu den Zeiten des Blockverkehrs. Wenn mehrere Busse gleichzeitig eine Haltestelle anfahren, soll der dritte Bus erneut an vorderster Position halten, um den Fahrgästen einen reibungslosen Einstieg zu ermöglichen. Die Schulung des Personals ist dabei von zentraler Bedeutung und orientiert sich an den Mobilitätsbedürfnissen aller Fahrgäste.

4. Bestandsanalyse

4.1. Bahnhöfe

Im Stadtgebiet Aachen gibt es fünf Bahnhöfe und Haltepunkte, von denen vier barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen bieten. Die Situation gestaltet sich wie folgt:

Der Hauptbahnhof Aachen sowie der Bahnhof Aachen-Rothe Erde sind jeweils mit Aufzügen ausgestattet, die einen uneingeschränkten barrierefreien Zugang zu allen Bahnsteigen gewährleisten.

Der Haltepunkt Aachen-Schanz verfügt ebenfalls über Aufzüge, allerdings nur am südlichen Zugang zu den Bahnsteigen. Zusätzlich ist für den Zugang zum Bahnsteig in Richtung Aachen Hauptbahnhof eine Zuwegung über eine Rampe vorhanden, die eine barrierefreie Nutzung ermöglicht.

Am Haltepunkt Aachen-Eilendorf ist der barrierefreie Zugang zu beiden Bahnsteigen gegeben. Ein Bahnsteigwechsel ist mit einer erheblichen Fußwegeentfernung über das öffentliche Straßennetz verbunden und für Menschen mit Mobilitätseinschränkung nur sehr schwer zu absolvieren.

Der Bahnhof Aachen-West ist aktuell der einzige Bahnhof im Stadtgebiet ohne barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen; hier steht nur eine Treppe zur Verfügung.

4.2. Bushaltestellen

Im Gebiet der Stadt Aachen existieren 452 Haltestellen mit insgesamt 993 Haltestellenkanten (richtungsbezogene Haltestellen). Davon sind 161 barrierefrei ausgebaut. Weitere 162 Haltestellenkanten verfügen über einen Busbord, sind aber nicht mit taktilen Leitelementen ausgestattet und gelten dementsprechend nicht als barrierefrei. Grund hierfür ist, dass taktile Leitelemente erst im Jahr 2013 in den Standards zum barrierefreien Umbau implementiert wurden.

Die Abbildung 1 zeigt den derzeitigen Stand (April 2025):

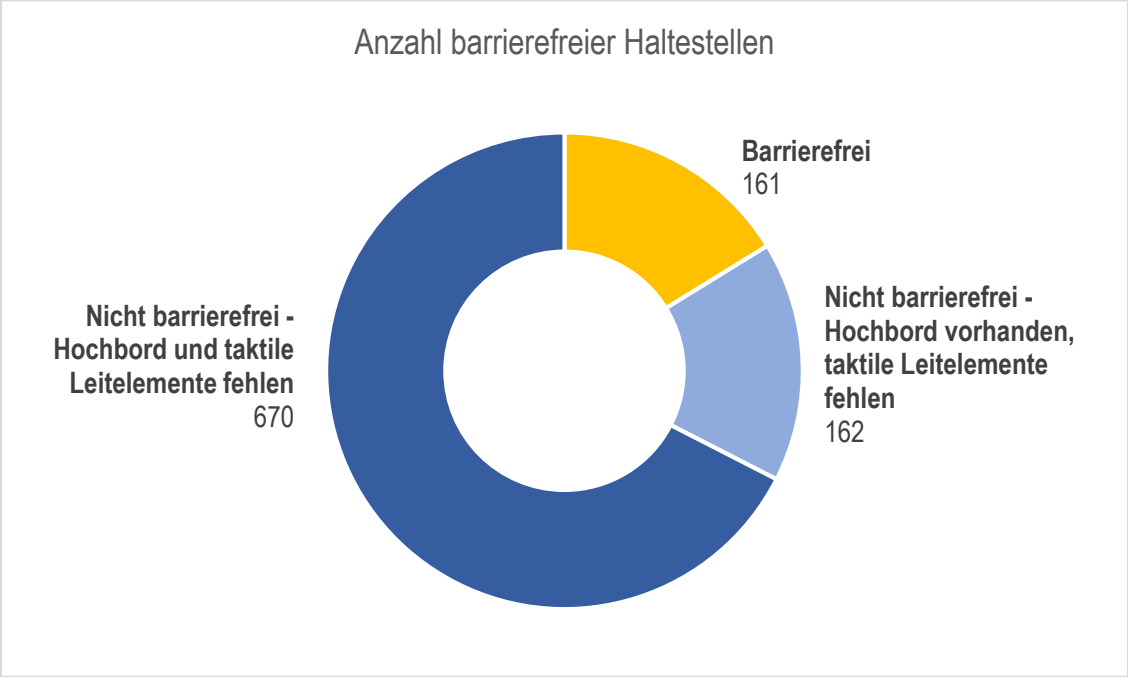


Abbildung 1: Sachstand des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellenkanten in Aachen

Ein barrierefreier Zugang sowie die Ausstattung mit taktilen Leitelementen und einem Busbord sind für die Klassifizierung der Haltestellen als barrierefrei erforderlich. Ein barrierefreier Zugang zur Haltestelle wird durch eine Bordsteinabsenkung, Rampen oder einen Flachbord erreicht. Die Mehrheit der Haltestellenkanten in Aachen verfügt über einen der genannten Zugänge.

4.3. Fahrzeuge

Die aktuelle Busflotte entspricht den Anforderungen an die Ausstattung mit Klapprampen und verfügt über einen Niederflureinstieg an jeder Tür. Die Absenkfunktion ist in den Fahrzeugen ebenfalls vorhanden, mit der Ausnahme von Fahrzeugen, die im bedarfsorientierten Verkehr eingesetzt werden. Auch der Mehrzweckbereich gehört zur Regelausstattung von Fahrzeugen im Linienverkehr. Die Gestaltung des Innenraums kann unter den Verkehrsunternehmen variieren, das betrifft die kontrastreiche Gestaltung der Elemente sowie die Informationssysteme. Darüber hinaus werden Fahrzeuge mit kombinierten manuellen/elektrischen Rampen ausgeliefert. Wünschenswert ist die Erweiterung des Einsatzes von Rampen mit elektrischem Betrieb. Folgende Punkte werden an den eingesetzten Fahrzeugen häufig kritisiert:

- Fehlende Haltegriffe, beispielsweise in unmittelbarer Nähe zu den Mehrzweckbereichen
- Fehlende Anlehnmöglichkeiten innerhalb des Busses
- Werbematerial an den Haltegriffen kann von Menschen mit Sehbehinderungen fälschlich als Halteschlaufe interpretiert werden

4.4. Information und Kommunikation

An allen Haltestellen sind Aushangfahrpläne und Informationen zum Tarifsystem verfügbar. An ca. 50 Haltestellekanten ist ein dynamisches Fahrgastinformationssystem installiert. Das System bietet die Möglichkeit, die nächsten Abfahrten sowie betriebsrelevante Informationen auf einem Monitor darzustellen sowie über einen Lautsprecher zu übermitteln. Im Bus werden die nächsten Haltestellen angezeigt und angekündigt. Bei den bestehenden Kommunikationsmitteln werden jedoch häufig Ausfälle gemeldet. Zudem gibt es Probleme mit der Klarheit und Lesbarkeit der dargestellten Informationen – sowohl in den Bussen als auch an den Haltestellen.

4.5. Betrieb und Unterhaltung

Im Bereich Betrieb und Unterhaltung werden Maßnahmen umgesetzt, die den barrierefreien Zugang zu Bussen und Haltestellen unterstützen. Dabei gibt es jedoch betriebliche Rahmenbedingungen, die die Umsetzung beeinflussen können. Das Anfahren der Haltestellen erfolgt nach Möglichkeit parallel zur Bordsteinkante, kann aber je nach Verkehrssituation oder Haltestellenbeschaffenheit nicht immer gewährleistet werden. Mängel an Haltestellen, die eine barrierefreie Anfahrt beeinträchtigen, werden schrittweise behoben.

In der Winterzeit kann es vorkommen, dass Räum- und Streuarbeiten an Haltestellenwarteflächen nicht in ausreichendem Umfang erfolgen. Zuständig ist der jeweils angrenzende Grundstückseigentümer. Dennoch treten in der Praxis fortlaufend Einschränkungen der Barrierefreiheit durch unzureichend geräumte Flächen auf.

Wenn mehrere Busse gleichzeitig an einer Haltestelle halten, soll der dritte Bus – sobald die vorderen Positionen frei sind – an der ersten Halteposition erneut anhalten, um den Zugang zu erleichtern.

4.6. Fazit der Bestandsanalyse

Das im PBefG geforderte Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 konnte bislang nicht erreicht werden. Grundsätzlich sind weiterhin erhebliche Anstrengungen erforderlich, um das Ziel der Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Die Vorgehensweise sollte systematisch und ganzheitlich über die beschriebenen Aufgabenfelder Haltestellen, Fahrzeuge, Information, Kommunikation und Betrieb erfolgen. Den Schwerpunkt bei der Herstellung eines barrierefreien ÖPNV in Aachen stellt der Ausbau der Haltestellen dar. Das Umbautempo wird maßgeblich von den personellen Ressourcen der Verwaltung für die Planung und den Bau sowie von den Möglichkeiten der Finanzierung bestimmt und muss deutlich gesteigert werden.

5. Zielkonzept

5.1. Haltestellen

5.1.1. Barrierefreier Ausbau

Zuständig für den barrierefreien Ausbau ist der jeweilige Straßenbaulastträger. Außerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenzen wird dies bei Bundes- und Landesstraßen vom Landesbetrieb Straßen.NRW, sowie bei Kreisstraßen durch die StädteRegion Aachen wahrgenommen. Innerhalb der bebauten Ortslage sowie bei allen verbleibenden Außerortslagen ist die Stadt Aachen der zuständige Straßenbaulastträger.

Für die Priorisierung des barrierefreien Umbaus werden die Haltestellenkanten zunächst in Kategorien eingeteilt und danach auf Basis verschiedener Merkmale priorisiert. Die Priorisierung ist dynamisch und kann jederzeit angepasst werden. Dies hilft bei den begrenzten Personalressourcen dennoch eine effiziente und effektive Umsetzung des Haltestellenausbaus vorzunehmen.

Kategorisierung

Die Haltestellenkanten werden in Kategorien 1 bis 5 eingeteilt. Die Kategorisierung erfolgt anhand der Anzahl der täglichen Abfahrten, der Ein-/Aussteigenden pro Tag sowie unter Berücksichtigung besonderer Einrichtungen im nahen Umfeld der Haltestelle. Haltestellen der Kategorie 1 befinden sich in der Innenstadt und an den Hauptachsen und haben in der Regel die höchste Ausbaupriorität. In den weiteren Kategorien 2-5 sinkt die Ausbaupriorität entsprechend. Kategorie 5 hat die geringste Ausbaupriorität. Provisorisch eingerichtete Haltestellen werden nicht betrachtet.

Die drei Kriterien für die Kategorisierung werden gleichrangig bewertet und sind in Tabelle 1 aufgeführt. Maßgebend ist das Kriterium, das für eine Haltestellenkante die höhere Kategorie aufweist. Danach würde eine Haltestellenkante mit täglich 100 Fahrten (Kategorie 2) und 1100 Ein-/Aussteigenden (Kategorie 1) neben einer Schule (Kategorie 4) der Kategorie 1 zugeordnet.

Kategorie	Anzahl Fahrten pro Tag	Anzahl Ein-/Aussteigende pro Tag	Besondere Einrichtungen im Umfeld (Beispiele)
1	≥ 250	≥ 1000	Bahnhöfe, Krankenhäuser, Arztzentren, Behindertenwohnheime
2	100 – 199	500 – 999	Hochschulen, Behörden, kulturelle Einrichtungen
3	50 – 99	50 – 499	Schulzentren
4	8 – 49	20 – 49	Schulen
5	≤ 8 bzw. nur Verstärker-, Nacht- oder Ergänzungsfahrten, ALT/ASA	≤ 20	

Tabelle 1: Kategorien der Haltestellenkanten

Nach den in Tabelle 1 dargestellten Kriterien ergibt sich mit Stand April 2025 die nachfolgende Kategorisierung:

- Kategorie 1: 104 Haltestellenkanten
- Kategorie 2: 260 Haltestellenkanten
- Kategorie 3: 265 Haltestellenkanten
- Kategorie 4: 270 Haltestellenkanten
- Kategorie 5: 92 Haltestellenkanten

Eine vollständige Liste aller Haltestellenkanten in Aachen mit Angaben zur Kategorie und Barrierefreiheit befindet sich im Anhang.

Priorisierung

Ausgehend von der dargestellten Kategorisierung aller Haltestellenkanten werden weitere Prioritäten gesetzt. Für die Bewertung können vorhandene Mängel zu einer höheren Priorisierung führen:

- Bordsteinhöhe ≤ 16 cm
- Fehlende taktile Leitelemente
- Erschwerte Anfahrbarkeit (z.B. bei einer Lage in einem Parkstreifen)
- Zu schmale Wartefläche
- Zu schmaler Rangierflächenbereich
- erhebliche Mängel in der Bestandssituation (z.B. keine befestigte Wartefläche, keine ausreichende Beleuchtung, Mängel bei der Zuwegung, Störungen im Betriebsablauf)

Haltestellen können auch aus weiteren Gründen höher priorisiert werden, z.B. bei Synergien mit bestehenden oder geplanten Straßeninfrastrukturmaßnahmen oder im Rahmen von Entwicklungen im Busnetz (Fahrgastentwicklung, Angebotsänderungen, andere barrierefreie Haltestellen im Gebiet) aber auch, wenn Störungen im Betriebsablauf häufig vorkommen. Ziel ist zudem, mindestens eine barrierefreie Haltestelle je Ortschaft mit Priorität auszubauen, bevorzugt im Ortszentrum im Bereich hoher Nachfrage. Außerdem können in die Priorisierung auch Anregungen und Wünsche der Verkehrsunternehmen, der Bürgerschaft und von Behindertenverbänden einfließen. Falls ein Umbau unter Einhaltung aller Qualitätskriterien aufgrund örtlicher Verhältnisse nicht möglich ist, ist eine Verlegung der Haltestelle zusätzlich zu überprüfen.

Auch an NetLiner-Spots muss ein barrierefreies Ein- und Aussteigen für alle Fahrgäste möglich sein. Der Ausbau von NetLiner-Spots wird nicht priorisiert, aber Spots mit erhöhter Nachfrage kommen für den Ausbau ebenfalls in Betracht.

Ausnahmen

Die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen gilt als Regelfall. Aufgrund verschiedener Faktoren können Haltestellen trotzdem von einem Umbau zurückgestellt werden. Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG müssen Ausnahmen im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan erfolgt eine Abwägung von Ausnahmesituationen bzw. zeitlichen Abweichungen.

Ein Umbau der Haltestellen der niedrigsten Kategorie 5 ist wegen deren geringer Systemrelevanz mit einer sehr geringen Anzahl an Fahrten pro Tag vorerst nicht vorgesehen, aber grundsätzlich möglich. Die meisten dieser Haltestellen werden vorrangig für Zusatz-/Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit, im Schulverkehr oder in einigen Fällen nur für Nachtfahrten genutzt. Provisorische Haltestellen werden erst nach Festlegung des dauerhaften Betriebs planerisch betrachtet und ausgebaut.

Bei baulich schwierigen Haltestellenlagen ist zunächst eine Verlegung zu prüfen. Gründe können die Platzverhältnisse, große Längsneigungen oder ein dauerhaft nicht möglicher barrierefreier Zugang zur Haltestelle sein. Ist eine Verlegung nicht möglich, kann die Haltestellenkante von einem Umbau zurückgestellt werden.

Die folgende Liste bietet eine Zusammenfassung der Begründungen einer Zurückstellung des barrierefreien Ausbaus:

- Der Ausbau ist baulich-technisch nicht möglich (Einzelfallbegründung nötig).
- Die Haltestelle ist in ihrem Umfeld dauerhaft nicht barrierefrei erreichbar.
- Die Haltestelle wird in absehbarer Zukunft aufgehoben.
- Die Haltestelle weist eine sehr geringe Anzahl an Fahrten pro Tag oder eine geringe Anzahl an Fahrgästen auf (betrifft Haltestellen der Kategorie 5).

Der Ausbau von Haltestellenkanten kann sich außerdem verzögern, wenn diese von anderen baulichen Maßnahmen abhängig oder von einer temporären Umlegung betroffen sind. Darüber hinaus kann der Ausbau als wirtschaftlich unverhältnismäßig bewertet werden.

Bauprogramm

Die Stadt Aachen hat den Ausbau für alle Haltestellenkanten priorisiert und darauf aufbauend ihr Ausbauprogramm für barrierefreie Haltestellen erstellt. Abweichungen von der Priorisierung können begründet sein und werden berücksichtigt. Dort, wo ein hoher Bedarf vorhanden ist, aber die eigene Zuständigkeit nicht gegeben ist, versucht die Stadt Aachen den Planungs- und Umsetzungsprozess zu initiieren und zu unterstützen. Dabei werden alle Gelegenheiten, sowohl im Rahmen von gesamthaften Straßenerneuerungen als auch bei Deckensanierungen etc. genutzt, um Haltestellen barrierefrei auszubauen.

Derzeit hat die Stadt Aachen Einplanungsanträge für 165 noch nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen nach § 12 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Investitionsförderung) beim Zweckverband go.Rheinland zur Förderung gestellt. Das Förderverfahren ist zweistufig: Für das Einreichen der auf die Einplanung folgenden Finanzierungsanträge sind Ausführungsplanungen und genaue Kostenkalkulationen zu erstellen sowie die dazugehörigen politischen Beschlüsse herbeizuführen. Nach der Bewilligung der Förderung kann der Bau erfolgen.

In der Vergangenheit waren sowohl die personellen als auch die finanziellen Kapazitäten für den barrierefreien Haltestellenausbau eingeschränkt, so dass nur wenige Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden konnten. Das Tempo wird in den kommenden Jahren wesentlich erhöht, da weiteres Personal für diese Aufgabe eingestellt werden konnte. Vorgesehen ist Haltestellenbündel von jeweils rund 20 Haltestellen für Planung und Bau extern zu vergeben. Das beauftragte Büro wird von der Verwaltung begleitet und setzt die Vorgaben um. Es ist geplant, drei Haltestellenbündel jährlich zu beauftragen.

5.1.2. Dokumentation

Die Stadt Aachen pflegt ein eigenes Haltestellenkataster und dokumentiert hiermit kontinuierlich den barrierefreien Ausbau. Das Kataster wird für verschiedene Datenabfragen und Darstellungen im Rahmen der täglichen Arbeit bei der Stadtverwaltung verwendet. Jährlich werden über den AVV die Daten an den Infrastrukturatlas (ISA) von go.Rheinland übermittelt. Die Einträge im Infrastrukturatlas stellen AVV-weit und landesübergreifend die Grundlage für die Auskunft und elektronische Fahrgastinformation über die Barrierefreiheit der Reisewege dar.

5.2. Fahrzeuge

Die Fahrzeugflotte der ASEAG im Linienverkehr besteht schon heute nur aus barrierefreien Niederflurfahrzeugen. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass beauftragte Subunternehmen ebenfalls diese Anforderung einhalten. Die Fahrzeuge müssen außerdem über Ausstattungsmerkmale wie eine Absenkfunktion ("Kneeling") verfügen, um einen barrierefreien Einstieg zu ermöglichen. Die Fahrzeugausstattung soll unter dem Aspekt der Barrierefreiheit im Zusammenwirken mit Fahrzeugherstellern und den Behindertenverbänden kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Bei Kleinbussen und im Bedarfsverkehr muss eine weitestgehende Barrierefreiheit unter Beachtung des Anforderungsprofils realisiert werden. Das bedeutet z.B., dass ein barrierefreies Fahrzeug auch im On-Demand-Verkehr angefordert werden kann.

5.3. Information und Kommunikation

Ein klarer und zuverlässiger Informationsfluss ist im öffentlichen Nahverkehr essenziell. Dieser muss barrierefrei sein. Dies betrifft die Gestaltung der Informations- und Kommunikationskanäle in Fahrzeugen, an Haltestellen sowie online und in gedrucktem Material. Das Zwei-Sinne-Prinzip bildet dabei eine wichtige Grundlage.

Sowohl statische als auch dynamische Informationen über Infrastruktur und Fahrzeuge werden systematisch erfasst und in die Auskunftssysteme integriert. Dadurch können Barrieren und Nutzungseinschränkungen frühzeitig kommuniziert werden, um die Wegweisung für alle Fahrgäste zu verbessern. Ein darauf aufbauendes Leitsystem soll - auch in Echtzeit - ein behindertengerechtes Routing ermöglichen, das barrierefreie Verkehrsmittel und Haltestellen bevorzugt berücksichtigt und auf aktuelle Veränderungen schnell reagiert. Hierzu werden Informationen aus dem go.Rheinland-Infrastrukturatlas über Einschränkungen der Barrierefreiheit (z.B. Stufen) über eine bereits geschaffene Schnittstelle automatisiert in das Auskunftssystem übernommen und dort vorgehalten. Zukünftig werden diese Informationen situationsspezifisch in der Fahrplanauskunft dargestellt. Auch dynamische Informationen (z.B. defekte Aufzüge) können eingebunden werden. Ersatzhaltestellen und alternative barrierefreie Wege müssen darüber hinaus deutlich kommuniziert werden. Dies gilt für alle länger andauernden Änderungen der Verkehrsbedienung, insbesondere für Baustellen mit langer Dauer.

Eine weitere Funktion stellt die Erweiterung um einen sogenannten digitalen Fahrtassistenten dar. Die App verfolgt den aktuellen Linienweg und zeigt Abweichungen vom geplanten Verbindungsablauf z. B. durch Verspätungen auf einer Teilstrecke an. Die Ergebnisauskunft wird automatisch aktualisiert und hilft insbesondere den Menschen mit Einschränkungen in ihrer Mobilität, sich besser und sicherer auf veränderte Situationen einzustellen. Ein entsprechendes System für die barrierefreie Wegweisung soll in Aachen eingeführt werden, um den Anforderungen einer inklusiven Mobilität gerecht zu werden und die Barrierefreiheit im ÖPNV dauerhaft zu optimieren.

5.4. Betrieb und Unterhaltung

Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die Gesetze und Regeln zur Barrierefreiheit einzuhalten und die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu ermöglichen. Das Fahr- und Servicepersonal muss regelmäßig zu den Belangen mobilitätseingeschränkter und anderer Menschen mit Einschränkungen geschult werden. Die Schulung des Fahrpersonals vermittelt Wissen zu barrierefreien Wegen, den Umgang mit Rampen sowie eine angepasste Fahrweise, die starke Beschleunigungen und abruptes Bremsen vermeidet, um eine sichere und angenehme Fahrt zu gewährleisten. Ein kontinuierlicher Austausch mit Behindertenverbänden sollte erfolgen, um deren Erfahrungen und Bedarfe z.B. bei der Weiterentwicklung der Fahrzeugausstattung zu nutzen.

Ein zentraler Aspekt für den barrierefreien Betrieb ist die konsequente Freihaltung der Haltestellenbereiche. Hindernisse wie falsch abgestellte E-Tretroller, Fahrräder, Mülltonnen oder andere sperrige Gegenstände können den barrierefreien Einstieg erheblich erschweren oder sogar verhindern. Hier ist dafür zu sorgen, dass z.B. durch Einrichtung gesonderter Abstellflächen für E-Tretroller sowie Fahrradbügel außerhalb der Ein- und Ausstiegsbereiche und Durchführung von regelmäßigen Kontrollen an Haltestellen Beeinträchtigungen vermieden werden. Anliegende sowie Mitarbeitende des Stadtbetriebs sind bzgl. der Müllabholung für die Belange des Busbetriebs und der Fahrgäste zu sensibilisieren. Ebenso beeinträchtigen Schnee und Eis auf den Haltestellenflächen die Nutzbarkeit, weshalb ein verlässlicher Winterdienst zur Entfernung dieser Gefahren notwendig ist. Hierfür soll ein verlässliches Winterdienstkonzept für Bushaltestellen aufgestellt und umgesetzt werden.

Auch die Unterhaltung der Fahrzeuge und der Informationseinrichtungen spielt eine wichtige Rolle: Die Ausstattung muss stets funktionstüchtig sein, um Barrieren zu vermeiden. Mängel bei der Ausstattung sind möglichst schnell zu beseitigen. Werbung und Informationssysteme dürfen die Barrierefreiheit nicht beeinträchtigen, sondern sollen die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs durch eine klare Gestaltung erleichtern.

6. Ausblick

Die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV mit dem Anspruch „Design für alle“ ist ein Gestaltungsprozess, welcher die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst alle Fahrgäste verbessert.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen und Normen zur Barrierefreiheit im Nahverkehr sind umfassend etabliert und bilden die Grundlage für die Umsetzung entsprechender Maßnahmen. Im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2015 wurden die Standards aktualisiert und Anforderungen präzisiert, insbesondere hinsichtlich der baulichen Gestaltung und des Umbauprogramms.

Ziel ist die Schaffung barrierefreier Wegeketten, um so die Zugänglichkeit zum Nahverkehr für alle Nutzendengruppen zu ermöglichen und verbessern.

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen ist ein zentraler Aspekt zur Erreichung dieses Ziels und erfolgt schrittweise gemäß Priorisierung wie im Nahverkehrsplan dargestellt. Eine sorgfältige Dokumentation unterstützt den Prozess und ermöglicht eine fundierte Planung und Umsetzung der Maßnahmen.

Die Barrierefreiheit im Fahrzeug spielt eine ergänzende Rolle. Fahrzeuge müssen für eine sichere, bequeme und vor allem barrierefreie Reise vom Einstieg bis zum Ausstieg und entlang der gesamten Fahrt entsprechend ausgestattet sein.

Für Informations- und Kommunikationssysteme sind die Anforderungen der Barrierefreiheit gemäß des neuen Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes zu beachten. Die angebotenen Dienstleistungen müssen barrierefrei gestaltet sein, den gesetzlichen Anforderungen entsprechen und zuverlässig funktionieren.

Für die barrierefreie Nutzung des ÖPNV müssen außerdem eine regelmäßige Reinigung und Wartung, sofortige Schadensbeseitigungen sowie ein ausreichender Winterdienst im alltäglichen ÖPNV-Betrieb sichergestellt werden.

Für die Zukunft stehen die fortlaufende Verbesserung der Infrastruktur, u.a. im Austausch mit den betroffenen Fahrgastgruppierungen sowie die schnelle Behebung von Störungen im Mittelpunkt. Insbesondere soll das Tempo beim barrierefreien Haltestellenausbau in den kommenden Jahren deutlich erhöht werden, um die Barrierefreiheit im Nahverkehr weiter voranzutreiben und für alle Nutzer*innen ein zuverlässiges und komfortables Angebot zu gewährleisten.

Anlage

Liste der Haltestellenkanten mit regulärem Linienverkehr in der Stadt Aachen, Stand April 2025

Kategorie 1

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
1	Aachen Bushof H1	Blücherplatz	Innenbereich Bushof	Mitte	X
2	Aachen Bushof H2	Blücherplatz	Innenbereich Bushof	Mitte	X
3	Aachen Bushof H3	Blücherplatz	Innenbereich Bushof	Mitte	X
4	Aachen Bushof H4	Blücherplatz	Innenbereich Bushof	Mitte	X
5	Aachen Bushof H5	Blücherplatz	Innenbereich Bushof	Mitte	X
6	Aachen Bushof H6	Blücherplatz	Innenbereich Bushof	Mitte	X
7	Aachen Bushof H10	Burtscheid	Peterstraße	Mitte	X
8	Aachen Bushof H11	Uniklinik	Peterstraße	Mitte	X
9	Aachen Bushof H12	Kaiserplatz	Peterstraße	Mitte	X
10	Aachen Bushof H13	Blücherplatz	Peterstraße	Mitte	X
11	Aachen Bushof H14	Ponttor	Kurhausstraße	Mitte	✓
12	Aachen Bushof H15	Kaiserplatz	Kurhausstraße	Mitte	X
13	Alter Posthof	Bushof	Kapuzinergraben	Mitte	X
14	Alter Posthof	Uniklinik	Alexianergraben	Mitte	X
15	Alter Posthof	Hauptbahnhof	Franzstraße	Mitte	X
16	Annastraße (Hans Stercken Platz)	Bushof	Löhergraben	Mitte	X
17	Annastraße (Hans Stercken Platz)	Uniklinik	Löhergraben	Mitte	X
18	Audimax	Bushof	Claßenstraße	Mitte	✓
19	Audimax	Uniklinik	Turmstraße	Mitte	✓
20	Bahnhof Rothe Erde	Bushof	Trierer Straße	Mitte	✓
21	Bahnhof Rothe Erde	Brand	Trierer Straße	Mitte	✓
22	Bahnhof Rothe Erde	Brand	Adalbertsteinweg	Mitte	X
23	Blücherplatz	Bushof	Jülicher Straße	Mitte	✓
24	Blücherplatz	Haaren	Jülicher Straße	Mitte	X
25	Brand	Bushof	Trierer Straße	Brand	✓
26	Brand	Kornelimünster	Trierer Straße	Brand	✓
27	Burtscheid	Bushof	Viehhofstraße	Mitte	X
28	Burtscheid	Siegel	Kapellenstraße	Mitte	X
29	Driescher Gässchen	Bushof	Templergraben	Mitte	X
30	Driescher Gässchen	Ponttor	Pontdriesch	Mitte	✓
31	Eilendorf Bahnhof	Bushof	Wolfsbendenstraße	Eilendorf	X
32	Eilendorf Bahnhof	Verlautenheide	Wolfsbendenstraße	Eilendorf	X
33	Elisenbrunnen H1	Bushof	Friedrich-Wilhelm-Platz	Mitte	X
34	Elisenbrunnen H2	Bushof	Friedrich-Wilhelm-Platz	Mitte	X
35	Elisenbrunnen H3	Rothe Erde	Friedrich-Wilhelm-Platz	Mitte	X
36	Elisenbrunnen H4	Uniklinik	Friedrich-Wilhelm-Platz	Mitte	X
37	Elisenbrunnen H5	Bushof	Friedrich-Wilhelm-Platz	Mitte	X
38	Elsassstraße	Bushof	Adalbertsteinweg	Mitte	✓
39	Elsassstraße	Brand	Adalbertsteinweg	Mitte	X
40	Franziskushospital	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	✓
41	Franziskushospital	Kelmis	Lütticher Straße	Mitte	✓
42	Haaren Markt	Bushof	Alt-Haarener Straße	Haaren	X
43	Haaren Markt	Würselen	Alt-Haarener Straße	Haaren	X
44	Halifaxstraße	Uniklinik	Halifaxstraße	Mitte	X
45	Halifaxstraße	Ponttor	Halifaxstraße	Mitte	X
46	Hansemannplatz H1	Bushof	Peterstraße	Mitte	X
47	Hansemannplatz H2	Kaiserplatz	Heinrichsallee	Mitte	X
48	Hansemannplatz H3	Bushof	Heinrichsallee	Mitte	X
49	Hansemannplatz H4	Haaren	Jülicher Straße	Mitte	✓
50	Hauptbahnhof H1	Burtscheid	Bahnhofplatz	Mitte	✓
51	Hauptbahnhof H2	Bushof	Bahnhofplatz	Mitte	✓
52	Hauptbahnhof H3	Burtscheid	Lagerhausstraße	Mitte	X
53	Josefskirche	Bushof	Adalbertsteinweg	Mitte	X
54	Josefskirche	Brand	Adalbertsteinweg	Mitte	X
55	Kaiserplatz H1	Rothe Erde	Kaiserplatz	Mitte	✓
56	Kaiserplatz H2	(Endhaltestelle)	Kaiserplatz	Mitte	✓
57	Kaiserplatz H3	Bushof	Kaiserplatz	Mitte	✓
58	Kaiserplatz H4	Bushof	Stiftstraße	Mitte	✓
59	Kaiserplatz H5	Hauptbahnhof	Heinrichsallee	Mitte	✓
60	Kaiserplatz H6	Ponttor	Heinrichsallee	Mitte	X
61	Laurensberg	Bushof	Roermonder Straße	Laurensberg	✓
62	Laurensberg	Richterich	Roermonder Straße	Laurensberg	✓
63	Luisenhospital	Hauptbahnhof	Boxgraben	Mitte	✓
64	Luisenhospital	Uniklinik	Boxgraben	Mitte	✓
65	Marienhospital	Bushof	Friedrich-Ebert-Allee	Mitte	X
66	Marienhospital	Burtscheid	Friedrich-Ebert-Allee	Mitte	X

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
67	Mies-van-der-Rohe-Straße	Bushof	Seffenter Weg	Mitte	X
68	Mies-van-der-Rohe-Straße	Uniklinik	Seffenter Weg	Mitte	X
69	Minoritenstraße	Bushof	Seilgraben	Mitte	X
70	Minoritenstraße	Ponttor	Seilgraben	Mitte	X
71	Misereor	Bushof	Karmeliterstraße	Mitte	✓
72	Misereor	Hauptbahnhof	Karmeliterstraße	Mitte	X
73	Normaluhr H1	Eupen	Kurbrunnenstraße	Mitte	X
74	Normaluhr H2	Burtscheid	Römerstraße	Mitte	✓
75	Normaluhr H3	Hauptbahnhof	Römerstraße	Mitte	✓
76	Normaluhr H4	Bushof	Theaterstraße	Mitte	X
77	Normaluhr H5	Kaiserplatz	Wilhelmstraße	Mitte	X
78	Normaluhr H6	Rothe Erde	Zollernstraße	Mitte	X
79	Ponttor H1	Bushof	Malteserstraße	Mitte	X
80	Ponttor H2	Laurensberg	Pontstraße	Mitte	X
81	Rosenquelle	Bushof	Kurbrunnenstraße	Mitte	✓
82	Rosenquelle	Burtscheid	Kurbrunnenstraße	Mitte	X
83	Schanz (Vaalser Straße) H5	Bushof	Vaalser Straße	Mitte	✓
84	Schanz (Vaalser Straße) H6	Vaals	Vaalser Straße	Mitte	✓
85	Schanz H1	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	✓
86	Schanz H2	Bushof	Boxgraben	Mitte	✓
87	Schanz H3	Ponttor	Boxgraben	Mitte	✓
88	Schanz H4	Kelmis	Jakobstraße	Mitte	X
89	Scheibenstraße	Bushof	Adalbertsteinweg	Mitte	✓
90	Scheibenstraße	Brand	Adalbertsteinweg	Mitte	✓
91	Schlossstraße	Bushof	Oppenhoffallee	Mitte	X
92	Schlossstraße	Rothe Erde	Oppenhoffallee	Mitte	X
93	Theater	Bushof	Theaterstraße	Mitte	X
94	Theater	Rothe Erde	Theaterstraße	Mitte	X
95	Trierer Platz	Bushof	Trierer Straße	Mitte	X
96	Uniklinik H1	Bushof	Pauwelsstraße	Laurensberg	✓
97	Uniklinik H2	(Endhaltestelle)	Pauwelsstraße	Laurensberg	✓
98	Uniklinik H3	(Endhaltestelle)	Pauwelsstraße	Laurensberg	✓
99	Uniklinik H4	(Endhaltestelle)	Pauwelsstraße	Laurensberg	✓
100	Vaals Grenze	Bushof	Vaalser Straße	Laurensberg	X
101	Westbahnhof	Bushof	Seffenter Weg	Mitte	X
102	Westbahnhof	Uniklinik	Seffenter Weg	Mitte	X
103	Westbahnhof	Bushof	Süsterfeldstraße	Mitte	X
104	Westbahnhof	Laurensberg	Süsterfeldstraße	Mitte	X

Kategorie 2

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
105	Adele-Weidtman-Straße	Bushof	Schloßparkstraße	Laurensberg	X
106	Adele-Weidtman-Straße	Laurensberg	Schloßparkstraße	Laurensberg	X
107	Adenauerallee	Bushof	Trierer Straße	Mitte	X
108	Adenauerallee	Brand	Trierer Straße	Mitte	X
109	Am Rott	Bushof	Dresdener Straße	Mitte	X
110	Am Rott	Eilendorf	Dresdener Straße	Mitte	X
111	Auf der Hörn	Bushof	Halifaxstraße	Mitte	X
112	Auf der Hörn	Uniklinik	Halifaxstraße	Mitte	X
113	Augustastraße	Kaiserplatz	Wilhelmstraße	Mitte	X
114	Augustastraße	Hauptbahnhof	Wilhelmstraße	Mitte	X
115	Barbarakirche	Bushof	Hüttenstraße	Mitte	X
116	Barbarakirche	Eilendorf	Hüttenstraße	Mitte	X
117	Bayernallee	Bushof	Robert-Schuman-Straße	Mitte	X
118	Bayernallee	Siegel	Robert-Schuman-Straße	Mitte	X
119	Bendplatz	Bushof	Roermonder Straße	Mitte	X
120	Bendplatz	Laurensberg	Roermonder Straße	Mitte	X
121	Berensberger Straße	Laurensberg	Roermonder Straße	Richterich	X
122	Berensberger Straße	Richterich	Roermonder Straße	Richterich	X
123	Brand	Stolberg	Freunder Landstraße	Brand	X
124	Campus Melaten	Bushof	Forckenbeckstraße	Laurensberg	✓
125	Campus Melaten	Uniklinik	Forckenbeckstraße	Laurensberg	✓
126	Continental	Bushof	Hüttenstraße	Mitte	X
127	Continental	Eilendorf	Hüttenstraße	Mitte	X
128	Danziger Straße	Bushof	Königsberger Straße	Mitte	X
129	Danziger Straße	Brand	Königsberger Straße	Mitte	X
130	Diepenbenden	Bushof	Eupener Straße	Mitte	✓
131	Diepenbenden	Eupen	Eupener Straße	Mitte	X
132	Diepenbenden	(Endhaltestelle)	Eupener Straße	Mitte	X
133	Driescher Gässchen	Uniklinik	Templergraben	Mitte	X

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
134	Eckener Straße	Bushof	Trierer Straße	Brand	X
135	Eckener Straße	Brand	Trierer Straße	Brand	X
136	Ehrenmal/Lousberg	Kaiserplatz	Saarstraße	Mitte	X
137	Ehrenmal/Lousberg	Ponttor	Ludwigsallee	Mitte	✓
138	Eilendorf Markt	Bushof	Von-Coels-Straße	Eilendorf	X
139	Eilendorf Markt	Stolberg	Von-Coels-Straße	Eilendorf	X
140	Eilendorf Rathaus	Bushof	Severinstraße	Eilendorf	✓
141	Eilendorf Rathaus	Eilendorf	Severinstraße	Eilendorf	X
142	Eilendorfer Straße	Brand	Freunder Landstraße	Brand	X
143	Eilendorfer Straße	Stolberg	Freunder Landstraße	Brand	X
144	Elsassstraße	Eilendorf	Elsassstraße	Mitte	X
145	Entenpfuhler Weg	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	✓
146	Entenpfuhler Weg	Kelmis	Lütticher Straße	Mitte	✓
147	Eurogress	Kaiserplatz	Monheimsallee	Mitte	X
148	Eurogress	Ponttor	Monheimsallee	Mitte	X
149	Floriansdorf	Bushof	Seffenter Weg	Laurensberg	✓
150	Floriansdorf	Uniklinik	Seffenter Weg	Laurensberg	✓
151	Forckenbeckstraße	Uniklinik	Forckenbeckstraße	Laurensberg	✓
152	Forckenbeckstraße	Uniklinik	Forckenbeckstraße	Laurensberg	✓
153	Forster Linde	Bushof	Lintertstraße	Mitte	X
154	Forster Linde	Walheim	Lintertstraße	Mitte	X
155	Frankenberg	Bushof	Turpinstraße	Mitte	X
156	Frankenberg	Fuchserde	Erzbergerallee	Mitte	X
157	Freizeitgelände	Roetgen	Schleidener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
158	Freizeitgelände	Walheim	Schleidener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
159	Fringsgraben	Bushof	Hüttenstraße	Mitte	X
160	Fringsgraben	Eilendorf	Hüttenstraße	Mitte	X
161	Fuchserde (Waldfriedhof Nord)	Bushof	Kornelimünsterweg	Mitte	X
162	Fuchserde (Waldfriedhof Nord)	Walheim	Kornelimünsterweg	Mitte	X
163	Gartenstraße	Bushof	Vaalser Straße	Mitte	X
164	Gartenstraße	Uniklinik	Vaalser Straße	Mitte	X
165	Geschw.-Scholl-Gymnasium	Bushof	Elsaßstraße	Mitte	X
166	Geschw.-Scholl-Gymnasium	Eilendorf	Elsaßstraße	Mitte	X
167	Gillesbachtal	Bushof	Friedrich-Ebert-Allee	Mitte	X
168	Gillesbachtal	Siegel	Friedrich-Ebert-Allee	Mitte	X
169	Glatzer Straße	Bushof	Königsberger Straße	Mitte	X
170	Habsburgerallee	Bushof	Habsburgerallee	Mitte	X
171	Habsburgerallee	Eupen	Habsburgerallee	Mitte	X
172	Hainbuchenstraße	Bushof	Mies-van-der-Rohe-Straße	Mitte	✓
173	Hainbuchenstraße	Uniklinik	Mies-van-der-Rohe-Straße	Mitte	✓
174	Halifaxstraße	Uniklinik	Ahornstraße	Mitte	X
175	Halifaxstraße	Ponttor	Ahornstraße	Mitte	✓
176	Hansemannplatz H5	Ponttor	Monheimsallee	Mitte	X
177	Hansmannstraße (Bahnhof)	Bushof	Josefstraße	Eilendorf	X
178	Hauptstraße	Bushof	Kasinostraße	Mitte	X
179	Hauptstraße	Burtscheid	Kasinostraße	Mitte	X
180	Haus Linde	Bushof	Roermonder Straße	Laurensberg	X
181	Haus Linde	Richterich	Roermonder Straße	Laurensberg	X
182	Heißberg	Bushof	Kapellenstraße	Mitte	X
183	Heißberg	Siegel	Kapellenstraße	Mitte	X
184	Hochhausring	Schleckheim	Montebourgstraße	Kornelimünster/Walheim	X
185	Hochhausring	Walheim	Montebourgstraße	Kornelimünster/Walheim	X
186	Hochstraße	Kornelimünster	Hochstraße	Brand	X
187	Hörn Brücke	Bushof	Seffenter Weg	Mitte	X
188	Hörn Brücke	Uniklinik	Seffenter Weg	Mitte	X
189	Hüls Friedhof	Bushof	Wilmersdorfer Straße	Haaren	X
190	Hüls Friedhof	Hüls	Wilmersdorfer Straße	Haaren	X
191	Jahnplatz	Eupen	Jahnplatz	Mitte	X
192	Jahnplatz	Eupen	Eupener Straße	Mitte	X
193	Jahnplatz	Bushof	Eupener Straße	Mitte	X
194	Jakobsplatz	Bushof	Jakobstraße	Mitte	X
195	Jakobsplatz	Kelmis	Jakobstraße	Mitte	X
196	Josefskirche	Bushof	Stolberger Straße	Mitte	X
197	Josefskirche	Hüls	Stolberger Straße	Mitte	✓
198	Josefstraße	Bushof	Josefstraße	Eilendorf	✓
199	Josefstraße	Eilendorf	Josefstraße	Eilendorf	✓
200	Judengasse (Markt)	Uniklinik	Judengasse	Mitte	✓
201	Judengasse (Markt)	Bushof	Jakobstraße	Mitte	✓
202	Jüdischer Friedhof	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	✓
203	Jüdischer Friedhof	Kelmis	Lütticher Straße	Mitte	✓
204	Jupp-Müller-Straße	Bushof	Roermonder Straße	Mitte	X
205	Jupp-Müller-Straße	Laurensberg	Roermonder Straße	Mitte	✓

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
206	Juttastraße	Haaren	Branderhofer Weg	Mitte	X
207	Kackertstraße	Uniklinik	Kackertstraße	Laurensberg	X
208	Kackertstraße	Laurensberg	Kackertstraße	Laurensberg	X
209	Kaiserstraße	Bushof	Josefstraße	Eilendorf	✓
210	Kaiserstraße	Eilendorf	Josefstraße	Eilendorf	✓
211	Kapitelstraße	Bushof	Kasinostraße	Mitte	X
212	Kapitelstraße	Eupen	Kasinostraße	Mitte	X
213	Karlsgraben	Bushof	Löhergraben	Mitte	X
214	Karlsgraben	Uniklinik	Karlsgraben	Mitte	X
215	Karlsgraben	Bushof	Jakobstraße	Mitte	X
216	Karlsgraben	Hauptbahnhof	Jakobstraße	Mitte	X
217	Karlstraße	Rothe Erde	Von-Coels-Straße	Eilendorf	X
218	Kármán-Auditorium	Bushof	Eilfschornsteinstraße	Mitte	X
219	Kármán-Auditorium	Uniklinik	Eilfschornsteinstraße	Mitte	X
220	Keltenstraße	Bushof	Alte Vaalser Straße	Laurensberg	X
221	Keltenstraße	Vaals	Alte Vaalser Straße	Laurensberg	X
222	Kennedypark	Bushof	Elsßplatz	Mitte	X
223	Kennedypark	Eilendorf	Elsaßplatz	Mitte	X
224	Kloster	Bushof	Strüver Weg	Laurensberg	X
225	Kloster	Kohlscheid	Strüver Weg	Laurensberg	X
226	Königsberger Straße (Polizeipräsidium	Bushof	Trierer Straße	Mitte	X
227	Königsberger Straße (Polizeipräsidium	Brand	Trierer Straße	Mitte	X
228	Kornelimünster	Brand	Napoleonsberg	Kornelimünster/Walheim	X
229	Kornelimünster	Walheim	Napoleonsberg	Kornelimünster/Walheim	X
230	Kronenberg	Bushof	Kronenberg	Mitte	X
231	Kronenberg	Uniklinik	Kronenberg	Mitte	X
232	Kuckelkorn	Bushof	Vaalser Straße	Mitte	X
233	Kuckelkorn	Uniklinik	Vaalser Straße	Mitte	X
234	Laurensberg Rathaus	Bushof	Rathausstraße	Laurensberg	X
235	Laurensberg Rathaus	Vetschau	Rathausstraße	Laurensberg	X
236	Laurentiusstraße	Bushof	Laurentiusstraße	Laurensberg	X
237	Laurentiusstraße	Vetschau	Laurentiusstraße	Laurensberg	X
238	Lichtenbusch H1	Bushof	Raafstraße	Kornelimünster/Walheim	X
239	Lichtenbusch H2	Oberforstbach	Raafstraße	Kornelimünster/Walheim	X
240	Liebigstraße	Bushof	Jülicher Straße	Mitte	✓
241	Liebigstraße	Haaren	Jülicher Straße	Mitte	✓
242	Lintert	Bushof	Lintertstraße	Mitte	X
243	Lintert	Oberforstbach	Lintertstraße	Mitte	X
244	Lintert Friedhof	(Endhaltestelle)	Lintertweg	Mitte	X
245	Ludwig Forum	Bushof	Jülicher Straße	Mitte	X
246	Ludwig Forum	Haaren	Jülicher Straße	Mitte	X
247	Maria-Lipp-Str.	Bushof	Campus-Boulevard	Laurensberg	✓
248	Maria-Lipp-Str.	Uniklinik	Campus-Boulevard	Laurensberg	✓
249	Misereor	Hauptbahnhof	Boxgraben	Mitte	X
250	Misereor	Uniklinik	Boxgraben	Mitte	✓
251	Napoleonsberg	Brand	Napoleonsberg	Kornelimünster/Walheim	X
252	Napoleonsberg	Walheim	Napoleonsberg	Kornelimünster/Walheim	X
253	Oberforstbach	Lichtenbusch	Aachener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
254	Oberforstbach	Schleckheim	Aachener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
255	Otto-Blumenthal-Straße	Bushof	Forckenbeckstraße	Laurensberg	✓
256	Otto-Blumenthal-Straße	Uniklinik	Forckenbeckstraße	Laurensberg	✓
257	Ponttor H3	Hauptbahnhof	Malteserstraße	Mitte	X
258	Ponttor H4	Uniklinik	Pontwall	Mitte	X
259	Ponttor H5	Kaiserplatz	Saarstraße	Mitte	X
260	Prager Ring	Bushof	Jülicher Straße	Mitte	X
261	Prager Ring	Haaren	Jülicher Straße	Mitte	X
262	Prämienstraße	Walheim	Prämienstraße	Kornelimünster/Walheim	X
263	Prämienstraße	Sief	Prämienstraße	Kornelimünster/Walheim	X
264	Preuswald	Bushof	Reimser Straße	Mitte	X
265	Preusweg	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	✓
266	Preusweg	Uniklinik	Lütticher Straße	Mitte	✓
267	Preusweg	Bushof	Hohenstaufenallee	Mitte	X
268	Preusweg	Uniklinik	Hohenstaufenallee	Mitte	X
269	Püngelerstraße	Vaals	Alte Vaalser Straße	Mitte	X
270	Rabentalweg	Bushof	Campus-Boulevard	Laurensberg	✓
271	Rabentalweg	Uniklinik	Campus-Boulevard	Laurensberg	✓
272	Reumontstraße	Bushof	Mozartstraße	Mitte	✓
273	Reumontstraße	Kelmis	Mozartstraße	Mitte	✓
274	Reutershag	Bushof	Vaalser Straße	Laurensberg	X
275	Reutershag	Vaals	Vaalser Straße	Laurensberg	X
276	Richterich Rathaus	Laurensberg	Roermonder Straße	Richterich	X
277	Richterich Rathaus	Kohlscheid	Roermonder Straße	Richterich	X

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
278	Ringstraße	Bushof	Trierer Straße	Brand	✓
279	Ringstraße	Brand	Trierer Straße	Brand	✓
280	Rollefer Berg	Bushof	Am Rollefer Berg	Brand	X
281	Rollefer Berg	Kornelimünster	Am Rollefer Berg	Brand	X
282	Ronheider Weg	Bushof	Eupener Straße	Mitte	X
283	Rosenhügel	Bushof	Roermonder Straße	Laurensberg	X
284	Rosenhügel	Richterich	Roermonder Straße	Laurensberg	X
285	Schillerstraße	Bushof	Goethestraße	Mitte	X
286	Schillerstraße	Kelmis	Goethestraße	Mitte	X
287	Schleckheim Kapelle	Oberforstbach	Aachener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
288	Schleckheim Kapelle	Walheim	Aachener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
289	Schloß-Schönau-Straße	Laurensberg	Roermonder Straße	Richterich	X
290	Schloß-Schönau-Straße	Kohlscheid	Roermonder Straße	Richterich	X
291	Schmiedgasse	Bushof	Alte Vaalser Straße	Mitte	X
292	Schmiedgasse	Vaals	AlteVaalser Straße	Mitte	X
293	Schönforst	Bushof	Trierer Straße	Mitte	X
294	Schönforst	Brand	Trierer Straße	Mitte	X
295	Sebastianstraße	Bushof	Krugenofen	Mitte	X
296	Sebastianstraße	Eupen	Eupener Straße	Mitte	X
297	Siegel	Burtscheid	Robert-Schuman-Straße	Mitte	X
298	Siegel	Lichtenbusch	Monschauer Straße	Mitte	X
299	Soerser Au	Bushof	Soerser Weg	Mitte	X
300	Soerser Au	Kohlscheid	Soerser Weg	Mitte	X
301	Sportpark Soers H10	Würselen	Krefelder Straße	Mitte	X
302	Sportpark Soers H5	Bushof	Krefelder Straße	Mitte	✓
303	Sportpark Soers H9	Würselen	Albert-Servais-Allee	Mitte	X
304	St. Vither Straße	Bushof	Salierallee	Mitte	X
305	St. Vither Straße	Eupen	Salierallee	Mitte	X
306	Staudenweg	Bushof	Lintertstraße	Mitte	X
307	Staudenweg	Walheim	Lintertstraße	Mitte	X
308	STAWAG	Bushof	Lombardenstraße	Mitte	X
309	STAWAG	Würselen	Lombardenstraße	Mitte	X
310	Steinkaulweid	Brand	Münsterstraße	Kornelimünster/Walheim	X
311	Steinkaulweid	Kornelimünster	Münsterstraße	Kornelimünster/Walheim	X
312	Steppenberg	Bushof	Vaalser Straße	Laurensberg	X
313	Steppenberg	Vaals	Vaalser Straße	Laurensberg	X
314	Stollenweg	Bushof	Severinstraße	Eilendorf	X
315	Stollenweg	Eilendorf	Hansmannstraße	Eilendorf	X
316	Talbot	Bushof	Jülicher Straße	Mitte	X
317	Talbot	Haaren	Jülicher Straße	Mitte	X
318	Technische Hochschule	Bushof	Templergraben	Mitte	✓
319	Technische Hochschule	Hauptbahnhof	Templergraben	Mitte	✓
320	Trierer Platz	Brand	Trierer Straße	Mitte	X
321	Turmstraße	Bushof	Maastrichter Straße	Mitte	X
322	Turmstraße	Uniklinik	Maastrichter Straße	Mitte	X
323	Turmstraße	Ponttor	Junkerstraße	Mitte	X
324	Turmstraße	Hauptbahnhof	Junkerstraße	Mitte	X
325	Unterer Backertsweg	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	✓
326	Unterer Backertsweg	Kelmis	Lütticher Straße	Mitte	✓
327	Vaals Grenze	Vaals	Püngeler Straße	Laurensberg	X
328	Venskyhäuschen	Bushof	Vaalser Straße	Mitte	X
329	Venskyhäuschen	Uniklinik	Vaalser Straße	Mitte	X
330	Verlautenheide Endstraße	Haaren	Endstraße	Haaren	X
331	Verlautenheide Endstraße	Stolberg	Endstraße	Haaren	X
332	Viadukt	Bushof	Schurzelter Straße	Laurensberg	✓
333	Viadukt	Laurensberg	Schurzelter Straße	Laurensberg	X
334	Viktoriaallee	Bushof	Oppenhoffallee	Mitte	X
335	Viktoriaallee	Fuchserde	Viktoriaallee	Mitte	✓
336	Viktoriaallee	Eilendorf	Oppenhoffallee	Mitte	X
337	Vinzenzplatz	Bushof	Karl-Marx-Allee	Mitte	X
338	Vinzenzplatz	Fuchserde	Karl-Marx-Allee	Mitte	X
339	Waldfriedhof	Bushof	Monschauer Straße	Mitte	X
340	Waldfriedhof	Lichtenbusch	Monschauer Straße	Mitte	X
341	Walheim Friedhof	Schleckheim	Aachener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
342	Walheim Friedhof	Walheim	Aachener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
343	Wallstraße	Bushof	Theaterstraße	Mitte	X
344	Wallstraße	Bushof	Theaterstraße	Mitte	X
345	Welkenrather Straße	(Endhaltestelle)	Welkenrather Straße	Mitte	X
346	Wendlingweg	Uniklinik	Forckenbeckstraße	Laurensberg	✓
347	Wendlingweg	Uniklinik	Forckenbeckstraße	Laurensberg	✓
348	Westfriedhof	Bushof	Vaalser Straße	Mitte	X
349	Westfriedhof	Vaals	Vaalser Straße	Mitte	X

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
350	Wiesental	Blücherplatz	Joseph-von-Görres-Straße	Mitte	X
351	Wiesental	Rothe Erde	Joseph-von-Görres-Straße	Mitte	X
352	Wildbach	Bushof	Roermonder Straße	Laurensberg	X
353	Wildbach	Richterich	Roermonder Straße	Laurensberg	X
354	Wilfried-König-Str.	Bushof	Campus-Boulevard	Laurensberg	✓
355	Wilfried-König-Str.	Uniklinik	Campus-Boulevard	Laurensberg	✓
356	Willy-Brandt-Platz	Bushof	Stiftstraße	Mitte	✓
357	Willy-Brandt-Platz	Kaiserplatz	Blondelstraße	Mitte	✓
358	Wilmersdorfer Straße	Bushof	Charlottenburger Allee	Haaren	X
359	Wilmersdorfer Straße	Hüls	Charlottenburger Allee	Haaren	X
360	Worringerweg	Bushof	Worringer Weg	Laurensberg	✓
361	Worringerweg	Uniklinik	Worringer Weg	Laurensberg	✓
362	Zeppelinstraße	Bushof	Trierer Straße	Mitte	X
363	Zeppelinstraße	Brand	Trierer Straße	Mitte	X
364	Zeppelinstraße	Walheim	Schönrathstraße	Mitte	X

Kategorie 3

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
365	Adenauerallee	Bushof	Adenauerallee	Mitte	X
366	Adenauerallee	Siegel	Adenauerallee	Mitte	X
367	Albert-Einstein-Straße	Bushof	Prämienstraße	Kornelimünster/Walheim	X
368	Albert-Einstein-Straße	Sief	Prämienstraße	Kornelimünster/Walheim	X
369	Alter Tivoli	Bushof	Krefelder Straße	Mitte	X
370	Alter Tivoli	Würselen	Krefelder Straße	Mitte	X
371	Am Backes	Bushof	Kronenberg	Mitte	X
372	Am Backes	Uniklinik	Kronenberg	Mitte	X
373	Am Friedrich	Bushof	Kronenberg	Mitte	X
374	Am Friedrich	Uniklinik	Kronenberg	Mitte	X
375	Am Gut Wolf	Bushof	Grüner Weg	Mitte	X
376	Am Gut Wolf	Kohlscheid	Grüner Weg	Mitte	X
377	Am Haarberg	Bushof	Alt-Haarener Straße	Haaren	X
378	Am Haarberg	Würselen	Alt-Haarener Straße	Haaren	X
379	Am Hügel	Bushof	Muffeter Weg	Mitte	X
380	Am Hügel	Uniklinik	Muffeter Weg	Mitte	X
381	Am Neuenhof	Bushof	Kronenberg	Mitte	X
382	Am Neuenhof	Uniklinik	Kronenberg	Mitte	X
383	Am Tiergarten	Bushof	Erberichshofstraße	Brand	X
384	Am Tiergarten	Brand	Erberichshofstraße	Brand	X
385	Am Weißenberg	Bushof	Muffeter Weg	Mitte	X
386	Am Weißenberg	Uniklinik	Muffeter Weg	Mitte	X
387	Apolloniaweg	Bushof	Heckstraße	Eilendorf	X
388	Apolloniaweg	Eilendorf	Heckstraße	Eilendorf	X
389	ASEAG	Bushof	Charlottenburger Allee	Haaren	X
390	ASEAG	Hüls	Charlottenburger Allee	Haaren	X
391	Auf dem Bahnes	Schleckheim	Pascalstraße	Kornelimünster/Walheim	X
392	Auf dem Bahnes	Lichtenbusch	Pascalstraße	Kornelimünster/Walheim	X
393	Barbarossaplatz	Bushof	Hohenstaufenallee	Mitte	X
394	Barbarossaplatz	Uniklinik	Hohenstaufenallee	Mitte	X
395	Bastei	Kohlscheid	Rolandstraße	Mitte	X
396	Bayerhaus	Bushof	Von-Coels-Straße	Eilendorf	X
397	Bayerhaus	Stolberg	Von-Coels-Straße	Eilendorf	X
398	Berensberg	Bushof	Berensberger Straße	Laurensberg	X
399	Berensberg	Kohlscheid	Berensberger Straße	Laurensberg	X
400	Beverau	Bushof	Erzberger Allee	Mitte	X
401	Beverau	Fuchserde	Erzberger Allee	Mitte	✓
402	Bismarckturm	Bushof	Monschauer Straße	Mitte	X
403	Bismarckturm	Lichtenbusch	Monschauer Straße	Mitte	X
404	Brand Schulzentrum H1	Bushof	Schagenstraße	Brand	X
405	Brand Schulzentrum H2	Brand	Schagenstraße	Brand	X
406	Brand Schulzentrum H3	Brand	Rombachstraße	Brand	X
407	Brand Schulzentrum H4	(Endhaltestelle)	Schagenstraße	Brand	X
408	Brand Schulzentrum H5	Brand	Rombachstraße	Brand	✓
409	Brander Feld	Bushof	Schagenstraße	Brand	X
410	Brander Feld	Brand	Schagenstraße	Brand	X
411	Brüsseler Ring	Bushof	Kaiser-Friedrich-Allee	Mitte	X
412	Brüsseler Ring	Kelmis	Kaiser-Friedrich-Allee	Mitte	X
413	Buschhausen	Brand	Kornelimünsterweg	Mitte	X
414	Buschhausen	Fuchserde	Kornelimünsterweg	Mitte	X
415	Carolus Thermen	Bushof	Paßstraße	Mitte	X
416	Carolus Thermen	Kohlscheid	Paßstraße	Mitte	X

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
417	Couven-Gymnasium	Bushof	Hohenstaufenallee	Mitte	X
418	Couven-Gymnasium	Uniklinik	Hohenstaufenallee	Mitte	X
419	Debyestraße	Bushof	Neuenhofstraße	Eilendorf	X
420	Debyestraße	Brand	Neuenhofstraße	Eilendorf	X
421	Dresdener Straße	Bushof	Breslauer Straße	Mitte	X
422	Dresdener Straße	Hüls	Breslauer Straße	Mitte	✓
423	Drimborn	Siegel	Adenauerallee	Mitte	X
424	Drosselweg	Bushof	Albert-Maas-Straße	Mitte	X
425	Drosselweg	Brand	Albert-Maas-Straße	Mitte	X
426	Eilendorf Linde	Bushof	Von-Coels-Straße	Eilendorf	X
427	Eilendorf Linde	Stolberg	Von-Coels-Straße	Eilendorf	X
428	Erlenpütz	Siegel	Raafstraße	Kornelimünster/Walheim	X
429	Erlenpütz	Oberforstbach	Raafstraße	Kornelimünster/Walheim	X
430	Eulershof	Bushof	Krefelder Straße	Mitte	X
431	Eulershof	Würselen	Krefelder Straße	Mitte	X
432	Eulershof	Haaren	Eulersweg	Laurensberg	X
433	Europadorf	Bushof	Süsterfeldstraße	Mitte	X
434	Europadorf	Laurensberg	Süsterfeldstraße	Mitte	X
435	Europaplatz	Blücherplatz	Joseph-von-Görres-Straße	Mitte	✓
436	Europaplatz	Rothe Erde	Joseph-von-Görres-Straße	Mitte	✓
437	Feldchen	Bushof	Gut-Dämme-Straße	Mitte	X
438	Feldchen	Laurensberg	Gut-Dämme-Straße	Mitte	X
439	Ferberberg	Bushof	Berensberger Straße	Laurensberg	X
440	Friesenrath	Roetgen	Schleidener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
441	Gewerbegebiet Schlottfeld	Laurensberg	Süsterfeldstraße	Laurensberg	✓
442	Giselastraße	Bushof	Salierallee	Mitte	X
443	Giselastraße	Eupen	Salierallee	Mitte	X
444	Glatzer Straße	Brand	Königsberger Straße	Mitte	X
445	Goerdelerstraße	Bushof	Goerdelerstraße	Mitte	X
446	Goerdelerstraße	Eilendorf	Goerdelerstraße	Mitte	X
447	Goethestraße (Hangeweiher)	Kelmis	Aachener-und-Münchener-Allee	Mitte	X
448	Goethestraße (Hangeweiher)	Bushof	Aachener-und-Münchener-Allee	Mitte	X
449	Grüner Winkel	Bushof	Grüner Weg	Mitte	X
450	Gut Grauenhof	Bushof	Grauenhofer Weg	Mitte	✓
451	Gut Grauenhof	Brand	Königsberger Straße	Mitte	X
452	Gut Weide	Bushof	Neuenhofstraße	Eilendorf	X
453	Gut Weide	Brand	Neuenhofstraße	Eilendorf	X
454	Haaren Denkmal	Bushof	Alt-Haarener Straße	Haaren	✓
455	Haaren Denkmal	Würselen	Alt-Haarener Straße	Haaren	✓
456	Hahnweg	Bushof	Nirmer Straße	Eilendorf	X
457	Hahnweg	Eilendorf	Nirmer Straße	Eilendorf	X
458	Hanbruch Schwimmhalle West	Bushof	Kronenberg	Mitte	X
459	Hanbruch Schwimmhalle West	Uniklinik	Kronenberg	Mitte	X
460	Hansmannstraße (Bahnhof)	Eilendorf	Josefstraße	Eilendorf	✓
461	Hasenwaldstraße	Richterich	Schloß-Schönau-Straße	Richterich	X
462	Hauptbahnhof H4	Bushof	Lagerhausstraße	Mitte	X
463	Hermann-Löns-Straße	Brand	Eilendorfer Straße	Brand	X
464	Hohenzollernplatz	Bushof	Stolberger Straße	Mitte	X
465	Hohenzollernplatz	Hüls	Stolberger Straße	Mitte	X
466	Hohenzollernplatz	Blücherplatz	Sedanstraße	Mitte	X
467	Hohenzollernplatz	Rothe Erde	Sedanstraße	Mitte	X
468	Hörn Kastanienweg	Bushof	Seffenter Weg	Mitte	X
469	Hörn Kastanienweg	Uniklinik	Seffenter Weg	Mitte	X
470	Hörnstieg	Bushof	Seffenter Weg	Mitte	X
471	Hörnstieg	Uniklinik	Seffenter Weg	Mitte	X
472	Hüls	Bushof	Charlottenburger Allee	Haaren	X
473	Hüls Gewerbegebiet	(Endhaltestelle)	Rahrfeldweg	Haaren	X
474	Hüls Schulzentrum	(Endhaltestelle)	Neuköllner Straße	Haaren	X
475	Hüls Schulzentrum	(Endhaltestelle)	Neuköllner Straße	Haaren	X
476	Iternberg	Brand	Iternberg	Kornelimünster/Walheim	X
477	Iternberg	Walheim	Iternberg	Kornelimünster/Walheim	X
478	Kaiser-Friedrich-Park	Bushof	Achener-Münchener-Allee	Mitte	X
479	Kaiser-Friedrich-Park	Kelmis	Kaiser-Friedrich-Allee	Mitte	X
480	Karlstraße	Eilendorf	Von-Coels-Straße	Eilendorf	X
481	Kirchfeld	Bushof	Von-Coels-Straße	Eilendorf	X
482	Kirchfeld	Stolberg	Von-Coels-Straße	Eilendorf	X
483	Königstraße	Bushof	Karlsgraben	Mitte	X
484	Königstraße	Uniklinik	Karlsgraben	Mitte	X
485	Königstraße	Ponttor	Königstraße	Mitte	X
486	Königstraße	Hauptbahnhof	Königstraße	Mitte	X
487	Kornelimünster Klause	Brand	Napoleonsberg	Kornelimünster/Walheim	X
488	Kornelimünster Klause	Walheim	Napoleonsberg	Kornelimünster/Walheim	X

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
489	Kroitzheider Weg	Oberforstbach	Aachener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
490	Kroitzheider Weg	Walheim	Aachener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
491	Kullen	Uniklinik	Hans-Böckler-Allee	Laurensberg	X
492	Kullen	Vaals	Hans-Böckler-Allee	Laurensberg	X
493	Landgraben	Laurensberg	Berensberger Straße	Richterich	X
494	Landgraben	Richterich	Berensberger Straße	Richterich	X
495	Laschet	Lichtenbusch	Oberforstbacher Straße	Kornelimünster/Walheim	X
496	Laschet	Schleckheim	Oberforstbacher Straße	Kornelimünster/Walheim	X
497	Laschet	Burtscheid	Monschauer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
498	Laurensberg Kirche	Bushof	Laurentiusstraße	Laurensberg	X
499	Laurensberg Kirche	Vetschau	Laurentiusstraße	Laurensberg	✓
500	Laurensberg Schulzentrum H1	Laurensberg	Laurensberger Straße	Laurensberg	X
501	Laurensberg Schulzentrum H2	Vetschau	Laurensberger Straße	Laurensberg	X
502	Laurensberg Schulzentrum H3	(Endhaltestelle)	Hander Weg	Laurensberg	X
503	Laurensberg Schulzentrum H4	(Endhaltestelle)	Hander Weg	Laurensberg	X
504	Laurensberg Schulzentrum H5	(Endhaltestelle)	Hander Weg	Laurensberg	X
505	Laurensberg Schulzentrum H6	(Endhaltestelle)	Hander Weg	Laurensberg	X
506	Lochnerstraße	Ponttor	Junkerstraße	Mitte	X
507	Lochnerstraße	Hauptbahnhof	Junkerstraße	Mitte	X
508	Locht Zollmuseum/Zollamt	Richterich	Horbacher Straße	Richterich	X
509	Locht Zollmuseum/Zollamt	Heerlen	Horbacher straße	Richterich	✓
510	Lombardenstraße	Kohlscheid	Grüner Weg	Mitte	X
511	Löwenstein-Kaserne	Bushof	Kornelimünsterweg	Mitte	X
512	Löwenstein-Kaserne	Fuchserde	Kornelimünsterweg	Mitte	X
513	Lütterbüschgen	Vetschau	Vetschauer Weg	Richterich	X
514	Mataréstraße	Eilendorf	Eisenbahnweg	Mitte	✓
515	Meischenfeld	Kornelimünster	Schleckheimer Straße	Kornelimünster/Walheim	✓
516	Meischenfeld	Oberforstbach	Schleckheimer Straße	Kornelimünster/Walheim	✓
517	Melatener Straße	Bushof	Halifaxstraße	Mitte	X
518	Melatener Straße	Uniklinik	Halifaxstraße	Mitte	X
519	Montzener Straße	Bushof	Reimser Straße	Mitte	X
520	Muffet	Bushof	Halifaxstraße	Mitte	X
521	Muffet	Uniklinik	Halifaxstraße	Mitte	X
522	Niederforstbach	Brand	Niederforstbacher Straße	Brand	X
523	Niederforstbach	Kornelimünster	Niederforstbacher Straße	Brand	X
524	Niederforstbach Bau	Brand	Münsterstraße	Brand	X
525	Nütheim	Schleckheim	Aachener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
526	Nütheim	Walheim	Aachener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
527	Oberforstbach Gewerbegebiet H2	Roetgen	Monschauer Straße	Kornelimünster/Walheim	✓
528	Oberforstbach Schule	Lichtenbusch	Oberforstbacher Straße	Kornelimünster/Walheim	X
529	Oberforstbach Schule	Schleckheim	Oberforstbacher Straße	Kornelimünster/Walheim	X
530	Pascalstraße	Schleckheim	Pascalstraße	Kornelimünster/Walheim	X
531	Paulusstraße	Bushof	Jakobstraße	Mitte	✓
532	Paulusstraße	Uniklinik	Jakobstraße	Mitte	✓
533	Pfalzgrafenstraße	Vetschau	Vetschauer Weg	Richterich	X
534	Philipp-Neri-Weg	Bushof	Schurzelter Straße	Laurensberg	X
535	Philipp-Neri-Weg	Uniklinik	Schurzelter Straße	Laurensberg	X
536	Prager Ring	Laurensberg	Prager Ring	Mitte	✓
537	Prager Ring	Hüls	Berliner Ring	Mitte	X
538	Purweider Weg	Bushof	Purweider Weg	Laurensberg	X
539	Purweider Weg	Kohlscheid	Purweider Weg	Laurensberg	X
540	Quinx	Verlautenheide	Verlautenheidener Straße	Haaren	X
541	Quinx	Stolberg	Verlautenheidener Straße	Haaren	X
542	Rathenauallee	Walheim	Bayernallee	Mitte	X
543	Rathenauallee	Bushof	Bayernallee	Mitte	X
544	Reimser Straße	Bushof	Reimser Straße	Mitte	X
545	Reimser Straße	Bushof	Reimser Straße	Mitte	X
546	Relais Königsberg	Roetgen	Himmelsleiter	Kornelimünster/Walheim	X
547	Relais Königsberg	Walheim	Himmelsleiter	Kornelimünster/Walheim	X
548	Rheingold	Bushof	Von-Coels-Straße	Eilendorf	X
549	Rheingold	Stolberg	Von-Coels-Straße	Eilendorf	X
550	Richard-Wagner-Straße (Columbarium (ehem. Erlösern	Bushof	Richard-Wagner-Straße	Brand	X
551	Richard-Wagner-Straße (Columbarium (ehem. Erlösern	Brand	Kolpingstraße	Brand	X
552	Richterich Kirche	Laurensberg	Horbacher Straße	Richterich	X
553	Richterich Kirche	Heerlen	Horbacher Straße	Richterich	X
554	Rolandstraße	Bushof	Paßstraße	Mitte	X
555	Rolandstraße	Würselen	Paßstraße	Mitte	X
556	Rollefbachweg	Brand	Trierer Straße	Brand	X
557	Rollefbachweg	Kornelimünster	Trierer Straße	Brand	X
558	Ronheide (Jugendherberge)	Bushof	Brüsseler Ring	Mitte	X
559	Ronheide (Jugendherberge)	Kelmis	Ronheider Berg	Mitte	X
560	Ronheider Berg	Bushof	Ronheider Berg	Mitte	X

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
561	Ronheider Berg	Kelmis	Ronheider Berg	Mitte	X
562	Ronheider Weg	Eupen	Salierallee	Mitte	X
563	Ronheider Weg	Uniklinik	Weishausstraße	Mitte	X
564	Schagenstraße	Bushof	Schagenstraße	Brand	X
565	Schagenstraße	Brand	Schagenstraße	Brand	X
566	Schönauer Friede	Laurensberg	Roermonder Straße	Richterich	X
567	Schönauer Friede	Kohlscheid	Roermonder Straße	Richterich	X
568	Schubertstraße	Bushof	Heckstraße	Eilendorf	X
569	Schulberg	Brand	Schleckheimer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
570	Schulberg	Schleckheim	Schleckheimer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
571	Schwalbenweg	Bushof	Albert-Maas-Straße	Mitte	X
572	Schwalbenweg	Brand	Albert-Maas-Straße	Mitte	X
573	Schwimmhalle Brand	Brand	Wolferskaul	Brand	X
574	Schwimmhalle Brand	Kornelimünster	Wolferskaul	Brand	X
575	Schwimmhalle Brand	Bushof	Rombachstraße	Brand	X
576	Sebastianusweg	Stolberg	Buschmühle	Eilendorf	X
577	Sebastianusweg	Eilendorf	Buschmühle	Eilendorf	X
578	Seffenter Weg	Bushof	Ahornstraße	Mitte	X
579	Seffenter Weg	Bushof	Seffenter Weg	Mitte	✓
580	Siedlung Schönau	(Endhaltestelle)	Von-Broich-Straße	Richterich	X
581	Siegel	Uniklinik	Siegelallee	Mitte	✓
582	Sittarder Straße	Bushof	Sittarder Straße	Mitte	✓
583	Stapperstraße	Bushof	Josefstraße	Eilendorf	X
584	Stapperstraße	Eilendorf	Josefstraße	Eilendorf	X
585	Steinbergweg	Uniklinik	Steinbergweg	Laurensberg	✓
586	Steinbergweg	Vaals	Steinbergweg	Laurensberg	X
587	Steinebrück	Brand	Trierer Straße	Brand	X
588	Steinebrück	Kornelimünster	Trierer Straße	Brand	X
589	Strangenhäuschen	Bushof	Krefelder Straße	Laurensberg	X
590	Strangenhäuschen	Würselen	Krefelder Straße	Laurensberg	X
591	Süsterau	Bushof	Süsterfeldstraße	Laurensberg	✓
592	Süsterau	Laurensberg	Süsterfeldstraße	Laurensberg	X
593	Süsterfeld	Bushof	Süsterfeldstraße	Laurensberg	X
594	Süsterfeld	Laurensberg	Süsterfeldstraße	Laurensberg	X
595	Tannenallee	Lichtenbusch	Oberforstbacher Straße	Kornelimünster/Walheim	X
596	Tannenallee	Oberforstbach	Oberforstbacher Straße	Kornelimünster/Walheim	X
597	Tierpark	Bushof	Obere Drimbornstraße	Mitte	X
598	Tierpark	Walheim	Obere Drimbornstraße	Mitte	X
599	Tilsiter Straße	Brand	Johannstraße	Mitte	X
600	Tonbrennerstraße	Bushof	Haarener Gracht	Haaren	X
601	Tonbrennerstraße	Verlautenheide	Haarener Gracht	Haaren	X
602	Trierer Platz	Brand	Neuhausstraße 5	Mitte	X
603	Uersfeld	Bushof	Roermonder Straße	Richterich	X
604	Uersfeld	Kohlscheid	Roermonder Straße	Richterich	X
605	Ungarnplatz	Bushof	Passstraße	Mitte	X
606	Ungarnplatz	Würselen	Passstraße	Mitte	X
607	Venwegener Straße	Brand	Iternberg	Kornelimünster/Walheim	X
608	Venwegener Straße	Walheim	Iternberg	Kornelimünster/Walheim	X
609	Verlautenheide Endstraße	Stolberg	Verlautenheidener Straße	Haaren	X
610	Verlautenheide Endstraße	Würselen	Verlautenheidener Straße	Haaren	X
611	Vogelsang	Brand	Adenauerallee	Mitte	X
612	Vogelsang	Burtscheid	Adenauerallee	Mitte	X
613	Waldschenke	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	✓
614	Waldschenke	Kelmis	Lütticher Straße	Mitte	✓
615	Walheim H1	Kornelimünster	Schleidener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
616	Walheim H2	Roetgen	Schleidener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
617	Walheim H3	Oberforstbach	Montebourgstraße	Kornelimünster/Walheim	X
618	Walheim H5	Walheim	Schleidener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
619	Walheim Hasbach	Walheim	Prämienstraße	Kornelimünster/Walheim	X
620	Walheim Schmittchen	Kornelimünster	Schleidener Straße	Kornelimünster/Walheim	✓
621	Walheim Schmittchen	Walheim	Schleidener Straße	Kornelimünster/Walheim	✓
622	Walhorner Straße	Bushof	Reimser Straße	Mitte	X
623	Wolferskaul	Bushof	Wolferskaul	Brand	X
624	Yorckstraße	Bushof	Kaiser-Friedrich-Allee	Mitte	X
625	Yorckstraße	Kelmis	Kaiser-Friedrich-Allee	Mitte	X
626	Zieglerstraße	Bushof	Neuenhofstraße	Eilendorf	X
627	Zieglerstraße	Brand	Neuenhofstraße	Eilendorf	X
628	Zwanzigmorgen	Bushof	Erzbergerallee	Mitte	X
629	Zwanzigmorgen	Fuchserde	Erzbergerallee	Mitte	X

Kategorie 4

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
630	Aachener Straße	Kornelimünster	Schleckheimer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
631	Aachener Straße	Oberforstbach	Schleckheimer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
632	Abzweigung Orsbach	Bushof	Orsbacher Straße	Laurensberg	X
633	Abzweigung Orsbach	Lemiers	Orsbacher Straße	Laurensberg	X
634	Albert-Einstein-Straße	Walheim	Albert-Einstein-Straße	Kornelimünster/Walheim	✓
635	Am Beulardstein	Laurensberg	Am Beulardstein	Laurensberg	X
636	Am Haarbachtal (ehem. Elleter Feld)	Bushof	Schönebergstraße	Haaren	X
637	Am Tunnel	(Endhaltestelle)	Herrenbergstraße	Eilendorf	✓
638	Ardennenstraße	Walheim	Schmithofer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
639	Ardennenstraße	Sief	Schmithofer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
640	Arlingtonstraße	Burtscheid	Grauenhofer Weg	Mitte	X
641	Arlingtonstraße	Brand	Grauenhofer Weg	Mitte	X
642	ASEAG	Haaren	Neuköllner Straße	Haaren	X
643	Auf der Gallich	Brand	Münsterstraße	Kornelimünster/Walheim	X
644	Auf der Gallich	Schleckheim	Münsterstraße	Kornelimünster/Walheim	X
645	Augustinerweg	Bushof	Eupener Straße	Mitte	X
646	Augustinerweg	Eupen	Eupener Straße	Mitte	X
647	Avantis Honold	(Endhaltestelle)	Avantisallee	Richterich	✓
648	Beverau	Haaren	Adenauerallee	Mitte	X
649	Beverau	Siegel	Adenauerallee	Mitte	X
650	Bildchen Grenze (Wasserwerk)	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	✓
651	Bildchen Grenze (Wasserwerk)	Kelmis	Lütticher Straße	Mitte	✓
652	Bildchen Zollamt	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	✓
653	Bildchen Zollamt	Kelmis	Lütticher Straße	Mitte	✓
654	Bocholtzer Straße	Laurensberg	Laurensberger Straße	Laurensberg	X
655	Bocholtzer Straße	Richterich	Laurensberger Straße	Laurensberg	X
656	Breitbenden	Bushof	Brander Straße	Eilendorf	✓
657	Dellstraße	Bushof	Banker-Feld-Straße	Richterich	X
658	Dellstraße	Kohlscheid	Banker-Feld-Straße	Richterich	X
659	Drimborn	Haaren	Adenauerallee	Mitte	X
660	Düserhofstraße	Laurensberg	Düserhofstraße	Laurensberg	X
661	Düserhofstraße	Lemiers	Düserhofstraße	Laurensberg	X
662	Eich	Bushof	Aachener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
663	Eich	Oberforstbach	Aachener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
664	Eisenbahnweg	Bushof	Eisenbahnweg	Mitte	X
665	Eisenbahnweg	Eilendorf	Eisenbahnweg	Mitte	X
666	Elleter Feld	Bushof	Charlottenburger Allee	Haaren	X
667	Elsa-Brändström-Straße	Bushof	Soerser Weg	Mitte	X
668	Elsa-Brändström-Straße	Kohlscheid	Soerser Weg	Mitte	X
669	Erberichshofstraße	Bushof	Eilendorfer Straße	Brand	X
670	Erberichshofstraße	Brand	Eilendorfer Straße	Brand	X
671	Eulershof	Kohlscheid	Eulersweg	Laurensberg	X
672	Eulersweg	Bushof	Eulersweg	Laurensberg	X
673	Eulersweg	Kohlscheid	Eulersweg	Laurensberg	X
674	Ferberberg	Kohlscheid	Berensberger Straße	Laurensberg	X
675	Forster Weg	Burtscheid	Karl-Marx-Allee	Mitte	X
676	Forster Weg	Fuchserde	Karl-Marx-Allee	Mitte	X
677	Forsterheide	Richterich	Horbacher Straße	Richterich	X
678	Forsterheide	Heerlen	Horbacher Straße	Richterich	X
679	Forsthaus	Verlautenheide	Verlautenheidener Straße	Haaren	X
680	Forsthaus	Stolberg	Verlautenheidener Straße	Haaren	X
681	Freund	Brand	Freunder Landstraße	Brand	X
682	Freund	Stolberg	Freunder Landstraße	Brand	X
683	Friesenrath	Walheim	Schleidener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
684	Gewerbegebiet Schlottfeld	Bushof	Süsterfeldstraße	Laurensberg	✓
685	Gierstraße	Vetschau	Vetschauer Weg	Richterich	X
686	Gierstraße	Kohlscheid	Vetschauer Weg	Richterich	X
687	Goertzbrunnstraße	Brand	Freunder Landstraße	Brand	X
688	Goertzbrunnstraße	Stolberg	Freunder Landstraße	Brand	X
689	Goldbachstraße	Bushof	Eupener Straße	Mitte	X
690	Goldbachstraße	Eupen	Eupener Straße	Mitte	✓
691	Großheidstraße	Verlautenheide	Großheidstraße	Haaren	X
692	Grundhaus	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	✓
693	Grundhaus	Kelmis	Lütticher Straße	Mitte	X
694	Grüne Eiche	Bushof	Monschauer Straße	Mitte	X
695	Grüne Eiche	Lichtenbusch	Monschauer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
696	Grüner Winkel	Laurensberg	Grüner Weg	Mitte	X
697	Gut Grauenhof	Brand	Grauenhofer Weg	Mitte	X
698	Gut Nonnenhof	Laurensberg	Nonnenhofstraße	Laurensberg	X
699	Gut Nonnenhof	Lemiers	Nonnenhofstraße	Laurensberg	X

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
700	Gut Orth	Laurensberg	Orsbacher Straße	Laurensberg	X
701	Gut Orth	Lemiers	Orsbacher Straße	Laurensberg	X
702	Gut-Knapp-Straße	Stolberg	Verlautenheidener Straße	Haaren	X
703	Gut-Knapp-Straße	Würselen	Verlautenheidener Straße	Haaren	X
704	Hahn Kirche	Walheim	Hahner Straße	Kornelimünster/Walheim	✓
705	Hahn Kirche	Stolberg	Hahner Straße	Kornelimünster/Walheim	✓
706	Hahn Steinbruch	Walheim	Hahner Straße	Kornelimünster/Walheim	X
707	Hahn Steinbruch	Stolberg	Hahner Straße	Kornelimünster/Walheim	✓
708	Hander Weg	Laurensberg	Horbacher Straße	Richterich	X
709	Hander Weg	Heerlen	Horbacher Straße	Richterich	X
710	Hasencleverstraße	Bushof	Schönrathstraße	Mitte	X
711	Hasencleverstraße	Walheim	Schönrathstraße	Mitte	X
712	Heidbenden	Bushof	Lintertstraße	Mitte	X
713	Heidbenden	Walheim	Lintertstraße	Mitte	X
714	Hermann-Löns-Straße	Bushof	Eilendorfer Straße	Brand	X
715	Heusstraße	Brand	Heussstraße	Brand	X
716	Hickelweg	Uniklinik	Madrider Ring	Mitte	✓
717	Hickelweg	Haaren	Madrider Ring	Mitte	✓
718	Hitfeld	Bushof	Hitfelder Straße	Mitte	X
719	Hitfeld	Oberforstbach	Hitfelder Straße	Mitte	X
720	Hochgrundhaus	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	✓
721	Hochgrundhaus	Kelmis	Lütticher Straße	Mitte	✓
722	Horbach	Richterich	Horbacher Straße	Richterich	X
723	Horbach	Heerlen	Horbacher Straße	Richterich	X
724	Horbach Kirche	Richterich	Horbacher Straße	Richterich	X
725	Horbach Kirche	Heerlen	Horbacher Straße	Richterich	X
726	Horbach Linde	Richterich	Horbacher Straße	Richterich	✓
727	Horbach Linde	Heerlen	Horbacher Straße	Richterich	X
728	Hüls	Hüls	Charlottenburger Allee	Haaren	X
729	Hüls	Brand	Auf der Hüls	Haaren	X
730	Hüls Gewerbegebiet	Brand	Auf der Hüls	Haaren	X
731	Hüls Gewerbegebiet	Bushof	Auf der Hüls	Haaren	X
732	Im Brockenfeld	Siegel	Maria-Theresia-Allee	Mitte	X
733	Im Brockenfeld	Bushof	Weishausstraße	Mitte	X
734	Im Reichswald	Verlautenheide	Kelmesbergweg	Haaren	✓
735	Im Reichswald	Verlautenheide	Kelmesbergweg	Haaren	X
736	Juttastraße	Burtscheid	Branderhofer Weg	Mitte	X
737	Kannegießerbach	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	X
738	Kannegießerbach	Kelmis	Lütticher Straße	Mitte	X
739	Kellershaustraße	Bushof	Debyestraße	Eilendorf	X
740	Kellershaustraße	Brand	Debyestraße	Eilendorf	X
741	Kelmesbergweg	Verlautenheide	Waldstraße	Haaren	X
742	Kesselstraße	Oberforstbach	Kesselstraße	Kornelimünster/Walheim	X
743	Kirschbäumchen	Laurensberg	Orsbacher Straße	Laurensberg	X
744	Kirschbäumchen	Lemiers	Orsbacher Straße	Laurensberg	X
745	Kohlshof	Lichtenbusch	Monschauer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
746	Kohlshof	Bushof	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
747	Kollenbruch	Brand	Im Kollenbruch	Brand	X
748	Kollenbruch	Kornelimünster	Im Kollenbruch	Brand	X
749	Kolpingstraße	Bushof	Freunder Landstraße	Brand	X
750	Kolpingstraße	Stolberg	Freunder Landstraße	Brand	✓
751	Köpfchen Altes Zollamt	Bushof	Eupener Straße	Mitte	X
752	Köpfchen Altes Zollamt	Eupen	Eupener Straße	Mitte	X
753	Krauthausen	Brand	Krauthausener Straße	Brand	X
754	Krauthausen	Stolberg	Krauthausener Straße	Brand	X
755	Krauthausen Siedlung	Brand	Krauthausener Straße	Brand	X
756	Krauthausen Siedlung	Stolberg	Krauthausener Straße	Brand	X
757	Kreuzerdriesch	Bushof	Hitfelder Straße	Mitte	X
758	Kreuzerdriesch	Oberforstbach	Lintertstraße	Mitte	X
759	Kreuzerdriesch	Walheim	Kornelimünsterweg	Mitte	X
760	Laschet	Roetgen	Monschauer Straße	Kornelimünster/Walheim	✓
761	Lemiers	(Endhaltestelle)	Senserbachweg	Laurensberg	X
762	Lemiers Weiher	Lemiers	Lemierser Berg	Laurensberg	X
763	Lemiers Weiher	Lemiers	Lemierser Berg	Laurensberg	X
764	Lennéstraße	Bushof	Lennéstraße	Mitte	X
765	Lichtenbusch Broich	Bushof	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
766	Lichtenbusch Broich	Oberforstbach	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
767	Lichtenbusch Kirche	Bushof	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
768	Lichtenbusch Kirche	Sief	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
769	Lichtenbuscher Weg	Oberforstbach	Kesselstraße	Kornelimünster/Walheim	X
770	Lintert Schießstand	Bushof	Lintertstraße	Mitte	X
771	Lintert Schießstand	Oberforstbach	Lintertstraße	Mitte	X

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
772	Linzenshäuschen	Bushof	Eupener Straße	Mitte	X
773	Linzenshäuschen	Eupen	Eupener Straße	Mitte	X
774	Lombardenstraße	Bushof	Grüner Weg	Mitte	X
775	Lukasstraße	Bushof	Grüner Weg	Mitte	X
776	Lukasstraße	Kohlscheid	Grüner Weg	Mitte	X
777	Lütterbüschgen	Richterich	Vetschauer Weg	Richterich	X
778	Magelspfad	Walheim	Magelspfad	Kornelimünster/Walheim	X
779	Marienhospital	Brand	Branderhofer Weg	Mitte	X
780	Markusstraße	Bushof	Stapperstraße	Eilendorf	X
781	Markusstraße	Verlautenheide	Stapperstraße	Eilendorf	X
782	Mataréstraße	Bushof	Eisenbahnweg	Mitte	X
783	Meisenweg	Bushof	Reinhardstraße	Mitte	X
784	Meisenweg	Brand	Reinhardstraße	Mitte	X
785	Mütschenpfuhl	Walheim	Buchenstraße	Kornelimünster/Walheim	X
786	Mütschenpfuhl	Sief	Schmithofer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
787	Nerscheider Weg	Schleckheim	Nerscheider Weg	Kornelimünster/Walheim	X
788	Nerscheider Weg	Lichtenbusch	Nerscheider Weg	Kornelimünster/Walheim	X
789	Neuhaus	Bushof	Lintertstraße	Mitte	X
790	Neuhaus	Walheim	Lintertstraße	Mitte	X
791	Neu-Linzenshäuschen	Bushof	Eupener Straße	Mitte	X
792	Neu-Linzenshäuschen	Eupen	Eupener Straße	Mitte	X
793	Niederforstbach Bau	Kornelimünster	Münsterstraße	Brand	X
794	Niersteiner Höfe	Vetschau	Laurensberger Straße	Laurensberg	X
795	Niersteiner Höfe	Laurensberg	Laurensberger Straße	Laurensberg	X
796	Nirmer Platz	Bushof	Kalkbergstraße	Eilendorf	X
797	Nirmer Platz	Verlautenheide	Kalkbergstraße	Eilendorf	X
798	Oberforstbach Gewerbegebiet H1	Siegel	Monschauer Straße	Kornelimünster/Walheim	✓
799	Oberforstbach Gewerbegebiet H3	Siegel	Pascalstraße	Kornelimünster/Walheim	X
800	Ochsenstock	Laurensberg	Orsbacher Straße	Laurensberg	X
801	Ochsenstock	Lemiers	Orsbacher Straße	Laurensberg	X
802	Orsbach Schule	Laurensberg	Lemierser Berg	Laurensberg	X
803	Orsbach Schule	Lemiers	Lemierser Berg	Laurensberg	X
804	Pannhauser Straße	Bushof	Rathausstraße	Laurensberg	X
805	Pannhauser Straße	Vetschau	Rathausstraße	Laurensberg	X
806	Parkstraße	Laurensberg	Berensberger Straße	Richterich	X
807	Parkstraße	Richterich	Berensberger Straße	Richterich	X
808	Pascalstraße	Lichtenbusch	Pascalstraße	Kornelimünster/Walheim	X
809	Pfalzgrafenstraße	Kohlscheid	Vetschauer Weg	Richterich	X
810	Pfeiferweg	Sief	Pfeiferweg	Kornelimünster/Walheim	X
811	Philips	Bushof	Philipsstraße	Mitte	X
812	Philips	Eilendorf	Philipsstraße	Mitte	X
813	Pongs	Bushof	Eisenbahnweg	Mitte	X
814	Pongs	Eilendorf	Eisenbahnweg	Mitte	X
815	Pumpstation	Bushof	Lütticher Straße	Mitte	✓
816	Pumpstation	Kelmis	Lütticher Straße	Mitte	✓
817	Pützgasse	Brand	Münsterstraße	Kornelimünster/Walheim	X
818	Pützgasse	Kornelimünster	Münsterstraße	Kornelimünster/Walheim	X
819	Rahe Im Ring	(Endhaltestelle)	Am Beulardstein	Laurensberg	X
820	Rasthaus Lichtenbusch	Siegel	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
821	Rasthaus Lichtenbusch	Oberforstbach	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
822	Ringstraße	Eilendorf	Nordstraße	Brand	X
823	Rödgerbach	Bushof	Neuenhofstraße	Eilendorf	X
824	Rödgerbach	Brand	Neuenhofstraße	Eilendorf	X
825	Rollefbachweg	Stolberg	Bilstermühler Straße	Brand	X
826	Ronheider Weg	Eupen	Eupener Straße	Mitte	X
827	Rottstraße	Hüls	Rottstraße	Mitte	X
828	Rottstraße	Brand	Rottstraße	Mitte	X
829	Schleckheimer Straße	Kornelimünster	Schleckheimer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
830	Schleckheimer Straße	Oberforstbach	Schleckheimer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
831	Schlossweiherstraße	Bushof	Schloßweiherstraße	Laurensberg	X
832	Schlossweiherstraße	Laurensberg	Schlossweiherstraße	Laurensberg	X
833	Schmithof Kirche	Walheim	Schmithofer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
834	Schmithof Kirche	Sief	Schmithofer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
835	Schmithof Schule	Walheim	Frennetstraße	Kornelimünster/Walheim	X
836	Schmithof Schule	Sief	Frennetstraße	Kornelimünster/Walheim	X
837	Schmithofer Straße	Siegel	Monschauer Straße	Kornelimünster/Walheim	✓
838	Schmithofer Straße	Roetgen	Monschauer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
839	Schönauer Hang	Richterich	Schloß-Schönau-Straße	Richterich	X
840	Schönebergstraße	Bushof	Charlottenburger Allee	Haaren	X
841	Schönebergstraße	Hüls	Charlottenburger Allee	Haaren	X
842	Schöntal	Fuchserde	Kornelimünsterweg	Mitte	X
843	Schöntal	Walheim	Kornelimünsterweg	Mitte	X

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
844	SCHUMAG	Schleckheim	Nerscheider Weg	Kornelimünster/Walheim	X
845	SCHUMAG	Lichtenbusch	Nerscheider Weg	Kornelimünster/Walheim	X
846	Schwarzer Weg	Hüls	Grüner Weg	Mitte	X
847	Schwarzer Weg	Laurensberg	Grüner Weg	Mitte	X
848	Schwester-Zita-Weg	Verlautenheide	Kalkbergstraße	Haaren	X
849	Schwester-Zita-Weg	Eilendorf	Kalkbergstraße	Haaren	X
850	Siebweg	Bushof	Berensberger Straße	Richterich	X
851	Sief Abzweigung	Lichtenbusch	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
852	Sief Abzweigung	Sief	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
853	Sief Radermacher	Walheim	Wilbankstraße	Kornelimünster/Walheim	X
854	Sief Radermacher	Lichtenbusch	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
855	Sief Schule	Lichtenbusch	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
856	Sief Schule	Walheim	Pfeiferweg	Kornelimünster/Walheim	X
857	Sief Wilbank	Walheim	Wilbankstraße	Kornelimünster/Walheim	X
858	Soers	Bushof	Strüverweg	Laurensberg	X
859	Soers	Kohlscheid	Strüverweg	Laurensberg	X
860	Soers Schule	Bushof	Ferberberg	Laurensberg	X
861	Soers Schule	Kohlscheid	Ferberberg	Laurensberg	X
862	Sonnenweg	Bushof	Soerser Weg	Laurensberg	✓
863	Sonnenweg	Kohlscheid	Soerser Weg	Laurensberg	X
864	Sperberweg	Walheim	Hasbach	Kornelimünster/Walheim	✓
865	St. Severin	Bushof	Kaiserstraße	Eilendorf	X
866	St. Severin	Eilendorf	Kaiserstraße	Eilendorf	X
867	Teichwinkel	Bushof	Schurzelter Straße	Laurensberg	X
868	Teichwinkel	Laurensberg	Schurzelter Straße	Laurensberg	X
869	Tittardshang	Laurensberg	Schloßweiherstraße	Laurensberg	X
870	Tittardshang	Richterich	Schloßweiherstraße	Laurensberg	X
871	Vennbahn	Walheim	Frennetstraße	Kornelimünster/Walheim	X
872	Vennbahn	Sief	Frennetstraße	Kornelimünster/Walheim	X
873	Vennblick	Brand	Im Kollenbruch	Brand	X
874	Vennblick	Kornelimünster	Im Kollenbruch	Brand	X
875	Vetschau	Laurensberg	Laurensberger Straße	Laurensberg	X
876	Vetschau	Kohlscheid	Laurensberger Straße	Laurensberg	X
877	Vetschau Schmiede	Kohlscheid	Laurensberger Straße	Laurensberg	X
878	Vetschau Schmiede	Kohlscheid	Laurensberger Straße	Laurensberg	X
879	Vetschauer Berg	Laurensberg	Laurensberger Straße	Laurensberg	X
880	Vetschauer Berg	Kohlscheid	Laurensberger Straße	Laurensberg	X
881	Vetschauer Weg	Laurensberg	Horbacher Straße	Richterich	X
882	Vetschauer Weg	Heerlen	Horbacher Straße	Richterich	X
883	Vetschauer Weg	Vetschau	Banker-Feld-Straße	Richterich	X
884	Vetschauer Weg	Kohlscheid	Vetschauer Weg	Richterich	X
885	Waldstraße	(Endhaltestelle)	Großheidstraße	Haaren	X
886	Walheim H4	Roetgen	Montebourgstraße	Kornelimünster/Walheim	X
887	Walheim Hasbach	Sief	Buchenstraße	Kornelimünster/Walheim	X
888	Walheim Hasbach	(Endhaltestelle)	Hasbach	Kornelimünster/Walheim	✓
889	Weststraße	Bushof	Weststraße	Mitte	X
890	Wilhelm-Pitz-Weg	Brand	Branderhofer Weg	Mitte	X
891	Wilhelm-Pitz-Weg	Burtscheid	Branderhofer Weg	Mitte	X
892	Wolferskaul	Brand	Niederforstbacher Straße	Brand	X
893	Wolferskaul	Kornelimünster	Niederforstbacher Straße	Brand	X
894	Zentis	Bushof	Debyestraße	Eilendorf	X
895	Zentis	Brand	Debyestraße	Eilendorf	X
896	Zollhaus	Laurensberg	Orsbacher Straße	Laurensberg	X
897	Zollhaus	Lemiers	Orsbacher Straße	Laurensberg	X
898	Zweiweiherweg	Bushof	Eupener Straße	Mitte	X
899	Zweiweiherweg	Eupen	Eupener Straße	Mitte	X

Kategorie 5

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
900	Am Reulert	Brand	Am Reulert	Brand	X
901	Avantis Doc Morris	Bushof	Avantisallee	Laurensberg	✓
902	Avantis Doc Morris	Bushof	Avantisallee	Richterich	✓
903	Avantis Hof Bohr	Bushof	Avantisallee	Richterich	✓
904	Baumgartsweg	Lichtenbusch	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
905	Baumgartsweg	Sief	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
906	Birkenweg	(Endhaltestelle)	Bogenstraße	Haaren	X
907	Brahmsstraße	Eilendorf	Nordstraße	Brand	X
908	Brahmsstraße	Brand	Nordstraße	Brand	X
909	Brand Markt	Brand	Hochstraße	Brand	X
910	Brander Heide	Eilendorf	Nordstraße [Brander Heide	Brand	X

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
911	Brander Heide	Brand	Nordstraße [Brander Heide	Brand	X
912	Broichhausen	Lichtenbusch	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
913	Broichhausen	Sief	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
914	Eich	Oberforstbach	Niederforstbacher Straße	Kornelimünster/Walheim	X
915	Eich	Walheim	Niederforstbacher Straße	Kornelimünster/Walheim	X
916	Eilendorfer Straße - Friedhof	Brand	Eilendorfer Straße	Brand	X
917	Eisenhütte	Sief	Walheimer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
918	Forsterheide	Kohlscheid	Forsterheider Straße	Richterich	X
919	Forsterheide Kreuz	Kohlscheid	Forsterheider Straße	Richterich	X
920	Forsterheide Kreuz	Richterich	Forsterheider Straße	Richterich	X
921	Freunder Straße	Eilendorf	Freunder Straße	Eilendorf	X
922	Freunder Straße	Brand	Freunder Straße	Eilendorf	X
923	Gaßmühle	Uniklinik	Senserbachweg	Laurensberg	X
924	Gaßmühle	Lemiers	Senserbachweg	Laurensberg	X
925	Georgstraße	Brand	Schroufstraße	Brand	X
926	Geschw.-Scholl-Gymnasium	Bushof	Stolberger Straße	Mitte	X
927	Geschw.-Scholl-Gymnasium	Eilendorf	Stolberger Straße	Mitte	X
928	Goethestraße (Hangeweiher)	Uniklinik	Goethestraße	Mitte	X
929	Gut Neuenhof	Bushof	Debyestraße	Eilendorf	X
930	Gut Neuenhof	Brand	Debyestraße	Eilendorf	X
931	Hanbruch Schwimmhalle West	(Endhaltestelle)	Kronenberg	Mitte	X
932	Heusstraße	Brand	Heusstraße	Brand	X
933	Horbach Wende	(Endhaltestelle)	Horbacher Straße	Richterich	X
934	Hüls	(Endhaltestelle)	Auf der Hüls	Haaren	X
935	Hundskaulweg	Oberforstbach	Nütheimer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
936	Karolingerstraße	Ponttor	Krefelder Straße	Mitte	X
937	Karolingerstraße	Hüls	Krefelder Straße	Mitte	X
938	Kaubendenstraße	Brand	Kaubendenstraße	Mitte	X
939	Kesselstraße	Sief	Kesselstraße	Kornelimünster/Walheim	X
940	Kiefernweg	Lichtenbusch	Tannenallee	Kornelimünster/Walheim	X
941	Kirchberg	Walheim	Kirchberg	Kornelimünster/Walheim	X
942	Kita Eilendorf-Süd	Brand	Kellerhausstraße	Mitte	X
943	Kleinbahnstraße	Brand	Schroufstraße	Brand	X
944	Laurensberg Rahe	Bushof	Schlossweiherstraße	Laurensberg	X
945	Lemiers	Uniklinik	Senserbachweg	Laurensberg	X
946	Lichtenbusch H3	Bushof	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
947	Lichtenbusch H4	Sief	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
948	Lichtenbuscher Weg	Sief	Kesselstraße	Kornelimünster/Walheim	X
949	Maria-Theresia-Allee	Bushof	Maria-Theresie-Allee	Mitte	X
950	Oberforstbach Schule	(Endhaltestelle)	Oberforstbacher Straße	Kornelimünster/Walheim	X
951	Pius-Gymnasium	Eupen	Eupener Straße	Mitte	X
952	Preusweg	Kelmis	Amsterdamer Ring	Mitte	X
953	Preusweg	Bushof	Amsterdamer Ring	Mitte	X
954	Ritterstraße	Ponttor	Ritterstraße	Mitte	X
955	Roder Weg	(Endhaltestelle)	Roder Weg	Richterich	X
956	Ronheide (Jugendherberge)	Kelmis	Maria-Theresia-Allee	Mitte	X
957	Schlackstraße	Eilendorf	Freunder Straße	Eilendorf	X
958	Schlackstraße	Brand	Freunder Straße	Eilendorf	X
959	Schloß-Rahe-Straße	Laurensberg	Schloßparkstraße	Laurensberg	X
960	Schloß-Rahe-Straße	Kohlscheid	Schloßparkstraße	Laurensberg	X
961	Schmithof Schule	(Endhaltestelle)	Hunsrückweg	Kornelimünster/Walheim	X
962	Schmithof Schule	Walheim	Frennetstraße	Kornelimünster/Walheim	X
963	Schönauer Friede	Richterich	Roder Weg	Richterich	X
964	Schubertstraße	Verlautenheide	Heckstraße	Eilendorf	X
965	Schulberg	Kornelimünster	Oberforstbacher Straße	Kornelimünster/Walheim	X
966	Schwimmhalle Brand	(Endhaltestelle)	Wilhelm-Ziemons-Straße	Brand	X
967	Seffent	Laurensberg	Schurzelter Straße	Laurensberg	X
968	Seffent	Laurensberg	Schurzelter Straße	Laurensberg	X
969	Seffenter Weg	Uniklinik	Seffenter Weg	Mitte	X
970	Seffenter Weg	Bushof	Ahornstraße	Mitte	X
971	Senserbachweg	Lemiers	Senserbachweg	Laurensberg	X
972	Senserbachweg	Uniklinik	Senserbachweg	Laurensberg	X
973	Siebweg	Laurensberg	Berensberger Straße	Richterich	✓
974	Sief Radermacher	Walheim	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
975	Sief Schule	Sief	Raerener Straße	Kornelimünster/Walheim	X
976	Siegel	(Endhaltestelle)	Monschauer Straße	Mitte	X
977	Soerser Winkel	Bushof	Soerser Weg	Laurensberg	X
978	Soerser Winkel	Kohlscheid	Soerser Weg	Laurensberg	X
979	Sportpark Soers H1	Bushof	Krefelder Straße	Mitte	✓
980	Sportpark Soers H2	Bushof	Krefelder Straße	Mitte	✓
981	Sportpark Soers H3	Bushof	Krefelder Straße	Mitte	✓
982	Sportpark Soers H4	Bushof	Krefelder Straße	Mitte	✓

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
983	Sportpark Soers H6	Bushof	Krefelder Straße	Mitte	✓
984	Sportpark Soers H7	Bushof	Krefelder Straße	Mitte	✓
985	Sportpark Soers H8	Bushof	Albert-Servais-Allee	Mitte	✓
986	Steinkaulplatz	Brand	Schleckheimer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
987	Steinkaulplatz	Schleckheim	Schleckheimer Straße	Kornelimünster/Walheim	X
988	Vaals Grenze	Vaals	Vaalser Straße	Laurensberg	X
989	Vennbahnbogen	Brand	Münsterstraße	Brand	X
990	Vennbahnbogen	(Endhaltestelle)	Münsterstraße	Brand	X
991	Waldstraße	(Endhaltestelle)	Waldstraße	Haaren	X

Provisorisch angelegte Haltestellenkanten

Nr.	Haltestellenname	Fahrtrichtung	Straße	Bezirk	Barrierefrei
992	Am Mühlenteich	Hüls	Auf der Hüls	Haaren	X
993	Am Mühlenteich	Haaren	Auf der Hüls	Haaren	X

Nahverkehrsplan Stadt Aachen
3. Fortschreibung 2025

Modul 8 Tarif und Vertrieb

Stand: 21.08.2025

stadt aachen

Modul 8 Tarif und Vertrieb

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 1
1. Anforderungen 1
1.1. Tarif 1
1.2. Vertrieb 2
2. Bestandsaufnahme 4
2.1. Tarif 4
2.1.1. Verbundtarif 4
2.1.2. Luftlinientarif eezy 5
2.1.3. Deutschlandticket 5
2.1.4. Übergangstarife in benachbarte deutsche Kooperationsräume 6
2.1.5. Tarifliche Regelungen für Fahrten in das benachbarte Ausland 6
2.2. Vertrieb 7
2.2.1. Digitaler Vertrieb 7
2.2.2. Direktverkauf im Fahrzeug 8
2.2.3. Stationäre Fahrausweisautomaten 8
2.2.4. Vertriebsstellen 9
2.3. Zwischenfazit 9
3. Zielkonzept 11
3.1. Grundsätze 11
3.2. Tarif 11
3.3. Vertrieb 11

Zusammenfassung

Ein einfach verständliches und nutzerfreundliches Tarifsystem ist eine wichtige Voraussetzung für die Attraktivität des ÖPNV. Ziel der Stadt Aachen ist es, durch transparente, bezahlbare und digital zugängliche Tarifangebote die Nutzung des ÖPNV weiter zu steigern. Gleichzeitig sollen digitale Vertriebswege ausgebaut, konventionelle Strukturen modernisiert und grenzüberschreitende Angebote verbessert werden.

Im Mittelpunkt stehen dabei zwei zentrale Produkte: Das landesweite, luftlinienbasierte E-Tarif-System „eezy“ für Gelegenheitskund*innen und das bundesweit gültige Deutschlandticket für Vielfahrer*innen. Beide Produkte senken tarifliche Zugangshürden erheblich und tragen maßgeblich zur Kundengewinnung bei. Ergänzt werden sie durch rabattierte Varianten für Schüler*innen, Studierende, Erwerbstätige und Sozialleistungsbeziehende. Auch weitere Gelegenheitstarife und grenzüberschreitende Zusatztarife sind für eine allgemeine Zugänglichkeit des ÖPNV von großer Bedeutung.

Im Vertrieb liegt der Fokus auf der Digitalisierung. Mit der zentralen Vertriebsplattform und den verbundweiten Apps „naveo“ und „movA“ wird eine digitale Infrastruktur geschaffen, die alle Ticketarten, Abonnements und Services abdeckt, inklusive Check-in/Be-out-Vorgänge, multimodaler Buchungen und internationaler Verbindungsauskünfte. Gleichzeitig bleibt eine analoge Grundversorgung über Automaten, Verkaufsstellen und das Fahrpersonal erhalten.

Zukünftig ist die Einführung des neuen „Rheinlandtarifs“ geplant, der die Tarifstrukturen von AVV und VRS vereinfachen und harmonisieren soll. Zudem werden die grenzüberschreitenden Tarifangebote in die Euregio Maas-Rhein weiterentwickelt. Der ÖPNV in Aachen soll dadurch im Zugang deutlich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gestärkt werden – sowohl im städtischen als auch im grenzüberschreitenden Kontext.

1. Anforderungen

Grundsätzlich gilt es, Tarife und Vertrieb von Tickets für die Fahrgäste so einfach verständlich und nutzbar wie möglich zu gestalten. Nachstehend werden die Anforderungen an den Tarif und den Vertrieb dargestellt.

1.1. Tarif

Ziel der Stadt Aachen ist es, den ÖPNV zu attraktiven Tarifbedingungen anzubieten. Das Tarifsystem soll für die Kund*innen einfach verständlich und nutzbar sein. Ziel der Tarifgestaltung ist seit vielen Jahren, durch Ausschöpfung der Marktchancen die Nachfrage zu steigern.

Multimodale Verkehrsangebote sind zu bündeln und zugehörige Tarifangebote zu schaffen, um die Zugänglichkeit und die Nutzung zu diesen Systemen zu erleichtern. Durch die Integration von Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing, Fahrrad- bzw. E-Tretrollerverleih sowie Fahrgemeinschaften wird die Entwicklung vom Verkehrsverbund hin zu einem Mobilitätsverbund angestrebt.

Die Gestaltung des AVV-Verbundtarifs erfolgt im regionalen Konsens durch die Verbandsmitglieder Stadt Aachen, StädteRegion Aachen, Kreis Düren und Kreis Heinsberg und in engem Zusammenwirken mit den im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen unter Federführung der Verbundgesellschaft. Die Weiterentwicklung von übergeordneten landesweiten und euregionalen Tarifen ist eine Aufgabe des AVV und erfolgt mit dem Go.Rheinland und unter Mitwirkung der Verbandsmitglieder und der im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen.

Die Anwendung dieser Tarife ist für alle Betreiber von ÖPNV-Leistungen im AVV verpflichtend. Diese Verpflichtung bedingt die Integration in den Verbund, die Anwendung des gesamten Tarifsortiments und die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren einschließlich der diesbezüglichen vertraglichen Regelungen.

Für bestimmte marktgruppenspezifische Verkehrsangebote (z. B. CityXL-Tarif, Anruf-Sammel-Auto (ASA), Fahrradbus) bleiben Sondertarife in Abstimmung mit der Verbundgesellschaft zulässig.

In den letzten Jahren wurden neue ÖPNV-Tarife geschaffen, die eine große Wirkung entfaltet haben:

- Für Gelegenheitskund*innen der luftlinienbasierte, ausschließlich digital verfügbare E-Tarif „eezy“ im öffentlichen Nahverkehr in ganz Nordrhein-Westfalen, der ohne Tarifwissen und ohne Kenntnis regionaler Tarifgrenzen genutzt werden kann.
- Für Dauerkund*innen das bundesweit im gesamten Nahverkehr gültige Deutschlandticket. Es wurde als Abonnement eingeführt und in den AVV-Verbundtarif integriert. Der Vertrieb über das Deutschlandtickets hat mit Stand Februar 2025 einen Anteil an 77,9% des Vertriebsaufkommens innerhalb des AVV erreicht und ist damit das wesentliche tarifliche Element.

Die zukünftige Tarifstrategie muss diese Entwicklungen berücksichtigen.

Mobilität in Aachen soll effizient und bezahlbar sein. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Aachen wurde im Monitoringset ein Zielindikator Preisindex Busticket/Parken aufgenommen. Seit 2022 wird das Kostenverhältnis zwischen einem AVV-Einzelticket Stufe 1 in Aachen und die Parkgebühren für eine Stunde Parken am Straßenrand in der Tarifzone 1 verfolgt und ausgewertet. Dieser Indikator lag sowohl 2022 sowie aktuell in 2025 bei einem Verhältniswert von 1,20. Ziel der Stadt Aachen bis 2030 ist es, dieses Verhältnis umzukehren: Als starke Verbesserung beim Kostenverhältnis wird eine Veränderung auf unter 0,5 gewertet. Als mittlere Verbesserung eine Reduktion auf 0,5 bis 0,75.

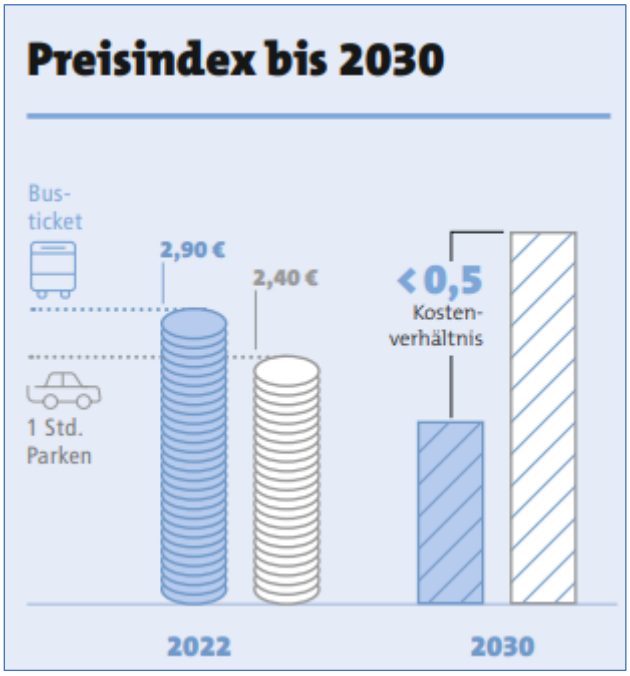


Abbildung 1: Entwicklungsziel Preisindex bis 2030 Busticket/Parken Quelle: Verkehrsentwicklungsplanung

1.2. Vertrieb

Ziel ist es, die Zugangsbarrieren zum ÖSPV/SPNV durch vertriebliche Verbesserungen abzubauen und die Akzeptanz der öffentlichen Verkehrsmittel durch Information und geeignete Vermarktungsstrategien zu erhöhen. Dabei gilt es, die vielfältigen Chancen der Digitalisierung im Sinne der Fahrgäste zu nutzen.

Standards für ein einheitliches Vertriebssystem sind in der AVV-Vertriebsrichtlinie enthalten. Diese sind durch die im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen anzuwenden und nach Bedarf weiterzuentwickeln. Durch Mindestanforderungen an das Vertriebssystem wird eine flächendeckende Grundversorgung sichergestellt.

Der Ausbau elektronischer Vertriebswege ist voranzutreiben, zum Beispiel im Hinblick auf die Möglichkeit des dezentralen und eigenständigen Ticketerwerbs über Mobilität-Apps sowie die elektronische Ausgabe der Fahrausweise.

In den Fahrzeugen ist die Möglichkeit eines Fahrkartenverkaufs zu gewährleisten. Außerdem werden Fahrscheine dezentral in Zusammenarbeit mit lokalen Kooperationspartner*innen angeboten.

Die Zuständigkeit für den Vertrieb von Fahrausweisen obliegt grundsätzlich den Verkehrsunternehmen. Sie sind für die Abonnementverwaltung und die Bearbeitung von erhöhten Beförderungsgeldern zuständig. Es müssen regelmäßige Fahrscheinkontrollen bei den Fahrgästen durchgeführt werden, damit Ticketeinnahmen gesichert werden.

Mit dem interoperablen elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM) und der daraus resultierenden Ausgabe elektronischer Tickets wird kontinuierlich das Ziel verfolgt, den Kundenservice zu steigern, wiederkehrende Bearbeitungsspitzen in den Verkaufsstellen zu entschärfen und den Aufwand bei den Unternehmen zu senken. Durch den digitalen Vertrieb kann das Fahrpersonal durch die geringere Anzahl von Barverkäufen im Fahrzeug deutlich entlastet werden. Für das EFM gelten verbundweit einheitlich abgestimmte Rahmenbedingungen, die für alle Partnerunternehmen verbindlich sind. Sie stellen sicher, dass die Umsetzung auf einheitlichen Standards beruht.

Bisher wurden im Rahmen des EFM AVV-Abonnements sowie nahezu sämtliche Tickets des AVV-Bartarifes auf elektronische Tickets umgestellt. Unter grundsätzlicher Beibehaltung der bisherigen konventionellen Tarifsystematik waren nachhaltige Verbesserungen in Tarif und Vertrieb möglich. Diese Entwicklung soll in weiteren Schritten fortgeführt werden.

2. Bestandsaufnahme

2.1. Tarif

2.1.1. Verbundtarif

Im AVV gilt ein einheitlicher Flächentarif für Bus und Bahn. Der Verbundtarif wurde in der Vergangenheit kontinuierlich den Bedürfnissen und Anforderungen der Fahrgäste sowie auch im Hinblick auf eine landesweite Harmonisierung der NRW-Tariflandschaft angepasst und fortentwickelt.

Das Tarifsystem im Aachener Verkehrsverbund stellt sich wie folgt dar:

- Der AVV-Verbundtarif ist ein kommunaler Flächentarif.
- Der AVV ist in „Stammgebiete“, in linienbezogene Kurzstreckenabschnitte und in Kurzstrecken-Zonen (Düren, Heinsberg) aufgeteilt. In der Regel gilt: Ein Stammgebiet = eine Stadt oder Gemeinde. Für Fahrten innerhalb eines Stammgebietes gilt die Preisstufe 1. Für Fahrten darüber hinaus gibt es drei weitere Preisstufen (Preisstufen 2 bis 4).
- Für kurze Busfahrten in Aachen kann das Flugs-Ticket genutzt werden. Dieses Kurzstrecken-Ticket berechtigt in der Regel nach Einstieg zum Befahren von maximal vier Haltestellen. Die räumliche Gültigkeit des Flugs-Tickets ergibt sich aus dem Tarifinformationsaushang, welche mittels QR-Code an der jeweiligen Einstiegshaltestelle abgerufen werden kann.
- Für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in der Aachener Innenstadt greift der City-XL-Tarif. Dieser ist als Einzel-Ticket oder als Monatskarte für Erwachsene erhältlich.
- Zeitkarten (Monatstickets- und ABOs) und 24-Stunden-Tickets sind im jeweiligen Geltungsbereich auf allen Nahverkehrsmitteln und allen Linien gültig. Einzelfahrscheine berechtigen zu einer einmaligen Fahrt innerhalb des jeweiligen Geltungsbereiches. Zur Vermeidung von überproportionalen Preissprüngen bei einer einzelnen Fahrt über eine Stammgebietsgrenze hinweg gilt der Fahrpreis der Stufe 1 bei Einzelfahrscheinen auch für Fahrten zwischen zweier aneinanderstoßender Kurzstreckenzonen unterschiedlicher Stammgebiete.
- Sowohl das Monats-Ticket als auch das Monats-ABO können als übertragbares oder als persönliches Ticket erworben werden. Monats-Tickets gelten bis einen Tag vor dem gleichen Tagesdatum des Folgemonats bis Betriebsschluss. Monats-ABOs sind jeweils einen Kalendermonat gültig bis einschließlich des ersten Werktags (Mo.-Fr.) des folgenden Kalendermonats. Monats-ABOs sind ein Jahr gültig und können danach monatlich gekündigt werden.
- Wochen-Tickets gelten für sieben aufeinanderfolgende Kalendertage bis Betriebsschluss des letzten Gültigkeitstages.
- Der Geltungsbereich von AVV-Zeitkarten endet grundsätzlich an der Stammgebietsgrenze (i.d.R. Kommunalgrenze). Mit dem Anschluss-Ticket AVV kann eine mindestens bis zur Stammgebietsgrenze gültige AVV-Zeitkarte für eine Fahrt erweitert werden. Das Anschluss-Ticket AVV berechtigt zu einer einmaligen Fahrt innerhalb des AVV-Gebietes.
- Kinder unter 6 Jahren fahren grundsätzlich unentgeltlich. Kinder bis unter 15 Jahren zahlen einen gegenüber dem Bartarif für Erwachsene rabattierten Fahrpreis.
- Monatskarten und ABOs für Erwachsene (inkl. Job-Ticket) berechtigen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie unter der Woche ab 19 Uhr zur unentgeltlichen Mitnahme von einem Erwachsenen und bis zu drei Kindern unter 15 Jahren.
- Neben dem üblichen Ticketangebot werden für spezielle Zielgruppen weitere tarifliche Angebote bereitgehalten wie z. B. Semester-Tickets, School&Fun-Tickets, Job-Tickets, AktivAbo, Fun-Tickets und Mobil-Tickets.
- In Aachen gibt es ein P+R-Ticket für 5 €. Von den ausgewiesenen P+R-Plätzen können damit bis zu fünf Personen mit dem Bus Ziele auf und innerhalb des Alleenrings erreichen. Die Rückfahrt ist inklusive.

Eine Übersicht der Fahrpreise und des Fahrkartenvertrieb in Aachen findet man auf der Internetseite des AVV, https://avv.de/de/tickets/tickets-fuer-bus-bahn.

2.1.2. Luftlinientarif eezy

Im Dezember 2021 wurde der luftlinienbasierte E-Tarif "eezy" im öffentlichen Nahverkehr in ganz Nordrhein-Westfalen und damit auch im AVV flächendeckend eingeführt. Fahrgäste können damit den NRW-Nahverkehr landesweit ohne Tarifwissen und Kenntnis regionaler Tarifgrenzen nutzen. Die Erfassung des Reisewegs findet dabei über das eigene Smartphone als Nutzermedium statt. Zur Ermittlung des Reiseweges checkt sich der Fahrgast vor Antritt der Fahrt über sein Smartphone mithilfe einer App ein und bei Beendigung der Fahrt an der Zielhaltestelle wieder aus.

Die Preisberechnung bei eezy erfolgt auf Basis der kürzesten Verbindung - Prinzip der Luftlinie - zwischen dem Start und dem Ziel. Der Preis setzt sich dabei aus einem festen Grundpreis pro Fahrt plus einem Arbeitspreis pro angefangenem Luftlinienkilometer zusammen. Da nur die kürzeste Distanz abgerechnet wird, ist der eezy-Tarif fair und attraktiv. Bestehende Preissprünge an Tarifgrenzen (Kommunen, Verbünde) werden beseitigt. Die Mitnahme von Kindern aber auch einem Fahrrad sowie Fahrten in der 1. Klasse können vor Beginn der eezy-Fahrt in der App hinzugebucht werden.

Ein Fahrpreisdeckel sorgt dafür, dass Fahrgäste von eezy innerhalb von 24 Stunden nicht mehr zahlen als im Normaltarif. Als besondere Maßnahme zur Vertrauensbildung kommt im AVV ein fahrtenbezogener Preisdeckel zur Anwendung, der dafür sorgt, dass Fahrten mit eezy innerhalb des AVV in der Höhe maximal so bepreist werden wie eine einzelne Fahrt im herkömmlichen AVV-Preisstufen-Tarif. Damit sollen mehr Fahrgäste im AVV dazu zu bewegt werden, den eezy-Tarif zu nutzen. Nach der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 wurde zudem ein Monatsdeckel in Höhe des aktuell gültigen Preises des Deutschlandtickets eingeführt, damit eezy-Nutzende für Fahrten in NRW monatlich nicht mehr zahlen als den Preis des Deutschlandtickets.

2.1.3. Deutschlandticket

Das Deutschlandticket ist ein vom Bund und den Bundesländern gefördertes deutschlandweit gültiges Tarifangebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Zum 1. Mai 2023 wurde das Deutschlandticket zu einem Preis von 49 € pro Monat eingeführt und in den AVV-Verbundtarif integriert. Seit dem 01.01.2025 kostet das Deutschlandticket 58 € pro Monat. Das Deutschlandticket ist ein monatlich kündbares und persönliches Abonnement. Das Ticket gilt für die zweite Wagenklasse sämtlicher Nahverkehrsangebote in ganz Deutschland sowie im kleinen Grenzverkehr (nach Vaals, Sittard und Kerkrade) und beinhaltet keine unentgeltliche Mitnahme von Personen ab sechs Jahren und Fahrrädern. Für NRW können jedoch Ergänzungstickets für die Nutzung der 1. Klasse sowie die Fahrradmitnahme gekauft werden.

Parallel zur Einführung des Deutschlandtickets wurde das bundesweit gültige Deutschland-Jobticket für Unternehmen umgesetzt. Im Gegensatz zum solidarischen AVV-Job-Ticket-Modell handelt es sich dabei um ein rein fakultatives Modell ohne eine Mindestabnahmeregelung. Bei einem Arbeitgeberzuschuss von mindestens 25% auf den Ausgabepreis des Deutschlandtickets wird ein Rabatt in Höhe von 5% auf den Ausgabepreis gewährt. Der maximal zu entrichtende Preis für Arbeitnehmer*innen beträgt dadurch derzeit 40,60 €. Den Arbeitgebern steht es frei, den Arbeitgeberzuschuss höher als 25% zu gestalten.

Als Reaktion auf die Einführung des Deutschlandtickets wurde zum 01.03.2024 zudem ein bundesweites Solidarmodell für Studierende unter dem Deutschlandticket geschaffen, in welchem das Ticket zu einem Preis von 60% des aktuellen Preises des Deutschlandtickets ausgegeben wird.

In Nordrhein-Westfalen wurden darüber hinaus auch für die Gruppen der Schüler*innen sowie Personen, die Leistungen der sozialen Mindestsicherung beziehen, vergünstigte Modellvarianten unter dem Deutschlandticket geschaffen. Für diese Kundengruppen waren keine gesonderten, preislich abgesenkten Deutschlandticketvarianten auf Bundesebene verabschiedet worden. Die regionalen Ticketangebote standen aus Sicht des Landes NRW in keinem angemessenen Preis-/Leistungsverhältnis im Vergleich zum regulären Deutschlandticket.

Die Stadt Aachen hat sich als Schulträger dafür entschieden, den Schüler*innen das Deutschlandticket anzubieten. Das "Deutschlandticket Sozial" mit einer Rabattierung von 10 €, kann seit Januar 2024 durch Menschen, die Leistungen der sozialen Mindestsicherung beziehen, erworben werden. Voraussetzung ist, dass zwischen dem zuständigen Sozialträger, dem regionalen Verkehrsunternehmen und der Verbundgesellschaft

eine entsprechende Vereinbarung besteht. Die regionalen AVV-Mobil-Tickets stehen dem vorgenannten Personenkreis auch weiterhin zur Verfügung.

2.1.4. Übergangstarife in benachbarte deutsche Kooperationsräume

Im verbundraumüberschreitenden Verkehr führen tarifliche und vertriebliche Barrieren oftmals dazu, dass Fahrgastpotenziale für den ÖPNV nicht voll ausgeschöpft werden. Insbesondere aufgrund der Integration des Schienenverkehrs kommt im Grenzbereich zwischen AVV und VRS bzw. VRR sowie zwischen AVV und den angrenzenden Gebieten des benachbarten Auslands der Schaffung bzw. Fortentwicklung transparenter tariflicher Übergangsregelungen eine hohe Bedeutung zu. Im Gelegenheitsverkehr besteht mit eezy-Tarif eine zukunftsfähige Alternative für verbundübergreifende Fahrten innerhalb NRW. Im Folgenden wird der Bestand der Übergangstarife dargestellt:

Im verbundgrenzüberschreitenden Verkehr zwischen dem AVV-Netz und dem VRS-Netz gilt der VRS-Tarif. Damit Preishärten vermieden werden können, wurde der VRS-Tarif hierfür um die Preisstufen 6 und 7 ergänzt. Für verbundgrenzüberschreitende Fahrten zwischen einigen VRR-nahen Kommunen im Kreis Heinsberg bzw. im Kreis Düren und einigen AVV-nahen Kommunen im VRR wird ein Kragentarif angeboten.

Für Fahrten über den Geltungsbereich der Verbund- bzw. Kragentarife hinaus mit dem SPNV gilt innerhalb des Landes NRW der NRW-Tarif. Es werden sowohl Tickets zum Pauschalpreis für den Gelegenheitsverkehr als auch ein vollständiges Bar- und Zeitfahrausweissortiment zu relationsabhängigen Preisen im Rahmen des NRW-Tarifs angeboten. Besonders hervorzuheben ist hierbei der Einfach-Weiter-Tarif: Das Ticket gilt für eine Vorlauf- oder Anschlussfahrt an eine Zeitkarte oder ein verbundweites Kombi-Ticket zu einem pauschalen Zusatzpreis derzeit 8,20 € für Erwachsene.

2.1.5. Tarifliche Regelungen für Fahrten in das benachbarte Ausland

Wegen der Grenzlage zu Belgien und den Niederlanden sind Tarifangebote in das benachbarte Ausland für Aachen von Bedeutung.

Dazu zählt das euregioticket, das im Gebiet der Euregio Maas-Rhein im gesamten Busverkehr sowie auf fast allen SPNV-Linien einen Tag lang gültig ist. Das Gültigkeitsgebiet umfasst den AVV, den Kreis Euskirchen, den südlichen Teil der niederländischen Provinz Limburg, die belgische Provinz Limburg und die Provinz Lüttich. Es ist als Tages- und Fahrradticket erhältlich und gilt am Wochenende und an Feiertagen für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren.

Auch im grenzüberschreitenden Nahverkehr in die Niederlande wird ein Übergangstarif angeboten. Dieser gilt für Bus- und Bahnverbindungen zwischen Heerlen und dem AVV-Gebiet. Im Angebot sind neben Einzelfahrscheinen (Erwachsene und Kinder) auch Wochen- und Monatskarten für Erwachsene (einschließlich Abonnement). Auf den niederländischen Streckenabschnitten der ASEAG-Linien 25 und 33 (Vaals) und 34 (Kerkrade) gilt der AVV-Tarif.

Zwischen dem Stadtgebiet Aachen und den grenznahen Regionen Belgiens gilt der "region3tarif". Er umfasst grenzüberschreitende Einzel-, 24-Stunden- sowie Monatskarten (auch im Abonnement) mehrerer Preisstufen. Personen mit einem AVV-Job-Ticket, Schüler*innen und Studierende können ebenfalls eine Anschlusszeitkarte für den gesamten belgischen Geltungsbereich des region3tarifes erwerben. Der Ticketkauf ist sowohl in den Kundenzentren der TEC und der ASEAG sowie in den Bussen und auch digital möglich.

Zur Förderung der grenzüberschreitenden Mobilität können außerdem seit dem Sommersemester 2024 alle Studierenden, deren Hochschulen im AVV ein entsprechendes Zusatzmodul abgeschlossen haben, den Nahverkehr in ganz Süd-Limburg nutzen. Stand 2024 trifft das auf die RWTH, der FH und die Katholische Hochschule Aachens zu.

Seit Oktober 2024 gibt es die Möglichkeit, den eezy-Tarif auch grenzüberschreitend in Richtung Niederlande zu nutzen. Die Entwicklung dieser Funktionalität wurde vom Land NRW über das Projekt easyConnect gefördert: Die Nutzung ist seit Mitte Oktober auf einem ersten Pilotkorridor zwischen Köln und Maastricht möglich. Die bereits bestehenden E-Tarife in den jeweiligen Ländern bleiben erhalten und werden aneinandergekoppelt, wobei der

Grundpreis nur in dem Land erhoben wird, in dem die Fahrt durch den Fahrgast begonnen wird. Nach Beendigung der grenzüberschreitenden Reise mit easyConnect erfolgt die Abrechnung der deutschen und niederländischen Reiseabschnitte im Hintergrund.

2.2. Vertrieb

Der Vertrieb von Fahrausweisen erfolgt über die im AVV tätigen Verkehrsunternehmen. Die Vertriebsrichtlinie für den AVV sowie diverse Richtliniendokumente im Zusammenhang mit der Umsetzung des EFM dienen als verbindliche Arbeits- und Entscheidungshilfe bei der Umsetzung der einzelnen Vertriebsaufgaben. Dabei definieren sie Mindeststandards, die neben den technischen Gegebenheiten, tarifbedingten Notwendigkeiten und sicherheitsorientierten Aspekten auch die Anforderungen der Fahrgäste berücksichtigen.

Die Vertriebssituation bei den im AVV tätigen Partnerunternehmen Arriva, ASEAG, DB Regio, go.Rheinland, Rurtalbus und WestVerkehr stellt sich unterschiedlich dar. Die Vertriebswege sind der jeweiligen örtlichen Situation (städtische/ländliche Bereiche) angepasst.

Der Vertrieb von Fahrausweisen erfolgt derzeit durch:

- den digitalen Vertrieb über Apps als Handy-Tickets
- Direktverkauf durch das Fahrpersonal
- stationäre Fahrausweisautomaten
- unternehmenseigene und private Vertriebsstellen
- zentralen Vertrieb von Fahrausweisen im Zusammenhang mit Großkund*innen, z. B. bei Kombi-Tickets, Job-Tickets, Schüler-Tickets und Semester-Tickets

Die Ausgabe von Fahrausweisen erfolgt zunehmend in elektronischer Form als sogenanntes elektronisches Ticket („eTicket“). Dabei handelt es sich um einen Fahrausweis, bei dem die Fahrberechtigung elektronisch auf einen Chip oder in einen Barcode geschrieben wird und dementsprechend elektronisch über ein Lesegerät auf Gültigkeit kontrolliert werden kann. Im AVV wird seit Beginn der Einführung des EFM der bundesweite eTicket-Standard, die VDV-Kernapplikation, eingesetzt. Daneben werden vor allem im grenzüberschreitenden Kontext auch Fahrausweise im internationalen UIC-Standard beim digitalen Vertrieb ausgegeben. Derzeit werden im AVV eTickets auf den drei Trägermedien Chipkarte, Handy und Sicherheitspapier ausgegeben.

Im ersten Ausbauschritt des EFM wurden Abonnements auf elektronische Tickets umgestellt und werden seitdem auf Chipkarte ausgegeben. In der darauffolgenden Ausbaustufe wurden nahezu sämtliche Tickets des AVV-Bartarifes als elektronische Tickets umgesetzt und können an entsprechenden Vertriebskanälen sowohl als Papierticket als auch als Handyticket ausgegeben werden. Mit Umsetzung dieser beiden Ausbaustufen lassen sich unter grundsätzlicher Beibehaltung der bisherigen konventionellen Tarifsystematik bereits nachhaltige Verbesserungen in Tarif und Vertrieb realisieren.

2.2.1. Digitaler Vertrieb

Die beteiligten Akteure im AVV haben sich auf eine einheitliche Grundsatzstrategie zur Digitalisierung des Vertriebs verständigt, um den Fahrgästen deutlich erweiterte, komfortablere und verbundweit einheitliche Services und Vertriebsdienstleistungen zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die unternehmens- und verbundweiten Vertriebsprozesse zu optimieren. Ziel ist es, den digitalen Vertrieb zu forcieren und durch umfangreiche und nutzerorientierte Services eine Vertriebsverlagerung zu erzielen und somit die kostenintensiven Vertriebswege langfristig zu reduzieren.

Durch die Einführung der zentralen Vertriebsplattform „naveoCORE“ im AVV besteht die Möglichkeit, die Vertriebsstrukturen des ÖPNV zu modernisieren und eine einheitliche strategische Neuausrichtung zu vollziehen. Der Vertriebsplattform setzt auf zentrale Systemkomponenten, Funktionalitäten und Services. Das Thema Datenschutz wird als zentrales Element betrachtet und gewürdigt. Die Kundenhaltung kann weiterhin aktiv durch die Verkehrsunternehmen erfolgen. Bei der Konzeption waren die Zukunftsfähigkeit und Qualität des Systems besonders wichtig. Mit dem mittelfristigen Ausbau der zentralen Vertriebsplattform zur Buchung von erweiterten Mobilitätsangeboten wird außerdem der Grundstein zum multi- und intermodalen Reisen im AVV gelegt.

Die App „naveo“ bietet vollumfängliche Fahrgastinformation und digitalen Vertrieb inklusive diverser Serviceleistungen in einer mobilen Anwendung für die Reisenden. Zukünftig wird die App alles aus einer Hand bereitstellen - von der Fahrplanauskunft über die Buchung sämtlicher Tickets und Abos bis hin zu einem einheitlichen Service. Dies sorgt dafür, dass Fahrgäste alle Funktionen und Informationen rund um den ÖPNV in einer Anwendung finden können, ohne zwischen verschiedenen Apps wechseln zu müssen.

Der digitale Vertrieb über die naveo-App basiert auf der zentralen Mobilitätsplattform im AVV und bietet folgende Möglichkeiten:

- Verbindungs- und katalogbasierter Kauf von ÖPNV-Tickets (tarifmodulbasiert)
- Vertrieb des AVV-, VRS- sowie NRW-Tarifs (inkl. eezy)
- Bestellung des Deutschlandtickets und Bereitstellung in der App
- Nutzung von eezy

Auch die Anwendung bei grenzüberschreitenden Fahrten im Rahmen von „easyConnect“ ist in naveo möglich.

Der AVV-Tarif wird auch in der App von der ASEAG ("movA") sowie DB-Navigator verkauft. Handy-Tickets gelten in allen Verkehrsmitteln des AVV entsprechend ihrer räumlichen und zeitlichen Gültigkeit gemäß dem Verbundtarif.

2.2.2. Direktverkauf im Fahrzeug

Das beim Fahrpersonal im Bus erhältliche Ticketsortiment ist auf Fahrausweise des Gelegenheitstarifs beschränkt. Als Verkaufsgeräte sind bei allen Busverkehrsunternehmen elektronische Fahrausweisdrucker im Einsatz. Diese werden sukzessive in die Lage versetzt, die erhältlichen Fahrausweise als eTicket auszugeben. Die Fahrausweisdrucker sind für die Annahme von Geldscheinen und Münzgeld ausgelegt und bieten bereits heute in weiten Teilen die Möglichkeit der Kartenzahlung.

2.2.3. Stationäre Fahrausweisautomaten

Die ASEAG betreibt stationäre Fahrausweisautomaten an wichtigen Verkehrsknoten in ihrem Bedienungsbereich. In Aachen gibt es insgesamt neun ASEAG-Fahrausweisautomaten:

- Kunden-Center Peterstraße
- Aachen Bushof H.11
- Aachen Bushof H.12
- Aachen Hbf
- Elisenbrunnen H.1
- Elisenbrunnen H.3
- Kaiserplatz
- Elsassstraße
- Uniklinik

An diesen Automaten wird nahezu das gesamte AVV-Regel-Fahrausweissortiment inkl. NRW-Pauschalpreistickets sowie der VRS-Tarif angeboten. Die Fahrausweisautomaten sind für die Annahme von Geldscheinen und Münzgeld sowie Kartenzahlung geeignet.

Stationäre Fahrausweisautomaten werden auch an allen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten betrieben. Die Automaten sind mit Banknotenakzeptoren ausgerüstet und auch für den bargeldlosen Zahlungsverkehr geeignet. Im Hauptbahnhof besteht zudem die Möglichkeit an niederländischen wie auch belgischen Fahrausweisautomaten entsprechende Tickets in das jeweilige Betriebsgebiet zu erwerben bzw. zu entwerten.

An den Fahrausweisautomaten der DB können Fahrgäste mit bereits vorhandener Chipkarte diese eigenständig und dezentral mit aktuellen Tickets bespielen. Hinterlegte Fahrtberechtigungen können über die Fahrausweisautomaten auf Chipkarten geschrieben werden, so dass die Karten nicht ausgetauscht werden müssen.

2.2.4. Vertriebsstellen

Sowohl die ASEAG als auch der Vertriebsdienstleister im SPNV unterhalten im Stadtgebiet unternehmenseigene Kundencenter. Hier erfolgt der Verkauf sämtlicher Fahrausweisarten des AVV einschließlich der Übergangstarife/ Kragentarife sowie dem Fahrausweissortiment der Tarifkooperation AVV/VRS.

Alle Verkehrsunternehmen kooperieren mit privaten Vertriebsstellen. Über diese Vertriebsstellen, in aller Regel Schreib-/Tabakwaren-Geschäfte sowie Reisebüros, ist ein Fahrausweissortiment erhältlich, das sich an den regionalen Erfordernissen orientiert.

Tarifliche Sonderangebote wie beispielsweise Job-Tickets, School&Fun-Tickets und Semester-Tickets sowie entsprechende Produkte des Deutschlandtickets werden über die Verkehrsunternehmen direkt vertrieben. Fahrkarten im Abonnement werden über die ASEAG und den Vertriebsdienstleister im SPNV in deren Abo-Centern zentral für alle Fahrtrelationen im AVV ausgestellt. Kombi-Tickets sind im Allgemeinen an den Verkaufsstellen der Kooperationspartner (z. B. im Kartenvorverkauf) erhältlich. Die Fahrtberechtigung ist in der Regel auf der entsprechenden Eintrittskarte aufgedruckt.

2.3. Zwischenfazit

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen in den letzten Jahren dokumentiert, dass es gelungen ist, die Attraktivität des Nahverkehrs nicht zuletzt auch aus tariflicher Sicht zu verbessern. Das ist maßgeblich auf die Einführung des Deutschlandtickets zurückzuführen, aber auch das Luftlinientarif eezy trägt zur Attraktivierung bei.

Das Tarifsystem wird durch den Luftlinientarif in NRW stark vereinfacht und die Zugangsbarrieren zum ÖPNV werden aus tariflicher Sicht weiter gesenkt. Insbesondere für Gelegenheitskund*innen, die aufgrund der Komplexität der Tariflandschaft besonderen Nutzungshemmnissen gegenüberstehen, stellt der eezy-Tarif einen erheblichen Vorteil dar.

Das Deutschlandticket trägt aus tariflicher Sicht ebenso zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei. Sowohl der Preis als auch die einfache Nutzung ohne Notwendigkeit vertiefter Tarifkenntnisse sind hervorzuheben. Die analog eingeführten Produkte für die spezifischen Gruppen der Erwerbstätigen, Studierenden, Schüler*innen sowie Menschen, die Sozialleistungen beziehen, sind als positiv zu bewerten.

Es wird weiterhin erforderlich sein, den wachsenden Anforderungen der Fahrgäste an eine kundenfreundliche Tarifgestaltung Rechnung zu tragen und entsprechende Angebote zu entwickeln.

Auch in Richtung Belgien und den Niederlanden ist die kontinuierliche Fortentwicklung kundenorientierter tariflicher Übergangslösungen erforderlich. Die zunehmenden euregionalen Verflechtungen geben Anlass, die Tariflandschaft im grenzüberschreitenden Verkehr auch weiterhin auszubauen und den Kundenanforderungen anzupassen. Als positiv zu bewerten ist insbesondere vor dem Hintergrund eines einfachen Zugangs zum Tarifsystem die Möglichkeit, eezy in naveo auch grenzüberschreitend in Richtung Niederlande zu nutzen.

Dem Vertrieb der Fahrausweise kommt eine zentrale Aufgabe in einem funktionierenden Nahverkehrssystem zu. Die Fahrgäste erwarten einen möglichst einfachen „Zugang“ zum ÖPNV. Die im AVV einheitliche Grundsatzstrategie zur Digitalisierung des Vertriebs leistet dazu einen Beitrag. Beispielsweise kann die Einführung und konsequente Weiterentwicklung elektronischer Vertriebswege, insbesondere bei Neukund*innen, zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen, da diesen somit der Marktzugang und die Nutzung des ÖPNV erleichtert werden.

Fahrkarten im AVV werden zum Großteil als elektronisches Ticket ausgegeben, bei dem die Fahrberechtigung elektronisch auf einen Chip oder in einen Barcode geschrieben wird und dementsprechend elektronisch über ein Lesegerät auf Gültigkeit kontrolliert werden kann. Die automatisierte Kontrolle stellt nicht nur eine Entlastung gegenüber dem eingesetzten Fahr- und Prüfpersonal dar, sondern leistet aufgrund der verbesserten Fälschungssicherheit auch einen wichtigen Beitrag im Sinn der Missbrauchsprävention.

Die mobilen Apps wie "naveo" und "movA" kommen den Anforderungen an einen vollumfassenden, schnellen und einfachen Vertrieb nach. Als positiv sind aus Fahrgastsicht dabei die Fahrgastinformation sowie der digitale Vertrieb inklusive diverser Serviceleistungen zu bewerten. Die mobilen Apps bietet den Fahrgästen außerdem

Flexibilität, da sich diese unmittelbar vor Fahrtantritt und unabhängig des Vorhandenseins von konventionellen Vertriebswegen (Fahrausweisautomaten usw.) ein Ticket kaufen können.

3. Zielkonzept

3.1. Grundsätze

Die Stadt Aachen strebt eine möglichst ressourcenschonende und wirtschaftliche Organisation von Mobilität an. Der Finanz- und Flächenbedarf der verschiedenen Verkehrsmittel muss auch unter Effizienzgesichtspunkten betrachtet werden. Darum soll die Preisentwicklung für das Parken im öffentlichen Straßenraum im Verhältnis zu den Tarifen für den öffentlichen Verkehr betrachtet werden und Park- bzw. ÖPNV-Tarife im Sinne einer Förderung des öffentlichen Nahverkehrs fortentwickelt werden. Es soll sich in mehrerlei Hinsicht lohnen, den eigenen Pkw stehen zu lassen und den ÖPNV zu nutzen.

In der Vergangenheit wurden die Tarife im ÖPNV jährlich angehoben, während die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum im längeren unregelmäßigen Abständen angepasst werden. Insgesamt hat sich das Verhältnis zwischen ÖPNV-Tarifen und Parktarifen in den vergangenen Jahrzehnten aus Sicht der Nutzenden zu Ungunsten des ÖPNV entwickelt. Diesen Trend gilt es zu stoppen. Gerade für den Einstieg in das ÖPNV-System muss den Gelegenheitsnutzenden ein preislich attraktives Angebot unterbreitet werden, damit der ÖPNV erfahren werden und sich eine Dauernutzung entwickeln kann.

Digitale Vertriebsinfrastrukturen müssen kundenfreundlich sein und die Umsetzung von Check-in/ Be-out-Systemen und nutzerorientierten dynamischen Preismodellen, wie "Bestpreis" oder Rabatte für Fahrten außerhalb der Hauptverkehrszeiten sichern. Auf diese Ziele ist kontinuierlich hinzuarbeiten.

3.2. Tarif

Transparente Tarife sollen im öffentlichen Verkehr gestärkt und weitere Mobilitätsangebote in den ÖPNV-Tarif integriert werden. Das Preis-Leistungsverhältnis mit attraktiven Ticket-Preisniveaus spielt eine zentrale Rolle.

Ziel der zukünftigen Tarifgestaltung muss auch sein, durch Ausschöpfung aller Marktchancen die Nachfrage zu steigern und gleichzeitig durch Abschöpfung von Zahlungsbereitschaften die Einnahmensituation, auch vor dem Hintergrund rückläufiger Finanzierungsbeiträge, zu verbessern. Zudem muss eine zukünftige Tarifgestaltung für den Fahrgast einfach und transparent sein, so dass vorhandene Zugangsbarrieren abgebaut werden.

Innerhalb von go.Rheinland ist eine umfassende Tarifreform geplant, die auch die in Aachen anzuwendenden Tarife einbezieht. Die Umsetzung eines neuen „Rheinlandtarifs“ soll die bestehenden Flächenzonentarife im AVV und im VRS vrsl. ab Mitte 2026 ablösen. Während mit dem Deutschlandticket der Bedarf auf Seiten der Vielfahrenden zu einem Großteil bereits gedeckt ist, soll der eezy-Tarif im Segment der Gelegenheitskund*innen unter dem neuen „Rheinlandtarif“ als zentrales Tarifangebot etabliert werden.

Von besonderer Bedeutung ist zudem die tarifliche Weiterentwicklung in Bezug auf die verkehrlichen Verflechtungen der Euregio Maas-Rhein. Die beim AVV angesiedelte „Euregionale ÖPNV-Koordinierungsstelle“ bietet eine wichtige Plattform, Impulse für die euregionale Tarifentwicklung zu geben. Ziel ist die Fortentwicklung zu einem euregionalen Verbundsystem.

3.3. Vertrieb

Die Herausforderungen für die weitere Entwicklung des EFM sind durch historisch gewachsene Systeme und eine rasante digitale Entwicklung enorm und fordern eine sorgfältige und weitsichtige Planung.

Ziel ist es, den Fahrgästen eine deutlich erweiterte, komfortablere und verbundweit einheitliche Service und Vertriebsdienstleistungen zur Verfügung zu stellen.

Das Check-in/Check-out-Vertriebssystem eezy ermöglicht vor allem für Gelegenheitskund*innen eine flexiblere und einfache Tarifierung. Vorkenntnisse sind nicht erforderlich - es wird automatisch der günstigste Einzel-Ticket bzw. Tagespreis ermittelt. Perspektivisch sollte es zudem möglich sein, den Bezahlvorgang auch ohne Registrierungszwang (mit EC- oder Kreditkarte bzw. mit Smartphone) durchzuführen, damit Zielgruppen wie Urlaubsgäste und Besuchende den ÖPNV spontan nutzen können.

Beim Fahrkartenkauf im Bus soll das bargeldlose Bezahlen gestärkt werden. Ziel ist, den Kaufprozess im Fahrzeug zu beschleunigen und zu vereinfachen sowie das Fahrpersonal zu entlasten.

Darüber hinaus sind Erweiterungen der Mobilitäts-Apps in Umsetzung bzw. Planung, um dem Fahrgast die Buchung und Verwaltung der gewählten Fahrausweise zu erleichtern und den Zugang zu weiteren Mobilitätsservices zu ermöglichen. Darunter fällt die Buchung und Verwaltung sämtlicher Abonnementprodukte (Schulticket, Semesterticket, Jobticket, inkl. Deutschlandticket-Produkte), multimodaler Services sowie Eventtickets.

Die vertriebliche Grundversorgung im AVV über Vorverkaufsstellen mit Beratungsfunktion soll weiterhin aufrecht gehalten werden. Zudem soll es eine Vereinheitlichung des Ticketdesigns und die Anwendung einheitlicher Standards bei der Ausgabe geben.

In einem idealen ÖPNV-System müssen sich die Fahrgäste keine Gedanken mehr um den richtigen Fahrschein machen. Die meisten haben eine Dauerfahrkarte für ihre täglichen Wege. Gelegenheitskund*innen können günstige, leicht verständliche und vertrieblich leicht zugängliche Tarife nutzen. Dieses Zielbild soll bei der Weiterentwicklung des EFM-Systems und der Tarife in Fokus stehen.

Nahverkehrsplan Stadt Aachen
3. Fortschreibung 2025

Modul 9 Finanzierung und Vergabe

Stand: 08.09.2025

stadt aachen

Modul 9 Finanzierung und Vergabe

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 1
1. Rahmenbedingungen 1
2. Finanzierung 2
2.1. Betrieb 2
2.2. Investitionen 3
2.3. Fördermittel 4
2.4. Förderprojekte 4
2.4.1. Schnellbusförderung 4
2.4.2. NetLiner Laurensberg 5
2.4.3. Haaren Clever Mobil 5
2.5. Zukünftige Finanzierung und Ausblick 5
2.5.1. Kostenentwicklung 5
2.5.2. Einnahmeentwicklung 5
2.5.3. Drittnutzerfinanzierung 6
3. Vergabe von Busverkehren 7
3.1. Rechtliche Integration 7
3.2. Merkmale des "Integrierten Verkehrsnetzes Stadt und StädteRegion Aachen“ 7

Zusammenfassung

Die Finanzierung des ÖPNV in Aachen steht vor wachsenden Herausforderungen: steigende Kosten, begrenzte Haushaltsmittel, neue technische Anforderungen und unklare bundespolitische Rahmenbedingungen, wie etwa beim Deutschlandticket. Gleichzeitig sind massive Investitionen erforderlich, um das Angebot im Sinne der Mobilitätswende auszubauen und die Infrastruktur barrierefrei und klimafreundlich zu gestalten.

Bei der Finanzierung gilt es den nicht kostendeckend zu gestaltenden Busbetrieb und Investitionen in die städtische Infrastruktur (z.B. Haltestellen, Beschleunigungsmaßnahmen) zu unterscheiden. Die Finanzierung des Busverkehrs erfolgt aktuell über ein abgestimmtes System aus Fahrgeldeinnahmen, kommunalen Zuschüssen und Bundes- und Landesmittel, ergänzt durch städtische Mittel aus dem steuerlichen Querverbund des E.V.A.-Konzerns. Der Finanzbedarf aufgrund von Angebotsausweitungen im Sinne der Verkehrswende die über reguläre Fahrplananpassungsmaßnahmen finanziell oder inhaltlich hinaus gehen, darunter fallen kostenintensive Maßnahmen (Schnellbuslinien), werden bislang teils direkt in Form einer Gesellschaftereinlage aus dem städtischen Haushalt finanziert. Die Investitionsfinanzierung basiert größtenteils auf Förderprogrammen von Land und Bund (z. B. ÖPNVG NRW), insbesondere für Fahrzeugbeschaffung, Infrastruktur und Mobilstationen.

Der langfristige Finanzierungsausblick zeigt Handlungsbedarf: Die Ausgaben wachsen, die Grenzen der Fahrgasteinnahmen und Aufgabenträgerfinanzierung sind absehbar. Perspektivisch ist daher eine „dritte Finanzierungssäule“ notwendig – etwa über Drittnutzerkonzepte wie Arbeitgeberbeiträge oder andere zweckbezogene Abgaben. Hierfür braucht es neue gesetzliche Grundlagen auf Landes- und Bundesebene.

Im Bereich der Vergabe ist das „Integrierte Verkehrsnetz Stadt und StädteRegion Aachen“ als Gesamtleistung und rechtliche Einheit zu verstehen, deren Erbringung nicht kostendeckend gestalbar ist bzw. zu gestalten sein wird. Mit dem Fahrplanwechsel 2027 soll eine einheitliche, effiziente und abgestimmte Bedienung im gesamten Stadtgebiet und der Region – mit Synergien in Planung, Betrieb, Steuerung und Qualitätssicherung ermöglicht werden.

1. Rahmenbedingungen

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Aachen steht vor mehreren Herausforderungen. Dazu gehören:

- Begrenzte finanzielle Mittel
- Steigende Betriebskosten
- Nachhaltigkeit und Umweltauflagen
- Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern
- Notwendige Investitionen in die Infrastruktur

Außerdem hängt die Finanzierung des ÖPNV von politischen Entscheidungen und Prioritäten ab, die in Teilen nicht lokal beeinflusst werden können (z.B. Tarifreform im Verbundgebiet, Finanzierung Deutschlandticket, etc.).

.

2. Finanzierung

2.1. Betrieb

Die Finanzierung des ÖPNV-Betriebs beruht auf unterschiedlichen Säulen:

- Die SPNV-Leistung wird über Regionalisierungsmittel des Bundes/Landes durch den SPNV-Bedarfsplan geregelt.
- Der Betrieb des ÖSPV wird dem Grunde nach vor Ort finanziert. Neben den Fahrgeldeinnahmen und entsprechenden Zuweisungen etwa für Schwerbehindertenverkehre und Ausbildungsverkehre sind Ausgleichsleistungen der Aufgabenträger notwendig.

Die Finanzierung des Busverkehrs innerhalb des Aachener Verkehrsverbundes erfolgt nach den Regelungen der Satzung für den Zweckverband Aachener Verkehrsverbund und hier insbesondere nach den Vorgaben in den folgenden Paragrafen:

- § 12 „Vorgaben für die Finanzierung der Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV“
- § 12a „Ausgleichsverpflichtungen zwischen den Verbandsmitgliedern“
- § 13 „Förderung des ÖPNV“
- § 14 „Verbandsumlage“

Die Stadt Aachen ist – neben der StädteRegion Aachen und den Kreisen Düren und Heinsberg – eines von vier Verbandsmitgliedern des Zweckverband Aachener Verkehrsverbund. Die Finanzierungsregelungen in der Satzung für den Zweckverband Aachener Verkehrsverbund sind dabei so ausgestaltet, dass sie den Vorgaben an eine EU-konforme Finanzierung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 entsprechen.

Grundlage der gesamten Finanzierung ist der Verbundetat, der jeweils vor Beginn eines Jahres von der AVV GmbH erarbeitet und von den AVV-Gremien beraten und beschlossen wird. Im Rahmen des Verbundetats und einer mittelfristigen Vorausschau werden insbesondere ermittelt und auf die Aufgabenträger umgelegt:

- Das betriebliche Leistungsangebot
- Die Fortentwicklung des Verbundtarifes
- Die zur Erstellung des ÖSPV notwendigen Aufwendungen und im Rahmen des ÖSPV erwirtschafteten Erträge

Der nicht über Umsatzerlöse (Fahrgeldeinnahmen und gesetzliche Ausgleichsleistungen) oder sonstige Erträge gedeckte Aufwand wird dabei nach Nutzwagen-Kilometern auf die Aufgabenträger aufgeteilt.

Die Finanzierung des Fehlbetrags ÖPNV-Leistung erfolgt heute zum größten Teil über die Nutzung des steuerlichen Querverbunds innerhalb der E.V.A.-Holding. Die Möglichkeiten der im Rahmen der Verkehrserbringung zulässigen Kostenübernahme sind abhängig von den Beteiligungsergebnissen des E.V.A.-Konzerns. Insofern muss auch die Ausweitung von Leistungen mit einem anteiligen Verkehrsverlust (keine kostendeckende Erbringung möglich) im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit des städtischen E.V.A.-Konzerns und seines Gesellschafters Stadt Aachen betrachtet werden.

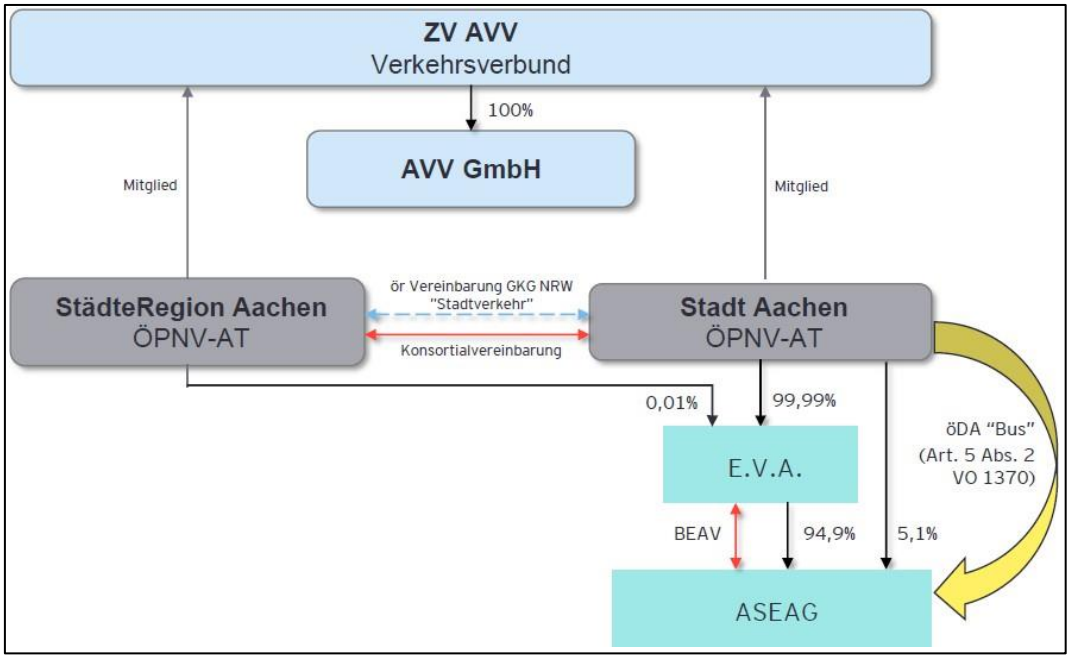


Abbildung 1: ÖPNV-Organisation Stadt und StädteRegion Aachen

Für die Mobilitätswende stellt der ÖPNV-Ausbau eine wichtige Säule dar. So wurden in den letzten Jahren Leistungsausweitungen im Sinne einer beschleunigten Verkehrswende direkt aus dem städtischen Haushalt finanziert.

ÖSPV-Verkehrsunternehmen mit eigenen Liniengenehmigungen (Verbundverkehrsunternehmen) erhalten Fördermittel aus der Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW. Darüber hinaus gewährt der Zweckverband AVV im Auftrag der Stadt Aachen sowohl den Verbundverkehrsunternehmen als auch Verkehrsunternehmen des SPNV bzw. den jeweils erlösverantwortlichen Aufgabenträgern Fördermittel zum Sozialticket (AVV-Mobil-Ticket) nach den „Richtlinien Sozialticket 2011“ des Landes NRW, Mittel zur Förderung des Azubitickets im AVV sowie Fördermittel zum Ausgleich nicht gedeckter Kosten im Rahmen des NRW-E-Tarifs.

Seit 2020 fördert das Land NRW in begrenztem Umfang den Betrieb regionaler Schnellbuslinien. Damit wird auch jenseits des SPNV eine Finanzierung regionaler Schnellverbindungen gewährleistet. Dazu gehört neben der Anbindung schienenferner Orte an den SPNV auch die Schließung nachfragerelevanter Lücken, indem zwei Schienenstrecken per Bus miteinander verbunden werden. Das förderfähige Schnellbusliniennetz wird in einer entsprechenden Richtlinie abgebildet. In Aachen werden (Stand 2025) die Schnellbuslinien SB66 (Aachen - Roetgen - Monschau) sowie die Linie SB20 (Aachen - Jülich) aus diesem Programm gefördert. Hierbei werden nicht nur die erforderlichen Angebotsausweitungen im Sinne der Förderrichtlinie gefördert, sondern auch das bestehende Linienangebot. Die Beantragung von weiteren Linien zur anteiligen Betriebskostenförderung im Rahmen der go.Rheinland-Schnellbusförderung wird angestrebt. Diese Förderungen aus Landesmitteln sind zeitlich begrenzt und werden zunächst auch nur im zeitlichen Kontext der Förderung haushalterisch eingeplant. Die Fortführung von Maßnahmen nach dem Förderzeitraum sind als Anschlussfinanzierung offen und bedürfen abschließend einer Bewertung und ggfls. – bei positiver Bewertung – erneute Beschlussfassung und Mittelbereitstellung.

2.2. Investitionen

Für die Finanzierung der Fahrzeuge sowie der Betriebsanlagen sind die Verkehrsunternehmen zuständig. Ein mittelfristiges Beschaffungsprogramm für die Umsetzung des gesetzlich geforderten Technologiewandels der Fahrzeugflotte hin zu emissionsfreien Fahrzeugen liegt für das Unternehmen ASEAG vor und ist entsprechend der zukünftigen und in den Nahverkehrsplänen von Stadt und Städteregion Aachen definierten Anforderungen fortzuentwickeln.

Für alle Verkehrsunternehmen, die in Aachen Linienverkehrsleistungen im ÖSPV erbringen, besteht die Möglichkeit, zur Beschaffung neuer bzw. neuwertiger Fahrzeuge Fördermittel gemäß § 13 Abs. 2 der Satzung des Zweckverbandes Aachener Verkehrsverbund und der dazu erlassenen Richtlinie zu erhalten. Die

Finanzierung ist frühzeitig zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger abzustimmen.

Hinsichtlich des ÖPNV-Infrastrukturausbaus besteht sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch für die Stadt Aachen die Möglichkeit, eine Förderung nach ÖPNVG NRW § 12 „Pauschalierte Investitionsförderung“ sowie § 13 „Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse“ in Anspruch zu nehmen. Zuständige Behörde zur Abwicklung dieser Fördermaßnahmen ist der Zweckverband go.Rheinland. Die Investitionsplanung für ÖSPV-Maßnahmen erfolgt durch den jeweiligen Maßnahmenträger. Für den Bereich der Haltestellen ist dies der zuständige Baulastträger.

Bei Förderung infrastruktureller Maßnahmen durch go.Rheinland sind entsprechende Eigenmittel durch den Maßnahmenträger einzubringen. In März 2025 hat die Verbandsversammlung go.Rheinland beschlossen, den Fördersatz für alle Investitionsmaßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen von bis zu 90% auf 100% der zuwendungsfähigen Kosten zu erhöhen. Das betrifft sowohl nach § 12 ÖPNVG NRW aktuell beim Zweckverband go.Rheinland eingeplante aber noch nicht bewilligte Vorhaben als auch zukünftige Maßnahmen, die bis einschließlich 2027 aufgenommen werden.

Förderanträge nach § 12 ÖPNVG NRW können gemäß Förderrichtlinie auch für andere infrastrukturelle Projekte wie z. B. Investitionsmaßnahmen zur Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur mit funktionaler Verbesserung, Maßnahmen zur Erhöhung der betrieblichen und verkehrlichen Sicherheit im ÖPNV zur Sicherstellung einer angemessenen Fahrgastinformation aber auch Park+Ride- und Bike+Ride-Maßnahmen verwendet werden.

Für die Finanzierung von Mobilstationen bestehen aktuell mehrere Möglichkeiten der finanziellen Unterstützung. Es können sowohl Fördermittel über die ÖPNV-Investitionsförderung von go.Rheinland als auch über das Förderprogram „Mobilstationen der Zukunft“ in Anspruch genommen werden (vgl. Modul 5 „Verknüpfung der Verkehrsangebote“).

Bei verbundübergreifenden Maßnahmen, vordergründig in den Bereichen Kommunikation/Information und Vertrieb, erfolgt eine Abstimmung bezüglich der erforderlichen Investitionen zwischen AVV und den Verbundpartnerunternehmen bzw. Aufgabenträgern und entsprechend eine Einplanung der Mittel in den jeweiligen Haushalten. Nach Möglichkeit werden auch hier Förderanträge gestellt.

Auf dem Gebiet der Stadt Aachen wurden seit 2015 insgesamt ca.90 Haltestellenkanten mit Hilfe von Förderprogrammen barrierefrei ausgebaut. Derzeit sind weitere 165 Haltestellenkanten für den barrierefreien Haltestellenausbau beim Fördergeber go.Rheinland durch Einplanungsanträge zur späteren Förderung vorgemerkt. Für diese Haltestellen werden Finanzierungsanträge gestellt, sobald Ausführungsplanungen, Kostenberechnungen und politische Beschlüsse vorliegen.

2.3. Fördermittel

Zusätzlich können für Maßnahmen, die maßgeblich der Verbesserung des Ausbildungsverkehrs dienen, Fördermittel nach § 11a ÖPNVG NRW in Anspruch genommen werden. Der Stadt Aachen stehen aus der Ausbildungsverkehrspauschale zur Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie für Qualitätsverbesserungen derzeit 282.000 € je Förderjahr zur Verfügung.

Gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wird den Aufgabenträgern für den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen jährlich eine ÖPNV-Pauschale für Maßnahmen zur Steigerung der Qualität im ÖPNV (u.a. Fahrzeugbeschaffung, Aufgabenträgerpauschale) zugewiesen. Nach § 3 der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung (ÖPNVP-VO) erhält die Stadt Aachen für das Kalenderjahr 2025 insgesamt 1.833.541,66 €; 170.000 € pro Jahr verwendet die Stadt Aachen daraus für die Wahrnehmung ihrer Aufgabenträgerschaft im ÖPNV.

2.4. Förderprojekte

Im Rahmen verschiedener Landes-Förderprojekte hat die Stadt Aachen die Möglichkeit genutzt, verschiedene neuartige ÖPNV-Produkte in Form von On-Demand-Angeboten, einer Ortsbuslinie sowie Schnellbuslinien umzusetzen.

2.4.1. Schnellbusförderung

Seit Februar 2022 erhält die Stadt Aachen Fördergelder für den Betrieb der Schnellbuslinie SB66 zwischen Aachen, Roetgen und Monschau (s.o.). Der Betrieb erfolgt mit hochwertigen und komfortablen Fahrzeugen (gemäß Förderrichtlinie) die unter der Produktbezeichnung RegioLiner in einem attraktiven Takt, auch an

Wochenenden, verkehren. Insgesamt erhält die Stadt Aachen Fördermittel für fünf Jahre im Zeitraum zwischen 2022 und 2027 in Höhe von 2.769.291,00 €.

Darüber hinaus beteiligt sich die Stadt Aachen finanziell am geförderten Betrieb der Linie SB20 (Aachen – Jülich), die ebenfalls über dieses Förderprogramm teilfinanziert wird, mit 130.000 € jährlich. Die Beantragung erfolgte durch den zuständigen Aufgabenträger Kreis Düren.

2.4.2. NetLiner Laurensberg

Das Projekt NetLiner Aachen-Laurensberg wurde im Rahmen des Landesförderprogrammes "Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ in den Jahren 2021 bis 2024 gefördert. Im Aachener Norden wurde Linienleistung aufgrund der Bedarfssituation durch ein dynamisches Bedarfsverkehrssystem ersetzt. Insgesamt entstanden zuwendungsfähige Gesamtausgaben in Höhe von ca. 1.201.000 €. Davon wurden 75% der Kosten abzüglich Einsparungen und Einnahmen gefördert, in der Summe rd. 900.900 €.

2.4.3. Haaren Clever Mobil

In einem Teilprojekt des Modellvorhabens „Haaren clever mobil“ wird der ÖPNV-Ausbau gefördert. Im Rahmen des Projektes konnte die Schnellbuslinie SB71 (Verlautenheide-Haaren-Bushof-Uniklinik), die Ortsbuslinie OL1 in Haaren sowie ein On-Demand-Angebot („NetLiner Haaren“) umgesetzt werden. Insgesamt erhält die Stadt Aachen vrsl. 4,35 Mio. € Förderung nach dem Landesförderprogramm Mobil.NRW bei einem Eigenanteil von vrsl. 1,09 Mio. €.

2.5. Zukünftige Finanzierung und Ausblick

Für die Erreichung der klimapolitischen Ziele gemäß der Mobilitätsstrategie in der Verkehrsentwicklungsplanung ist eine signifikante quantitative und qualitative Verbesserung des ÖPNV-Angebotes erforderlich. Hiermit sind große finanzielle Herausforderungen verbunden. Diese zusätzlichen finanziellen Mittel zum Ausbau des ÖPNV können nicht wie bisher allein durch Fahrgäste und Aufgabenträger sowie die im bisherigen Rahmen gewährten Bundes- und Landesmittel aufgebracht werden.

Gerade die Befristung der projektbezogenen Landesmittel auf max. 3-5 Jahre führt dazu, dass auch die Einplanung im kommunalen Haushalt zunächst auf den Förderzeitraum beschränkt bleibt. Ein Anschlussbetrieb ist abhängig von einer weiteren Förderung (nach erneuter Beantragung beim Land) und/ oder einer erneuten Gremienbeschlussfassung der Stadt mit entsprechender Einplanung im städtischen Haushalt.

Das ÖPNV-System sieht sich generell seit Jahren mit stetig steigenden Kosten konfrontiert. Dies belegt für die Region auch das Gutachten zur „Untersuchung von Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV im AVV“ aus 2021, welches u.a. neue Finanzierungsmodelle, wie etwa die Drittnutzerfinanzierung, vorgeschlagen hat.

2.5.1. Kostenentwicklung

Die Ursachen für gestiegene Kosten des ÖPNV, und damit des gemeinwirtschaftlich zu tragenden Verkehrsverlustes aus der Leistungserbringung, sind auf mehrere Faktoren zurückzuführen:

- Allgemeinen Kostensteigerungen, insbesondere beim Personal
- Angebotsausweitungen (dichtere Takte, Schnellbus- und Tangentialverbindungen, längere Betriebszeiten etc.) unbeachtlich des Kostendeckungsgrades aus Fahrgelderlösen
- Umstellung auf alternative emissionsfreie Busantriebe gemäß SaubFahrzeugBeschG
- Erneuerungs- und Ausbaubedarf der Infrastruktur

2.5.2. Einnahmeentwicklung

Die Kosten im öffentlichen Nahverkehr wachsen stärker als die Erlöse. Die Grenzen der Nutzendenfinanzierung sind allmählich erreicht und die Regionalisierungsmittel des Bundes sind nicht mehr auskömmlich. Außerdem ist die Kapazitätsgrenze des Finanzierungsmodells über den steuerlichen Querverbund erreicht. Politisch motivierte Tarifanpassungen – allen voran die Einführung des Deutschlandtickets – haben die Problematik zusätzlich beschleunigt und verschärft.

Die Rahmenbedingungen für die Verteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket sind komplex und für die Zukunft noch ungeklärt. Zur dauerhaften Etablierung des Deutschlandtickets bedarf es der Verständigung von Bund und Ländern einerseits über die langfristigen verkehrspolitischen Ziele, die mit dem Deutschlandticket verfolgt werden, und andererseits über die damit verknüpften Rahmenbedingungen, die von Bund und Ländern

geschaffen werden müssen.

Die Entwicklung der lokalen und regionalen Tarife hängt maßgeblich davon ab, z.B. von den Auswirkungen auf die Einnahmesituation durch die geplante Tarifreform im Rheinland („Rheinlandtarif“) in 2026.

2.5.3. Drittnutzerfinanzierung

Die Finanzierung des ÖPNV sollte aus den oben genannten Gründen um eine „Dritte Finanzierungssäule“ erweitert werden. Das oben erwähnte „AVV-Gutachten“ zeigt denkbare alternative Finanzierungsmodelle und potenzielle Bausteine einer Drittnutzerfinanzierung auf. Die Thematik wurde außerdem im Verkehrsverbund Rhein-Sieg in einem weiteren vertieften Gutachten in Bezug auf den VRS in 2022 untersucht und die aufgezeigten Finanzierungsinstrumente anhand zentraler Kriterien wie Höhe Finanzierungsbetrag und Stärke der verkehrlichen Lenkungswirkung auf den Umweltverbund eingeordnet; die Ergebnisse können auf den Aachener Raum übertragen werden

Die verschiedenen Instrumente, unterscheiden sich zielgruppenspezifisch, je nach Vorschlag werden Arbeitgebende, Ortsfremde, Einwohnende oder Fahrzeughaltende fokussiert. Mögliche Instrumente sind z.B.:

- Maut (City-Maut, Vignette)
- ÖPNV-Grundbetrag (Beitrag für alle Bürger*innen)
- Bürger*innen-Ticket (kostenlosen oder vergünstigten Nahverkehr)
- Kfz-Abgabe (Abgabe auf nutzungsunabhängige Kfz-Haltung)
- Grundsteuer (Anhebung)
- Mitarbeitendenticket

Die Anhebung der Parkgebühren wie auch die Einführung eines Mitarbeitendentickets – wie in Aachen geschehen – wird von den Autoren als denkbarer Beitrag einer Mitfinanzierung des ÖPNV betrachtet.

Bislang existiert in Nordrhein-Westfalen keine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage, welche die Einführung einer Drittnutzerfinanzierung des ÖPNV ermöglicht. Für eine Umsetzung der Instrumente sind an verschiedenen Stellen notwendige Anpassungen des Rechtsrahmens durch die jeweils verantwortlichen Akteure (Bund, Land und Kommunen) notwendig. Die Stadt hat sich sowohl in der praktischen Umsetzung (Mitarbeitendenticket) als auch in der inhaltlichen Diskussion mit dem Land für eine umsetzbare Drittnutzerfinanzierung eingesetzt.

Weder aus der derzeitigen praktischen Umsetzung des Deutschlandtickets noch aus der zeitnah nicht absehbaren Umsetzung des Landes, mittels gesetzlicher Grundlagen eine Drittnutzerfinanzierung zu ermöglichen, ergeben sich kommunale Finanzierungs-/ Umsetzungsmöglichkeiten bzw. sind solche überhaupt absehbar.

3. Vergabe von Busverkehren

3.1. Rechtliche Integration

Das gesamte ÖSPV-Angebot wird als integriertes Verkehrsnetz in diesem Nahverkehrsplan betrachtet.

Die Stadt Aachen beabsichtigt, sämtliche Linien des Zielnetzes 2028 zum 10.12.2027 zusammen mit dem Zielnetz des Aufgabenträgers StädteRegion Aachen als Gesamtleistung „integriertes Verkehrsnetz Stadt und StädteRegion Aachen“ im Rechtssinne von § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG zu vergeben. Die Vergabe soll durch die Stadt Aachen als kontrollierende Eigentümerin erfolgen. Hierüber wird gem. § 23 GkG NRW eine delegierende, öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen der StädteRegion Aachen und der Stadt Aachen abgeschlossen. In der öffentlich- rechtlichen Vereinbarung wird die Planungshoheit des jeweiligen Aufgabenträgers während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags beachtet und sichergestellt. Die von den beiden Aufgabenträgern eigenständig geplanten Verkehrsangebote werden im „integrierten Verkehrsnetz Stadt und StädteRegion Aachen“ als Gesamtleistung gebündelt, um die nachfolgend beschriebenen Integrationseffekte zu erzielen.

Die derzeitige Vergabe der Stadt Aachen an die ASEAG erfolgte als öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) gemäß Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007 direkt an die ASEAG als internen Betreiber. Dieser öDA hat eine Laufzeit von zehn Jahren und endet am 09.12.2027. Die gemeinwirtschaftlichen Liniengenehmigungen nach PBefG bestehen zum großen Teil bis zum 09.12.2027 bzw. dem 31.12.2027.

Die Umsetzung einer Anschlussvergabe soll auf Grundlage der aktuellen Rechtsprechung auf Basis von Art. 5 Abs. 1 VO1370/2007 i.V. m. § 108 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) erfolgen.

Durch die Vergabe des Verkehrsnetzes als Gesamtleistung wird eine integrierte Bedienung in der gesamten StädteRegion Aachen (einschl. der Stadt Aachen) gemäß der Abstimmung der jeweils für ihr Aufgabengebiet zuständigen Aufgabenträger sichergestellt und damit auf die Bedeutung und Anforderungen der Hauptpendlerströme im Ballungsraum Aachen reagiert.

Das zukünftig beauftragte Verkehrsunternehmen wird die zur Erfüllung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags notwendigen Liniengenehmigungen unter Beachtung der Anforderungen dieses NVP beantragen.

Buslinien, die auf die Gebiete anderer Aufgabenträger im AVV oder in Belgien oder den Niederlanden führen, sind mit diesen Aufgabenträgern im Zuge der Aufstellung dieses NVP als Bestandteil des „integrierten Verkehrsnetzes Stadt und StädteRegion Aachen“ und der zu vergebenden Gesamtleistung verbindlich abgestimmt worden.

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der ASEAG gemäß des geltenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags umfasst neben der Durchführung des Fahrbetriebs auf diesen Linien auch das Netzmanagement, die Vorhaltung der ortsfesten Infrastruktur für den Busbetrieb (Betriebshöfe, Abstellanlagen, Betriebsleit- und Fahrgastinformationssysteme) und die Beachtung der Verbundstandards des AVV. Durch die Zusammenfassung der verkehrlichen Funktionen in einem Unternehmen, soll die größtmögliche Integrationswirkung für den Linienverkehr in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erzielt werden.

Der Umfang dieser derzeit geltenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung soll Grundlage der Anschlussvergabe ab 12/2027 sein. Darüber hinaus soll zukünftig der Betrieb von Mobilstationen durch das beauftragte Verkehrsunternehmen unmittelbar über den öDA ermöglicht werden. Die derzeitige juristische Prüfung der Einbeziehung der Betriebsführung von Mobilstationen in den öDA als Bestandteil der Unternehmensleistung wird zum Zeitounkt der Vorabveröffentlichung der Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags über Verkehrsleistungen auf dem Gebiet der Aufgabenträger Stadt und Städteregion Aachen nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB im Amtsblatt der Europäischen Union abgeschlossen sein. Über eine tatsächliche Umsetzung/Ausgestaltung wird noch zu entscheiden sein.

3.2. Merkmale des "Integrierten Verkehrsnetzes Stadt und StädteRegion Aachen“

Durch die Zusammenfassung im „integrierten Verkehrsnetz Stadt und Städte-Region Aachen“ wird eine integrierte Verkehrsbedienung im Interesse des Aufgabenträgers abgesichert.

Folgende Integrationseffekte werden erzielt:

- Optimierung der Umlauf- und Betriebsplanung beim Fahrzeug- und Personaleinsatz
- Betriebliche Verkehrsplanung aus einer Hand
- Abbau konkurrierender Angebote zu Gunsten einer optimierten Fahrplangestaltung
- Verbesserte Netzabstimmung und Verknüpfung der Linien
- Weniger Umstiege an Stadtrandgrenzen
- Betriebssteuerung aus einer Hand, da nur eine Leitstelle
- Verbindung ertragsschwacher mit ertragsarmen Linien
- Optimierung der Vertriebswege und Vertriebsstrukturen sowie der technologischen Weiterentwicklung des Vertriebs
- Optimierung der Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie des Flottenmanagements
- Optimierung der Datenbereitstellung für Informationsdienste (statische und dynamische Daten)
- Optimierung und Vereinheitlichung der Serviceleistungen
- Minimierung des Abstimmungsbedarfs

Insgesamt sollen die Integrationseffekte sowohl zu deutlichen verkehrlichen als auch zu wirtschaftlichen Verbesserungen beitragen.

Die Umsetzung einzelner Qualitätskriterien, Standards und Maßnahmen sind auch für die Zukunft teilweise noch nicht in eine Finanzierung eingebettet und bedarf daher in vielen Fällen noch entsprechender künftiger Beschlussfassungen und Finanzierungsentscheidungen.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
1	Begleitkreis, Grüne	2	3.1.	Betriebszeiten Normalverkehrszeit, Tabelle 3: mo-fr 6:30 - 20:30 Uhr, sa 10:30 - 20:30 Uhr	NVZ ausdehnen in: Mo-Fr abends bis 22:00/22:30 Uhr, Sa+So 09:00-22:30 Uhr (gemäß AVV-Gutachten).	Die Tabelle wird nicht geändert: Übereinstimmung mit Angebot der Städteregion sollte gegeben sein. Das würde eine enorme Angebotsausweitung bedeuten und passt nicht zum Angebot heute. Eine Ausweitung der Normalverkehrszeiten sollte zu einem späteren Zeitpunkt für ein Zielnetz 2030+ überprüft werden.
2	Begleitkreis, Grüne	2	3.5.	Produktpalette, Stadtbusbedienung: Abendverkehr: 30 / 60 / 120 Minuten	Auf nachfragestarken Achsen auch 15 Minuten ergänzen.	Tabelle belassen, sie stellt den Regelzustand dar. Abweichungen von der Tabelle sind in Einzelfällen möglich.
3	Begleitkreis, Grüne	2	3.5.	Produktpalette, Schnellbusbedienung: Wochenende 60/120 Minuten	Wochenende 30/60 Min.	Die Tabelle wird nicht geändert: Abweichungen von der Tabelle sind in Einzelfällen möglich. Sofern eine Landesförderung möglich ist, werden Ausweitungen der Taktungen am Wochenenden geprüft. Beispielsweise wird die Taktverdichtung der SB66 an Samstagen auf einen 30-Minuten-Takt im Förderantrag berücksichtigt.
4	Begleitkreis, Grüne	2	3.6.	Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit: Die Fahrten sind pünktlich durchzuführen. Abweichungen der Pünktlichkeit wirken sich als Verfrühung oder als Verspätung aus. Abfahrten vor der veröffentlichten Abfahrtszeit gelten als Verfrühung. Verfrühte Abfahrten müssen grundsätzlich vermieden werden. Um mehr als eine Minute verfrühte Abfahrten an einer Haltestelle werden nicht toleriert.	Verfrühung sind dem Fahrpersonal durch Warnsignale anzuzeigen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Akustische Hinweise würden die bereits hohe Stressbelastung des Fahrpersonals in den entsprechenden Situationen weiter steigern. Heute schon wird die aktuelle Pünktlichkeit auf dem Führerstandsdisplay angezeigt. Der Text wird entsprechend ergänzt: Die Verfrühungen werden visuell für das Fahrpersonal im Bordrechner dargestellt und sind an jeder Haltestelle ersichtlich.
5	Begleitkreis, Grüne	2	3.8.	Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten: Ziel ist es, mittels geeigneter Maßnahmen die Durchschnittsgeschwindigkeit im ÖPNV im Vergleich zu heute spürbar zu erhöhen.	In der Zielperspektive 2030+ soll mittels geeigneter Maßnahmen die Durchschnittsgeschwindigkeit im ÖPNV im Vergleich zu heute um mindestens 10 % erhöht werden. Ebenfalls in Modul 2 Kap. 4.2 ergänzen.	Der Text wird in den beiden Kapiteln wie folgt angepasst: Ziel ist es, mittels geeigneter Maßnahmen, vor allem durch den Ausbau der Infrastruktur auf nachfragestarken Achsen (z.B. LSA-Bevorrechtigungen, Busspuren), die Durchschnittsgeschwindigkeit im ÖPNV um insgesamt 10% zu erhöhen.
6	Begleitkreis, Grüne	2	3.11.	Störungs- und Baustellenmanagement: Bei Betriebsstörungen und anderen Abweichungen vom Regelfahrplan sind die Fahrgäste unverzüglich zu informieren. Im Fall einer Störung sind Ersatzverkehre und Entstörungsdienste möglichst umgehend zu erbringen. Bei länger andauernden, z.B. baustellenbedingten, Änderungen der Verkehrsbedienung muss die Fahrgastinformation auf allen Kanälen angepasst und rechtzeitig kommuniziert werden. Bei einer vollständigen Abkopplung vom regulären ÖPNV-Angebot ist eine Ersatzbedienung in Abstimmung mit dem Aufgabenträger abzustimmen, möglichst mit Anschluss an das angrenzende, bestehende Angebot.	Die digitalen FGI- und Auskunft-Systeme müssen so ertüchtigt werden, dass in real-time auf veränderte Streckenführungen (z. B. durch Baustellen) reagiert wird. Im Fahrzeug müssen die Fahrpersonale per Durchsage darauf hinweisen, sofern keine automatische Durchsage erfolgt.	Der Text wird wie folgt angepasst: Bei länger andauernden, z.B. baustellenbedingten, Änderungen der Verkehrsbedienung muss die Fahrgastinformation auf allen Kanälen angepasst und rechtzeitig kommuniziert werden. Zu diesen Kanälen gehören auch Durchsagen und Anzeigen in den Fahrzeugen. Bei einer vollständigen Aufgabe des regulären ÖPNV-Angebots ist eine Ersatzbedienung in Abstimmung mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Die Ersatzbedienung ist ebenfalls auch über die verfügbaren Kanäle deutlich zu kommunizieren. Auch die Lage der Ersatzhaltestelle, der Ausfall einer barrierefreien Zuwegung sowie angepasste Umsteigewege gehören zur Ersatzbedienung und müssen deshalb in den relevanten Mitteilungen angekündigt werden.
7	Begleitkreis, Grüne	2	3.11.	Störungs- und Baustellenmanagement	Für baustellenbedingte Änderungen der Verkehrsbedienung, die (im öDA zu definierende) eine bestimmte zeitliche Dauer übersteigen, wird die Planung und Fahrgastinformation überall angepasst. Dazu sind auch die aufgrund der tatsächlichen Örtlichkeit geänderten Umsteigewege im Fall von Umsteigeverbindungen zu berücksichtigen.	Siehe oben + Modul 7, 5.3.: Ersatzhaltestellen und alternative barrierefreie Wege müssen darüber hinaus deutlich kommuniziert werden. Dies gilt für alle länger andauernden Änderungen der Verkehrsbedienung, insbesondere für Baustellen mit langer Dauer.
8	Begleitkreis, Grüne	2	4.1.5.	Radverkehrsführung an Bushaltestellen: Im NVP-Entwurf nicht erwähnt.	Vorgaben zur konfliktfreien Führung von Radverkehrsanlagen an Haltestellen, soweit diese baulich getrennt vom Straßenraum geführt werden.	Das Kapitel 4.1.5. Zugang zum Umfeld wird wie folgt ergänzt: "Im Umfeld der Haltestellen spielt ferner die Radverkehrsführung eine wesentliche Rolle. Dabei gibt es mehrere Möglichkeiten, wie der Radverkehr im Bereich von Haltestellen geführt werden kann. Die Lösungen hängen vom verfügbaren Raum, der Anzahl der Fahrten an der Haltestelle, der Fahrgastwechselzahlen, der Verkehrsmenge im Radverkehr und dem allgemeinen Verkehrsfluss sowie der Verkehrssicherheit ab. Die Entwicklung von individuellen Lösungen erfolgt zurzeit je nach Fall mit dem Ziel der zukünftigen Einhaltung bestimmter standardisierter Muster." Diese Standards werden in einem separaten Papier außerhalb des NVP zusammengetragen.
9	Begleitkreis, Grüne	2	4.2.	Straßeninfrastruktur: Die Möglichkeit der Einrichtung von Busspuren/Umweltspuren sollte insbesondere in stark frequentierten Bereichen (Linienbündel) und auf Hauptverkehrsstraßen geprüft werden. Dabei ist - soweit straßenräumlich sowie verkehrstechnisch realisierbar - eine Führung in Mittellage dem Fahrbahnrand	Statt "sollte" in "muss" ändern.	Der Text wird wie folgt angepasst: Die Möglichkeit der Einrichtung von Bussonderfahrstreifen/Umweltspuren wird insbesondere in stark frequentierten Bereichen (Linienbündel) und auf Hauptverkehrsstraßen geprüft. Dabei ist - soweit straßenräumlich sowie verkehrstechnisch realisierbar - eine Führung in Mittellage dem Fahrbahnrand vorzuziehen.
10	Begleitkreis, Grüne	2	4.2.	Straßeninfrastruktur: Die Einrichtung von Busschleusen sollte an stark frequentierten Kreuzungen und Einmündungen geprüft werden.	Statt "sollte" in "muss" ändern.	Der Text wird wie folgt angepasst: Die Einrichtung von Busschleusen wird insbesondere an stark frequentierten Kreuzungen und Einmündungen geprüft.
11	Begleitkreis, Grüne	2	5.3.3.	Fahrzeugstandards, technische Ausstattung: USB-Steckdosen wurden im Entwurf nicht benannt.	Die Ausstattung mit USB-Steckdosen definieren.	Der Text wird wie folgt angepasst: Eine Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN-Zugang und USB-Steckdosen für die Fahrgäste ist wünschenswert.
12	Begleitkreis, Grüne	2	5.3.3.	Fahrzeugstandards, technische Ausstattung: Eine Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN-Zugang für die Fahrgäste ist wünschenswert.	Die Ausstattung mit WLAN definieren.	Der Text wird wie folgt angepasst: Eine Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN-Zugang und USB-Steckdosen für die Fahrgäste ist wünschenswert.
13	Begleitkreis, Grüne	2	5.3.4.	Fahrzeugstandards, Klimatisierung: Bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen - auch bei Auftragsunternehmen - ist eine Ausstattung mit Klimaanlagen vorzusehen. Die Nachrüstung einer Klimatisierung von Bestandsfahrzeugen ist wünschenswert, ist aber unter technischen und wirtschaftlichen Aspekten abzuwägen.	Textbaustein bitte überprüfen.	Der Text bleibt so bestehen.
14	Begleitkreis, Grüne	2	5.3.5.	Fahrzeugstandards, Werbung: Werbung auf den Scheiben der Fahrzeuge ist auf ein Minimum zu reduzieren und darf die Sicht nach außen nicht unzumutbar behindern. Es ist sicherzustellen, dass von jedem Sitzplatz aus die Erkennbarkeit der Haltestellen gewährleistet ist. Es dürfen nicht mehr als 30% der Scheibenfläche mit Werbung bzw. Rasterfolie beklebt werden mit Ausnahme der Heckscheibe. Die Türbereiche müssen kontrastreich und gut erkennbar bleiben.	Es sollte ein komplettes Verbot auf den Seitenscheiben wegen Sichtbehinderung geben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und der Text wie folgt angepasst: Werbung auf den Scheiben der Fahrzeuge stellt eine relevante Einnahmequelle des ÖPNV dar. Wegen der Sichteinschränkungen ist die Werbung jedoch auf ein Minimum zu reduzieren und darf die Sicht nach außen, insbesondere auf die Haltestellen, nicht unzumutbar behindern. Es dürfen nicht mehr als 30% der Scheibenfläche mit Werbung bzw. Rasterfolie beklebt werden mit Ausnahme der Heckscheibe. Durch die Begrenzung der Scheibenflächen auf maximal 30% kann sichergestellt werden, dass die Sicht auf die Haltestellen nicht unzumutbar eingeschränkt wird. Insbesondere die Fensterflächen der Türbereiche müssen kontrastreich und gut erkennbar bleiben.
15	Begleitkreis, Grüne	2	6.2.	Qualitätssicherungskonzept: Für die Qualitätskriterien im Anreizsystem erstellt das Verkehrsunternehmen einen jährlichen Qualitätsbericht, in dem die Messwerte erfasst und die Ist-Situation mit den vorgegebenen Anforderungen verglichen wird.	Qualitätskennzahlen sollen quartalsweise veröffentlicht werden.	Im Zuge des neuen öffentlichen Dienstleistungauftrags (öDA) wird ein regelmäßiges Qualitätscontrolling nach den öDA-Kriterien und dem Lagebericht Mobilität definiert.
16	Begleitkreis, Grüne	3	3.2.3.	OPNV-Angebot, On-Demand-Systeme: In Ergänzungen zu den Regelbuslinien verkehrt der NetLiner als On-Demand-System. Fahrten müssen bis spätestens 30 Minuten vor Abfahrt über die movA-App oder telefonisch gebucht werden.	Bei Bedarf auch geringere Vorlaufzeiten als 30 Minuten zulassen.	30 Minuten Vorlaufzeit sind im System vorgegeben. Grundsätzlich hat das Fahrpersonal die Anweisung, falls dort wo gerade jemand einsteigt zufällig noch ein Zweiter steht der nicht gebucht hat, dass sie den dann mitnehmen dürfen, sofern sie die Kapazität haben und das zu ihrer geplanten Fahrtrichtung passt.
17	Begleitkreis, Grüne	3	7.4.1.	Mindestens 25 im Projekt DFI 2.0: Derzeit sind ca. 50 Haltestellen mit einer DFI-Anlage ausgestattet. Für die Kategorie 2 gehört eine DFI-Anlage zur optionalen Ausstattung. Um die Haltestellen der Kategorie 1 vollständig auszurüsten werden ca. 25 weitere DFI-Anlagen benötigt.	Das Ziel sollte ambitionierter formuliert werden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: Ein Test von kleineren DFI-Anlagen soll parallel durchgeführt werden mit dem Ziel auch geringer frequentierte Haltestellen mit einem Echtzeit-Informationssystem ausstatten zu können.
18	Begleitkreis, Grüne	4	1.1.	…sollen die Fahrgastzahlen um **bis zu 30%** in der Stadt und StädteRegion Aachen gesteigert werden.	…sollen die Fahrgastzahlen um **mindestens 30%** in der Stadt und StädteRegion Aachen gesteigert werden.	Der Text wird wie folgt angepasst: Durch eine schrittweise Angebotsverbesserung verbunden mit einem konsequenten Ausbau der Infrastruktur zur Beschleunigung des ÖPNV sollen die Fahrgastzahlen sukzessive an die Zielgröße von 30% Steigerung angenähert werden. Derzeit werden die Steigerungspotenziale im Zuge eines Systemwechsels hin zu einem kombinierten Bus- und Stadtbahnsystem geprüft.
19	Begleitkreis, Grüne	4	3.4.4.	nicht erwähnt	Die Planungsidee einer Bustrasse Wüllnerstraße im Beidrichtungsverkehr sollte weiter verfolgt werden in Abstimmung mit den Planungen zum Radschnellweg RS4 und zur künftigen Führung des ÖSPV im Pontviertel.	Nicht als NVP-Maßnahme, sondern als konkrete Einzelmaßnahme prüfen: Im Zuge der aktuell laufenden Überplanung der künftigen Aufteilung der Verkehrsflächen und Nutzungsansprüche im Pontviertel erfolgt bereits kurzfristig und außerhalb des Nahverkehrsplans eine weitere Prüfung und ggf. weitere Planung Bustrasse Wüllnerstraße.
20	Begleitkreis, Grüne	4	3.4.3.	Die Anschlusssicherung in den Tagesrandzeiten soll durch geeignete Kommunikation sichergestellt werden. Durch die aktiv zu kommunizierende Mobilitätsgarantie wird z.B. die Fahrt bis zur Zielhaltestelle garantiert.	Die Anschlusssicherung – zumindest bei Linien im Stundentakt oder seltener - in den Tagesrandzeiten soll durch geeignete Kommunikation zwischen den Verkehrsunternehmen sichergestellt werden und ggfs. eine alternative Mobilitätsgarantie durch Taxis etc. gewährleistet sein. zumindest bei der letzten Fahrt).	Folgender Satz wird im Entwurf ergänzt: Die Verbesserung der Mobilitätsgarantie, beispielsweise zu Tagesrandzeiten, wird seitens der Verwaltung geprüft.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
21	Begleitkreis, Grüne	4	3.4.3.	nicht erwähnt	Die Mobilitätsgarantie ist bisher in Aachen unzureichend bekannt und sollte intensiver von ASEAG und AVV beworben werden.	Folgender Satz wird im Entwurf ergänzt: Die Verwaltung prüft zudem, inwieweit die Bewerbung der Mobilitätsgarantie deutlicher in den Aushängen hinterlegt werden kann und die Abrufbarkeit von detaillierten Bedingungen ggf. mittels eines QR-Codes angeboten werden kann.
22	Begleitkreis, Grüne	4	3.4.3.	fehlt Modul 2, 3.7 Modul 4, Kapitel 3.4.3.: „Die Anschlusssicherung in den Tagesrandzeiten soll durch geeignete Kommunikation sichergestellt werden“.	Im Spätverkehr müssen gesicherte Abbringer-Anschlüsse des Busverkehrs bestehen, zumindest für die letzte Fahrt.	Folgende Sätze werden im Entwurf ergänzt: Die unternehmensübergreifende Kommunikation muss insbesondere im Spätverkehr gesichert werden. Bei fahrplanmäßigen Umsteigevorgängen zum "letzten" Bus des Tages sind entsprechende Wartezeiten einzukalkulieren.
23	Begleitkreis, Grüne	4	3.4.5.	Die Stadt Aachen erkennt die aktuelle Gesetzeslage zur Beschaffung von Fahrzeugen mit möglichst umweltfreundlichen Antrieben gemäß des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) an und strebt grundsätzlich die Umrüstung auf einen Betrieb des Busliniennetzes durch emissionsfreie Fahrzeuge an.	Gilt das auch für Subunternehmen? Das Gesetz ja - Gibt es schon eine Umsetzungsidee?	Folgender Satz wird ergänzt: Bei Fahrzeugneubeschaffungen von Subunternehmern und bei Neuverträgen zwischen dem betrauten Verkehrsunternehmen und dem Subunternehmern gelten die gesetzlichen Regelungen bzw. Beschaffungsquoten auch für Subunternehmer.
24	Begleitkreis, Grüne	4	4.2.2.	Das Projekt wird derzeit aufgrund fehlender Planungs- und Umsetzungskapazitäten bei der Verwaltung nicht weiterverfolgt.	Das Projekt Südausgang sollte wieder aufgenommen werden, auch als starker Verknüpfungspunkt mit dem ÖSPV auf der Kasinostraße.	Folgender Satz wird ergänzt: In Abstimmung zwischen Verwaltung und Politik kann eine Überprüfung für eine Projektfortführung in der Legislaturperiode 2025 ff. erfolgen.
25	Begleitkreis, Grüne	8	3.3.	Beim Fahrkartenkauf im Bus soll das bargeldlose Bezahlen gestärkt werden. Ziel ist, den Kaufprozess im Fahrzeug zu beschleunigen und zu vereinfachen sowie das Fahrpersonal zu entlasten.	Barzahlung im Bus einschränken bzw. unterbinden.	Diskussion im Begleitkreis mit dem Ergebnis, dass weitergehende Zielformulierung nicht mehrheitsfähig wäre.
26	VCD	allg.		Strategie	Ein wichtiges Ziel des Nahverkehrsplans ist die Steigerung der Fahrgastzahlen um 30% (vgl. Modul 4 Zielkonzept ÖPNV-Netz). Dieses Ziel muss sich als konzeptionelle Ausrichtung viel stärker in allen Modulen wiederfinden. In diesem Zusammenhang müssen die Sicht und die Bedürfnisse der heutigen Nicht-Nutzer des ÖPNV erkannt, benannt und in allen Planungen berücksichtigt werden. Was will/muss der neue Fahrgast wissen? Wie erlebt er/sie eine heutige Fahrt? Welche Hilfen werden ihm/ihr vor der Fahrt und unterwegs gegeben? Eventuell auch: Wie kann man Umsteiger*innen vom MIV auf den ÖPNV „belohnen“?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das übergeordnete 30%-Ziel gibt die Zielrichtung vor. Im Nahverkehrsplan werden daraus abgeleitete Konzepte, Programme und Absichten dargestellt. Gleichzeitig muss der Nahverkehrsplan realistische Arbeitsprogramme abbilden. Aktuelle Sachlagen wie der - übrigens deutschlandweite - Fahrpersonalmangel muss ebenfalls berücksichtigt werden.
27	VCD	2	3.11.	Störungs- und Baustellenmanagement	Auch vorübergehende längerfristige Linienumleitungen müssen den Fahrgästen rechtzeitig und klar kommuniziert und in allen betroffenen Informationssystemen konsistent dargestellt werden. Dazu gehört auch die Angabe der Dauer der Umleitungen und der Effekt der Umleitungen auf die Gültigkeit insbesondere des Flugs-Tickets.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Text wurde angepasst, siehe Eingabe der Grünen im Begleitkreis.
28	VCD	2	4.1.	Infrastruktur, Bushaltestellen	Wichtig für Umsteigevorgänge ist bei der Wegeleitung auch die gut sichtbare Bezeichnung der Haltestellenkanten (H1, H2, …).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Forderung ist in Tabelle 8: Zielvorgaben zur Ausstattung der Haltestellen enthalten.
29	VCD	2	4.1.7.	Haltestellenausstattung	Ein Umgebungsplan sollte an allen Haltestellen mit Umsteigebeziehungen ausgehängt werden. Dieser muss Lage und Bezeichnung der Haltestellenkanten (H1, H2, ...) enthalten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Forderung ist in Tabelle 8: Zielvorgaben zur Ausstattung der Haltestellen enthalten.
30	VCD	2	4.1.7.	Haltestellenausstattung	Ortsnetzpläne im Aushang müssen dauerhaft lesbar (keine Ausbleichung!) und komplett (keine Ausschnitte!) sein; gegebenenfalls müssen die Aushangrahmen in der Größe angepasst werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und nach örtlichen Möglichkeiten auch umgesetzt. Der Zustand der Informationen wird regelmäßig überprüft. Mängel können dem Verkehrsbetrieb gemeldet werden.
31	VCD	2	4.1.7.	Haltestellenausstattung	Ein Aushang der aktuellen Preise aller Tickets (nicht nur der Tarifstufen) muss an jeder Haltestelle vorhanden sein.	Bei jeder Tarifänderung alle Aushänge zu aktualisieren, würde einen hohen Aufwand bedeuten. Die Informationen zu allen Tarifen werden künftig über einen entsprechenden QR-Code an den Haltestellen kommuniziert und sind dadurch auch schneller und unabhängig von einem Fahrplanwechsel aktualisierbar.
32	VCD	2	4.1.7.	Haltestellenausstattung	An Verknüpfungspunkten, Park+Ride-Haltestellen und Mobilstationen sollten spezifische Informationen gegeben werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und erfolgt heute schon: An P+R-Haltestellen werden über entsprechende Infotafeln schon heute erweiterte und spezifische Informationen zur Verfügung gestellt. Bei Mobilstationen erfolgt ebenfalls eine gesonderte Wegweisung zu den einzelnen Mobilitätsangeboten.
33	VCD	2	5.3.5.	Fahrzeugausstattung, Werbung: "Werbung auf den Scheiben der Fahrzeuge ist auf ein Minimum zu reduzieren und darf die Sicht nach außen nicht unzumutbar behindern."	Dies würde insbesondere auch die Orientierung für Touristen erleichtern.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
34	VCD	2	6.1.	Qualitätssicherung	Methoden der Qualitätsmessung: Inwieweit werden auch die Beschwerden im Mängelmelder ausgewertet?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Kapitel 6.1. der Punkt "Auswertung von Daten aus dem Beschwerdemanagement" mit "z.B. Mängelmelder der Stadt Aachen" ergänzt. Beschwerden zum ÖPNV im Mängelmelder werden grundsätzlich an den zuständigen Adressaten weitergeleitet, meist den Verkehrsbetrieb. Diese Meldungen werden nicht separat bzw. zusätzlich durch die Stadtverwaltung ausgewertet, da Antworten von extern in der Regel der Stadt nicht bekannt sind.
35	VCD	3	Zsm	Zusammenfassung: Aachen ist die westlichste Großstadt Deutschlands und liegt im Dreiländereck mit Belgien und den Niederlanden. Durch ihre zentrale Lage ist die Stadt gut an wichtige Autobahn- und Bahnverbindungen angebunden, sowohl regional als auch international, etwa nach Köln, Mönchengladbach, Brüssel und Paris.	Neben Köln, Mönchengladbach, Brüssel und London sollte auch Paris genannt werden, das ohne Umstieg erreicht werden kann.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
36	VCD	3	1.2.1.	Spezifische Bevölkerungsgruppen	Warum werden Senioren & Seniorinnen hier nicht betrachtet?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wurden nur auf Fahrgastgruppen eingegangen, die in ihrer Größe die Angebotsplanung relevant beeinflussen (z.B. Sonderfahrten im Schulverkehr). Im Modul Barrierefreiheit wird auf die Belange der Seniorinnen und Senioren eingegangen.
37	VCD	3	3.2.2.	Tabelle 3 Buslinien in Aachen	Der Unterschied zwischen Schnellbuslinien und Expressbusfahrten wird nicht erläutert. Die Bezeichnung der Schnellbuslinien (mit/ohne „SB“) ist inkonsistent.	Der Text wurde überarbeitet.
38	VCD	3	4.1.2.	Haltestellenausstattung / FGU	Das bisher vertraglich begrenzte FGU-Kontingent sollte aufgestockt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen: Der Vertrag läuft bis 2031. Möglichkeiten zur Aufstockung oder Anschlussregelung werden rechtzeitig von der Verwaltung geprüft.
39	VCD	3	6.1.	Maßnahmen Busangebot	Die „Y-Struktur“ wird hier zwar genannt, es gibt jedoch keine Information über den Stand der Umsetzung oder die weitere Verfolgung des Konzeptes.	Die Y-Struktur wurde, wie im Kapitel 6.1. beschrieben, im Rahmen des Zielkonzepts 2018 umgesetzt und bedeutet, dass es jeweils eine umsteigefreie Verbindung aus einem Stadtteil in zwei andere gibt. Eine Bewertung wird an dieser Stelle nicht
40	VCD	3	6.2.	Bilanz alter NVP, SPNV-Maßnahmen	Welche Gründe führten zu der Entscheidung, die Reaktivierung der Schienenstrecke Maastricht - Aachen als Avantislinie nicht weiterzuverfolgen?	Die letzten Planungen für die Reaktivierung der Bahnstrecke wurden im Jahr 2014 erstellt. Zuletzt wurde im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes NRW deutlich, dass weder bei den Aufgabenträgern auf deutscher Seite (go.Rheinland) als auch auf niederländischer Seite (Provinz Limburg) Planungskapazitäten und Planungsabsichten zur Verfügung stehen.
41	VCD	3	7.1.1.	Bedarfsanalyse, Erschließungsqualität	Warum stellen „bis zu 500 m Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle [...]“ grundsätzlich eine akzeptable Distanz dar? Passt das immer zur Zusammensetzung des jeweiligen Fahrgast-Kollektivs an den Haltestellen, z.B. in der Nähe von Seniorenwohnheimen?	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: Bis zu 500 m Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle stellen grundsätzlich eine akzeptable Distanz dar und entsprechen ungefähr dem bisherigen Standard einer Luftlinienentfernung von 300 m. Die durchgeführte Analyse dient dazu, großflächige Lücken zu identifizieren. Sonderfälle, wie z.B. Seniorenheime, werden im Einzelfall betrachtet.
42	VCD	3	7.1.2.	Bedarfsanalyse, Erschließungsqualität	Warum gibt es keine Karte für die gesamte Stadt zur Güteklasse City-Takt?	Der Hinweis wurde berücksichtigt. Entsprechende Karte wurde unter Abbildung 18 eingefügt.
43	VCD	3	7.2.2.	Verbindungsqualität, Verbindungsanalyse	Warum enthält die Tabelle 8 keine Maßnahmen für den Sonn- und Feiertagsverkehr?	Bei den Auswertungen wird generell nur der Verkehr an Werktagen betrachtet.
44	VCD	3	7.2.4.	Betriebsablauf und Bedienungsqualität / Verknüpfungen, Anschlüsse	Mangelhaften Verknüpfungssituationen Bus-Bus kann auch durch bessere Informations- und Kommunikationsmittel begegnet werden, z.B. durch präzise Kartierung von Haltestellenkanten (H1, H2, ...) in der movA-App.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen: Die Haltestellenkanten werden sukzessive mit den Nummern ausgestattet, zunächst diejenigen mit mehr als zwei Abfahrtskanten.
45	VCD	5	Zsm		Was ist über die realen Wegeketten bekannt? Gibt es hierzu Erkenntnisse aus MiD 2023?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen: Eine Ausführung erfolgt nicht in diesem Zusammenhang.
46	VCD	5	1.	„Sharing-Angebote [...] können [...] dazu beitragen, den privaten Pkw- Besitz zu reduzieren und Verkehrsflächen effizienter zu nutzen.“ „Sharing-Angebote [...] fördern eine echte Alternative zum privaten Pkw“.	Welche konkreten Erkenntnisse stützen diese Aussage?	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt: Die Ersetzungsquote Carsharing wird regelmäßig vom Bundesverband Carsharing erhoben, derzeit ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug acht private Pkw.
47	VCD	5	3.2.	Bestandsaufnahme P+R-Anlagen	Da „die P+R-Standorte auch verstärkt von Berufspendler*innen genutzt“ werden, sollte ihnen in den Planungen zum P+R-Angebot eine viel stärkere Bedeutung zugemessen werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen: Die Stadt verfolgt das Ziel, die P+R Nutzung weiter auszubauen. Hierbei spielt neben der Aufwertung der bestehenden P+R Standorte auch die Erschließung neuer Zielgruppen eine wichtige Rolle.
48	VCD	5	4.2.	Zielkonzept Park+Ride	Zur Entlastung des Fahrpersonals und zur Minimierung von Verspätungen sollte an allen P+R-Haltestellen das Informationsangebot deutlich ausgebaut sowie DFI-Displays und Fahrausweisautomaten eingerichtet werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der konkreten P+R Planung betrachtet.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
49	VCD	5	4.2.1.	Zielkonzept Park+Ride	Angesichts der „vielen niederländischen und belgischen Besucher*innen" sollten die wichtigsten Informationen an den P+R-Standorten nicht nur in Englisch, sondern auch in Niederländisch und Französisch ergänzt werden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung...die wichtigsten Informationen auf dem Hauptschild am Westfriedhof in weiteren Fremdsprachen zu ergänzen.
50	VCD	6	1.1.2.	Anforderungen an Kundenservice und Kundengarantien	Die Apps sollten explizit in der Aufzählung genannt werden.	Der Hinweis wird ergänzt.
51	VCD	6	1.1.2.	Kommunikation an Kundenservice und Kundengarantien: "Die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens bzw. eines Dienstleisters muss immer gewährleistet sein."	Dies ist an Wochenenden derzeit nicht gegeben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
52	VCD	6	1.1.3.	Kommunikation, Beschwerdemanagement	Elektronisch (per Kontaktformular, App etc.) abgesetztes Feedback (Beschwerden, Lob, Vorschläge, Fragen etc.) muss mit einer Eingangsbestätigung mit Zitat des Feedbacks quittiert werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und mit dem Verkehrsunternehmen erörtert.
53	VCD	6	2.1.2.	Bestandsanalyse, Beschwerdemanagement	Die dargestellten Aussagen beschränken sich auf die Beantwortung der Beschwerden (ca. 9.500 in 2024) in einem gewissen Zeitraum. Es gibt keinerlei Informationen über den Inhalt der Beschwerden. Deren hohe Zahl böte eine gute Basis für eine Analyse. Die in 1.1.3. angesprochene „systematische Auswertung der Beschwerden" ist nirgendwo erläutert, ebenso wenig wie die daraus gezogenen Schlussfolgerungen. Eine Offenlegung dieser Fakten wäre an dieser Stelle wichtig.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine detaillierte Analyse des Beschwerdemanagements erfolgt in regelmäßigen Abständen durch die ASEAG und Stadtverwaltung.
54	VCD	6	2.1.2.	Bestandsanalyse, Beschwerdemanagement	Bei zunehmender Anzahl der Beschwerden nimmt die Beantwortungsquote ab. Was ist zu tun?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen: Die Darstellung bezieht sich einzig auf das Jahr 2024. Für die Beantwortungsquoten spielen eine Vielzahl von Faktoren eine Rolle, z.B. Krankenstand des Personals im Beschwerdemanagement. Eine solche Ableitung ist daher nicht ohne weiteres gültig.
55	VCD	6	2.1.3.	Bestandsanalyse, Fahrgastbeirat	Warum werden „individuelle Anliegen" so betont? Geht es nicht auch um die Identifizierung von Mängeln, die viele Fahrgäste gleichermaßen betreffen?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, individuell kann gestrichen werden.
56	VCD	6	2.1.4.	Bestandsanalyse, Mobilitätsgarantie	Wie oft wird die Mobilitätsgarantie in Anspruch genommen?	Hierzu liegt der Stadt Aachen keine Angabe vor.
57	VCD	6	2.1.5.	Bestandsanalyse, Schlichtungsstelle Nahverkehr	Was ist Inhalte der Eingaben? Sind Muster erkennbar?	Hierzu liegt der Stadt Aachen keine Angabe vor.
58	VCD	6	2.2.1.	Bestandsanalyse, digitale Mobilitätsplattform	Gibt es eine Statistik über die Nutzung des multimodalen Angebots, z.B. aus movA/naveo oder MiD 2023?	Hierzu liegt der Stadt Aachen keine Angabe vor.
59	VCD	6	2.2.2.	Bestandsanalyse, elektronisches Fahrplanauskunftssystem	Es fehlen Angaben über bestehende Inkonsistenzen bei den Echtzeitinformationen zwischen den verschiedenen Informationssystemen für die Fahrgäste.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Inwieweit Inkonsistenzen bestehen, kann nicht quantifiziert werden und muss bei Bedarf mit den Verkehrsunternehmen erörtert werden.
60	VCD	6	2.2.3.	Bestandsanalyse Vertrieb, Mobilitäts-Apps	Es fehlen Nutzungsstatistiken. Es fehlt die Nennung der neuen go.Rheinland-App MyGo. Es fehlt der Hinweis, dass das P+R Ticket nicht über die Apps gebucht werden kann.	Nutzungsstatistiken sind nicht relevant, zumal die beiden Apps zusammengeführt werden sollen, vgl. Kap. 3.2.1. Es wird nur auf die lokalen Apps eingegangen. Auf dem Vertrieb von Tickets wird in diesem Kapitel generell nicht eingegangen.
61	VCD	6	2.2.6.	Bestandsanalyse Vertrieb, Internet	Wie sieht die Nutzungsstatistik aus?	Nutzungsstatistiken liegen nicht vor.
62	VCD	6	3.1.1.	Zielkonzept, zielgruppenspezifische Kommunikation	Zu ergänzen sind Neukunden/Neukundinnen (nicht nur Neubürger*innen), die bisher den ÖPNV nicht nutzen. 30% Fahrgastzuwachs wird allein aufgrund von Zuzügen nicht erreichbar sein.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Neukunden/Neukundinnen sind eine wichtige Gruppe im Hinblick auf das 30%-Ziel. Diese Gruppe stellt ein Querschnitt der u.a. bereits dargestellten Personengruppen dar. Die Liste ist nicht abschließend und soll nach Bedarf erweitert werden.
63	VCD	6	3.2.1.	Zielkonzept, elektronische Auskunftssysteme	Alle Systeme müssen den Fahrgästen immer konsistente und korrekte Informationen anzeigen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das ist sicherlich gewünscht.
64	VCD	6	3.2.1.	Zielkonzept, Information	Vorübergehende längerfristige Linienumleitungen müssen den Fahrgästen rechtzeitig und klar kommuniziert und in allen betroffenen Informationssystemen konsistent dargestellt werden. Dazu gehört auch die Angabe der Dauer der Umleitungen. Vgl. Modul 2 Qualitätsanforderungen 3.4 Leistungsangebot (S. 6): „Baustellen mit größeren Auswirkungen auf den Linienverkehr müssen vom Baulastträger frühzeitig kommuniziert werden, damit Übergangslösungen rechtzeitig erarbeitet und abgestimmt werden können." Auch der Effekt von Umleitungen auf die Gültigkeit von Tickets muss den Fahrgästen klar und rechtzeitig kommuniziert werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In 3.2. erster Absatz wird ergänzt: Informationen zu Baustellen und Umleitungen müssen frühzeitig und klarstellend erfolgen.
65	VCD	6	3.2.1.	Zielkonzept, elektronische Auskunftssysteme: Bisher keine Erwähnung.	Auf den Anzeigen in den Bussen sollten die aktuellen Anschlussverbindungen an der nächsten Haltestelle angezeigt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an anderer Stelle mit dem Verkehrsunternehmen diskutiert.
66	VCD	6	3.2.1.	Zielkonzept, elektronische Auskunftssysteme	Veraltete Werbung auf den Anzeigen im Bus deutet auf Vernachlässigung der Systemaktualität hin.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, konkrete Hinweise sind an das Verkehrsunternehmen zu richten.
67	VCD	6	3.2.1.	Zielkonzept, elektronische Auskunftssysteme	Die Tabelle mit den aktuellen Fahrtausfällen auf der Internetseite der ASEAG wird nicht explizit erwähnt. Diese Tabelle sollte auf jeden Fall beibehalten werden.	Die Tabelle stellt ein Service des Verkehrsbetriebs dar, ist aber nicht explizit im Verkehrsvertrag gefordert und nicht NVP-relevant. Der Hinweis wird weitergegeben.
68	VCD	6	3.2.3.	Informationspalette, Tabelle 2	In der Tabelle fehlen Informationen zu Park+Ride.	Eine solche Differenzierung erfolgt in dieser Tabelle nicht. Die Tabelle wurde außerdem zusammengefasst, es wird nur ein Auszug dargestellt.
69	VCD	7	4.2.	Bestandsanalyse Bushaltestellen: Ein barrierefreier Zugang zur Haltestelle wird durch eine Bordsteinabsenkung, Rampen oder einen Flachbord erreicht. Die Mehrheit der Haltestellenkanten in Aachen verfügen über einen der genannten Zugänge.	Wie passt die letztgenannte Aussage zur Abbildung 1, in der 162 + 670 = 832, also 84% von 993 Haltestellenkanten als „nicht barrierefrei" bezeichnet werden?	Ein barrierefreier Zugang ist nur ein Kriterium für eine barrierefreie Haltestelle - weitere Faktoren werden beschrieben. Dass nur die Zugänge von mehr als 800 Haltestellenkanten barrierefrei sind, heißt nicht, dass diese Kanten in ihrer Gesamtheit alle Anforderungen entsprechen.
70	VCD	7	5.1.1.	Barrierefreier Ausbau, Bauprogramm	Der Plan sieht vor, jährlich 60 Haltestellen barrierefrei auszubauen. Damit würde der Ausbau aller Haltestellenkanten ohne Kategorie 5 mehr als 12 Jahre dauern. Das erscheint aus Sicht der Betroffenen als zu lange.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nicht realistisch möglich, eine noch höhere Anzahl Haltestellen jährlich umzubauen.
71	VCD	7	5.4.	Zielkonzept Betrieb und Unterhaltung: Auch die Unterhaltung der Fahrzeuge und der Informationseinrichtungen spielt eine wichtige Rolle: Die Ausstattung muss stets funktionstüchtig sein, um Barrieren zu vermeiden. Werbung und Informationssysteme dürfen die Barrierefreiheit nicht beeinträchtigen, sondern sollen die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs durch eine klare Gestaltung erleichtern.	Wie sollen die in 4.3 Fahrzeuge genannten, häufig kritisierten Punkte verbessert werden, insbesondere da es in 5.4 Betrieb und Unterhaltung heißt „Werbung und Informationssysteme dürfen die Barrierefreiheit nicht beeinträchtigen [...]."?	Der Hinweis wird im Text wie folgt berücksichtigt: Auch die Unterhaltung der Fahrzeuge und der Informationseinrichtungen spielt eine wichtige Rolle: Die Ausstattung muss stets funktionstüchtig sein, um Barrieren zu vermeiden. **Mängel bei der Ausstattung sind möglichst schnell zu beseitigen.** Werbung und Informationssysteme dürfen die Barrierefreiheit nicht beeinträchtigen, sondern sollen die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs durch eine klare Gestaltung erleichtern.
72	VCD	7	5.4.	„Das Fahr- und Servicepersonal muss regelmäßig zu den Belangen mobilitätseingeschränkter und anderer Menschen mit Einschränkungen geschult werden" und weiter unten: „Hindernisse [...] können den barrierefreien Einstieg erheblich erschweren oder sogar verhindern. Hier ist dafür zu sorgen, dass z.B. durch [...] Durchführung von regelmäßigen Kontrollen an Haltestellen Beeinträchtigungen vermieden werden."	Was bedeutet hier „regelmäßig"?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen: Aktuell findet die Schulung jährlich im Rahmen der Modulschulungen mit vorgeschriebenen Inhalten statt. Diese Schulungen sind gesetzlich vorgeschrieben.
73	VCD	8	1.1.	Die Stadt Aachen strebt eine möglichst ressourcenschonende und wirtschaftliche Organisation von Mobilität an. Der Finanz- und Flächenbedarf der verschiedenen Verkehrsmittel muss auch unter Effizienzgesichtspunkten betrachtet werden. Darum soll die Preisentwicklung für das Parken im öffentlichen Straßenraum im Verhältnis zu den Tarifen für den öffentlichen Verkehr betrachtet werden und Park- bzw. ÖPNV-Tarife im Sinne einer Förderung des öffentlichen Nahverkehrs fortentwickelt werden. Es soll sich in mehrerlei Hinsicht lohnen, den eigenen Pkw stehen zu lassen und den ÖPNV zu nutzen.	Es wird dargestellt, dass es in den Jahren 2022 bis 2025 nicht gelungen ist, den Zielindikator Preisindex Busticket/Parken zu verbessern (aktueller Wert: 1,2; Zielwert für 2030: 0,5). Die zuständigen Ratsgremien haben im Jahr 2025 beschlossen, die zulässige Höchstparkdauer in der Tarifzone 1 von einer auf vier Stunden zu erhöhen. Dies macht die Nutzung des MIV attraktiver. Um dennoch die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV zu verbessern, sollten im Gegenzug die Nutzungsbedingungen für ein Einzelticket PS1 dahingehend geändert werden, dass in der aktuell gültigen maximalen Nutzungsdauer von 90 Minuten zukünftig auch weitere Fahrten zulässig sind. Dies entspräche auch der unter 3.1 Grundsätze (Seite 10) im Zielkonzept des Moduls 8 geforderten Unterbreitung eines preislich attraktiven Angebotes für den Einstieg in das ÖPNV-System.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Konkrete Tarifangelegenheiten sowie Nutzungsbedingungen sind außerhalb des Nahverkehrsplans zu diskutieren.
74	VCD	8	2.2.3.	Stationäre Fahrausweisautomaten	Die Bedeutung dieser Automaten wird hier nicht deutlich. Eine Liste der zur Zeit aktiven Standorte wäre hilfreich.	Der Hinweis wird berücksichtigt und die Standorte im Kapitel 2.2.3. aufgeführt.
75	VCD	8	2.2.3.	Stationäre Fahrausweisautomaten	An allen Park+Ride-Haltestellen sollten Fahrausweisautomaten aufgestellt werden, um das Fahrpersonal zu entlasten und Verspätungen zu minimieren (vgl. auch Modul 5, 4.2 Park + Ride, Seite 13).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
76	VCD	8	3.2.	Tarif	Es sollte untersucht werden, ob ein spezifisches Park+Ride-Ticket für Berufspendler*innen angeboten werden soll (vgl. auch Modul 5, 3.2 Park + Ride Anlagen, Seite 8).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt verfolgt das Ziel, die P+R Nutzung weiter auszubauen. Hierbei spielt neben der Aufwertung der bestehenden P+R Standorte auch die Erschließung neuer Zielgruppen eine wichtige Rolle. Die Zielgruppe der Berufspendler*innen steht dabei bei besonders im Fokus.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
77	VCD	9	2.5.3.	Drittnutzerfinanzierung	Inwiefern können die Ergebnisse des VRS-Gutachtens zur Drittnutzerfinanzierung auf den Aachener Raum übertragen werden? Beispiel: Einzelne Aussagen zur City-Maut im VRS-Gutachten zur Übertragbarkeit von Erfahrungen aus London und Stockholm sind durchaus diskussionswürdig.	Der Nahverkehrsplan zeigt an dieser Stelle nur den Möglichkeitsraum auf. Die weiteren Schritte und Optionen gilt es mit allen Akteuren in der Region zu erörtern.
78	VCD	9	2.5.3.	Drittnutzerfinanzierung	Die Stadt Aachen sollte – eventuell gemeinsam mit anderen interessierten Städten – ihr Interesse an einer landesgesetzlichen Regelung der Drittnutzerfinanzierung gegenüber der Landesregierung bekunden. Laut Koalitionsvereinbarung (Seite 36 / Zeile 1717) wird die Landesregierung „Kommunen, die es wünschen, die Einführung einer Drittnutzerfinanzierung ermöglichen."	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
79	AVV und StädteRegion Aachen	2	5.1.	Fahrzeugstandards, Antrieb- und Umweltstandards	Die Bestrebungen, die Antriebswende im Bereich der Linienbusfahrzeuge bis 2030 durch Einsatz nur noch emissionsfreier Fahrzeuge möglichst zu vollziehen, ist grundsätzlich begrüßenswert. Aufgrund der engen verkehrlichen und betrieblichen Verflechtungen der ÖSPV-Linien und des ÖSPV-Fahrzeugeinsatzes zwischen Stadt Aachen und StädteRegion Aachen wird diesbezüglich eine frühzeitige und enge Abstimmung mit dem Aufgabenträger StädteRegion Aachen empfohlen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Aachen wird sich auch weiterhin eng mit der StädteRegion austauschen.
80	AVV und StädteRegion Aachen	3	2.4.2.	Fahrgastnachfrage SPNV	In Abbildung 5 fehlen die Jahre 2017 und 2018. Bei beabsichtigter Auslassung der Zahlen, sollte ein Hinweis darauf gegeben werden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
81	AVV und StädteRegion Aachen	3	3.1.	ÖPNV-Angebot, SPNV	Zum Linienangebot auf der Bahnstrecke Aachen – Herzogenrath – Maastricht/Mönchengladbach gehört auch die RB20 (euregiobahn) (30-Minuten-Takt) und sollte daher ergänzt werden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
82	AVV und StädteRegion Aachen	4	1.1.	„Durch eine schrittweise Angebotsverbesserung verbunden mit einem konsequenten Ausbau der Infrastruktur zur Beschleunigung des ÖPNV sollen die Fahrgastzahlen um bis zu 30% in der Stadt und StädteRegion Aachen gesteigert werden."	Die StädteRegion Aachen als eigenständiger Aufgabenträger hat keine quantitativen Zielgrößen bestimmt. StädteRegion Aachen in diesem Zusammenhang daher bitte nicht mit einbeziehen.	Die Erwähnung der StädteRegion wird gestrichen und der Satz umformuliert.
83	AVV und StädteRegion Aachen	4		Zielperspektive 2030+	Innerer Widerspruch. S.4: Regiotram als Vorgabe für das Perspektivszenario 2030+; S. 23: Aufgrund der derzeit unklaren Zeitplanung, berücksichtig der aktuelle Nahverkehrsplan für die Eckpunkte des Busnetzes 2030+ die Regiotram nicht.	Damit ist gemeint, dass das Busnetz in der Zielperspektive 2030+ ohne Regiotramlinie ausgelegt wird. Gemeint ist also ein Busnetz in weiterer Zukunft, bis zur Fertigstellung der Regiotram.
84	AVV und StädteRegion Aachen	4	3.2.1.	Aufzählung der relevanten Maßnahmen aus dem Zielkonzept go.Rheinland, letzter Aufzählungspunkt: „Einrichtung einer neuen Regionalbahnlinie zwischen Aachen Hbf und Lüttich, später mit potentiellen neuen Haltepunkten Fachhochschule, Ronheide und Preuswald auf Aachener Stadtgebiet".	Gemäß Mobilitätsplan go.Rheinland 2025 handelt es sich bei dieser Linie nicht um eine neue Regionalbahnlinie Aachen – Lüttich, sondern um die Beibehaltung der heute bereits bestehenden Linie S41 (vgl. Mobilitätsplan go.Rheinland S. 45: „Zur Kompensation der Beschleunigung des RE 29 zwischen Liège und Aachen (kein Unterwegshalt) wird mit der Linie S 41 der S-Bahn Liège eine zweite, grenzüberschreitende Linie nach Aachen Hbf beibehalten. Diese übernimmt weiterhin zwischen Liège und Aachen Hbf alle heutigen Unterwegshalte im Sinne einer Regionalbahn.").	Der Hinweis wird berücksichtigt, siehe auch Stellungnahme go.Rheinland.
85	AVV und StädteRegion Aachen	4	3.4.3.	„Die Anschlusssicherung in den Tagesrandzeiten soll durch geeignete Kommunikation sichergestellt werden. Durch die aktiv zu kommunizierende Mobilitätsgarantie wird z.B. die Fahrt bis zur Zielhaltestelle garantiert."	Diese Passagen sind zusammenhanglos und an dieser Stelle (Kap. 3.4 Infrastrukturmaßnahmen) unpassend. Ggfs. streichen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ein Verweis auf eine funktionierende Anschlusssicherung an dieser Stelle rundet die Thematik "Verknüpfung der Angebote" ab, wird aber vertieft im Modul 2, Kapitel 3.7. Anschlusssicherung ausführlich behandelt.
86	AVV und StädteRegion Aachen	4	3.4.4.	„Die Zeitplanung kann daher nicht näher dargestellt werden mit einem Zeithorizont „2030+" versehen."	Unverständlich. Bitte erläutern (oder streichen).	Der Satz wird umformuliert: Die Zeitplanung kann daher nicht näher dargestellt werden **und wird** mit einem Zeithorizont „2030+" versehen.
87	AVV und StädteRegion Aachen	4	4.3.1.	Zielperspektive 2030+, Regiotram	Aktualisierung des Sachstandes zur Vorplanung Regiotram möglich. Vorschlag: „Eine Vergabeverfahren wurde 2024/25 durchgeführt. Die Vorplanung hat im Juli 2025 begonnen."	Die Formulierung wird so übernommen.
88	AVV und StädteRegion Aachen	4	5.1.	Ausblick, autonom fahrende Busse	Das Kapitel enthält einen interessanten Ansatz, wirkt als Ausblick jedoch insgesamt spekulativ und wenig belastbar, weil ein Verständnis öffentlicher Daseinsvorsorge vorausgesetzt wird, das sehr deutlich über die heutige Definition und Praxis des ÖPNV hinaus geht. Eine solche Konzeption ist nur auf Basis grundlegend veränderter gesetzlicher und finanzieller Rahmenbedingungen tragfähig. Es ist denkbar und wünschenswert, dass sich bestimmte Szenarien so entwickeln könnten, Sie müssten jedoch in ihrer Entstehung und Verwirklichung konkreter hergeleitet werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Thematik von autonom fahrenden Bussen ist der Stadt Aachen wichtig. Solche Pilotprojekte haben bereits in Aachen stattgefunden und werden perspektivisch angestrebt.
89	AVV und StädteRegion Aachen	5	Zsm	Zusammenfassung Modul 5	Tarifintegration: Welche Maßnahme betrifft dies konkret? Eine Integration von Tarifen von Mobilitätsserviceanbietern (Mobility Service Provider - MSP) in den ÖPNV-Tarif? Das ist nicht geplant. Vielmehr ist eine vertriebliche Integration (AVV und ASEAG seitig) und ggf. Vergünstigungen von MSP-Tarifen für ÖPNV-Abokunden geplant (z.B. vergünstigter Bikesharing-Tarif für ÖPNV-Abokunden). Daher sollte das Wort Tarifintegration gestrichen werden. Beide genannten Maßnahmen, die geplant sind, sind im Dokument an anderer Stelle genannt.	Auch die Tarifintegration von Mobilitätsservices ist durchaus gemeint. Der Text bleibt so bestehen.
90	AVV und StädteRegion Aachen	5	3.4.2.	Bestandsaufnahme Bikesharing	Hinweis: Es ist zu berücksichtigen, dass es derzeit keinen Betreiber vom Pedelec-Verleihsystem gibt und somit derzeit kein Betrieb stattfindet.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: **Im Sommer 2025 steht ein Anbieterwechsel an. Stand Juni 2025** gibt es in der Region 145 Stationen, davon 99 im Stadtgebiet Aachen, vier in Alsdorf, zwei in Baesweiler, fünf in Herzogenrath, zwei in Würselen und 33 in den Niederlanden (Provinz Limburg).
91	AVV und StädteRegion Aachen	5	4.1.	Zielkonzept Mobilstationen, Fahrradparken: Für Dauerparkende ab einer Woche wird eine 50-prozentige Ermäßigung auf die regulären Gebühren in Kombination mit einem ÖPNV-Abo empfohlen.	Die genannten monetären Anreize (wie 24h kostenlos parken, 50-% Ermäßigung etc.) zeigen konkrete Preisnachlässe, die erst in entsprechenden Verhandlungen mit den beteiligten Anbietern erzielt werden müssten. Diese sind im NVP als Rahmenplan zu detailliert beschrieben und sollten daher rausgelassen werden.	Der Hinweis wird im Text wie folgt berücksichtigt: Die AG-Mobilstationen empfiehlt, dass für ÖPNV-Nutzende das Fahrradparken rabattiert wird.
92	AVV und StädteRegion Aachen	6	1.2.2.	Anforderungen an Kommunikation und Information: Verkehrsunternehmen müssen statische und dynamische Fahrplandaten für die regionale und auch für die landesweite Fahrplanauskunft für die Fahrgastinformation in NRW sowie zur Integration in das Ländernetzwerk DELFI in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.	Bei der beschriebenen Bereitstellungspflicht von statischen und dynamischen Fahrplandaten sollte präzisiert werden, dass dies über die etablierten Strukturen zum Datenaustausch in NRW (ÖV-Datenverbund NRW) und somit über den Verkehrsverbund AVV als eine der regionalen Koordinierungsstellen für die Fahrgastinformation in NRW zu erfolgen hat. Vorschlag: „Verkehrsunternehmen müssen statische und dynamische Fahrplandaten für die regionale und auch für die landesweite Fahrplanauskunft über den Verkehrsverbund AVV als eine der regionalen Koordinierungsstellen für die Fahrgastinformation in NRW sowie zur Integration in das Ländernetzwerk DELFI in elektronischer Form zur Verfügung stellen.	Der Hinweis wird übernommen.
93	AVV und StädteRegion Aachen	6	2.2.2.	Anforderungen an Kommunikation und Information: Über ein Ereignisdatenmanagementsystem können mittels Ereignisdaten die geplanten Umstellungen des Fahrplans aufgrund kurz- bzw. mittelfristig vorhersehbarer Änderungen der Lage von Haltestellen oder des Linienweges (z.B. aufgrund von Baustellen) dargestellt werden. Über OpenService-Schnittstellen stehen die Ereignismeldungen auch Drittsystemen zur Verfügung. Perspektivisch könnten auf diesem Wege lokale Ereignismeldungen im Buslinienverkehr eingepflegt werden.	Der Status quo des Ereignisdatenmanagementsystems ist nicht zutreffend beschrieben. Änderungsvorschlag: „Über ein Ereignisdatenmanagementsystem können mittels Ereignisdaten die geplanten Umstellungen des Fahrplans aufgrund kurz- bzw. mittelfristig vorhersehbarer Änderungen der Lage von Haltestellen oder des Linienweges (z.B. aufgrund von Baustellen) in den Auskunftssystemen des AVV dargestellt werden. Aktuell werden auf diesem Wege lokale Ereignismeldungen im Buslinienverkehr eingepflegt. Zudem werden über eine Schnittstelle Ereignismeldungen des SPNV aus gesamt NRW in die Auskunftssysteme des AVV übernommen. Über OpenService-Schnittstellen stehen sämtliche Ereignismeldungen auch Drittsystemen zur Verfügung."	Der Hinweis wird übernommen.
94	AVV und StädteRegion Aachen	6	3.1.	Zielkonzept, Kommunikation: Als ein Punkt der wesentlichen Anforderungen an die zukünftige Kommunikation wird genannt (letzter Aufzählungspunkt): „Zielgerichtetes Marketing der Regio-Tram-Planung für die Perspektive des Buslinienverkehrs".	Was ist damit gemeint? Nach unserer Auffassung sollte die Regio-Tram-Planung durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerdialog begleitet werden. Marketingmaßnahmen im Kontext der Regiotram-Planung sind unserer Meinung dagegen eher keine wesentliche Anforderungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und die Formulierung in "Zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit im Zuge der Regiotram-Planung" geändert.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
95	AVV und StädteRegion Aachen	6	3.2.	Zielkonzept, Information: Fahrgäste sollen zukünftig bei der Nutzung des ÖPNV noch verlässlichere und barrierefreiere Echtzeitinformationen, vor allem zu Verspätungen und Fahrtausfällen, zu ihren Verbindungen erhalten.	Was ist unter „barrierefreieren Echtzeitinformationen" zu verstehen? Die Anforderung an eine Erhöhung der Barrierefreiheit kann sich zum einen auf die Gestaltung der Nutzeroberflächen der Auskunftssysteme (Webauskunft, Apps) beziehen, zum anderen können verbesserte Echtzeitinformationen zur Barrierefreiheit (z.B. Betriebsstatus von Aufzügen) gefordert werden.	In diesem Kontext ist die Barrierefreiheit der gegebenen Informationen gemeint.
96	AVV und StädteRegion Aachen	6	3.2.1.	Zielkonzept, elektronische Auskunftssysteme: "Die beiden bestehenden Mobilitäts-Apps „naveo" und „movA" sollen unter einer neuen gemeinsamen Marke zusammengeführt werden."	Zwischen der Verbundgesellschaft, den AVV-Verkehrsunternehmen sowie den erlösverantwortlichen Aufgabenträgern im AVV besteht Einvernehmen, dass die Apps „naveo" und „movA" unter der bestehenden gemeinschaftlichen Marke „naveo" zusammengeführt werden. Die Etablierung einer	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: Die beiden bestehenden Mobilitäts-Apps „naveo" und „movA" sollen ~~unter einer neuen gemeinsamen Marke~~ zusammengeführt werden. Die Vereinheitlichung stellt einen erheblichen Mehrwert für die Fahrgäste dar.
97	AVV und StädteRegion Aachen	6	2.1.4.	Bestandsanalyse, Mobilitätsgarantie: Die Mobilitätsgarantie ist bisher in Aachen unzureichend bekannt und sollte intensiver vom Verkehrsverbund und den Verkehrsunternehmen im AVV kommuniziert werden.	Ergänzung: Die Verbundgesellschaft und die Verkehrsunternehmen haben sich darauf verständigt, die Aushänge an den Bushaltestellen mit einem Hinweis zur Mobilitätsgarantie sowie einem QR-Code, der zu einer Service-Seite führt, zu versehen.	Der Hinweis wird übernommen.
98	AVV und StädteRegion Aachen	6	3.2.2.	Beispiele sind das Fahrplanheft „Mobil in der Eifel" und vielfältige Freizeitpublikationen.	Bitte ändern in: Beispiele sind der Fahrradbus-Flyer sowie die vielfältigen Freizeitpublikationen.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
99	AVV und StädteRegion Aachen	7	1.	Klarzustellen ist, dass eine vollständige Barrierefreiheit für alle Gruppen mit der Beseitigung aller Hindernisse kaum möglich ist. Häufig ist ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlichster Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen erforderlich. Ziel ist, ein Optimum für möglichst alle Formen von Einschränkungen zu	Dieser Passus sollte gestrichen werden. Barrierefreiheit ist nicht ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen. Es ist ein Kompromiss zwischen verschiedenen Interessensgruppen.	Der Satz wird angepasst: Klarzustellen ist, dass eine vollständige Barrierefreiheit für alle Gruppen mit der Beseitigung aller Hindernisse kaum möglich ist. Häufig ist eine Abwägung verschiedener Anforderungen der Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt werden und sind, erforderlich. Ziel ist, ein ausgewogenes Optimum für möglichst alle Formen von Einschränkungen zu erzielen.
100	AVV und StädteRegion Aachen	7	3.	Anforderung an die Barrierefreiheit: „Anforderungen zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV im Sinne einer „Optimallösung" der Barrierefreiheit werden nach den Handlungsfeldern Haltestellen, Fahrzeuge, Information und Kommunikation sowie Betrieb und Unterhaltung aufgeteilt."	Was ist mit „Optimallösung" gemeint? Wenn gemeint ist, dass ein Kompromiss zwischen gegensätzlichen Interessen (Eigentumsschutz, Denkmalschutz, Fahrbetrieb, Sicherheitsaspekte, Reisekomfort und viele andere) erreicht werden muss, dann sollte das erwähnt werden.	Der Satz wird angepasst: Für eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV werden verschiedene Anforderungen aus den Handlungsfeldern Haltestellen, Fahrzeuge, Information und Kommunikation sowie Betrieb und Unterhaltung kombiniert und berücksichtigt.
101	AVV und StädteRegion Aachen	7	3.1.	Bauliche Standards für Bushaltestellen: „Ausreichende Bordsteinhöhe für den barrierefreien Ein- und Ausstieg (Regelhöhe mindestens 18 cm, in begründeten Fällen 16 cm)".	Gemäß Definition von go.Rheinland, des AVV und angrenzender Gebietskörperschaften sind im Haltebereich Bordsteinhöhen von mindestens 16 cm einzuhalten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und der Text angepasst: Ausreichende Bordsteinhöhe für den barrierefreien Ein- und Ausstieg (Regelhöhe ~~mindestens~~ 18 cm, in begründeten Fällen **mindestens** 16 cm)". Hinweis: Der Fördergeber go.Rheinland hat gegenüber der Stadt Aachen nicht 16 cm als Vorgabe definiert aber akzeptiert diese. Die Vorgabe ist, die Barrierefreiheit nach DIN zu planen. Die Thematik wurde ausführlich mit der ASEAG diskutiert und abgestimmt: Die Einstiegshöhe bei Niederflurbussen mit Kneeling beträgt ca. 25 bis 27 cm über Fahrbahnniveau. Für einen wirklich barrierefreien Ein- und Ausstieg („ohne fremde Hilfe") würde gemäß der Empfehlung nach DIN 18040-3 eine Bordsteinhöhe von mindestens 22 cm benötigt werden. Zu hohe Bordsteine können aber die Busse beschädigen. Bei Reststufen von rund 10 cm (Bordsteinhöhe 18 cm) wird für viele Rollstuhlnutzende die Klapprampe zum Einsatz kommen müssen. Die Bordsteinhöhe von 18 cm sichert eine normgerechte Rampenneigung.
102	AVV und StädteRegion Aachen	7	3.1.	Bauliche Standards für Bushaltestellen: "Sitzgelegenheiten sowie elektronische Fahrgastinformationsanlagen mit Sprachansage an zentralen Haltestellen".	Gemäß Definition von go.Rheinland, des AVV und angrenzender Gebietskörperschaften sind Sitzgelegenheiten wesentliche Ausstattungsmerkmale von Haltestellen, nicht ein Kriterium der Barrierefreiheit.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Sitzgelegenheiten gelten als wichtiges Merkmal einer barrierefreien Haltestelle.
103	AVV und StädteRegion Aachen	7	3.3.1.	Information und Kommunikation: „Digitale Fahrgastinformationssysteme an der Haltestelle müssen auch die Möglichkeit zur akustischen Vermittlung der auf dem Monitor angezeigten Informationen bieten."	Diese Anforderung sollte auf Haltestellen von zentraler Bedeutung eingeschränkt werden.	Die Ausgabe von barrierefreien Informationen müssen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip grundsätzlich erfolgen, daher ist die Anforderung notwendig.
104	AVV und StädteRegion Aachen	7	3.3.2.	Information und Kommunikation: „Darüber hinaus sind bei Neuanschaffungen Außenlautsprecher an der 1. Tür als zusätzliche Unterstützung vorzusehen. Diese dienen zur akustischen Information über die Linie und deren Fahrtziel an den Haltestellen."	Außenlautsprecher können als optionale Ausstattung sinnvoll sein. Idealerweise sollte die akustische Ausgabe über geeignete kontaktlose Systeme individuell abrufbar sein.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
105	AVV und StädteRegion Aachen	7	3.4.	Betrieb und Unterhaltung: „Mögliche Ausfälle des gesamten Systems und auch Teilausfälle beeinträchtigen das Zwei-Sinne-Prinzip."	Unverständlicher Inhalt (Satz streichen oder erläutern).	Der Text wird angepasst.
106	AVV und StädteRegion Aachen	7	5.1.1.	Zielkonzept, barrierefreier Ausbau	Eine ausreichende Beleuchtung des Haltebereiches ist für sehbeeinträchtigte Menschen unumgänglich. Eine fehlende oder nicht ausreichende Ausleuchtung sollte hier als Mangel mit aufgeführt sein.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: Erhebliche Mängel in der Bestandssituation (z.B. keine befestigte Wartefläche, **ausreichende Beleuchtung**).
107	AVV und StädteRegion Aachen	7	5.1.2.	Zielkonzept, Dokumentation: „Der Infrastrukturatlas stellt die Grundlage für stadtübergreifende Systemabfragen zu barrierefreien ÖPNV Auskünften dar."	Satz streichen oder berichtigen zu: Die Einträge im Infrastrukturatlas stellen AVV-weit und landesübergreifend die Grundlage für die Auskunft und elektronische Fahrgastinformation über die Barrierefreiheit der Reisewege dar.	Der Hinweis wird übernommen.
108	AVV und StädteRegion Aachen	8	Zsm	Zusammenfassung, 4. Absatz: Der ÖPNV in Aachen soll so nicht nur preislich, sondern auch im Zugang deutlich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gestärkt werden – sowohl im städtischen als auch im grenzüberschreitenden Kontext.	Zentrales Ziel des neuen Tarifs ist die Vereinfachung der bestehenden Tarifsystematiken in AVV und VRS, welche unter anderem durch eine deutliche Reduktion von Preisstufen und einer signifikanten Straffung des Ticketsortiments erreicht werden soll. Der ÖPNV in Aachen soll im Zugang deutlich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gestärkt werden – sowohl im städtischen als auch im grenzüberschreitenden Kontext.	Der Hinweis wird im Text teilweise berücksichtigt: Der ÖPNV in Aachen soll dadurch im Zugang deutlich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gestärkt werden – sowohl im städtischen als auch im grenzüberschreitenden Kontext.
109	AVV und StädteRegion Aachen	8	2.1.4.	Übergangstarife in benachbarte deutsche Kooperationsräume	Ergänzen: Für verbundgrenzüberschreitende Fahrten zwischen einigen VRR-nahen Kommunen im Kreis Heinsberg bzw. im Kreis Düren und einigen AVV-nahen Kommunen im VRR wird ein Kragentarif angeboten. Er basiert weitgehend auf dem AVV Verbundtarif und umfasst sowohl Bartarif-Fahrausweise als auch die Regel-Zeitkartenangebote. Der Geltungsbereich des Kragentarifes deckt die Stadt- bzw. Gemeindegebiete Erkelenz, Wegberg, Wassenberg, Hückelhoven und Linnich im AVV sowie Mönchengladbach, Schwalmtal/Niederkrüchten, Nettetal/Brüggen im Gebiet des VRR ab.	Der Hinweis wird teilweise übernommen (Details zum Kragentarif können auf der Webseite des AVV entnommen werden): Für verbundgrenzüberschreitende Fahrten zwischen einigen VRR-nahen Kommunen im Kreis Heinsberg bzw. im Kreis Düren und einigen AVV-nahen Kommunen im VRR wird ein Kragentarif angeboten.
110	AVV und StädteRegion Aachen	8	3.2.	Zielkonzept Tarif: Innerhalb von go.Rheinland ist eine umfassende Tarifreform geplant, die auch die in Aachen anzuwendenden Tarife einbezieht. Die Umsetzung eines neuen „Rheinlandtarifs" soll die bestehenden Flächenzonentarife im AVV und im VRS vrsl. ab Januar 2026 ablösen.	Ändern: Innerhalb von go.Rheinland ist eine umfassende Tarifreform geplant, die auch die in Aachen anzuwendenden Tarife einbezieht. Die Umsetzung eines neuen „Rheinlandtarifs" soll die bestehenden Flächenzonentarife im AVV und im VRS vrsl. Ab Mitte 2026 ablösen.	Der Hinweis wird übernommen.
111	AVV und StädteRegion Aachen	8	3.3.	Zielkonzept Vertrieb: Das Check-in/Be-out-Vertriebssystem eezy ermöglicht vor allem für Gelegenheitskund*innen eine flexiblere und einfache	Ändern: Das Check-in/Check-out-Vertriebssystem eezy ermöglicht vor allem für Gelegenheitskund*innen eine flexiblere und einfache Tarifierung.	Der Hinweis wird übernommen.
112	AVV und StädteRegion Aachen	9	2.3.	„Die Stadt Aachen erhält aus der Ausbildungsverkehrspauschale zur Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie für Qualitätsverbesserungen derzeit 282.000 € je Förderjahr."	Zutreffend ist, dass ein Förderbescheid über 282.000 € je Förderjahr ergeht. Da der tatsächliche Mittelabruf davon abweicht, sollte die Formulierung wir folgt präzisiert werden: „Der Stadt Aachen stehen aus der Ausbildungsverkehrspauschale zur Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie für Qualitätsverbesserungen derzeit 282.000 € je Förderjahr zur Verfügung."	Der Hinweis wird übernommen.
113	Grünen Richterich (schriftlich)			„Der Angebotsumfang soll schrittweise wachsen mit dem Ziel, in der gesamten Städteregion Aachen bis zu 30% mehr Fahrgäste zu gewinnen."	Diese Zielformulierung ist wenig ambitioniert, da mit einer sehr geringen Steigerung von z. B. nur 3% auch das Ziel erreicht würde. Hier sollte eine Zielformulierung in der Art: … mindestens x % Fahrgäste zu gewinnen … vorgenommen werden.	Der Text wird angepasst, siehe Stellungnahme der Grünen im Begleitkreis zu diesem Thema.
114	Grünen Richterich (schriftlich)	3	7.2.3.	Reisezeiten und Geschwindigkeiten	Es wird ein Vergleich der Reisezeiten und Geschwindigkeiten zwischen dem ÖPNV und dem MIV vorgenommen. Hier ist nicht zu erkennen, welche Zeiten in die Reisezeiten eingerechnet wurden. Handelt es sich um reine Fahrzeiten? Der Begriff „Reisezeit" impliziert, dass beim ÖPNV Warte- und Umsteigezeiten und beim MIV ggf. Parkplatzsuchzeiten berücksichtigt wurden. Wie ergeben sich die genannten Zeiten?	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung (Ende letzter Absatz): Die in der Tabelle angegebenen Reisezeiten beziehen sich auf die reine Fahrzeit im Normalverkehr. Die Reisezeit mit dem Bus wurde den Fahrplänen entnommen. Die Reisezeit mit dem Auto wurde auf der schnellsten Strecke berechnet. Für manche Relationen wurde der Elisenbrunnen als Ziel gewählt, da der Friedrich-Wilhelm-Platz für den MIV gesperrt ist und eine Reisezeit bis zur Innenstadt bis zum Bushof unrealistisch wäre.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
115	Grünen Richterich (schriftlich)	3	7.2.4.	Betriebsablauf und Bedienungsqualität	12,9% aller Busse sind verspätet (mehr als 6 Min.). Hier ist leider nur ein Wert ermittelt/genannt. Wie viele Minuten beträgt die Verspätung im Mittel? Wie viele Busse verspäten sich um mehr als 10 Min.? Wesentlich problematischer ist die Ausfallquote von 5,38%. Das heißt, dass mehr als jeder 20. Bus ausfällt. Sehr problematisch sind außerdem verfrühte Abfahrten. Verfrühte Abfahrten darf es im ÖPNV nicht geben! Eine geringfügige Verspätung lässt sich besser ertragen, als eine verfrühte Abfahrt.	Bewertung einer aktuellen Situation (2024), daher nicht aussagekräftig für den NVP. Verfrühung und Verspätung wurden bereits zuvor thematisiert.
116	Grünen Richterich (schriftlich)	7		Barrierefreiheit	Es fehlt eine Definition, wann eine Haltestelle als barrierefrei anzusehen ist.	Die (baulichen) Anforderungen an eine barrierefreie Haltstelle werden im Modul 2 und im Modul 7 dargestellt.
117	Grünen Richterich (schriftlich)	6		DFI-Anlagen	Angaben auf den DFI-Anlagen: Auf diesen Anzeigetafeln fehlt die aktuelle Uhrzeit. Auf den Tafeln angekündigte Busse verschwinden, wenn die Abfahrtszeit verstrichen ist, ohne dass der Bus die Haltestelle angefahren hat. Es kann also sein, dass der Bus noch kommt, laut Anzeigetafel aber schon abgefahren ist. Das trägt dann eher zur Verwirrung der Fahrgäste als zur Information bei.	Die Hinweise werden mitgenommen und mit dem Verkehrsunternehmen erörtert.
118	ASEAG	2	3.5.	Produktpalette	Punkt 4 Schnellbus: Neben dem Schnellbus (SB) und dem RegioLiner (Markenname für eine bestimmte Schnellbusverbindung) sind hierunter auch die angebotenen Expressbusse (X 125, X 135 etc.) zu nennen (analog der Produktbeschreibung). Punkt 7 Ortsbus/Quartiersbus: Muss nicht zwangsläufig immer ein Kleinbus sein. Punkt 10 Anruf-Linien-Taxi (ALT): Es gibt auch ALT-Angebote während der Normalverkehrszeit als Ergänzung zum regulären Busangebot, z.B. um die Erreichbarkeit eines bestimmten Gebietes zu verbessern (z.B. Linie 74). Punkt 11 NetLiner: Der NetLiner verkehrt ohne festen Fahrplan, bedient aber feste Haltestellen (keine Haustürbedienung).	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in die Übersicht eingebaut.
119	ASEAG	2	3.6.	Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit	In der Regel werden mit Ausnahme der Endhaltestelle Abfahrtszeiten veröffentlicht und entsprechend hinsichtlich der Pünktlichkeit auch betrachtet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Text wird im Klammer erfolgt diese Ergänzung.
120	ASEAG	2	3.7.	Anschlusssicherung	Bei der Abwägung zwischen pünktlicher Abfahrt und Verzögerung durch Abwarten eines Anschlusses sind auch die infrastrukturellen Bedingungen an der Haltestelle und mögliche Behinderungen nachfolgender Fahrzeuge miteinzubeziehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
121	ASEAG	2	3.7.	Anschlusssicherung	Der Austausch von Nachrichten zwischen den Betriebsleitsystemen, insbesondere zwischen Bahn und Bus, ist derzeit noch nicht möglich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Technische Einschränkungen sind zu berücksichtigen und möglichst zu beseitigen.
122	ASEAG	2	3.9.	Fahrzeugauslastung	Beim letzten Satz sollte gemäß den VDV-Empfehlungen ergänzt werden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
123	ASEAG	2	3.10.	Anforderungsprofil für die Betriebssteuerung,Tabelle 6	Zum Funkverkehr: Derzeit ist eine betreiberübergreifende Funkkommunikation noch nicht möglich und auch in Zukunft wenig realistisch (beispielsweise zur Deutschen Bahn oder zu Arriva).	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt: "muss" wird in "soll" ersetzt.
124	ASEAG	2	3.11.	Störungs- und Baustellenmanagement	Im Falle von Störungen, insbesondere bei kurzfristigen Störungen, sind die Möglichkeiten einer Organisation von Ersatzverkehren sehr begrenzt. Das Ausmaß und die voraussichtliche Dauer einer Störung müssten hier näher präzisiert werden.	Der Text wird angepasst, siehe Stellungnahme der Grünen im Begleitkreis zu diesem Thema.
125	ASEAG	2	3.11.	Störungs- und Baustellenmanagement	Eine Ersatzbedienung für Bereiche, die aufgrund von Störungen bzw. größeren Baumaßnahmen vom regulären ÖPNV-Angebot nicht mehr bedient werden können, ist nicht immer möglich. Hier müssen ggf. vorher auch noch notwendige Infrastrukturmaßnahmen stattfinden bzw. die Finanzierung dieser Ersatzverkehre muss vorher geklärt werden.	Der Text wird angepasst, siehe Stellungnahme der Grünen im Begleitkreis zu diesem Thema.
126	ASEAG	2	3.14.	Sauberkeit	Die Sauberkeit an Haltestellen soll in regelmäßigen Abständen auch durch die Straßenbaulastträger selbst kontrolliert und Probleme ggf. beseitigt werden und nicht nur nach einer Mitteilung des Verkehrsunternehmens. Eventuell muss auch das Reinigungsintervall entsprechend erhöht werden. Wenn möglich, sollten Abfallbehälter außerhalb der Fahrplaninformation untergebracht werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
127	ASEAG	2	4.1.1.	Infrastruktur, Haltestellengeometrie	Bei der Anlage von Kap-Haltestellen ist darauf zu achten, dass die ggf. angrenzenden Parkstände eine ausreichende Tiefe aufweisen, so dass die dort stehenden KFZ nicht in den Straßenraum ragen (mit Berücksichtigung der Spiegel), so dass dadurch ein geradliniges An- oder Abfahren dann nicht möglich ist. Eine geradlinige (nicht kantenreine) Anfahrbarkeit zur Minimierung der Restspaltbreite ist ohne Verschwenken des Fahrzeuges möglich.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: Die angrenzenden Parkstände müssen eine ausreichende Tiefe aufweisen, so dass die dort stehenden Kfz nicht in den Straßenraum ragen. Eine geradlinige Anfahrbarkeit zur Minimierung der Restspaltbreite ist ohne Verschwenken des Fahrzeuges möglich.
128	ASEAG	2	4.1.1.	Infrastruktur, Haltestellengeometrie	Die Abbildung 5 zeigt als Beispiel für eine Busbucht mit Nase (Beispiel Kaiserplatz H.2) eine Endhaltestelle zum Verbringen einer Überlage- bzw. Wendezeit. So eine Ausführung einer Busbucht mit Nase ist für nicht endende Linien nicht geeignet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
129	ASEAG	2	4.1.2.	Ausbaulänge	An stark frequentierten Haltestellen sind längere Busbordlängen von insgesamt 42 m vorzusehen (zwei Buslängen sowie 2 m Abstand zwischen den Fahrzeugen).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und entspricht den Angaben in Tabelle 7.
130	ASEAG	2	4.1.2.	Ausbaulänge	Auch bei Kap-Haltestellen sind Übergangssteine nötig, wenn die Ausrundungen in niedrigerer Bauhöhe ausgeführt werden. Verkürzte Ausbaulängen sind dann möglich, wenn ausschließlich Solobusse eingesetzt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
131	ASEAG	2	4.1.3.	Bordsteinhöhe	Bei Busbuchten müssen deshalb im Anfahrtsbereich grundsätzlich weiterhin 16 cm Bordsteinhöhe vorgesehen werden. Die Bordsteinhöhe kann ggf. dann im weiteren Verlauf stufenweise auf 18 cm angehoben werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ein reduzierter Busbord von 16 cm ist im Einzelfall möglich, so z.B. an Busbuchten.
132	ASEAG	2	4.1.4.	Wartefläche	Bei einer Reduzierung der Mindesttiefe auf 1,50 m ist die Haltestelle nur noch als bedingt barrierefrei anzusehen und deshalb sollte die Tiefe von 1,50 m in Höhe von Tür 2 unbedingt	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
133	ASEAG	2	4.1.4.	Wartefläche	Die kontrastreichen Leitelemente müssen auch bei Dunkelheit und bei Regen erkennbar sein.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
134	ASEAG	2	4.1.4.	Wartefläche: Die Positionierung eines Fahrgastunterstandes soll möglichst innerhalb der Wartefläche erfolgen, bevorzugt im Bereich zwischen der ersten und zweiten Tür des haltenden Busses. Der Mindestabstand zwischen FGU und Bordsteinkante sollte 1,50 m betragen.	Bei der Positionierung des Fahrgastunterstandes ist zu berücksichtigen, dass ein ausreichend großer Abstand zum Blindenleitstreifen verbleibt und eine Position in Höhe von Tür 2 aufgrund der notwendigen Rangierfläche (vgl. dazu auch 4. Absatz) zu vermeiden ist. Der Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2 ist auch in der Regel der Standort für das Haltestellenschild mit dem Verkehrszeichen VZ 224.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die genaue Positionierung des FGU erfolgt abhängig von der Örtlichkeit.
135	ASEAG	2	4.1.6.	NetLiner-Spots: [...] Der Zugang, die Wartefläche und die Haltestellenausstattung sollten möglichst barrierefrei gestaltet werden. Eine an die Fahrzeuge angepasste Ausbaulänge ist ausreichend.	Im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist auch bei den NetLiner-Spots die erforderliche Bordsteinhöhe zu beachten. Die Kleinbusse haben in der Regel auch keine „Kneeling"-Funktion.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ausführung "Der Zugang, die Wartefläche und die Haltestellenausstattung sollten möglichst barrierefrei gestaltet werden" bezieht eine ausreichende Bordsteinhöhe mit ein.
136	ASEAG	2	4.1.7.	Haltestellenausstattung, Tabelle 8	Hinweise zur Grundausstattung: Linien und Ziele: In der Regel sind Linien mit nur einzelnen Fahrten nicht aufgeführt. Tarifinformation: Die Informationen zu den Tarifen werden künftig über einen entsprechenden QR-Code an den Haltestellen kommuniziert und sind dadurch auch schneller und unabhängig von einem Fahrplanwechsel aktualisierbar. Die Aushänge zu den Flugs-Tickets entfallen. Abfallbehälter: der Abfallbehälter sollte in der Regel nicht unmittelbar in der Nähe zur Kundeninformation (Fahrplanaushang) und daher, wenn am Haltestellenmast ein Fahrplankasten hängt, eher an einem separaten Mast platziert werden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt: Die Tabelle 8 wird angepasst.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
137	ASEAG	2	4.1.7.	Haltestellenausstattung: "Haltestellen mit drei oder mehr Kanten benötigen zudem in der Regel einen Lageplan."	Der als notwendig erachtete Lageplan an Haltestellen sollte sich nur auf unübersichtliche Haltestellen mit drei oder mehr Kanten beziehen. Bei einfachen und übersichtlich strukturierten Haltestellen mit drei Kanten kann auf den zusätzlichen Aushang mit einem Lageplan verzichtet werden (z.B. Horbach, Diepenbenden	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt, "zudem" in "in der Regel" angepasst.
138	ASEAG	2	4.1.7.	Haltestellenausstattung: Die ausreichende Beleuchtung der Haltestelle erfolgt häufig über die vorhandenen Straßenlaternen. Fehlt eine ausreichende Ausleuchtung, kann eine zusätzliche Lichtquelle am Haltestellenmast installiert werden.	Die Haltestellenmasten sind in der Regel nicht geeignet für die Nachrüstung mit einer zusätzlichen Lichtquelle.	Der Hinweis wurde im Text berücksichtigt: Die ausreichende Beleuchtung der Haltestelle erfolgt häufig über die vorhandenen Straßenlaternen. Fehlt eine ausreichende Ausleuchtung**, muss eine zusätzliche Lichtquelle installiert werden.**
139	ASEAG	2	4.1.7.	Erweiterte Ausstattung: An Haltestellen mit einem hohen Fahrgastaufkommen ist ein Fahrgastunterstand bzw. anderer Wetterschutz vorzusehen. Eine dynamische Fahrgastinformationsanlage (DFI-Anlage) sollte ebenfalls an stark frequentierten Haltestellen aufgestellt werden. Diese muss Echtzeit-Informationen über die nächsten einfahrenden Busse (z.B. Ankunftszeit, Ausfall) sowie zusätzliche Informationen zu Verspätungen im Netz, Umleitungen und Straßensperrungen bieten. [...]	Hinweise zur erweiterten Ausstattung: Elektronische Abfahrtenanzeige (DFI): An den DFI-Anzeigern (DFI = Dynamische Fahrgastinformation) werden in der Regel Abfahrtszeiten kommuniziert. Nur bei endenden Fahrten an der betreffenden Haltestelle werden ggf. Ankunftszeiten angezeigt.	Der Hinweis wurde im Text berücksichtigt: **ab**fahrenden Busse (z.B. **Abfahrtszeit**, Ausfall).
140	ASEAG	2	5.3.3.	Fahrzeugausstattung, technische Ausstattung: Bei Fahrzeugneubeschaffungen sind automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) vorzusehen, bei Bestandsfahrzeugen ist eine zeitnahe Nachrüstung anzustreben.	Bei der anzustrebenden Nachrüstung von automatischen Fahrgastzählsystemen bei Bestandsfahrzeugen sollte ebenfalls eine technische und wirtschaftliche Abwägung stattfinden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
141	ASEAG	2	5.3.5.	Fahrzeugausstattung, Werbung: Werbung auf den Scheiben der Fahrzeuge ist auf ein Minimum zu reduzieren und darf die Sicht nach außen nicht unzumutbar behindern. Es ist sicherzustellen, dass von jedem Sitzplatz aus die Erkennbarkeit der Haltestellen gewährleistet ist. Es dürfen nicht mehr als 30% der Scheibenfläche mit Werbung bzw. Rasterfolie beklebt werden mit Ausnahme der Heckscheibe. Die Türbereiche müssen kontrastreich und gut erkennbar bleiben.	Auf den Halbsatz „von jedem Sitzplatz aus“ sollte verzichtet werden, da dies insbesondere bei Sitzen auf der linken Seite in Fahrtrichtung gesehen und ggf. entgegen der Fahrtrichtung platziert, nicht realistisch ist.	Der Hinweis wird berücksichtigt und der Text überarbeitet, siehe oben.
142	ASEAG	2	5.3.7.	Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung	Informationseinrichtungen: Monitore und Ansagesysteme (nächste Haltestelle) sind nicht in allen Kleinbussen vorhanden. Im NetLiner-Betrieb sind aus technischen Gründen auch keine entsprechenden Anzeigen und Ansagen verfügbar.	Grundsätzlich müssen Monitore und Ansagesystemen in allen Fahrzeugen des Linienverkehrs vorhanden sein. NetLiner-Fahrzeuge, die auch in einer Linienbedienung eingesetzt werden, müssen über die entsprechende technische Ausrüstung verfügen.
143	ASEAG	3	Zsm	Verbindungsanalyse / Maßnahmen: ...etwa nach Köln, Mönchengladbach, Brüssel und London.	...etwa nach Köln, Mönchengladbach, Brüssel und Paris.	Der Hinweis wird übernommen.
144	ASEAG	3	Zsm	Tangentialverbindungen: Es gibt noch einige Lücken bei tangentialen und radialen Verbindungen, die durch neue Linien oder Taktverdichtungen geschlossen werden sollen.	Die noch bestehenden Lücken bei tangentialen und radialen Verbindungen sollten vor der Schließung durch neue Linien bzw. Taktverdichtungen auch hinsichtlich der tatsächlichen Fahrgastnachfrage überprüft werden.	Es gibt noch einige Lücken bei tangentialen und radialen Verbindungen, die fortlaufend auf die Fahrgastnachfrage hin überprüft werden und bei entsprechendem Bedarf durch neue Linien oder Taktverdichtungen geschlossen werden sollen.
145	ASEAG	3	2.2.	Tabelle 2: Pendelnde nach/aus Stadt Aachen	Liegen hier auch entsprechende Zahlen zu den grenzüberschreitenden Verflechtungen nach Belgien und in die Niederlande (Zuid-Limburg) vor?	Im städteregionalen Verkehrsmodell werden die Verkehrsverflechtungen nach den Niederlanden und Belgien berücksichtigt. In der Analyse des NVP sind diese nicht gesondert dargestellt.
146	ASEAG	3	2.3.	OPNV-Nutzung in Aachen: Die Zahl der Wege ist leicht zurückgegangen - von 3,5 auf 3,0 Wege pro Person und Tag.	Gibt es hierzu eine Erklärung?	Eine Erklärung speziell für Aachen gibt es nicht, bundesweit ist die Anzahl der Wege nur sehr leicht von 3,1 auf 3,0 zurückgegangen.
147	ASEAG	3	2.4.1.	Fahrgastnachfrage, Abbildung 4: Pontstraße: 23.000 Fahrgäste/Tag, Wüllnerstraße 24.000 Fahrgäste/Tag.	Zusammen ca. 47.000 Fahrgäste: Bei Nennung der Streckenabschnitte mit einem werktags sehr hohen Verkehrsaufkommen fällt auf, dass das Fahrgastaufkommen in der Pontstraße und in der Wüllnerstraße (die jeweils nur in einer Richtung befahren werden) zusammengenommen deutlich größer ausfällt als z.B. auf dem Adalbertsteinweg und sogar auch ein höheres Fahrgastaufkommen aufweist als der Abschnitt Bushof - Elisenbrunnen - Alter Posthof. Ist dies tatsächlich so?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Zahlen erscheinen plausibel. Die Wüllner- und die Pontstraße stellen den Ein- und Ausfallskorridor von Roermonder Straße sowie Claßenstraße/Süsterfeldstraße dar.
148	ASEAG	3	3.1.	ÖPNV-Angebot, SPNV	Redaktioneller Hinweis: Im Absatz zur euregiobahn können in der viertletzten Zeile die Worte „auf der“ entfallen. Der Haltepunkt „Eschweiler St. Jöris“ wäre ggf. zur Verdeutlichung bei der Strecke von Stolberg Hbf. nach Alsdorf zu ergänzen, da der Streckenabschnitt Stolberg – Alsdorf über Aachen Hbf. im 30-Min.-Takt bedient wird. Daneben wird die euregiobahn auch bei der Strecke Aachen – Köln aufgeführt, nicht aber bei der Strecke Aachen – Herzogenrath.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
149	ASEAG	3	3.2.2.	Busverkehr, Regelbuslinien: Insgesamt gibt es 61 Regelbuslinien, die das Gebiet der Stadt Aachen bedienen. Regelbuslinien sind alle Buslinien, die tagsüber nach einem festen Fahrplan verkehren.	Die Begrifflichkeit „Regelbuslinie“ wird eigentlich nie verwendet. Wenn es sich hierbei um Buslinien handeln soll, die nach einem festen Fahrplan verkehren im Gegensatz zu On-Demand-Angeboten, sollten auch die Nachtbuslinien dazu zählen (analog zur Auflistung in der Tabelle 3). Dort sollte der NetLiner dann entsprechend ans Ende gesetzt werden, da dieser ohne festen Fahrplan verkehrt und deshalb eigentlich auch keine „Linie“	Der Hinweis wird berücksichtigt, der Text überarbeitet.
150	ASEAG	3	3.2.2.	Busverkehr, Regelbuslinien	Eine zusätzliche Erläuterung des Unterschiedes zwischen Schnellbuslinien (ganztägiges Angebot) und Expressbusfahrten (einzelne Fahrten in der HVZ) wäre ggf. hier hilfreich.	Insgesamt existieren sieben Schnellbuslinien (ganztägiges Angebot mit eigenem Linienweg), die durch das Auslassen einzelner Haltestellen eine beschleunigte Verbindung ermöglichen. Darüber hinaus werden Expressbusfahrten (einzelne Fahrt in der Hauptverkehrszeit) auf sechs ASEAG-Linien angeboten.
151	ASEAG	3	3.2.3.	Busverkehr, On-Demand-Systeme	Zur Ergänzung des Regelbusangebotes zählt auch das bedarfsabhängige ALT-Angebot sowie das in den Nachtstunden angebotene ASEAG-Sammel-Auto (ASA). Hier sollten ggf. dann auch ergänzende Erläuterungen zur Funktionsweise des NetLiner-Angebotes (auch zu den NetLiner-Spots) auch im Unterschied zu den Angeboten ALT und ASA eingefügt werden.	Der Text wurde eingefügt: Eine weitere Ergänzung des Regelbusangebotes wird zudem durch das bedarfsabhängige ALT-Angebot (Anruf-Linien-Taxi) und in den Nachtstunden angebotenen ASEAG-Sammel-Auto (ASA) angeboten.
152	ASEAG	3	3.2.3.	Busverkehr, On-Demand-Systeme	Ggfs. an dieser Stelle weitergehende Erläuterungen zur Funktionsweise des NetLiners, Testphase Sommer 2018 Einführung als Regelangebot erst zum Juni 2019 NetLiner-Spots: Erläuterung notwendig: Ein Hinweis zum NetLiner Aachen Süd: die tatsächliche Einführung des Rufbusbetriebes im Bediengebiet Aachen Süd hatte sich nach anfänglichen Bürgerprotesten mit Beginn einer Testphase im Sommer 2018 dann mit einem angepassten Konzept auf Juni 2019 verschoben. Ein Hinweis zum NetLiner Laurensberg bzw. Aachen Nord: Bei dem Einzugsgebiet sollte der Bereich des Campus Melaten und nur die Uniklinik als Haltestelle benannt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Angaben zu detailliert für den NVP.
153	ASEAG	3	4.1.	Infrastruktur, Haltestellenanlagen	In unserem Netz gibt es keine Kategorie von ausgewiesenen Umstiegshaltestellen mit Anschlusssicherung, sondern die Anschlusssicherung ist dort vorgesehen, wo z.B. Fahrten Fahrgäste von anderen Fahrten übernehmen sollen (z.B. am Trierer Platz). Die wichtigste Umstiegshaltestelle mit Anschlusssicherung stellt der Bushof Aachen in der Schwachverkehrszeit dar. Insofern sollte auf die Nennung der zwei Haltestellen Brand und Haaren (Markt ?) verzichtet werden. Gibt es zu den ca. 30 weiteren Verknüpfungshaltestellen eine	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, der Satz angepasst. Eine Liste liegt nicht vor.
154	ASEAG	3	4.1.2.	Infrastruktur, Bushaltestellen	Bei Haltepunkten, die nur im Bedarfsverkehr bedient werden, muss es sich nicht zwangsläufig um NetLiner-Spots handeln (Bsp. Kaubendenstr.), zumal mit dem Begriff Spot auch die finanzielle Komponente in Form eines Zuschlages in Verbindung steht.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt:[...] **viele** davon sind sogenannte NetLiner-Spots.
155	ASEAG	3	4.1.2.	Bestandsaufnahme Bushaltestellen, Fahrgastunterstände: Die Position der verbleibenden Posten werden in einer Abwägung festgelegt, besonders berücksichtigt werden dabei neu erschlossenen Gebiete	Redaktioneller Hinweis: … berücksichtigt werden dabei neu erschlossene Gebiete Bei der Verteilung des Restkontingentes sollten besonders auch ausgebaute /barrierefrei ausgebaute Haltestellen berücksichtigt werden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
156	ASEAG	3	4.1.2.	Bestandsaufnahme Bushaltestellen, Fahrgastinformation: Um alle Abfahrten der Busse an den DFI-Anlagen anzeigen zu können, werden die entsprechenden Daten über eine standardisierte VDV-Datenverbindung von der zentralen Drehscheibe beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg bezogen und dem Realtime-System der ASEAG zur Weiterleitung an die einzelnen DFI-Anlagen zur Verfügung gestellt. Die DFI-Anlagen verfügen außerdem über eine Sprachausgabe, die über eine Anforderungstaste ausgelöst werden kann.	Abgesehen davon werden die entsprechenden Standortdaten der ASEAG-Linien direkt aus unserem ITCS-System dem Realtime-System zur Übermittlung an die DFI-Anlagen zur Verfügung gestellt ohne Umweg über die Datendrehscheibe beim VRS. Um auch Fremdunternehmen (z.B. Bahndaten) anzeigen zu können, werden diese Daten zusätzlich von der Datendrehscheibe bezogen. Darüber hinaus können an den DFI-Anzeigen auch allgemeine Informationen sowie aktuelle Verkehrsinformationen kommuniziert werden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt: Um alle Abfahrten der Busse an den DFI-Anlagen anzeigen zu können, werden die entsprechenden Standortdaten der ASEAG-Linien direkt aus dem ITCS-System dem Realtime-System zur Übermittlung an die DFI-Anlagen zur Verfügung gestellt. Um auch Fremdunternehmen (z.B. Bahndaten) anzeigen zu können, werden diese Daten zusätzlich von der Datendrehscheibe beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg bezogen. Darüber hinaus können an den DFI-Anzeigen auch allgemeine Informationen sowie aktuelle Verkehrsinformationen kommuniziert werden. Die DFI-Anlagen verfügen außerdem über eine Sprachausgabe, die über eine Anforderungstaste ausgelöst werden kann.
157	ASEAG	3	4.1.3.	Bestandsaufnahme, OPNV-Verknüpfungspunkte: Umstiegshaltestellen mit ebenfalls großer Bedeutung sind die Haltestellen Elisenbrunnen und Alter Posthof sowie alle Haltestellen am Alleenring.	Nicht alle Haltestellen auf dem Alleenring sind Umstiegshaltestellen mit großer Bedeutung (z.B. Ehrenmal, Lochnerstr., Augustastr. etc.).	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: Umstiegshaltestellen mit ebenfalls großer Bedeutung sind die Haltestellen Elisenbrunnen und Alter Posthof sowie **viele** Haltestellen am Alleenring.
158	ASEAG	3	4.2.2.	Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen: In der städtischen Zentrale für Verkehrstechnik können die Bus-An- und Abmeldungen in Relation zur Grünzeit an der Signalanlage verfolgt werden.	Nicht alle LSA sind an den Verkehrsrechner der Stadt Aachen angebunden. Evtl. wäre an dieser Stelle auch ein Hinweis auf das Netzwerk NEMORA (Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen) sinnvoll, in dessen Rahmen in der AG Starke Achsen ebenfalls Beschleunigungsmaßnahmen auch auf Aachener Stadtgebiet untersucht werden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt: In der städtischen Zentrale für Verkehrstechnik können an fast allen LSA die Bus-An- und Abmeldungen in Relation zur Grünzeit an der Signalanlage verfolgt werden.
159	ASEAG	3	5.	Fahrzeugflotte, Tabellen 4, 5	Die in den Tabellen angegebene Kapazität bezieht sich an dieser Stelle auf die Kapazität laut Zulassung und entspricht daher nicht der Angabe zum maximalen Platzangebot z.B. im Kapitel 7: Fahrzeugauslastung (auf S. 39). Insofern sollte hier zumindest der Hinweis laut Zulassung erfolgen oder auf die Angabe der Kapazität in dieser Tabelle verzichtet werden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
160	ASEAG	3	6.1.	Bilanz NVP 2015	Das im Februar 2022 auf der Linie SB 66 umgesetzte Betriebskonzept umfasst die Ausweitung auf einen 30-Min.-Takt (montags bis freitags) sowie einen 60-Min..-Takt samstags sowie sonn- und feiertags).	Ab Februar 2022 wurde das Betriebskonzept der SB66 Aachen – Roetgen – Monschau in einem 30-Min-Takt (Mo. -Fr.) bis 21 Uhr und einer letzten Fahrt nach Monschau um 23 Uhr deutlich ausgeweitet.
161	ASEAG	3	6.3.	Bilanz NVP 2015, Weitere OPNV-Maßnahmen: Die Umgestaltung der Haltestellen Aachen Bushof war als Projekt im Zielkonzept aufgeführt. Die zukünftige Funktion und Nutzung des Areals und des Bestandgebäudes ist Gegenstand von Diskussionen im Rahmen der Stadtplanung. Der verkehrliche Bedarf als Verknüpfungspunkt ist nach wie vor gegeben und wird im Rahmen der weiteren Planung entsprechend abgewogen.	Die richtige Lage des innerstädtischen Verknüpfungspunktes in Höhe des Bushofes ist in verschiedenen Gutachten mehrfach bestätigt und nachgewiesen worden. Von daher muss an der Haltestelle Aachen Bushof der verkehrliche Bedarf als Verknüpfungshaltestelle entsprechend berücksichtigt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
162	ASEAG	3	6.3.	Bilanz NVP 2015, Weitere ÖPNV-Maßnahmen: Die Maßnahme Bustrasse Wüllnerstraße wurde in 2020 zurückgestellt und wird nicht weiterverfolgt.	Die Maßnahme Bustrasse Wüllnerstraße soll im Zusammenhang mit den Plänen zur Umgestaltung der Pontstraße noch einmal aufgegriffen und hinsichtlich der Möglichkeit der Verlagerung des Busverkehrs auf die Wüllnerstraße entsprechend untersucht werden.	Im Zuge der aktuell laufenden Überplanung der künftigen Aufteilung der Verkehrsflächen und Nutzungsanprüche im Pontviertel erfolgt bereits kurzfristig und außerhalb des Nahverkehrsplans eine weitere Prüfung und ggf. weitere Planung Bustrasse Wüllnerstraße.
163	ASEAG	3	7.1.2.	Erschließungsqualität, Analyse: zusätzliche Erläuterung zur Abb. 15	Die in orangefarbenen Flächen bedürfen aus unserer Sicht noch einer weitergehenden Erklärung mit einem Hinweis auf den größeren Einzugsradius von Bahnhaltepunkten.	Der Hinweis wurde berücksichtigt, die Legende wurde angepasst.
164	ASEAG	3	7.2.2.	Verbindungsqualität: Aachen Bushof - Süsterfeld - Laurensberg - Richterich (Linien 7, 44, 47)	Bei der Liste von Verbindungen mit einem hohen Fahrgastpotential wird die Achse Aachen Bushof - Süsterfeld - Laurensberg - Richterich genannt. Die dazu aufgeführten Linien 7, 44, 47 bedienen jedoch die Achse über die Roermonder Str. und nicht über die Süsterfeldstr.	Gemeint ist die Süsterfeldstraße (Linie 43).
165	ASEAG	3	7.2.2.	Verbindungsqualität	Die vorangegangene Mängelanalyse bezieht sich lediglich auf den Betriebszustand montags - freitags.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
166	ASEAG	3	7.2.2.	Verbindungsqualität	Bezüglich der Verbesserung der Verbindung von Haaren/Grüner Weg/Jülicher Str. nach Rothe Erde müsste es sich um eine Taktverdichtung/ Verstetigung der Linie 30 handeln.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
167	ASEAG	3	7.2.3.	Verbindungsqualität	Die in der Tabelle angegebenen Werte sollten noch einmal geprüft und ggf. auch näher erläutert werden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: Die in der Tabelle angegebenen Reisezeiten beziehen sich auf die reine Fahrzeit im Normalverkehr. Die Reisezeit mit dem Bus wurde den Fahrplänen entnommen. Die Reisezeit mit dem Auto wurde auf der schnellsten Strecke berechnet. Für manche Relationen wurde der Elisenbrunnen als Ziel gewählt, da der Friedrich-Wilhelm-Platz für den MIV gesperrt ist und eine Reisezeit bis zur Innenstadt bis zum Bushof unrealistisch wäre.
168	ASEAG	3	7.2.4.	Betriebsablauf und Bedienungsqualität	Der Hauptbahnhof ist von der Krefelder Straße aus direkt mit der Linie 51 im 10-Min.-Takt erreichbar. Der Bahnhof bzw. Haltepunkt Eilendorf ist inzwischen von Haaren aus mit der Ortsbuslinie OL 1 erreichbar. Für einen Teil von Preuswald besteht über die Haltestelle Entenpfuhler Weg mit der Linie 24 eine direkte Verbindung zum Haltepunkt Schanz.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt: Krefelder Straße ja, Preuswald nein.
169	ASEAG	3	7.2.4.	Betriebsablauf und Bedienungsqualität	Bei der Messung der Pünktlichkeit im Rahmen des öDA wird inzwischen auch die Haltestelle Relais Königsberg mit betrachtet.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
170	ASEAG	3	7.3.	Fahrzeugauslastung: Die Ergebnisse der Datenanalyse in 2023 für die Spitzenstunde morgens, 7-8 Uhr, zeigen dass die Busse an Haltestellen nah der Innenstadt im Durchschnitt selbst in der Spitzenstunde noch Kapazitäten aufweisen.	Die Spitzenstunde morgens zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr ist je nach Achse nicht unbedingt die Stunde mit der höchsten Auslastung. Diese kann je nach betrachteter Achse auch unterschiedlich sein und z.B. auch zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr oder sogar zwischen 8.00 Uhr und 9.00 Uhr liegen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, Formulierung bei stundenweiser Auswertung belassen.
171	ASEAG	3	7.4.2.	Straßeninfrastruktur: So haben besonders die Großbaustellen Sperrung A544, Theaterplatz und Pontstraße durch Stau und längere Umleitungsstrecken erhebliche Auswirkungen auf die Reisezeit im ÖPNV.	Bei den Großbaustellen sollte auch die Maßnahme Horbacher Str. mit aufgeführt werden, da es hier durch die längere Umleitungsstrecke es auch vorübergehend zu einer Linienwegverkürzung bei der Linie 44 kommt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, temporäre Baumaßnahmen werden nicht aufgeführt.
172	ASEAG	3	7.4.2.	Straßeninfrastruktur	Ordnungswidriges Parken und/oder Liefern/Laden führt zu Behinderungen an allen drei Haltestellen Alter Posthof.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
173	ASEAG	3	7.4.2.	nicht erwähnt	Auch an den Haltestellen Hansemannplatz und Kaiserplatz kommt es zum Teil zu größeren Verzögerungen	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
174	ASEAG	3	7.4.3.	Infrastruktur, Fahrzeuge: Nur wenige Busse im Linienverkehr in Aachen sind mit einer Klimaanlage ausgestattet. Seit einigen Jahren beschafft die ASEAG ausschließlich Fahrzeuge mit einem Fahrgastzählsystem.	Ein Hinweis zur Ausstattung der Busse mit Klimaanlagen. Seit 2019 werden bei der ASEAG nur noch vollklimatisierte Busse beschafft (aktuell 29 Busse). Ende des Jahres kommen weitere Fahrzeuge hinzu.	Nur wenige Busse im Linienverkehr in Aachen sind mit einer Klimaanlage ausgestattet. Seit 2019 werden bei der ASEAG nur noch vollklimatisierte Busse beschafft. Seit einigen Jahren beschafft die ASEAG ausschließlich Fahrzeuge mit einem Fahrgastzählsystem.
175	ASEAG	3	7.5.1.	Fahrgastbewertung	Liegen zu den Ergebnissen aus der Liniennetzumfrage bezüglich der schwierigeren Erreichbarkeit von Zielen aus Kornelimünster und insbesondere aus Verlautenheide noch nähere Hinweise vor, um welche Ziele es sich dabei handelt?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Einzelanfragen werden außerhalb des NVP betrachtet, hier ist es zu detailliert.
176	ASEAG	3	7.5.1.	Fahrgastbewertung: Die Auslastung der Busse ist ein wichtiger Faktor für die Nutzung des ÖPNVs. Gut die Hälfte der häufig Busfahrenden geben an, dass viele Fahrgäste stehen müssen oder die Busse überfüllt seien.	Gerade im innerstädtischen Bereich wird es immer stehende Fahrgäste geben, da ansonsten die Auslastung der Fahrzeuge drastisch sinken und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge noch einmal drastisch gesteigert werden müsste.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
177	ASEAG	6	1.2.	Anforderungen, Information: Die gesamte Informationskette muss barrierefrei sein und nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (Berücksichtigung mindestens zwei der drei Sinne "Hören, Sehen und Tasten") erfolgen.	Die barrierefreie Gestaltung der gesamten Informationskette nach dem 2-Sinne-Prinzip kann nicht an allen Stellen überall - zumindest nicht ohne Unterstützung der Betroffenen - umgesetzt werden. Die statische Information, über die an einer Haltestelle planmäßig abfahrenden Busse, kann nicht an jeder Haltestelle auch akustisch erfolgen. Dies ist nur mit Hilfe der Nutzung privater Smartphones vorstellbar.	Der Text wurde angepasst.
178	ASEAG	6	3.2..	Zielkonzept Information: Neben den dynamischen Informationsanlagen an Haltestellen sollen auch im Fahrzeug aktuelle Informationen bereitgestellt werden.	Es ist unklar, welche aktuellen Informationen und wie diese im Fahrzeug bereitgestellt werden sollen?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
179	ASEAG	6	4.	Ausblick: Die Fahrten sind planbar und falls es zu Störungen kommen sollte, sorgt die Mobilitätsgarantie dafür, dass der Fahrgast trotzdem sein Ziel erreicht.	Die Mobilitätsgarantie sorgt im Falle des Vorliegens der notwendigen Voraussetzungen für entsprechende Entschädigungen für finanzielle Ausgaben der Kunden, für die sie in Vorleistung gegangen sind, um ggf. ihr Ziel noch zu erreichen. Die Mobilitätsgarantie selbst kann nicht dafür sorgen, dass der Kunde sein Ziel trotzdem noch erreicht.	Der Text wurde angepasst: Die Fahrten sind planbar und falls es zu Störungen kommen sollte, können Fahrgäste die Mobilitätsgarantie in Anspruch nehmen.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
180	ASEAG	7	3.1.	Anforderungen an die Barrierefreiheit: Provisorische Haltestellen müssen ebenfalls für mobil eingeschränkte Menschen erreichbar sein. Auch dort muss der Ein und Ausstieg mit Hilfe der Fahrzeugrampe möglich sein.	Die hier formulierten „muss"-Anforderungen können so in der Realität nicht zwingend umgesetzt werden. Zum Ermöglichen sind teilweise Maßnahmen notwendig (z.B. Ausbau Poller einer PBL, Einrichtung von Haltverboten oder bauliche Herstellung einer Ersatzfläche). Bei kurzfristigen Verlegungen können diese Maßnahmen aber nicht ausgeführt werden und würden zum ersatzlosen Aufheben der betroffenen Haltestellen führen. Daher sollte hier das „muss" durch ein „sollte" ersetzt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Satz wird umformuliert: "Temporäre Haltestellen (z.B. im Rahmen von länger andauernden Baumaßnahmen) müssen ebenfalls für mobil eingeschränkte Menschen erreichbar sein. Auch dort muss der Ein- und Ausstieg mit Hilfe der Fahrzeugrampe möglich sein." Bei länger andauernden Maßnahmen ist nach einer Lösung zu suchen, die die Barrierefreiheit berücksichtigt.
181	ASEAG	7	3.2.	Fahrzeuge: "Alle Fahrzeuge müssen, unabhängig von ihrer Größe, einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen und über geeignete Innenräume für die Beförderung von allen Fahrgästen verfügen."	Was bedeutet „… für die Beförderung von „allen" Fahrgästen verfügen."? Mit „allen" könnten auch Zwillingskinderwagen oder Fahrräder etc. gemeint sein.	Ja, sie sind auch mitgemeint. Die ASEAG kann über die eigene Hausordnung eine Begrenzung für die Nutzung von Fahrzeugen für den Fahrradtransport festsetzten.
182	ASEAG	7	3.2.1.	Fahrzeuge, Fahrzeugeinstieg	Die NetLiner-Fahrzeuge verfügen über eine Klapprampe. Anders als beim Linienbus verfügen diese aber nicht über die Kneeling-Funktion. Aus diesem Grund können die Kriterien nicht erfüllt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im NVP steht: "Auf den Einsatz der Kneeling-Funktion kann jedoch bei diesem Fahrzeugtyp verzichtet werden."
183	ASEAG	7	3.3.1.	Information und Kommunikation, an der Haltestelle: "Die Schriftgröße und Kontrast von Buchstaben, Texten und Piktogrammen sind bei allen Informationseinrichtungen und Aushängen zu beachten (DIN 32975) und an allen Haltestellen im Netz einheitlich zu gestalten."	Einer einheitlichen Gestaltung sind Grenzen gesetzt. Teilweise sind aufgrund der Platzverhältnisse andere Schriftarten notwendig. Teilweise sind diese auch herstellerspezifisch und technisch bedingt.	Die einheitliche Gestaltung ist zur Sicherstellung der Barrierefreiheit wichtig. Der Satz wird geändert in: "Die Schriftgröße und Kontrast von Buchstaben, Texten und Piktogrammen sind bei allen Informationseinrichtungen und Aushängen zu beachten (DIN 32975) und möglichst einheitlich zu gestalten."
184	ASEAG	7	3.4.	Betrieb und Unterhaltung	Besonders die taktilen Elemente wachsen zunehmend zu. (Z.B. Josefskirche stadtauswärts Richtung ASEAG) Hier sollten die Mitarbeitenden der Stadtreinigung für die Wichtigkeit der Leitelemente sensibilisiert werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
185	ASEAG	7	3.4.	Anforderungen, Betrieb und Unterhaltung: "Informationen zu einer barrierefreien Reise sind sowohl online als auch beim Personal erhältlich."	Hinweise zu einer barrierefreien Reise werden heute nicht beauskunftet und sind im Busverkehr nicht realistisch umsetzbar. Ein Falschparker im Haltestellenbereich kann die Barrierefreiheit bereits einschränken. Teilweise sind Reisen für unterschiedliche Nutzer weiterhin barrierefrei nutzbar. (Z.B. Ausstieg für seheingeschränkte möglich, für mobilitätseingeschränkte aber nicht.) Diese Informationen systemisch und vom Personal zur Verfügung zu stellen ist nicht möglich.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt, der Satz angepasst: "Es müssen möglichst weitreichende Informationen zu einer barrierefreien Reise zur Verfügung gestellt werden."
186	ASEAG	7	4.4.	Bestandsanalyse, Information und Kommunikation	Informationen zum Tarifsystem (Flugsticket) sollten nach Möglichkeit nicht mehr aufgeführt werden, da diese nicht immer aktuell zur Verfügung stehen und erheblichen Aufwand bedeuten. Die aufgeführten „Probleme" sind aus Sicht der ASEAG nicht nachvollziehbar. An zentralen Haltestellen alle Informationen stellt an vielen Stellen ein Platzproblem dar.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen: Es handelt sich um eine Bestandsanalyse. Die beschriebenen Probleme mit der Klarheit und Lesbarkeit von Informationen sowie zu Ausfällen der Anzeiger in den Fahrzeugen und an den Haltestellen stammen aus Kundenbefragungen und Beschwerden.
187	ASEAG	7	4.5.	Bestandsanalyse, Betrieb und Unterhaltung: "In der Winterzeit kann es vorkommen, dass Räum- und Streuarbeiten an Haltestellenwarteflächen nicht in ausreichendem Umfang erfolgen."	Zum Winterdienst sollte ein Verweis auf die übertragenen Pflichten an die angrenzenden Grundstückseigentümer erfolgen.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: "Zuständig ist der jeweils angrenzende Grundstückseigentümer. Dennoch treten in der Praxis fortlaufend Einschränkungen der Barrierefreiheit durch unzureichend geräumte Flächen auf.
188	ASEAG	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Haltestellenausbau, 2. Absatz	Sollte hier nicht begründet werden, aus welchen Gründen es noch Haltestellen gibt, welche nicht umgebaut wurden?	Die Ausführungen folgen anschließend (Kategorisierung, Priorisierung, Ausnahmen).
189	ASEAG	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Haltestellenausbau, Priorisierung	Weiterer Punkt „Störungen im Betriebsablauf" sinnvoll. (Z.B. regelmäßige Falschparker) Neben Anregungen und Wünschen aus Bürgerschaft und Behindertenverbänden sollte auch die Meinung des Verkehrsunternehmens Einfluss auf die Priorisierung haben	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzungen: - erhebliche Mängel in der Bestandssituation (z.B. keine befestigte Wartefläche, ausreichende Beleuchtung, **Störungen im Betriebsablauf**) bzw. Außerdem können in die Priorisierung auch Anregungen und Wünsche **der Verkehrsunternehmen,** der Bürgerschaft und von Behindertenverbänden einfließen.
190	ASEAG	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Haltestellenausbau, Priorisierung	Aufgrund des nicht vorhandenen Kneelings bei NetLiner-Fahrzeugen ist der Ausbau hinsichtlich der Barrierefreiheit gesondert zu prüfen. Mit den bestehenden Randbedingungen und Vorgaben lässt sich die Barrierefreiheit nicht erreichen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Barrierefreie Standards für NetLiner-Spots liegen derzeit nicht vor, vgl. Modul 2.
191	ASEAG	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Haltestellenausbau, Ausnahmen: Ein Umbau der Haltestellen der niedrigsten Kategorie 5 ist wegen deren geringer Systemrelevanz mit einer sehr geringen Anzahl an Fahrten pro Tag vorerst nicht vorgesehen, aber grundsätzlich möglich. Die meisten dieser Haltestellen werden vorrangig für Zusatzfahrten in der Hauptverkehrszeit, im Schulverkehr oder in einigen Fällen nur für Nachtfahrten genutzt. Provisorische Haltestellen, sei es im Rahmen einer Baumaßnahme oder im Probebetrieb, werden erst nach Festlegung des dauerhaften Betriebs planerisch betrachtet und ausgebaut.	Auch Haltestellen für einzelne Zusatzfahrten können stärker frequentiert sein und daher sinnvoll hinsichtlich der Barrierefreiheit sein. Der Satz zu den provisorischen Haltestellen steht im Widerspruch zu Punkt 3.1.	Der Hinweis zu Haltestellen für einzelne Fahrten wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Änderung in 3.1.: **Temporäre Haltestellen (z.B. im Rahmen von Baumaßnahmen)** müssen ebenfalls für mobil eingeschränkte Menschen erreichbar sein. Auch dort muss der Ein- und Ausstieg mit Hilfe der Fahrzeugrampe möglich sein.
192	ASEAG	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Haltestellenausbau, Ausnahmen: Bei baulich schwierigen Haltestellenlagen ist zunächst eine Verlegung zu prüfen. Gründe können die Platzverhältnisse, große Längsneigungen oder ein dauerhaft nicht möglicher barrierefreier Zugang zur Haltestelle sein. Ist eine Verlegung nicht möglich, kann die Haltestellenkante von einem Umbau zurückgestellt werden. Ein Ausschluss des barrierefreien Umbaus aus Gründen des Denkmal- oder Naturschutzes kann bei ausführlicher	Die Barrierefreiheit sollte über dem Denkmalschutz stehen.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt: Der Satz im Modul 7, Kapitel 5.1.1. "Ein Ausschluss des barrierefreien Umbaus aus Gründen des Denkmal- und Naturschutzes kann bei ausführlicher Begründung erfolgen." wird gestrichen. Der Spiegelstrich "Der Ausbau ist aus Gründen des Denkmal- und Naturschutzes nicht möglich" wird ebenfalls gestrichen.
193	ASEAG	7	5.4.	Zielkonzept, Betrieb und Unterhaltung: Ein zentraler Aspekt für den barrierefreien Betrieb ist die konsequente Freihaltung der Haltestellenbereiche. Hindernisse wie falsch abgestellte E-Tretroller, Fahrräder oder sperrige Gegenstände können den barrierefreien Einstieg erheblich erschweren oder sogar verhindern. Hier ist dafür zu sorgen, dass z.B. durch Einrichtung gesonderter Abstellflächen für E-Tretroller sowie Fahrradbügel außerhalb der Ein- und Ausstiegsbereiche und Durchführung von regelmäßigen Kontrollen an Haltestellen Beeinträchtigungen vermieden werden. Ebenso beeinträchtigen Schnee und Eis auf den Haltestellenflächen die Nutzbarkeit, weshalb ein verlässlicher Winterdienst zur Entfernung dieser Gefahren notwendig ist. Hierfür soll ein verlässliches Winterdienstkonzept für Bushaltestellen aufgestellt und umgesetzt werden.	Insbesondere die Mülltonnen von Anliegern am Abholtag stellen erhebliche Behinderungen dar. Hier sollten sowohl die Anlieger als auch die Mitarbeitenden des Stadtbetriebs (Vollservice, geleerte Gefäße) für das Thema sensibilisiert werden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt und ergänzt: "Anliegende sowie Mitarbeitende des Stadtbetriebs sind bzgl. der Müllabholung für die Belange des Busbetriebs und der Fahrgäste zu sensibilisieren."
194	ASEAG	4	Zsm	Zusammenfassung Modul 4: "Im Fokus steht die umfassende Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes durch Angebotsausbau, Infrastrukturmodernisierung und die Integration innovativer Mobilitätslösungen."	Die Stärkung des ÖPNV sollte nicht nur durch eine Infrastrukturmodernisierung, sondern vor allen auch durch einen Infrastrukturausbau erfolgen (wie im weiteren Text auch ausgeführt).	Der Text wird wie folgt ergänzt: [...] ...als Rückgrat des Umweltverbundes durch Angebotsausbau, **Modernisierung und Ausbau der Infrastruktur** und sowie die Integration innovativer Mobilitätslösungen.
195	ASEAG	4	1.1.	Übergeordnete Zielformulierung Modul 4	Das Ziel, die Fahrgastzahlen im ÖPNV um „bis zu 30%" zu steigern, ist als Formulierung etwas schwierig. Vielleicht könnte eine Ergänzung, das es Ziel ist, die Fahrgastzahlen deutlich auf bis zu 30% zu steigern, hilfreich sein, so dass bei einer Steigerung um nur 0,1% das Ziel dann sicherlich nicht erreicht wäre.	Der Text wird angepasst, siehe Stellungnahme der Grünen im Begleitkreis zu diesem Thema.
196	ASEAG	4	1.2.	Anmerkung zur Umrüstung der Busflotte mit emissionsfreien Fahrzeugen.	Bei dem Ziel „Umrüstung der Busflotte auf emissionsfreie Fahrzeuge" ist zu berücksichtigen, dass es derzeit im Netz auch „lange" Linien mit sehr hohen Fahrleistungen gibt (wie z.B. SB 66), wo zumindest momentan der Einsatz von Elektrobussen noch nicht möglich ist.	Im Kapitel 3.4.5. Umrüstung der Busflotte wird folgender Satz ergänzt: Bei der Umrüstung der Busflotte auf emissionsfreie Fahrzeuge müssen die Anforderungen des Busnetzes und der verfügbaren Optionen berücksichtigt werden.
197	ASEAG	4	1.2.	Strategische Leitziele	Bei dem Leitgedanken „nachfrageoptimierte Linienplanung" bitte auch den Punkt „Daseinsvorsorge" mitberücksichtigen.	Der Text wird ergänzt: Zusätzlicher Spiegelstrich "Sicherung der Daseinsvorsorge."
198	ASEAG	4	2.3.	Zur Stadtentwicklung: Auch wenn noch nicht alle genannten Gebiete gesichert in Entwicklung gehen, muss die ÖPNV-Erschließung frühzeitig geplant und rechtzeitig gestärkt werden, damit die Möglichkeit der ÖPNV-Nutzung von Anfang gegeben ist.	Hierbei sind nicht nur die Planungen und Entwicklungen in der Stadt selbst zu berücksichtigen, sondern auch entsprechende Projekte in den benachbarten Kommunen, die ebenfalls zu veränderten Verkehrsströmen bzw. zu neuen Verkehren führen können.	Der Absatz wird ergänzt: Auch wenn noch nicht alle genannten Gebiete gesichert in Entwicklung gehen, muss die ÖPNV-Erschließung frühzeitig geplant und rechtzeitig gestärkt werden, damit die Möglichkeit der ÖPNV-Nutzung von Anfang gegeben ist. Die Berücksichtigung von neuen Entwicklungsprojekten, ihre Erschließung und verkehrlichen Auswirkungen sind nicht nur auf Aachen begrenzt. Planungen in den angrenzenden Kommunen können ebenfalls zu verstärkten Anbindungsbedürfnissen führen.
199	ASEAG	4	2.4.2.	Merkmale des Premiumnetzes: Trassenführung unter Abwägung der Notwendigkeit der Bedienung untergeordneter Ortschaften gegenüber der gezielten Andienung einiger weniger Haupthaltestellen, um eine gute Abdeckung bei maximaler Effizienz zu gewährleisten	Der 2. Punkt zur Trassenführung ist sehr lang und nicht einfach zu verstehen (allerdings deckungsgleich im NVP StädteRegion). ggf. alternativer Formulierungsvorschlag: „Abwägung zwischen kleinräumiger Erschließungsqualität und großräumiger Verbindungsqualität".	Der Satz wird - in Analogie zum NVP StädteRegion - beibehalten.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
200	ASEAG	4	2.4.2.	NEMORA, AG Starke Achsen: Die Stärkung der regionalen Relationen soll sowohl angebotsseitig als auch mittels Infrastrukturmaßnahmen erfolgen. Der Ausbau einer regionalen Verbindung muss im Konsens zwischen allen tangierten Gebietskörperschaften erfolgen.	Die Stärkung der regionalen Relationen soll auch mittels Infrastrukturmaßnahmen erfolgen. Im Rahmen der AG Starke Achsen werden entsprechende Maßnahmen erarbeitet und untersucht, welche dann in Abstimmung mit allen beteiligten Gebietskörperschaften und beteiligten Straßenbaulastträgern umgesetzt werden können. Die AG Starke Achsen bindet hierzu alle notwendigen Akteure in diesen Prozess mit ein.	Der Textvorschlag wird entsprechend angepasst.
201	ASEAG	4	2.4.3.	Liniennetzgutachten: Es wird eine Hauptnetzvariante 3 herausgearbeitet, die bestandsorientiert Anpassungsmaßnahmen mit der Zielrichtung, möglichst viele Fahrgäste (Zielrichtung 30%) zusätzlich zu generieren, beinhaltet. Die Mehrleistung fokussiert auf eine Stärkung der Hauptachsen sowie tangentialen Verbindungen vordergründig außerhalb des Alleenrings aber unter Beibehaltung des Bedienungsniveaus innerhalb des Grabenrings sowie die Schaffung dezentraler Verknüpfungspunkte und bessere Umsteigeverknüpfungen an den Bahnhöfen.	Unter Punkt a) bezüglich der Erarbeitung einer Hauptnetzvariante 3 sollte ergänzt werden, dass diese auch die Beibehaltung der bestehenden Feinerschließung in den einzelnen Stadtteilen mit beinhaltet.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: Die Feinerschließung in den Stadtteilen bleibt beibehalten.
202	ASEAG	4	2.4.5.	Eckpunkte Vision 2027: •Starke Achsen mit einer Bedienung im CityTakt •Direktverbindungen zu Gewerbegebieten und Hochschulen sowie die Regiotram •NetLiner als On-Demand-System und City-Shuttle, die Fahrgäste zu den Hauptachsen bringen •Digitale Mobilitätsplattform (movA) mit intermodalen Auskünften sowie Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten •Mobilitätsstationen zum Umstieg zwischen Bus, Auto, Fahrrad	Der zweite Punkt „Direktverbindungen zu Gewerbegebieten … „sollte aufgespalten werden und der Punkt „Regio Tram“ als eigener zweiter Punkt sowie der Punkt Direktverbindungen … als dritter Punkt aufgeführt werden (analog der Vision 2027), auch um eine Verwechslungsgefahr mit der Campusbahn (-> Direktverbindung zu den Hochschulgebieten) zu vermeiden.	Der Text wird entsprechend angepasst.
203	ASEAG	4	3.3.	Zielkonzept 2028, Betriebskonzept Bus: Es ist geplant, diese in den kommenden Jahren bis 2028 je nach Personalsituation schrittweise umzusetzen, spätestens bis zum 01.12.2027.	Der Hinweis auf die späteste Umsetzung der „Verkehrswendemaßnahmen“ bis zum 01.12.2027 als festes Datum ist schwierig, da der 01.12.2027 auf einen Mittwoch fällt und an diesem Tag voraussichtlich kein Fahrplanwechsel stattfindet. Formulierungsvorschlag: „spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027“. Außerdem bei der Auflistung der Maßnahmen bitte bei der Linie 80 sowie der Linie SB 76 noch jeweils montags bis freitags ergänzen.	Der Text wird angepasst: Es ist geplant, diese in den kommenden Jahren bis 2028 je nach Personalsituation schrittweise umzusetzen, spätestens bis zum **Fahrplanwechsel im Dezember** 2027 und "montags - freitags" jeweils wie gewünscht ergänzt.
204	ASEAG	4	3.3.	Zielkonzept 2028, Betriebskonzept Bus: Weiter kleinere Anpassungsmaßnahmen werden im Juni 2025 politisch beraten.	Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob solche auch kleinere Fahrplanmaßnahmen einmalig im Jahr der Fortschreibung des NVP in diesen mit aufgenommen werden sollten. Wenn diese Maßnahmen hier zusätzlich informativ mit aufgeführt werden sollen, wäre zumindest die Überschrift nach dem aktuellen Stand anzupassen. Formulierungsvorschlag: „Weitere kleinere Fahrplanmaßnahmen sind zum Fahrplanwechsel am 12. Oktober vorgesehen.“ Die Einzelfahrt der X 47 sowie der Hinweis auf die Aufhebung des Bedienungsverbotes auf der Linie 74 sollten jedoch an dieser Stelle entfallen, da im Nahverkehrsplan als Rahmenplan ja nicht jede einzelne Fahrt aufgeführt wird und die Änderung auf der Linie 74 (gilt auch nur für die Fahrten, die mit einem Bus durchgeführt werden und nicht für das ALT-Angebot) dann doch noch eine etwas ausführlichere Erklärung benötigen würde.	Die Hinweise werden im Text berücksichtigt: Weiter kleinere Anpassungsmaßnahmen **sind zum Fahrplanwechsel im Oktober 2025** geplant. Die Beschreibung von Einzelfahrten ist sehr kleinteilig (X 47, Linie 74) wird entfernt.
205	ASEAG	4	3.3.	Zielkonzept 2028, Betriebskonzept Bus: Dazu ergeben sich weitere Anpassungen des heutigen Angebotes, die noch in der Laufzeit des bisherigen Nahverkehrsplans für die Fahrplanwechsel in 2026 bzw. 2027 bis zum in Kraft treten des neuen Nahverkehrsplans absehbar sind.	In diesem Absatz werden weitere Maßnahmen bis 2027 aufgeführt (soweit diese derzeit überhaupt schon bekannt sind), für die aber noch keine entsprechenden Beschlüsse vorliegen. Hier stellt sich ggf. auch die Frage, ob mit der Zustimmung zum Nahverkehrsplan dann auch die aufgeführten Maßnahmen schon mitbeschlossen werden? Da bezüglich der Umsetzung die bereits beschlossenen Verkehrswendemaßnahmen Vorrang haben, sollten im NVP unserer Meinung nach darüber hinaus keine weiteren Maßnahmen aufgeführt werden, zumindest so lange hierzu keine entsprechenden politischen Beschlüsse vorliegen. Darüber hinaus der Hinweis zum Projekt „Haaren Clever mobil“, dass der Ortsbus OL 1 inzwischen bis Eilendorf Bf. verlängert wurde und der NetLiner auch Hüls mitbedient. Abgesehen davon tritt der Nahverkehrsplan doch nach unserem Verständnis schon mit seiner endgültigen Verabschiedung voraussichtlich im Herbst 2025 in Kraft.	Der Hinweis zum Modul 4, Kapitel 3.3. wird wie folgt berücksichtigt: Dazu sind weitere Anpassungen des heutigen Angebotes geplant, die noch in der Laufzeit des bisherigen ÖDA für die Fahrplanwechsel in 2026 bzw. 2027 bis zum in Kraft treten des neuen ÖDA absehbar sind. Diese müssen im Rahmen der politischen Beratung separat behandelt und beschlossen werden.
206	ASEAG	4	3.4.3.	Zielkonzept 2028, Verknüpfung der Angebote: Die Anschlusssicherung in den Tagesrandzeiten soll durch geeignete Kommunikation sichergestellt werden. Durch die aktiv zu kommunizierende Mobilitätsgarantie wird z.B. die Fahrt bis zur Zielhaltestelle garantiert.	Eine Anschlusssicherung in Tagesrandlagen und eine diesbezüglich verbesserte Kommunikation kann aber keine Garantie beinhalten, eine Fahrt bis zur Zielhaltestelle garantiert zu bekommen, insbesondere dann nicht, wenn geeignete Taxiunternehmen auch nicht zur Verfügung stehen. Eine direkte Kommunikation zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen, vor allem zwischen Bahn und Bus, ist	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Weitere Ausführungen zur Anschlusssicherung befinden sich im Modul 2, Kapitel 3.7.
207	ASEAG	4	3.4.4.	Zielkonzept 2028, Busbeschleunigung	Bei der planerischen Betrachtung der Roermonder Straße im Rahmen der Baumaßnahme (Leitungs- und Kabelarbeiten) sollte auch die Maßnahme in der Pontstraße und der sich daraus ergebenden Wechselwirkungen mit betrachtet werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
208	ASEAG	4	3.4.4.	Zielkonzept 2028, Busbeschleunigung	Bei der Untersuchung weiterer Hauptachsen in einer längerfristigen Perspektive sollte beim Adalbertsteinweg der Streckenabschnitt bis Bf. Rothe Erde untersucht werden, um nahtlos an den im Rahmen des Infrastrukturgutachtes für „Starke Achsen“ zu untersuchenden Streckenabschnitt Bf. Rothe Erde - Brand Hochstraße anschließen zu können.	Der Hinweis wird berücksichtigt.
209	ASEAG	4	4.1.	Zielperspektive 2030+, Grundsätze und Strategie: [...] "Die Konzeption eines vollständigen neuen Busliniennetzes steht danach noch aus."	Es stellt sich die Frage, ob bei der Erarbeitung der bestandsorientierten Grobvariante 3 im Rahmen des Liniennetzgutachtens dann im Folgenden zwingend ein vollständig neues Busliniennetz notwendig ist. Analog gilt dies auch für die folgende Auflistung der Vorgaben, an denen sich die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes in der Perspektive 2030+ orientieren soll. Es muss nicht zwingend ein völlig neu strukturiertes Netz geschaffen werden.	Der Satz "Die Konzeption eines vollständigen neuen Busliniennetzes steht danach noch aus." wird geändert in "Die Überarbeitung des Busliniennetzes steht danach noch aus." Der Spiegelstrich in der Auflistung wird mit "Ausgebautes und **ggf.** neu strukturiertes Busnetz in Aachen" ergänzt.
210	ASEAG	4	4.2.1.	Zielperspektive 2030+, SPNV Netzmaßnahmen	Bei den für die Stadt Aachen bedeutsamen Maßnahmen wird unter dem dritten Punkt die Errichtung des Bahnhaltepunktes in Richterich thematisiert. Bei möglichen Anpassungen im Busliniennetz muss berücksichtigt werden, dass insbesondere bei Regionalbuslinien auch räumlich und zeitlich passende Übergänge an anderen Stellen zu berücksichtigen sind (z.B. an den Bahnhöfen Herzogenrath, Aachen West oder auch der „Blockverkehr“ am Bushof in Aachen zu Schwachverkehrszeiten), so dass sich nicht in jedem Fall durch entsprechende Anpassungen passende Übergänge in Richterich zu erreichen sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
211	ASEAG	4	4.2.2.	Zielperspektive 2030+, Bahnhöfe und Haltepunkte	Ist es nicht notwendig und sinnvoll, den möglichen Südausgang am Hauptbahnhof in der Zielperspektive 2030+ weiterhin zu berücksichtigen, auch wenn für die weitere Planung derzeit Planungs- und Umsetzungskapazitäten fehlen?	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: "In Abstimmung zwischen Verwaltung und Politik soll eine Überprüfung für eine Projektfortführung in der Legislaturperiode 2025 ff. erfolgen."

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
212	ASEAG	4	4.4.	Zielperspektive 2030+, Leistungsangebot Bus	Analog zu den Ausführungen im 2. Absatz, nachdem die Maßnahmen noch konkret und detailliert ausgeplant sowie finanziell abgesichert werden müssen, wäre es hilfreich, wenn im 3. Absatz bei der Beschreibung der Maßnahmen jeweils mit einem „soll" verknüpft wird (Der City-Takt soll verlängert, die Taktfolge auf der Monschauer Str. soll gestärkt werden). In Richterich käme ggf. auch die Haltestelle Berensberger Str. in Frage, ab der ein City-Takt gelten könnte, deshalb evtl. „Verlängerung des City-Taktes bis Richterich", um Linien über Alt-Richterich bzw. in Richtung Schönau mit in den City-Takt einbinden zu können.	Der Hinweis, die Beschreibung der Maßnahmen jeweils mit einem „soll" zu verknüpfen, wird im Text berücksichtigt und "Richterich Rathaus" in "Richterich" geändert.
213	ASEAG	4	4.4.	Zielperspektive 2030+, Leistungsangebot Bus	Bei der Realisierung von Schnellbuslinien bzw. eines Schnellbussystems gemäß der Förderrichtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland ist zu beachten, dass bei den aufgeführten förderfähigen Relationen zwar die jeweilige Relation grundsätzlich förderfähig wäre, die aber ebenso derzeit geforderte Mindestgeschwindigkeit auf der Mehrzahl der Relationen unter den jetzigen Rahmenbedingungen nicht zu erreichen ist. Insofern sollte hier der Hinweis auf einen entsprechend notwendigen Infrastrukturausbau zur Busbeschleunigung hingewiesen werden. Bei der SB 63 sollte beim Angebot die Ausweitung auf einen 30-Minuten-Takt montags bis freitags statt werktags genannt werden, samstags könnte das Angebot nachfrageorientiert ggf. zwischen 30 und 60-Minuten-Takt variieren. Bei der Vertaktung sollte beim Betriebsschluss auf die Nennung einer konkreten Uhrzeit verzichtet werden, da dadurch die Flexibilität unnötig eingeschränkt und zudem genauer festgelegt werden müsste, für welche Haltestelle dieser Betriebsschluss gelten sollte [...]. Grundsätzlich gilt es auch zu bedenken, dass auf den ausgewählten Relationen in der Regel die Schnellbuslinien dann zusätzlich angeboten werden müssten, zumindest wenn nicht alle Haltestellen bedient werden, da sich sonst das Angebot an den nicht vom Schnellbus bedienten Haltestellen deutlich verschlechtern würde.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Hinweis zum Infrastrukturausbau wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: "Um die geforderte Mindestgeschwindigkeit gemäß Förderrichtlinie zu erreichen, ist ein Infrastrukturausbau zur Beschleunigung des ÖPNV notwendig." Die Eingabe "Bei der Vertaktung sollte beim Betriebsschluss auf die Nennung einer konkreten Uhrzeit verzichtet werden." wird entsprochen und "um 23 Uhr" gestrichen. Der Hinweis zur SB63 wird zur Kenntnis genommen und der Satz hingehend angepasst, dass die Optionen 30- bzw. 60-Minuten-Takt noch geprüft werden sollten.
214	ASEAG	4	4.4.	Zielperspektive 2030+, Leistungsangebot Bus	Bei dem Fahrtenangebot in Tagesrandlagen und hier insbesondere frühmorgens sind neben der gewünschten Vertaktung auch Arbeits- und Schichtzeiten der bedienten Betriebe zu berücksichtigen.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: Arbeits- und Schichtzeiten von Betrieben, insbesondere früh morgens, sind zu berücksichtigen.
215	ASEAG	5	2.	siehe Punkt 2: Ziele und Anforderungen	In einem ÖPNV-Netz mit mehreren Verknüpfungspunkten ist es nicht immer möglich an allen Verknüpfungspunkten gleichermaßen die verschiedenen Verkehrsmittel optimal zu koordinieren. Kurze Umsteigezeiten können dabei durchaus auch dem Ziel des reibungslosen Übergangs im Falle von teils auch nur geringfügigen Verspätungen entgegenstehen. Abgesehen haben unterschiedliche ÖPNV-Nutzergruppen auch unterschiedliche Anforderungen an eine optimal koordinierte Verknüpfung der Verkehrsmittel.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
216	ASEAG	5	2.1.	Ziel der Stadt Aachen ist es, in den kommenden Jahren gemeinsam mit der StädteRegion Aachen und den Kommunen in der StädteRegion Aachen ein Netz von Mobilstationen aufzubauen und weiterzuentwickeln.	Ziel der Stadt Aachen ist es, in den kommenden Jahren gemeinsam mit der StädteRegion Aachen, den Kommunen in der StädteRegion Aachen und dem örtlichen ÖPNV-Dienstleister ein Netz von Mobilstationen aufzubauen und weiterzuentwickeln.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
217	ASEAG	5	3.2.	Bestandsaufnahme P+R-Anlagen	Vor dem Hintergrund der Anbindung des P+R-Standortes Parkhaus Tivoli am Sportpark Soers ist das Fahrtenangebot der Linie 51 im Herbst 2023 samstags tagsüber zwischen Sportpark Soers und der Innenstadt auf einen attraktiven 7,5 Min.-Takt verdichtet worden.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
218	ASEAG	5	3.2.	Bestandsaufnahme P+R-Anlagen	Eine ähnliche Problematik besteht am P+R-Parkplatz Westfriedhof, insbesondere zu Zeiten von Beerdigungen bzw. in der Vorweihnachtszeit	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen und ist bekannt.
219	ASEAG	5	3.2.	Bestandsaufnahme P+R-Anlagen	Die Aussage, dass das Angebot ohne Zusatzfahrten im Linienverkehr bereitgestellt wird, sollte an dieser Stelle gestrichen werden, da auf eine Steigerung der Fahrgastnachfrage, insbesondere in der Vorweihnachtszeit auch durch den Einsatz von zusätzlichen Verstärkungsfahrten reagiert wird. Richtig ist, dass es keine speziellen P+R-Fahrten zu den P+R-Plätzen gibt.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt: Das Angebot wird – mit Ausnahmen in der besonders aufkommensstarken Vorweihnachtszeit – ohne Zusatzfahrten im Linienverkehr bereitgestellt.
220	ASEAG	5	3.4.2.	Bestandsaufnahme Bikesharing	Grundsätzlicher Hinweis: Müsste dieser Abschnitt in Folge der Betriebseinstellung von VeloCity und der derzeitigen Ausschreibung durch die Stadt Aachen nicht entsprechend angepasst bzw. darauf Bezug genommen werden (insbesondere in Bezug auf die Zahl der Stationen). Aktuell besteht derzeit kein	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: **Im Sommer 2025 steht ein Anbieterwechsel an. Stand Juni 2025** gibt es in der Region 145 Stationen, davon 99 im Stadtgebiet Aachen, vier in Alsdorf, zwei in Baesweiler, fünf in Herzogenrath, zwei in Würselen und 33 in den Niederlanden (Provinz Limburg).
221	ASEAG	5	4.1.	Zielkonzept Mobilstationen, Radboxen: "Zukünftig soll in Aachen zudem eine Anbindung und Buchungsmöglichkeit über die NRW-weite Lösung „radbox.nrw" ermöglicht werden."	Das Projekt „radbox.nrw" ermöglicht die landesweit einheitliche Buchung eines Fahrradabstellplatzes mit einer App. Als Zugangsmedium sind ein PIN-Code, ein ÖPNV-eTicket, ein QR-Code oder per App möglich.	Der Hinweis wird im Text ergänzt.
222	ASEAG	5	4.1.	Zielkonzept Mobilstationen, Fahrradparken: "Für Dauerparkende ab einer Woche wird eine 50-prozentige Ermäßigung auf die regulären Gebühren in Kombination mit einem ÖPNV-Abo empfohlen."	Die Buchung eines Fahrradabstellplatzes soll für Dauerparkende auf einen Monat begrenzt werden, um auch Gelegenheitsnutzern die Möglichkeit zu bieten, diese Fahrradabstellanlagen zu nutzen.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
223	ASEAG	8	2.1.1.	Verbundtarif: "Für kurze Busfahrten in Aachen kann das Flugs-Ticket genutzt werden. Dieses Kurzstrecken-Ticket berechtigt in der Regel nach Einstieg zum Befahren von maximal vier Haltestellen. Die räumliche Gültigkeit des Flugs-Tickets ergibt sich aus dem Tarifinformationsaushang an der jeweiligen Einstiegshaltestelle."	Bezüglich des Flugs-Tickets entfallen künftig in Abstimmung mit dem AVV die jeweils haltestellenspezifischen Papieraushänge an den Haltestellen und werden durch einen QR-Code ersetzt, mit dem die erforderlichen Tarifinformationen abgerufen werden können.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt: Für kurze Busfahrten in Aachen kann das Flugs-Ticket genutzt werden. Dieses Kurzstrecken-Ticket berechtigt in der Regel nach Einstieg zum Befahren von maximal vier Haltestellen. Die räumliche Gültigkeit des Flugs-Tickets ergibt sich aus dem Tarifinformationsaushang, welche mittels QR-Code an der jeweiligen Einstiegshaltestelle abgerufen werden kann.
224	ASEAG	8	2.1.1.	Verbundtarif: "Der Geltungsbereich von AVV-Zeitkarten endet grundsätzlich an der Stammgebietsgrenze (i.d.R. Kommunalgrenze). Mit dem Anschluss-Ticket AVV kann eine mindestens bis zur Stammgebietsgrenze gültige AVV-Zeitkarte für eine Fahrt erweitert werden. Das Anschluss-Ticket AVV berechtigt zu einer einmaligen Fahrt innerhalb des AVV-Gebietes."	Hinweis zum Geltungsbereich von AVV-Zeitkarten: Der Geltungsbereich endet grundsätzlich an der Stammgebietsgrenze. Es gibt allerdings dazu einzelne Ausnahmen wie z.B. in Locht, wo die AVV-Zeitkarte bis Locht Crombacherstraat gilt, obwohl das Stammgebiet bereits an Locht Zollmuseum endet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
225	ASEAG	8	2.1.5.	Verbundtarif: Im verbundgrenzüberschreitenden Verkehr zwischen dem AVV-Netz und dem VRS-Netz gilt der VRS-Tarif. Damit Preishärten vermieden werden können, wurde der VRS-Tarif hierfür um die Preisstufen 6 und 7 ergänzt.	Der angebotene Übergangstarif Heerlen gilt nur, wenn die Grenze mit den Linien 44 oder RE18 überquert wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
226	ASEAG	8	2.1.5.	Verbundtarif: Zwischen dem Stadtgebiet Aachen und den grenznahen Regionen Belgiens gilt der "region3tarif". Er umfasst grenzüberschreitende Einzel-, 24-Stunden- sowie Monatskarten (auch im Abonnement) mehrerer Preisstufen. Personen mit einem AVV-Job-Ticket, Schüler*innen und Studierende können ebenfalls eine Anschlusszeitkarte für den gesamten belgischen Geltungsbereich des region3tarifes erwerben. Der Ticketkauf ist sowohl in den Kundenzentren der TEC und der ASEAG sowie in den Bussen und auch digital möglich.	Hinweis zum grenzüberschreitenden Verkehr nach Belgien: auf der Linie S 41 (früher RE 29) gilt ausschließlich der belgische Tarif der SNCB.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
227	ASEAG	9	3.1.	Vergabe von Busverkehren, rechtliche Integration: "Die derzeitige Vergabe der Stadt Aachen an die ASEAG erfolgte als öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) gemäß Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007 direkt an die ASEAG als internen Betreiber. Dieser öDA hat eine Laufzeit von zehn Jahren und endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 09.12.2027. Die gemeinwirtschaftlichen Liniengenehmigungen nach PBefG bestehen zum großen Teil bis zum 09.12.2027 bzw. dem 31.12.2027."	Der derzeit bestehende öDA endet nach 10 Jahren am Donnerstag, den 09.12.2027. An diesem Donnerstag bzw. auch am Freitag, den 10.12.2027 wird aber aller Voraussicht nach kein Fahrplanwechsel stattfinden. Der reguläre Fahrplanwechsel der Bahn findet wahrscheinlich am 12.12.2027 statt.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt: "Dieser öDA hat eine Laufzeit von zehn Jahren und endet **am** 09.12.2027.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
228	AStA RWTH	2	3.1.	Betriebliche Qualitätsstandards, Betriebszeiten	Tabelle 3: Die Normalverkehrszeit endet zu früh, auch fallen die betriebsbedingten Ausdünnungen im Übergang zwischen den Zeiten häufig negativ auf. Bei der Anbindung bestimmter Orte, wie z.B. das UKA, sollte sich zudem nicht nur an den hier definierten Betriebszeiten orientiert werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Verweis auf Punkt 1, Normalverkehr ausweiten Begleitkreis.
229	AStA RWTH	2	3.2.	Betriebliche Qualitätsstandards, Vertaktung: ... "Grundsätzlich ist von einem 7,5/15/30/60-Minuten-Takt als Fahrplanraster auszugehen. In Abhängigkeit von der Verkehrsnachfrage sind Verdichtungen und Ausdünnungen der Bedienungshäufigkeit möglich."	Das Angesprochene 7,5/15/30/60 Taktmuster entspricht schon heute nicht dem Standard auf einigen Linien, eine Umstellung auf eine engere Taktung ist z. B. auf der 3 geplant und auch erwünscht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Inhaltlich ändert sich nichts, Abweichung wie demnächst auf den Ringlinien oder auf der 51 sind möglich.
230	AStA RWTH	2	3.6.	Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit	Als Fahrgast ist grundsätzlich jede verfrühte Abfahrt inakzeptabel, Verfrühungen bis 15 Sekunden könnte man aber durchaus als hinnehmbar bezeichnen. Auch ist zu hinterfragen, inwieweit ein Bus mit bis zu sechs Minuten Verspätung als pünktlich angesehen werden kann. Im Vergleich zu den üblichen Fahrzeiten innerhalb der Stadt ist das prozentual ein sehr großer Anteil, daher sollte über eine Reduzierung nachgedacht werden.	Die Hinweise wird zur Kenntnis genommen und können im Rahmen der Ausgestaltung des neuen ÖDA diskutiert werden.
231	AStA RWTH	2	5.3.7.	Anforderungsprofil Fahrzeugausstattung	Tabelle 9: Auf einigen Linien, etwa auf dem Campus, ist ein schneller Fahrgastwechsel durchaus wichtig. Daher wären bei Bussen mit mehr als 15 Metern Länge vier Türen wünschenswert. ab 15 m Länge min. 3, wünschenswert 4.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Betriebsplanung des Verkehrsunternehmens wir nicht detailliert betrachtet, die meisten Fahrzeuge werden nicht linienscharf eingesetzt. Die Anforderungen der verschiedenen Kundengruppen sind sehr dispers.
232	AStA RWTH	2	5.3.7.	Anforderungsprofil Fahrzeugausstattung	Tabelle 9: Monitore sollten grundsätzlich so angeordnet werden, dass sie von allen Sitzplätzen eingesehen werden können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Monitore sind in der Regel in Fahrtrichtung positioniert - es existieren aber auch Sitzplätze gegen der Fahrtrichtung, um eine optimale Raumausnutzung im Fahrzeug zu schaffen. Von diesen Plätzen ist es nicht möglich, die Monitore zu sehen.
233	AStA RWTH	2	6.2.1.	Qualitätssicherung	Die Bestimmung der Pünktlichkeit nur anhand einer kleinen Auswahl an Haltestellen sowie lediglich an ausgewählten Tagen ist nicht mehr zeitgemäß und bildet die Realität nur begrenzt ab, perspektivisch ist ein Monitoring über alle Haltestellen auf dem Aachener Stadtgebiet zu erreichen.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Der Aufwand, riesige Datenauswertungen zu betreiben, ist erheblich und muss ins Verhältnis zur Nutzung gesetzt werden.
234	AStA RWTH	6	2.2.2.	Bestandsaufnahme Information, elektronisches Fahrplanauskunftssystem	Umleitungen sollten grundsätzlich mit Ausfällen und neuen Fahrzeiten eingepflegt werden und nicht nur als Ereignismeldung. Dies wird leider nicht als Ziel aufgenommen.	Die Bestandsaufnahme enthält keine Zielvorgaben.
235	AStA RWTH	6	3.2.1.	Zielkonzept, elektronische Auskunftssysteme	Ein dringend notwendiger Ausbau der DFI-Standorte wird nicht angesprochen.	Der geplante DFI-Ausbau an weiteren Standorten wird im Modul 4, Kapitel 3.4.2. dargestellt.
236	AStA RWTH	6	3.2.3.	Informationspalette, Tabelle 2	Tabelle 2: Den Linienfahrplan visuell in Form der Ankunftszeiten auf dem Display darzustellen wäre wünschenswert. Anschlussinformationen in Echtzeit sollten erforderlich sein.	Die Hinweise wird zur Kenntnis genommen.
237	AStA RWTH	6	3.2.3.	Informationspalette, Tabelle 3	Tabelle 3: Die Kategorien sind unklar, entweder sind die Haltestellen der Kategorie I innerhalb des NVPs unterschiedlich definiert oder es fehlen bei vielen noch die DFIs. Gleichzeitig sollte eine Ausrüstung von Haltestellen der Kategorie II mit DFIs ebenfalls erforderlich	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Tabelle wurde überarbeitet und deutlich vereinfacht. Die Kategorien wurden entfernt, da sie nicht zur Stadt Aachen passen.
238	AStA RWTH	6	3.2.3.	Informationspalette, Tabelle 3	Tabelle 3: Die Definition von Infoveranstaltungen ist unklar, auch inwieweit die überhaupt durchgeführt werden. Auch lässt sich hinterfragen, inwieweit im NVP festgelegt werden muss, welche Flyer und Infomaterialien dort verteilt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Tabelle wurde überarbeitet und deutlich vereinfacht. Die Kategorien wurden entfernt, da sie nicht zur Stadt Aachen passen.
239	AStA RWTH	7	4.5.	Betrieb und Unterhaltung	Eine allgemeine Regelung, wann Busse wo halten sollen und welche Haltestellen „Doppelhaltestellen“ sind, wäre sinnvoll. Dabei sollten die Haltestellen auch so ausgebaut werden, dass bei Doppelhaltestellen keine Objekte im Weg stehen, die den Weg zum zweiten Bus versperren. Außerdem sollten die Haltepositionen eindeutig ausgeschildert sein.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an anderer Stelle diskutiert. Die Thematik ist bekannt und komplex, u.a. wegen des hohen Platzbedarfes.
240	AStA RWTH	8	2.1.3.	Bestandsaufnahme Deutschland-Ticket: "Perspektivisch soll für das Deutschlandticket eine digitale Lösung für die Anschlusstarifierung für grenzüberschreitende Fahrten in die Niederlande bzw. nach Belgien geschaffen werden. Bis diese umgesetzt ist oder eine andere vertriebliche Lösung für diese Linien geschaffen wird, wird das Deutschlandticket übergangsweise auch weiterhin im "kleinen Grenzverkehr" (nach Vaals, Kelmis, Sittard und Kerkrade) anerkannt."	Die perspektivische nicht Anerkennung des Deutschlandtickets auf Aseag-Linien außerhalb Deutschlands stellt eine drastische Verschlechterung des Angebots dar. Von daher sollte davon dringend abgesehen werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aktuell gibt es auch keine konkreten Bestrebungen (bspw. seitens der niederländischen Arriva), von der derzeitigen Regelung abzuweichen. Das ist von der Verwaltung auch nicht gewollt. Der Passus wird gestrichen, um Unklarheiten zu vermeiden.
241	AStA RWTH	8		Zielkonzept Vertrieb	Ein klares Bekenntnis zum langfristigen Erhalt des Semestertickets sowie zur langfristen Beibehaltung der Möglichkeit, Tickets auf einer Chipkarte auszustellen, wäre wünschenswert.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und die Thematik an anderer Stelle erörtert.
242	go.Rheinland	1	1.2.2.	Rahmenvorgaben, Regionalplan: Der aktuelle Änderungs- und Ergänzungsstand ist März 2020.	Der aktuelle Änderungs- und Ergänzungsstand ist Juli 2025.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
243	go.Rheinland	1	1.2.4.	Rahmenvorgaben, Nahverkehrsplan des SPNV: Der derzeit gültige SPNV-Nahverkehrsplan stammt aus dem Jahr 2016.	Der derzeit gültige SPNV-Nahverkehrsplan wurde am 27.06.2025 beschlossen.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
244	go.Rheinland	2	3.5.	Produktpalette	Go.Rheinland bittet um einen genauen Abgleich mit dem Mobilitätsplan/SPNV-Nahverkehrsplan von go.Rheinland, z. B. was die Bedienstandards, die Fahrzeuge, sowie den veralteten Verweis auf die DB-Produktlinie betrifft.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und die Angaben zu Bedienstandards, Fahrzeugen sowie Erscheinungsbild für die Produkte Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn aktualisiert.
245	go.Rheinland	3	3.1.	ÖPNV-Angebot, SPNV	Auflistung von Bahnstrecken und SPNV-Linien an gleicher Stelle führt zu Verwirrungen Vorschlag: Themen Infrastruktur und Angebot trennen. Damit wäre auch eine übersichtlichere Beschreibung des Betriebsprogramms der RB 20 gewährleistet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, aber die Aufteilung bleibt bestehen.
246	go.Rheinland	4	3.2.1.	Einrichtung einer neuen Regionalbahnlinie zwischen Aachen Hbf und Lüttich, später mit potentiellen neuen Haltepunkten Fachhochschule, Ronheide und Preuswald auf Aachener Stadtgebiet.	Go.Rheinland weist darauf hin, dass die aufgeführte „neue Regionalbahnlinie“ nach Belgien eigentlich die bestehende S41 ist, die auch in den Zielnetzen als Grundangebot beibehalten wird.	Der Text wird geändert in: Beibehaltung der S41 zwischen Aachen Hbf und Lüttich, später mit potentiellen neuen Haltepunkten Fachhochschule, Ronheide und Preuswald auf Aachener Stadtgebiet.
247	go.Rheinland	4	3.3.	Zielkonzept 2028, Betriebskonzept Bus	Go.Rheinland wirft die Frage auf, ob keine weiteren, konkreten Planungen im Schnellbusbereich vorhanden sind, wie z.B. die Linie SB 63?	Für den Zeitraum 2025-2027 sind keine weiteren Schnellbusmaßnahmen geplant. Hintergrund sind die Personalengpässe bei der ASEAG. Weitere Maßnahmen werden daher erst für später vorgesehen.
248	go.Rheinland	4	4.2.	Zielperspektive 2030+, SPNV	Go.Rheinland bittet darum, die Karten durch die aktualisierten Karten (vgl. Mobilitätsplan/SPNV Nahverkehrsplan. von go.Rheinland) zu ersetzen.	Der Hinweis wird berücksichtigt, die Karten ausgetauscht.
249	go.Rheinland	4	4.2.2.	Zielperspektive 2030+, Bahnhöfe und Haltepunkte	Go.Rheinland weist darauf hin, dass in Eilendorf bis auf einzelne Verstärkerzüge kein Halt von RE-Zügen vorgesehen ist. Allerdings begrüßt go.Rheinland den beschriebenen Ausbau des Haltepunktes Eilendorf. Eine Bedienung von Richterich durch die RB 20 ist vsl. möglich, wenn die EVS-Ringbahn elektrifiziert wird und die neuen elektrischen Fahrzeuge vorhanden sind (Anfang 30er Jahre), also auch ohne vollständige Elektrifizierung des EVS-Netzes. Die alternative bzw. vorübergehende Bedienung durch die RB 33 ist noch zu prüfen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
250	go.Rheinland	4	4.4.	Zielperspektive 2030+, Leistungsangebot Bus	go.Rheinland bittet darum, die förderfähigen Relationen für das Schnellbussystem gemäß der letzten Änderung der Förderrichtlinie anzupassen.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
251	go.Rheinland	5	2.1.	Mindestausstattung einer Mobilstation, Tabelle 1	Die genaue Quelle der tabellarischen Übersicht über die Mindestausstattung einer Mobilstation ist aus dem vorliegenden Entwurf nicht klar ersichtlich. Es sollte hier die Mindestausstattung gem. Weiterleitungsrichtlinie des Zweckverband go.Rheinland zur ÖPNV-Investitionsförderung herangezogen werden, in der folgende Punkte genannt sind: o Wetterschutz bzw. Fahrgastunterstand (fehlt in der bisherigen Tabelle) o Sitzgelegenheiten (fehlt in der bisherigen Tabelle) o Beleuchtung zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum o Fahrgastinformationsanzeiger, Informationsvitrinen und Uhr o Bike-and-ride-Anlage als verschließbare Sammelabstellanlage und/oder Fahrradboxen und/oder überdachte (soweit baulich realisierbar) Stellplätze o einheitliches Erscheinungsbild und Wegweisung durch Anwendung des Gestaltungsleitfadens des Landes NRW für Mobilstationen o Mobilfunkempfang oder WLAN zur Nutzung digitaler Angebote zu Dienstleistungen an der Mobilstation	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt - Ergänzung: Mobilstationen mit ÖPNV-Anschluss •Wetterschutz bzw. Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheiten •öffentlich zugängliche, überdachte B+R-Anlage, Fahrradboxen oder Fahrradsammelabstellanlage und/oder überdachte (soweit baulich realisierbar) Abstellplätze •Elemente zur Herstellung der Barrierefreiheit •Informationsvitrinen, Beleuchtung •Einheitliches Erscheinungsbild und Wegweisung (im Landesdesign mobil.nrw) •Internetzugang, DFI-Anzeiger
252	go.Rheinland	5	3.2.	Bestandsaufnahme Park+Ride-Anlagen	go.Rheinland begrüßt, dass auch die Stadt Aachen die Absicht hat, ihre P+R-Anlagen zukünftig zu digitalisieren. Im Rahmen des Förderprojektes „Smarte Pendlerparkplätze im Rheinischen Revier" treiben go.Rheinland und VRR die Digitalisierung der P+R-Anlagen und die Beauskunftung der Echtzeitbelegungsdaten in den Mobilitätsapps etc. im Rheinischen Revier - und damit auch in Aachen voran. Mit der Bereitstellung der entsprechenden IT-Hintergrundinfrastruktur, einem Gutachten sowie Rahmenverträgen für entsprechende Sensorik werden Kommunen bei der Digitalisierung ihrer P+R Anlagen unterstützt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Ausbauplanung der P+R-Plätze in Aachen berücksichtigt. Eine Aufnahme im Text erfolgt nicht.
253	go.Rheinland	6	2.2.2.	Bestandsaufnahme Information, elektronisches Fahrplanauskunftssystem: [...] Perspektivisch sollte das Auskunftssystem alle Mobilitätsangebote umfassen.	go.Rheinland schlägt die folgende Ergänzung des Absatzes vor: Die Datengrundlage hierfür stellt go.Rheinland mit der "Multimodalen Datendrehscheibe NRW" bereit, welche für die genannten verkehrsträgerübergreifenden Angebote Daten aus einer Hand bietet.	Der Hinweis wird im Text aufgenommen.
254	go.Rheinland	6	2.2.4.	Bestandsaufnahme Information, Datenbereitstellung an Dritte	Änderung: [...] "Zentrale Datenkoordinierungsstelle des OV-Datenverbunds NRW" an das Ländernetzwerk DELFI und den NAP geliefert. Go.Rheinland schlägt die folgende Anpassung des letzten Absatzes vor: "Für darüberhinausgehende multimodale Mobilitätsangebote (beispielsweise Bikesharing,Carsharing oder E-Scooter) sowie intermodale Infrastruktur (Park+Ride oder Bike+Ride) steht die "Multimodale Datendrehscheibe NRW" von go.Rheinland als Erfüllungsgehilfe zur Datenbereitstellung an den	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt.
255	go.Rheinland	9	2.1.	Finanzierung, Betrieb: Für Aachen betrifft dies die Schnellbuslinien SB66 (Aachen - Roetgen - Monschau) sowie die Linie SB20 (Aachen - Jülich).	Go.Rheinland bittet um Umformulierung, damit es ersichtlich ist, dass das förderfähige Schnellbusnetz mehrere Relationen in der Stadt Aachen enthält, allerdings sind davon nur die SB 66 und SB 20 aktuell in Betrieb.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt: In Aachen werden Stand 2025 die Schnellbuslinien SB66 (Aachen - Roetgen - Monschau) sowie die Linie SB20 (Aachen - Jülich) aus diesem Programm gefördert.
256	Kommission Barrierefreies Bauen	7	Allgemein	Barrierefreiheit	Oftmals können Menschen den Weg von der eigenen Haustür bis zum Zielort nicht mehr alleine bewältigen, hier ist eine Begleitung, ähnlich dem ehemaligen Angebot der Alexianer Aachen GmbH, oft sinnvoll und sollte kostenfrei für ältere, behinderte und schwer-Menschen angeboten werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, ist aber nicht NVP-relevant.
257	Kommission Barrierefreies Bauen	2,7	(2) 4.1.4. (7) 3.1.	Bauliche Standards für Bushaltestellen	Die Wartefläche muss so groß sein, dass der Bewegungsraum von 2,50 * 2,50 m vor der zweiten Tür grundsätzlich frei von jeglichen Einbauten ist und sollte vorzugsweise zusätzlich zur Gehwegbreite vorhanden sein. Nur so ist der barrierefreie Ein-/Ausstieg an Haltestellen zu gewährleisten.	Für die Barrierefreiheit ist eine ausreichende Dimensionierung der Wartefläche (Regelbreite und -tiefe 2,5 m), vor allem vor dem Bereich der 2. Tür, notwendig. Im Modul 2 wird der Satz "Je nach Flächenverfügbarkeit kann die Mindesttiefe auf 1,50 m reduziert werden" geändert in "Je nach Flächenverfügbarkeit kann die Mindesttiefe **in Ausnahmefällen** auf 1,50 m reduziert werden". Im weiteren heißt es "Der Bereich an der zweiten Bustür dient als Rangierfläche z.B. für Fahrgäste im Rollstuhl und für Kinderwagen und ist frei von Hindernissen zu halten. Im Zusammenspiel zwischen der Nutzung einer Einstiegsrampe und dem erforderlichen Bewegungsraum ist eine Fläche von 2,50 m x 2,50 m notwendig."
258	Kommission Barrierefreies Bauen	2,7	(2) 4.1.4. (7) 3.1.	Die wichtigsten Merkmale der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen sind: Hier u.a. "Gestaltung der Wartefläche mit kontrastreichen taktilen Leitelementen gemäß DIN 18040-3 und DIN 32984. Die taktilen Leitelemente müssen durchgehend sein und mindestens die nächstgelegene Querungsmöglichkeit erreichen."	Bei der Gestaltung der Wartefläche mit Leitelementen muss das Leitsystem aus Rippen- und Noppenplatten bestehen, damit auch ortsfremde das Leitsystem verstehen.	Der Hinweis wird zur Verdeutlichung aufgenommen: Gestaltung der Wartefläche mit kontrastreichen taktilen Leitelementen **aus Rippen- und Noppenplatten** gemäß DIN 18040-3 und DIN 32984.
259	Kommission Barrierefreies Bauen	2,7	(2) 4.1.7. (7) 3.1.	Barrierefreie Gestaltung bzw. Ausstattung der Haltestellen	Die Sitzgelegenheiten müssen mit Arm- und Rückenlehnen ausgestattet werden und in unterschiedlichen Höhen vorgehalten werden.	Sitzgelegenheiten werden im Nahverkehrsplan nur generell als notwendiges Element an Haltestellen aufgeführt.
260	Kommission Barrierefreies Bauen	2, 7	(2) 4.1.7. (7) 3.1., 5.1.1.	Temporäre/provisorische Haltestellen	Auch provisorisch angelegte Haltestellen sollten je nach Dauer barrierefrei angelegt werden, nur so wird eine Nutzung durch vulnerable Gruppen möglich. Provisorische Haltestellen müssen neben mobil eingeschränkten auch für sehbehinderte und blinde Menschen erreichbar sein. Entsprechende Beschilderungen vor Ort und Ausgabe in den einschlägigen Apps sind erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen temporäre Haltestellen, die nur ersatzweise für eine bestehende Haltestelle, z.B. im Rahmen einer Baumaßnahme, eingerichtet werden, und provisorische Haltestellen, die im Rahmen einer Testphase (z.B. einer neuen Linie) entstehen. Temporäre Haltestellenlagen sind von unterschiedlicher Dauer. Manche werden mit längerer Vorlaufzeit eingerichtet, andere müssen in kürzester Zeit entstehen, so dass eine entsprechende Planung nicht immer möglich sein kann und nicht immer sinnvoll ist. Provisorische Haltestellen sind erstmal "Probehaltestellen". Wenn sich das Angebot bewährt und die Haltestelle nachgefragt wird, wird sie fest eingerichtet und im Rahmen des Programms für den Ausbau von barrierefreien Haltestellen mit berücksichtigt. Grundsätzlich wird angestrebt, alle Haltestellen (auch temporäre und provisorische) barrierefrei einzurichten, allerdings gilt es dabei im Einzelfall abzuwägen.
261	Kommission Barrierefreies Bauen	7	3.2.	Fahrzeuganforderungen: Alle Fahrzeuge müssen, unabhängig von ihrer Größe, einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen und über geeignete Innenräume für die Beförderung von allen Fahrgästen verfügen.	Die Anforderungen an die Barrierefreiheit betreffen auch die Fahrzeuge. Alle Fahrzeuge müssen einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen und zwar ohne fremde Hilfe.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
262	Kommission Barrierefreies Bauen	2, 7	(2) 5.1. (7) 3.2., 5.2.	Fahrzeuganforderungen	Alle Busse müssen gemäß den gesetzlichen Vorgaben mit einem künstlichen Fahrgeräusch, dem Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS), ausgestattet werden um die Sicherheit von Fußgänger*innen zu erhöhen. Elektrobusse müssen hörbar sein, damit hochgradig sehbehinderte, blinde und ältere Menschen diese im Straßenverkehr wahrnehmen können. Alle Busse müssen gemäß den gesetzlichen Vorgaben mit einem künstlichen Fahrgeräusch, dem Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS), ausgestattet werden um die Sicherheit von Fußgänger*innen zu erhöhen.	Mit "Allen Bussen" durfte Elektrobusse gemeint sein. AVAS ist heute bei allen neuen Elektrofahrzeugen in der EU Pflicht und gehört dementsprechend zur Standardausstattung.
263	Kommission Barrierefreies Bauen	2, 7	(2) 4.1.3. , 5.3.1. (7) 3.2., 4.3.	Fahrzeuganforderungen	Der Einstieg muss ohne fremde Hilfe möglich sein. Dies heißt, dass die Klapprampen nicht von anderen Fahrgästen, sondern ausschließlich von geschultem Fachpersonal mit entsprechendem Werkzeug zu bedienen sind. Alleine die Frage nach der entsprechenden Haftung und der Verletzungsgefahr durch ungeübte Personen, gebietet dies. Der Fahrzeugeinstieg muss barrierefrei möglich sein. Hierzu sind die zurzeit meist installierten Klapprampen kein adäquates Mittel, da oftmals der Einstieg in den Bus mit Rollator oder Rollstuhl ohne eine Rampe nicht möglich ist. Da diese, zumindest in Aachen, meist nicht vom geschulten Fachpersonal (Fahrer*in) betätigt wird, sondern von Mitfahrenden, stellen diese Rampe kein geeignetes Mittel dar, um eigenständig am ÖPNV teilnehmen zu können. Hier ist die vorrangig zu nutzende elektrische Rampe, das geeignete Mittel und sollte als Hybridlösung in die Busse eingebaut werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Fahrzeuge mit hybriden Rampenlösungen sind derzeit in einer Testphase und sollen bei Erfolg primär beschafft werden. Es gilt diverse Herausforderungen zu klären, u.a. Verfügbarkeit von Fahrzeugmodellen, Verpflichtung von Sub-Unternehmern, rechtliche und betriebliche Fragestellungen beim Verlassen des Fahrerstands. Allgemein strebt die Stadtverwaltung eine vollständige Barrierefreiheit an.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
264	Kommission Barrierefreies Bauen	2, 7	(2) 4.1.3. (2) 5.3.1. (7) 3.2., 4.3.	Fahrzeuganforderungen	Die Klapprampen müssen durch elektrische Rampen ergänzt werden, die bevorzugt zu nutzen sind. Dies ist nicht nur wünschenswert, sondern ein wichtiger Punkt um die Barrierefreiheit und das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) umzusetzen. Im § 4 BGG heißt es: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“. Der Fahrzeugeinstieg muss barrierefrei möglich sein. Hierzu sind die zurzeit meist installierten Klapprampen kein adäquates Mittel, da oftmals der Einstieg in den Bus mit Rollator oder Rollstuhl ohne eine Rampe nicht möglich ist. Da diese, zumindest in Aachen, meist nicht vom geschulten Fachpersonal (Fahrer*in) betätigt wird, sondern von Mitfahrenden, stellen diese Rampe kein geeignetes Mittel dar, um eigenständig am ÖPNV teilnehmen zu können. Hier ist die vorrangig zu nutzende elektrische Rampe, das geeignete Mittel und sollte als Hybridlösung in die Busse eingebaut werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die derzeitige Busflotte in Aachen ist - abgesehen von einigen wenigen Ausnahmen - nicht entsprechend ausgestattet. Der Betrieb mit elektrischen Rampen ist störanfällig, so dass nur ein hybrides System in Frage kommt. Bei Fahrzeugneubeschaffungen sollten Fahrzeuge beide Systeme haben.
265	Kommission Barrierefreies Bauen	2,7	(2) 4.1.3. (7) 3.2.	Fahrzeuganforderungen	Der Höhenunterschied zwischen Gehweg und Fahrzeug darf nicht mehr als 5 cm betragen. Eine größere Stufe/Spalte ist nicht barrierefrei und eigenständig zu überwinden. Gerade für ältere und gehbehinderte Menschen ist das Überwinden von Stufen sehr schwierig, da oft die Kraft nicht mehr ausreicht um den Rollator entsprechend anzuheben. Hier sind Hilfestellungen wie das Ausklappen der Rampen unverzichtbar.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Nahverkehrsplan steht: "Größere Spalten und/oder Stufen bis zu 10 cm erschweren den barrierefreien Ein- und Ausstieg; Maße größer als 10 cm sind nicht barrierefrei und zu vermeiden. Zur Überbrückung dieser Spalten und Stufen ist mindestens eine Einstiegsrampe pro Fahrzeug vorzusehen."
266	Kommission Barrierefreies Bauen	7	3.2.2., 4.5.	Anforderungen an die Barrierefreiheit, Fahrzeuge	Für Rollatoren sind sichere Abstellmöglichkeiten mit Haltevorrichtungen, am besten in der Nähe der jeweiligen Sitzplätze nötig. Es müssen Rückhaltesysteme/Haltevorrichtungen angeschafft werden, die es Rollstuhlnutzern ermöglichen, in Fahrtrichtung zu sitzen. Diese können im Bus nicht beim Ein- und Ausstieg schnell genug wenden und eine ausreichend Wendefläche ist so gut wie nie gegeben, da sich dort andere Fahrgäste aufhalten. Daher muss der Rollstuhlplatz so gestaltet sein, dass auch eine Mitfahrt in Fahrtrichtung ermöglicht wird. Hier sind mit der Kommission Barrierefreies Bauen ausklappbare Haltegriffe entwickelt worden, die dies ermöglichen. Diese sollten in allen Bussen eingebaut werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und außerhalb des Nahverkehrsplans mit dem Verkehrsbetrieb diskutiert.
267	Kommission Barrierefreies Bauen	7	3.2.2.	Anforderungen an die Barrierefreiheit, Fahrzeuge	Sehr viel mehr Menschen nutzen heutzutage einen Rollator, daher muss entsprechend der Mehrzweckbereich auch deutlich größer sein.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ausführung im Modul 7, Kapitel 3.2.2. lautet: "Mindestens ein Mehrzweckbereich des Busses muss auch für die Beförderung von Menschen im Rollstuhl oder mit Rollatoren oder Kinderwagen etc. geeignet sein und entsprechend dimensioniert werden." und trägt allen Ansprüchen Rechnung.
268	Kommission Barrierefreies Bauen	7	3.2.2., 4.3.	Anforderungen an die Barrierefreiheit, Fahrzeuge	Für ältere, chronisch kranke sowie behinderte Menschen sind im Mehrzweckbereich auch Anlehnmöglichkeiten vorzusehen, da diese Gruppen oft nicht mehr von den niedrigen Sitzgelegenheiten aufstehen können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und außerhalb des Nahverkehrsplans mit dem Verkehrsbetrieb diskutiert.
269	Kommission Barrierefreies Bauen	2, 6, 7	(2) 5.3.5., (6) 1.1.1., (7) 3.2.2., 4.3., 5.4.	Anforderungen an die Barrierefreiheit, Fahrzeuge: vgl. 4.3. "Werbematerial an den Haltegriffen kann von Menschen mit Sehbehinderungen fälschlich als Halteschlaufe interpretiert werden" und 5.4. "Werbung und Informationssysteme dürfen die Barrierefreiheit nicht beeinträchtigen, sondern sollen die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs durch eine klare Gestaltung erleichtern."	Die Haltestangen und insbesondere Haltegriffe müssen stabil und sicher sein. Die sogenannten „Swing-Cards“ stellen eine Gefährdung gerade der älteren und behinderten Menschen dar, da ein sicherer Griff erwartet wird und kein abreißbarer instabiler Karton. Werbung und Informationssysteme dürfen die Barrierefreiheit nicht beeinträchtigen, daher sind sogenannte „Swing-Cards“ auf jeden Fall aus den Bussen zu entfernen, aber auch das Zukleben der Fenster mit Werbung (auch halbsichtdurchlässiger) muss vermieden werden. Die Werbung auf den Fenstern ist zu vermeiden, damit die Sicht nach draußen nicht behindert wird. Das heißt, keine Scheibenfläche darf mit Werbung z. B. mit Rasterfolie beklebt sein, damit die Haltestellen und die Umgebung wahrgenommen werden kann. Ebenso sind die sogenannten ‚Swing-Cards‘ nicht erlaubt – näheres siehe Modul 7 Barrierefreiheit. Nicht nur Sehbehinderte, sondern auch in der Bewegungsfähigkeit eingeschränkte Menschen, sowie ältere Menschen, können nicht erkennen, ob es sich um ein Werbemittel anstatt einer Halteschlaufe handelt. Dies stellt eine unnötige Gefahr dar. Werbemittel können auch als Faltblätter oder ähnliches im Bus in dafür vorgesehenen Behältern „ausgelegt“ werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ein Verbot von sogenannten Swing-Cards muss außerhalb des Nahverkehrsplans mit dem Verkehrsbetrieb diskutiert werden.
270	Kommission Barrierefreies Bauen	7	3.2.2.	Fahrzeuganforderungen, im Bus	Es ist sehr wichtig den Innenraum der Fahrzeuge kontrastreich zu gestalten, damit sehbehinderte Personen, aber auch ältere Menschen, nicht irritiert werden. Auch die Fenster müssen frei sein von dunklen Flächen und eine Sicht nach draußen gewähren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
271	Kommission Barrierefreies Bauen	7	3.2.2.	Fahrzeuganforderungen, im Bus	Die Busse müssen heutzutage nicht zuletzt wegen des Klimawandels mit Klimaanlagen ausgestattet sein, nur so ist eine Nutzung durch vulnerable Gruppen auch in den heißen Sommermonaten möglich. Hierbei ist es wichtig, dass die Klimaanlagen wenig Geräusche verursachen, damit auch hörbehinderte, aber auch ältere Personen, die Ansagen noch verstehen können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Thema Klimaanlagen wird im Modul 2, Kapitel 5.3.4. behandelt: "Bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen - auch bei Auftragsunternehmen - ist eine Ausstattung mit Klimaanlagen vorzusehen. Die Nachrüstung einer Klimatisierung von Bestandsfahrzeugen ist wünschenswert, ist aber unter technischen und wirtschaftlichen Aspekten abzuwägen." Eine Klimaanlage muss technische Standards und Vorgaben erfüllen, was u.a. zu einem leisen Betrieb führt. Laut hingegen ist eine Lüftungsanlage im Vollbetrieb (bei nicht-klimatisierten Fahrzeugen).
272	Kommission Barrierefreies Bauen	2,7	(2) 5.3.3. (7) 3.3., 5.3.	Fahrzeuganforderungen, im Bus	Die komplette Information und Kommunikation muss barrierefrei erfolgen. Hierbei muss das Zwei-Sinne-Prinzip beachtet werden. Die Bereitstellung von Informationen muss über verschiedene Medien erfolgen, aber auch zwingend im Bus angesagt bzw. angezeigt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird auch auf Kapitel 3.3.2. verwiesen.
273	Kommission Barrierefreies Bauen	6, 7	(6) 1.1.1., (7) 3.3.	Fahrgastinformation	Zu erwähnen ist hier das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz, welches Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen definiert, die in den Verkehr gebracht bzw. erbracht werden. Die entsprechenden Apps sind mit Sprachsteuerung und Sprachausgabe auszustatten, nur so können sie von sehbehinderten, blinden und Menschen, die nicht gut das Schriftdeutsch beherrschen, gleichermaßen genutzt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Kapitel 2.4. sowie 5.3. im Modul 7 verwiesen.
274	Kommission Barrierefreies Bauen	2, 7	(2) 3.1.1., (7) 3.3., 5.3.	Barrierefreie Information und Kommunikation	Beim Störungs- und Baustellenmanagement sind die Belange und Anforderungen der älteren und behinderten Menschen zu beachten. D. h. die Informationen sind im Zwei-Sinne-Prinzip zur Verfügung zu stellen. Bei Verlegung von Ein- oder Ausstiegshaltestellen sind die Belange der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Umleitungen sind auf den Bildschirmen anzuzeigen, aber auch in den Bussen anzusagen. Nur so können alle Fahrgäste diese Informationen entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip erhalten. Die komplette Information und Kommunikation muss barrierefrei erfolgen und zwar in allen Medien. Hierbei muss das Zwei-Sinne-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Informationen müssen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip bereitgestellt werden, um barrierefrei zu sein, vgl. Modul 7, Kap. 3.3. Die Kurzfristigkeit der Information, die auf den Monitoren in den Bussen gegeben werden, ist jedoch begrenzt und kann daher nicht immer erfolgen.
275	Kommission Barrierefreies Bauen	7	3.3.2.	Barrierefreie Information und Kommunikation	Die Busse müssen sogenannte sprechende Busse sein, die ihre Linie und die Endhaltestelle der Linie ansagen, damit blinde und hochgradig sehgeschädigte Menschen wissen, ob dies der richtige Bus ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Siehe Modul 3.3.2.: [...] "Darüber hinaus sind bei Neuanschaffungen Außenlautsprecher an der 1. Tür als zusätzliche Unterstützung vorzusehen. Diese dienen zur akustischen Information über die Linie und deren Fahrtziel an den Haltestellen."

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
276	Kommission Barrierefreies Bauen	7	3.3.1., 3.4., 4.5.	Barrierefreie Information und Kommunikation	Alle Busse müssen, wenn sie bei Haltestellen mit mehreren Linien nicht an erster Halteposition stehen, nochmals bei der ersten Halteposition anhalten, damit gehbehinderte, blinde und sehgeschädigte, aber auch ältere Menschen den Bus überhaupt erreichen können. Dies ist besonders wichtig zu Zeiten des Blockverkehrs. Es ist für diesen Personenkreis nicht möglich den Bus zu erreichen, wenn nur der Bus in der dritten Position vorfährt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an anderer Stelle diskutiert. Die Thematik ist bekannt und komplex, u.a. wegen des hohen Platzbedarfes.
277	Kommission Barrierefreies Bauen	7	3.3.2.	Barrierefreie Information und Kommunikation	Bisher waren die Hilfeleistungsknöpfe nur für Rollstuhlnutzer*innen vorgesehen. Diese müssen aber auch genauso für Menschen mit Rollator vorgesehen werden, sowohl innerhalb als auch auf der Außenseite des Busses. Nur so kann ein Mensch, der auf einen Rollator angewiesen ist, dem Fahrpersonal mitteilen, dass der Bus abgesenkt oder auch die Rampe ausgeklappt werden muss. Oft wurde für Rollatorennutzer*innen weder der Bus abgesenkt noch die Rampe nicht ausgeklappt mit dem Hinweis, dies wäre den Menschen mit Rollstuhl vorbehalten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Hilfeleistungsknöpfe sind für alle Menschen mit Behinderungen vorgesehen.
278	Kommission Barrierefreies Bauen	7	3.3.2.	Barrierefreie Information und Kommunikation	Die Haltewunschtasten sind nicht nur kontrastreich zu gestalten, sie sollten auch eine akustische und haptisch wahrnehmbare Information für ältere und sehbehinderte bzw. blinde Menschen beinhalten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf Kapitel 3.3.2. im Modul 7 verwiesen, wo diese Forderung aufgeführt ist.
279	Kommission Barrierefreies Bauen	7	3.3.2.	Barrierefreie Information und Kommunikation	Nach dem Einstieg in den Bus ist es angezeigt, dass das Fahrpersonal wartet, bis die Fahrgäste, mindestens aber die vulnerablen Menschen, einen Sitzplatz gefunden haben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Fahrpersonal wird regelmäßig zu solchen Thematiken geschult.
280	Kommission Barrierefreies Bauen	7	3.4.	Betrieb und Unterhaltung	Die Barrierefreiheit an Haltestellen muss insbesondere im Herbst und Winter durch regelmäßige und häufige Reinigungsmaßnahmen und Kontrollen erfolgen und durch die Stadt Aachen oder den Verkehrsbetrieb gewährleistet werden - ähnlich dem Herbst- und Winterdienst auf Radwegen. Ein verlässlicher Winterdienst für Bushaltestellen, die sofortige Beseitigung von Gegenständen wie E-Tret-Roller und Fahrräder sowie die sofortige Beseitigung von Schäden im Haltestellenbereich ermöglichen erst eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV und sind daher prioritär umzusetzen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Nahverkehrsplan im Modul 7 sowohl in der Zusammenfassung als auch in den Kapiteln 3.4., 4.5., 5.4., und 6. benannt.
281	Kommission Barrierefreies Bauen	2,7	(2) 4.1.7. (7) 3.4., 5.4.	Betrieb und Unterhaltung	Auch das Abstellen von Fahrrädern (insbesondere Lasten-), aber auch das Abstellen der E-Tret-Roller, muss bei Haltestellen sofort geahndet und behoben werden. Dass das Beenden des Leihverhältnisses von E-Tret-Rollern in diesen sensiblen Bereichen möglich ist, muss sofort unterbunden werden durch geeignete Maßnahmen der Verleihfirmen wie bspw. das Programmieren der Software, dass dies im Umfeld (mind. 50 m) von Haltestellen nicht möglich ist. [...]. Das nähere Umfeld und die Haltestellen selber müssen frei sein von jeglichen Gegenständen. Das Einrichten von Abstellflächen für E-Tret-Roller ist ein Schritt in die richtige Richtung. Solange aber die Programme der Verleihfirmen ein Beenden des Mietverhältnisses direkt neben diesen Abstellflächen zulassen und auch das geforderte Foto, dass der E-Tret-Roller ordnungsgemäß abgestellt ist, lediglich von einer KI-gestützten Software überprüft wird, führt dies nicht zu mehr Barrierefreiheit im Umkreis von Haltestellen. Auch Fahrradbügel im direkten Umfeld von Haltestellen lehnt die Kommission ab, da teils falsch abgestellte Fahrräder oder aber Lastenfahrräder an normalen Fahrradbügeln, die Rangierfläche vor den Ein-/Ausstiegsbereichen beeinträchtigen können. Erst im Abstand von 50 m zur Haltestelle sollten Fahrradbügel und Abstellflächen für E-Tret-Roller realisiert	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Modul 7, Kapitel 3.4. wird ausgeführt: "Ebenso sind sämtliche potenziellen Hindernisse, etwa abgelegter Sperrmüll, nicht ordnungsgemäß abgestellte Fahrräder oder E-Tretroller konsequent und zeitnah zu beseitigen." Kapitel 5.4. führt aus: "Ein zentraler Aspekt für den barrierefreien Betrieb ist die konsequente Freihaltung der Haltestellenbereiche. Hindernisse wie falsch abgestellte E-Tretroller, Fahrräder, Mülltonnen oder andere sperrige Gegenstände können den barrierefreien Einstieg erheblich erschweren oder sogar verhindern. Hier ist dafür zu sorgen, dass z.B. durch Einrichtung gesonderter Abstellflächen für E-Tretroller sowie Fahrradbügel außerhalb der Ein- und Ausstiegsbereiche und Durchführung von regelmäßigen Kontrollen an Haltestellen Beeinträchtigungen vermieden werden." Darüber hinaus gehende Regelungen für das Abstellen von E-Tretrollern muss außerhalb des Nahverkehrsplans geregelt werden. Die Forderung, Fahrradbügel erst im Abstand von 50 m zur Haltestelle zuzulassen, wird abgelehnt.
282	Kommission Barrierefreies Bauen	7	4.1.	Bestandsanalyse Bahnhöfe	Der Bahnhof Rothe Erde ist sehr oft nicht barrierefrei zugänglich. Er verfügt zwar über einen Aufzug, dieser ist allerdings sehr oft defekt. Hier wäre eine zweite, vom ersten Aufzug technisch unabhängige Möglichkeit bspw. ein weiterer Aufzug, besser aber noch eine Rampenlösung, zwingend erforderlich, damit der Bahnhof barrierefrei erreichbar ist.	Die Deutsche Bahn ist grundsätzlich für die Barrierefreiheit an ihren Bahnhöfen zuständig. Bereits vor der 2019 geschlossenen „Grundsatzvereinbarung zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen in NRW“ war es jedoch ein gemeinsames Ziel von Stadt, Deutscher Bahn und den Aufgabenträgern, die Barrierefreiheit an allen Bahnstationen im Aachener Stadtgebiet voranzutreiben. Der Bahnhof Aachen Rothe Erde verfügt über einen Aufzug, der einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen ermöglicht. Eine zusätzliche barrierefreie Erschließung über Rampen im Bereich der bestehenden Zugänge wäre aufgrund der mittigen Lage der Bahnsteige nur mit sehr großem baulichen Aufwand und äußerst langen Rampen realisierbar.
283	Kommission Barrierefreies Bauen	7	4.1.	Bestandsanalyse Bahnhöfe	Der Haltepunkt Eilendorf kann nicht in beide Richtungen barrierefrei genutzt werden, da beim Bahnsteigwechsel die Fußwegeentfernung viel zu lang ist. Hier sollte baldmöglichst	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Planung liegt vor. Der Planungsprozess ist komplex.
284	Kommission Barrierefreies Bauen	7	4.1.	Bestandsanalyse Bahnhöfe	Der Bahnhof West ist ein Armutszeugnis für eine Großstadt wie Aachen. Hier sind die Bahngleise nur über eine sehr steile und lange Treppe zu erreichen. Auch hier ist zwingend Abhilfe zu schaffen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Planung liegt vor. Der Planungsprozess ist komplex.
285	Kommission Barrierefreies Bauen	7	4.2.	Bestandsanalyse Bushaltestellen	Das zurzeit nur 16 % (161 von 993) der Haltestellenkanten barrierefrei ausgebaut sind, ist sehr bedauerlich, die Kommission begrüßt allerdings, dass Planung und Bauen an externe Büros vergeben sowie die Einstellung von mehr Personal, damit der Ausbau signifikant beschleunigt werden kann.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
286	Kommission Barrierefreies Bauen	7	4.4.	Bestandsanalyse Information und Kommunikation	Das dynamische Fahrgastinformationssystem ist im Zwei-Sinne-Prinzip ausgestattet. Es muss gewährleistet sein, dass ein taktiles Bodenleitsystem zur DFI-Säule führt und die Lautsprecheranlage funktioniert und nicht zu leise bei der Umgebungslautstärke des Straßenverkehrs - eine Anpassung der Lautstärke je nach Umgebungsgeräuschen ist hier sinnvoll. Die Ansagen in den Bussen sind zu oft ausgeschaltet. Bei Baustellenumleitungen werden die Haltestellenansagen nicht angepasst. Beides gehört abgeschafft.	Die Hinweise wird zur Kenntnis genommen.
287	Kommission Barrierefreies Bauen	7	4.5.	Bestandsanalyse Betrieb und Unterhaltung	An zu vielen Haltestellen fahren die Busse nicht parallel zur Bordsteinkante an. Das Aussteigen ist Menschen mit Behinderungen und Senior*innen dann unmöglich. Dies muss unverzüglich behoben werden, z.B. indem die Bushaltestelle länger ausgeführt wird, um eine bessere Anfahrbarkeit zu erreichen. Auch sind manche Straßen in einem so schlechten Zustand, dass die Rampe nicht ausgefahren werden kann, weil dort eine Senke in der Straße oder im Gehweg vorhanden ist. Auch hier müsste der Umbau solcher Straßenräume, vor allem an Haltestellen mit hoher Fahrgastzahl schneller erfolgen zusätzlich zum geplanten Umbau der Haltestellenkanten.	Die Hinweise wird zur Kenntnis genommen.
288	Kommission Barrierefreies Bauen	7	4.5., 5.4.	Betrieb und Unterhaltung	In der Winterzeit muss eine Räumung der Haltestellenwartefläche unbedingt vorrangig zu anderen Verkehrsflächen erfolgen, da ansonsten Unfälle beim Ein- und Aussteigen mit Personenschaden nicht ausgeschlossen werden können. Eine Räumung der Haltestellenwartefläche muss unbedingt vorrangig zu anderen Verkehrsflächen erfolgen, da ansonsten Unfälle beim Ein- und Aussteigen mit Personenschaden nicht ausgeschlossen werden können. Ein verlässliches Winterdienstkonzept für Bushaltestellen sollte vorrangig aufgestellt und vor allem umgesetzt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und außerdem im Text in den Kapiteln 4.5. sowie 5.4. berücksichtigt. Kapitel 4.5. wird ergänzt: "Zuständig ist der jeweils angrenzende Grundstückseigentümer. Dennoch treten in der Praxis Einschränkungen der Barrierefreiheit durch unzureichend geräumte Flächen auf."
289	Kommission Barrierefreies Bauen	7	4.5., 5.4.	Betrieb und Unterhaltung	Die Busfahrer*innen müssen darauf achten, dass der Ausstieg an der zweiten Türe hindernisfrei möglich ist, dies bedeutet, dass kein Mast, Poller oder Papierkorb angefahren werden darf, der ein Aussteigen verhindert. Oftmals kann ein halber Meter früher gehalten werden, so dass ein barrierefreier Ein-/Ausstieg ermöglicht wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Fahrpersonal wird entsprechend geschult. Ggf. sollte geprüft werden, ob die störenden Einbauten versetzt werden könnten.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
290	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Die Haltestellenkanten müssen alle kontrastreich gestaltet werden, damit ein Kontrast zwischen Fahrbahn und Haltestellenkante vorhanden ist. Ansonsten ist die Sturzgefahr gerade für sehbehinderte und ältere Menschen sehr hoch. Gerade in den dunklen Monaten und bei Regen sind die Unterschiede zwischen Fahrbahn und Gehweg nicht zu erkennen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und Kapitel 3.1. wie folgt ergänzt: "- Gestaltung der Wartefläche mit **einer kontrastreichen Haltestellenkante sowie** kontrastreichen taktilen Leitelementen aus Rippen- und Noppenplatten gemäß DIN 18040-3 und DIN 32984. Die taktilen Leitelemente müssen durchgehend sein und mindestens die nächstgelegene Querungsmöglichkeit erreichen."
291	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	In diesem Unterkapitel werden 5 Kategorien festgelegt. Leider ist nicht ersichtlich wie diese Kategorien festgelegt wurden.	Die Unterteilung in Kategorien 1 bis 5 wird im Kapitel 5.1.1. Barrierefreier Ausbau, Kategorisierung, beschrieben.
292	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Es fehlen in Kategorie 1, die auf jeden Fall barrierefrei ausgebaut werden, bei dem Kriterium, Besondere Einrichtungen im Umfeld (Beispiele)' wichtige Einrichtungen wie Alten- und Pflegeheim, Behindertenwohnheime, Arztzentren und Arztpraxen, Physiotherapie-Einrichtungen, Ergotherapie Einrichtungen etc.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und die Tabelle 1 wie folgt ergänzt: Kategorie 1, besondere Einrichtungen im Umfeld (Beispiele): Bahnhöfe, Krankenhäuser, Arztzentren, Behindertenwohnheime.
293	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Auch kulturelle Einrichtungen wie Theater oder Kino sollten zur Kategorie 1 gehören, damit sie von behinderten, aber auch älteren Menschen besucht werden können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die derzeitige Einstufung von kulturellen Einrichtungen in Kategorie 2 wird dennoch beibehalten. Im Rahmen der Priorisierung, die dynamisch und veränderbar ist, kann eine hohe Einstufung erfolgen.
294	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Zur Kategorie 2 sollten nach Auffassung der Kommission auch die Schulzentren und Schulen gehören, denn der Ansatz der inklusiven Schulen lässt sich nur dann realisieren, wenn auch der ÖPNV dorthin barrierefrei möglich ist. Aber dazu müssen die Haltestellen bei Schulzentren und Schulen barrierefrei ausgebaut sein.	Der Hinweis ist Hinblick auf die Inklusion nachvollziehbar. Die Position von Schulzentren und Schulen in Kategorien 3 und 4 gilt als Mindestanforderung. Schulstandorte mit einer hohen Relevanz der Barrierefreiheit können hoch **priorisiert** werden, z.B. wenn dort auch Veranstaltungen regelmäßig stattfinden.
295	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Auch alleine Wahlen (Kommunal, Land oder Bund), die ja ein Grundrecht sind, bedingen, dass die Haltestellen im Umfeld von Schulen barrierefrei ausgebaut werden. Denn auch dies ist ein Kriterium um ein Wahllokal als tatsächlich barrierefrei einzustufen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
296	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Welche der Haltestellen sind diejenigen, die für Zusatzfahrten in der Hauptverkehrszeit, im Schulverkehr oder in einigen Fällen nur für Nachtfahrten genutzt werden? Zum Punkt Schulverkehr ist die Kommission der Auffassung, dass diese Haltestellen hochpriorisiert werden müssen - mindestens Kategorie 2, damit der Ansatz der inklusiven Schule auch gelebt werden kann.	Es handelt sich hauptsächlich um Verstärkerfahrten im Schulverkehr. Diese sind differenziert zu betrachten: Viele Haltestellen der Kategorie 5 sind Haltestellen, die ausschließlich 1-2 mal an Schultagen angefahren werden, zum einen in abgelegenen Ortslagen, zum anderen im Umfeld von z.B. Grundschulen. In der Praxis besteht hier oft keinen Bedarf und es gilt Nutzen-Kosten abzuwägen. Einzelfallabwägungen sind auch hier möglich.
297	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Bei der dargestellten Priorisierung fehlen nach dem Punkt ‚fehlende taktile Leitelemente' aus Sicht der Kommission folgende Punkte: - Fehlende akustische Zusatzeinrichtungen an LSA - Fehlende getrennte Querungen im Umfeld der Haltestelle	Die Zuwegung zur Haltestelle muss barrierefrei sein (vgl. 3.1.). Die Auflistung im Kapitel 5.1.1. Priorisierung wird ergänzt um "**Mängel bei der Zuwegung".**
298	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen muss der Regelfall sein. Lediglich aufgrund von Ausnahmen, die im NVP dargestellt werden müssen, kann eine Ausnahme erfolgen. Der Kommission erschließt sich der Punkt zeitliche Abweichungen nicht. Was ist hiermit gemeint?	Mit "zeitlichen Abweichungen" sind Haltestellen gemeint, die aus verschiedenen Gründen zunächst zurückgestellt und erst später barrierefrei ausgebaut werden.
299	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Zum Thema Nachtfahrten ist festzuhalten, dass auch Menschen mit Behinderungen ausgehen und nachts wieder Nachhause müssen. Daher stellt sich hier die Frage, welche Haltestellen sind hier gemeint?	Es handelt sich um Haltestellen, die ausschließlich von einer Nachtbuslinie angefahren werden. Diese Haltestellen gehören - aufgrund der geringen Anzahl an Fahrten - zu Kategorie 5. Aktuell handelt es sich einzig um zwei Kanten der Haltestelle "Preusweg".
300	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Zum Thema provisorische Haltestellen bspw. im Rahmen einer Baumaßnahme oder im Probebetrieb ist zu klären, wo ist diese provisorische Haltestelle und wie lange ist die Baumaßnahme? Wo befindet sich die nächste barrierefrei ausgebaute Haltestelle und ist diese barrierefrei erreichbar? Erst wenn diese Fragen geklärt sind, kann eine Festlegung erfolgen, ob eine provisorische Haltestelle nicht doch barrierefrei vorgehalten werden sollte.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und entspricht der gewünschten Vorgehensweise.
301	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Der Ausschluss einer Haltestelle von einem barrierefreien Ausbau aus Gründen des Denkmal- oder Naturschutzes kann aus Sicht der Kommission auch bei ausführlicher Begründung kein Kriterium mehr sein, denn der Denkmal- und Naturschutz stellt keinen höheren Belang als die Barrierefreiheit mehr dar. Daher ist dieser Punkt aus der Liste der Begründungen einer Zurückstellung des barrierefreien Ausbaus zu streichen.	Der Hinweis wird im Text berücksichtigt: Der Satz im Modul 7, Kapitel 5.1.1. "Ein Ausschluss des barrierefreien Umbaus aus Gründen des Denkmal- und Naturschutzes kann bei ausführlicher Begründung erfolgen." wird gestrichen. Der Spiegelstrich "Der Ausbau ist aus Gründen des Denkmal- und Naturschutzes nicht möglich" wird ebenfalls gestrichen.
302	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Auch der erste Punkt "Der Ausbau ist baulich-technisch nicht möglich" sollte so wie er da steht gestrichen werden, da eine Einzelfallbegründung nötig ist. Die Kommission empfiehlt nachdrücklich, diese Einzelfälle in der Kommission vorzustellen und zu beraten.	Die Möglichkeit, dass ein Umbau aus bautechnischen Gründen nicht möglich kommt vor und kann eine Zurückstellung begründen. Die Stadt wird diese Fälle mit der Kommission besprechen. Es gilt immer, dass alle mögliche Lösungen - inkl. Verlegung - untersucht werden müssen.
303	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	"Die Stadt Aachen hat den Ausbau für alle Haltestellenkanten priorisiert und darauf aufbauend ihr Ausbauprogramm für barrierefreie Haltestellen erstellt." Hierzu hat die Kommission die Frage: Wann und unter Beteiligung von welchen Institutionen und Organisationen hat die Stadt Aachen dies gemacht? Mit wem hat die Stadt die 165 Einplanungsanträge für noch nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen abgestimmt und welche Behindertenverbände wurden hierbei konkret beteiligt?	Die Aufstellung des Ausbauprogramms wird im Nahverkehrsplan dargestellt und wurde darüber hinaus im Rahmen einer Vorlage im Mai 2025 im Mobilitätsausschuss beschrieben. Einplanungsanträge werden jährlich im Rahmen der Möglichkeiten gestellt, um Fördermittel zu reservieren. Konkrete Bauausführungspläne werden im Rahmen der Finanzierungsantragstellung mit der Kommission Barrierefreies Bauen abgestimmt. Anlässe wie Straßenbaumaßnahmen, Verbände- und Bürgeranträge sowie Bau neuer Wohn- und Gewerbegebiete werden berücksichtigt und können die Prioritäten verändern.
304	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.1.	Zielkonzept barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Die Kommission begrüßt außerordentlich, dass nun der Ausbau der barrierefreien Haltestellen maßgeblich beschleunigt werden soll. Sowohl das Einstellen von mehr Personal als auch die Vergabe an extern ist sehr begrüßenswert. So können zumindest in drei Jahren 180 Haltestellenbündel vergeben und danach umgesetzt werden. Um wie viele Haltestellenkanten handelt es sich dann voraussichtlich insgesamt?	Es handelt sich um bis zu **180 Haltestellenkanten** in drei Jahren.
305	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.1.2.	Haltestellenausbau, Dokumentation	Hier stellt sich die Frage, ob der Infrastrukturatlas auch von Bürger*innen genutzt werden kann, die über kein Internet oder Smartphone verfügen? Wie kann ein*e Bürger*in dies eigenständig nutzen?	Der Infrastrukturatlas ist ein Internes Planungswerkzeug und nicht für Bürger*innen zugänglich.
306	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.2.	Zielkonzept Barrierefreiheit, Fahrzeuge	Die vorhandenen Niederflurbusse müssen an jeder Haltestelle abgesenkt werden. Der/die Busfahrer*in kann in einem vollbesetzten Bus gar nicht erkennen, ob Senior*innen oder Menschen mit Behinderungen ein- und aussteigen möchten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Hilfeleistungsknöpfe dienen zur Benachrichtigung des Fahrpersonals, dass eine Absenkung erforderlich ist.
307	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.2.	Zielkonzept Barrierefreiheit, Fahrzeuge	Alle Busgefäße, ob Kleinbusse oder Bedarfsverkehr, müssen barrierefrei ausgestattet und nutzbar sein - ohne Ausnahme.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, es sind auch keine Ausnahmen vorgesehen.
308	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.3.	Zielkonzept Barrierefreiheit, Information und Kommunikation	Ein zukünftiges Leitsystem soll in Zukunft ein behindertengerechtes Routing ermöglichen, das barrierefreie Verkehrsmittel und Haltestellen bevorzugt berücksichtigt und auf aktuelle Veränderungen schnell reagiert. Dies wird in mehreren Jahren ggf. an Bedeutung gewinnen, aber zurzeit mit nur 16 % barrierefrei ausgebauten Haltestellenkanten, eher in die Irre führen als hilfreich sein. Auch die erweitere Funktion um einen sogenannten digitalen Fahrtassistenten stellt zunächst keine nutzbare Alternative dar. Erst wenn ein großer Teil der Haltestellenkanten barrierefrei ausgebaut ist, wird auch diese App sinnvoll sein.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Herausforderungen, eine umfängliche Barrierefreiheit im Buslinienverkehr zu erreichen, ist enorm. Weitere Funktionen eines digitalen Fahrtassistenten können zu mehr Barrierefreiheit, z.B. ein Sprachassistent für die bessere Erreichbarkeit von ÖPNV-Informationen.
309	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.3.	Zielkonzept Barrierefreiheit, Information und Kommunikation	Grundsätzlich ist es aber wichtig, diese Informationen auch analog an die Nutzer*innen des ÖPNV zu übermitteln. Viele Menschen haben kein Smartphone o. ä. oder können es nicht bedienen. Daher ist eine analoge Form dieser Funktionen zur Informationsübermittlung unerlässlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
310	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.4.	Zielkonzept Barrierefreiheit, Betrieb und Unterhaltung	Nach wie vor sind viele Busfahrer*innen nicht sensibilisiert und Menschen mit unterschiedlichen Hilfemitteln werden nicht mitgenommen. Oft wurde für Rollatorennutzer*innen weder der Bus abgesenkt noch die Rampe ausgeklappt mit dem Hinweis, dies wäre den Menschen mit Rollstuhl vorbehalten. In der Stadt Aachen sollte der kontinuierliche Austausch mit den Behindertenverbänden über die Kommission Barrierefreies Bauen erfolgen, damit die Erfahrungen und Bedarfe benannt werden und bspw. bei der Fahrzeugausstattung Berücksichtigung finden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wird bereits umgesetzt.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
311	Kommission Barrierefreies Bauen	7	5.4.	Zielkonzept Barrierefreiheit, Betrieb und Unterhaltung	Da bislang im NVP 2015 keine Ausnahmen konkret benannt wurden, die von der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 ausgenommen werden sollten, ist es für die Kommission nicht leistbar hier Ausnahmen festzulegen. Bspw. die provisorisch angelegten Haltestellenkanten ‚Am Mühlenteich' in Haaren sind auf Grund ihrer Nähe zur Haarbachtalhalle, die ja barrierefrei ist, von großer Bedeutung im Sinne der Inklusion und Teilhabe.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ausnahmen werden wie im Nahverkehrsplan dargestellt formuliert. Falls der Probebetrieb der Ortsbuslinie OL1 bzw. des NetLiners nach Abschluss des Förderprojektes Haaren Clever Mobil in ein Regelangebot überführt würde, wird der Umbau dieser Haltestelle mit hoher Priorität verfolgt.
312	Kommission Barrierefreies Bauen	7	6.	Zielkonzept, Ausblick	Mit der Anlage "Liste der Haltestellenkanten mit regulärem Linienverkehr in der Stadt Aachen, Stand April 2025" erklärt sich die Kommission nicht einverstanden, bevor die Fragen nicht geklärt sind.	Die Anlage stellt die Kategorisierung aller Bushaltestellen in Aachen nach definierten Kriterien dar. Es handelt sich dabei nicht um eine Prioritätenliste für den Umbau. Die Rangfolge für den barrierefreien Ausbau ist von weiteren Faktoren abhängig und dynamisch. Wünsche können jeder Zeit formuliert werden, die von der Verwaltung geprüft werden. Dies kann zu einer höheren Priorisierung und einer Änderung des Planungsprogrammes führen.
313	Kommission Barrierefreies Bauen	1.	Zsm	Zusammenfassung	Zum 3. Absatz, Satz 2 möchte die Kommission gerne ergänzen: Sie machen deutlich, dass die Entwicklung des ÖPNV nicht nur funktionalen Anforderungen, sondern auch gesamtstädtischen Zielen wie Klimaneutralität, Luftreinhalten, Lärmminderung, **Barrierefreiheit**, sozialer Teilhabe und regionaler Integration gerecht werden muss.	Barrierefreiheit wurde ergänzt.
314	Kommission Barrierefreies Bauen	1.	1.1.	Rechtliche Grundlagen	In der Auflistung fehlt die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK), die in Deutschland bereits im März 2009 ratifiziert wurde. Ziel ist es, Menschen mit Behinderungen vor Diskriminierung zu schützen und ihre gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten. Gemäß Artikel 9 Abs. 1 sind die Vertragsstaaten dazu verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Barrierefreiheit zu schaffen. Und auch das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) fehlt in dieser Auflistung, welches seit Juni 2025 grundsätzlich alle Akteure verpflichtet eine barrierefreie Nutzung und Bedienung für viele Produkte und Dienstleistungen sicherzustellen.	Der Hinweis wird berücksichtigt und das Kapitel 1.1. wird um Teilkapitel zur "UN-Behindertenrechtskonvention" sowie zum Barrierefreiheitsstärkungsgesetz ergänzt.
315	Kommission Barrierefreies Bauen	2.	Zsm	Qualitätsanforderungen, Zusammenfassung	Das Ergebnis ist ein integriertes Qualitätsverständnis, das nicht nur auf eine rein funktionale Verkehrsbedienung zielt, sondern die Nutzerzufriedenheit, Erreichbarkeit, Umweltfreundlichkeit und soziale Teilhabe, vor allem aber die Barrierefreiheit, gleichermaßen in den Fokus rückt. Der Nahverkehrsplan wird so zum zentralen Instrument der Mobilitätswende in Aachen - mit klaren Standards, messbaren Zielen und Vorgaben für Planung, Betrieb und Finanzierung. Hierbei ist die Barrierefreiheit ein wichtiger Faktor.	Der Text wird angepasst: Das Ergebnis ist ein integriertes Qualitätsverständnis, das nicht nur auf eine rein funktionale Verkehrsbedienung zielt, sondern die Nutzerzufriedenheit, Erreichbarkeit, Umweltfreundlichkeit, soziale Teilhabe **und vor allem Barrierefreiheit** in den Fokus rückt. Der Nahverkehrsplan wird so zum zentralen Instrument der Mobilitätswende in Aachen – mit klaren Standards, messbaren Zielen und Vorgaben für Planung, Betrieb und Finanzierung. **Hierbei ist die Barrierefreiheit ein wichtiger Faktor.**
316	Kommission Barrierefreies Bauen	2	1.	Grundsätze: "Der ÖPNV trägt maßgeblich zu einer sozial- und umweltverträglichen Abwicklung des täglichen Mobilitätsbedarfs bei. Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw müssen weiter ausgebaut werden, um mehr Menschen zur ÖPNV-Nutzung zu bewegen. Ziel ist, ein hochwertiges Angebot zu schaffen."	Den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen muss bei der Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung getragen werden, aber auch den Belangen der anderen Behinderungsarten, sowie der Senior*innen. Diese geeignete Weise ist mit den Behindertenverbänden bzw. mit der Kommission Barrierefreies Bauen abzustimmen. Die Kommission möchte zu Absatz 1 als 3. Satz neu hinzufügen: „Die Barrierefreiheit ist ein wichtiger Faktor um mehr Menschen die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen."	Sozialverträgliche Abwicklung inkludiert auch Barrierefreiheit an dieser Stelle. Weitere Anpassungen des Kapitels mit Ergänzungen zu Barrierefreiheit erfolgen an anderer Stelle.
317	Kommission Barrierefreies Bauen	2	1.	Grundsätze: In diesem Modul werden die entsprechenden Vorgaben für das ÖPNV-Angebot in Aachen formuliert: Die Stadt Aachen legt im Nahverkehrsplan ein Anforderungsprofil für das betriebliche Leistungsangebot im Buslinienverkehr fest und definiert damit die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung gemäß § 1 Regionalisierungsgesetz (RegG) und § 8 (3) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie eine angemessene Bedienung im Sinne des § 2 (3) Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). Gemäß § 8 (3) ÖPNVG NRW werden im Nahverkehrsplan Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot als Anforderungsprofil festgelegt.	Als neuen Absatz 2 möchte sie hinzufügen: „Gemäß § 8 (1) ÖPNVG NRW sind die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und des Städtebaus sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen."	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und folgender Text ergänzt: "Gemäß § 8 (1) ÖPNVG NRW sind außerdem die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG), des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans zu berücksichtigen."
318	Kommission Barrierefreies Bauen	2	2.	Qualitätsstandards, 2. Absatz: Eine zentrale Aussage der Aachener Mobilitätsstrategie 2030 ist, dass mehr Menschen den ÖPNV nutzen sollen. Notwendig hierfür sind Angebotsausweitungen, aber auch ein attraktiveres Gesamt-ÖPNV-System, das komfortabel, zuverlässig und pünktlich ist. Vorhandene Qualitätsstandards wurden daher überprüft und falls notwendig angepasst. Einige Anforderungen sind neu hinzugekommen.	Ein wichtiges Qualitätskriterium muss auch die Barrierefreiheit darstellen. Dies sollte bereits hier in Modul 2 festgelegt werden. Die weitere Ausgestaltung der Barrierefreiheit erfolgt in vielen Modulen dieses NVP, aber wird zentral in Modul 7 Barrierefreiheit behandelt.	Der Absatz wird wie folgt ergänzt: "Eine zentrale Aussage der Aachener Mobilitätsstrategie 2030 ist, dass mehr Menschen den ÖPNV nutzen sollen. Notwendig hierfür sind Angebotsausweitungen, aber auch ein attraktiveres Gesamt-ÖPNV-System, das komfortabel, **barrierefrei,** zuverlässig und pünktlich ist."
319	Kommission Barrierefreies Bauen	2	2.2.	Anforderungsprofil, Tabelle 2	In dem Anforderungsprofil zum Busverkehr im AVV in Tabelle 2: ‚Anforderungsprofil für den Busverkehr im AVV' fehlt leider die Barrierefreiheit. Dies suggeriert beim Durchblättern des NVP, dass die Barrierefreiheit kein wesentliches Anforderungsprofil ist, da erst im weiteren Text dann auf Modul 7 Barrierefreiheit verwiesen wird. Die Kommission bittet darum dies zu ändern, denn gerade Tabellen werden gerne als erstes gelesen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und das Anforderungsprofil, Tabelle 2, um den Qualitätsbereich "Barrierefreiheit" erweitert.
320	Kommission Barrierefreies Bauen	2	3.5.	Produktpalette	Die in der differenzierten Produktpalette unter 4. Schnellbus und 5. Regionalbus aufgeführten Produkte müssen vollständig barrierefrei sein, denn gerade diese eher seltener verkehrende Busse stellen eine attraktive Verbindung zwischen Städten und Gemeinden bzw. auch Ortsteilen dar und sichern das Grundangebot des regionalen ÖPNV.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich müssen alle Produkte barrierefrei sein.
321	Kommission Barrierefreies Bauen	2	3.5.	Produktpalette	Ab den Produkten 4 etc. wird unter den jeweiligen Punkt ‚Service und Komfort' die Ausstattung des Fahrzeugs gemäß Qualitäts-Mindeststandard oder gemäß Mindestqualitätsstandards genannt. Die Kommission möchte gerne wissen, wo dies genauer beschrieben ist und wer sie festgelegt hat. In Zukunft möchte sie gerne beteiligt werden, da dies ein wichtiger Aspekt im Sinne der Barrierefreiheit und Inklusion ist.	Mit "Mindestqualitätsstandard" ist die Fahrzeugausstattung gemäß Tabelle 9 im Modul 2 gemeint. Der Text wird entsprechend angepasst.
322	Kommission Barrierefreies Bauen	2	3.5.	Produktpalette: ALT, NetLiner, AST	Hier sollte in den Produktformen 10, 11 und 12 deutlich gesagt werden, ob sie barrierefrei sind, wann sie dies sind und wie viele der vorgehaltenen Fahrzeuge barrierefrei sind.	ÖPNV-Fahrzeuge müssen grundsätzlich barrierefrei nutzbar sein. Der NetLiner ist barrierefrei abgesehen von Einschränkungen verbunden mit der Fahrzeuggröße: Größere E-Scooter passen nicht rein. Bei der Reservierung eines Anruf-Linien-Taxis (ALT) bzw. AST sind besondere Anforderungen anzugeben, z.B. der Transport eines Rollstuhls, Kinderwagens etc., wie im üblichen Taxiverkehr auch.
323	Kommission Barrierefreies Bauen	2	3.6., 6.2.1.	Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind Grundanforderungen an einen attraktiven ÖPNV. Im Sinne der Fahrgäste dürfen Busse auf keinen Fall zu früh losfahren, damit gehbehinderte und ältere Menschen, die oft „just in time" kommen, das Fahrzeug auch erreichen können. Nichts trägt mehr zur Unzufriedenheit bei, als zu früh abfahrende Busse.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
324	Kommission Barrierefreies Bauen	2	3.6.	Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit	Oftmals sind Busspuren oder Haltestellen durch Falschparkende blockiert oder zumindest behindert. Hier sollte die Stadt die Bevölkerung über die Konsequenzen eines solchen Falschparkens aufklären bspw. über die Stadtseiten in der Tageszeitung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität außerhalb des NVP weiterverfolgt
325	Kommission Barrierefreies Bauen	2	3.7.	Anschlusssicherung	Die Anschlusssicherung sollte insbesondere die Zeiten berücksichtigen, die ältere, behinderte oder schwerbehinderte Menschen, aber auch Menschen mit Kinderwagen und Kleinkindern benötigen um einen Umstieg in eine andere Buslinie vorzunehmen. Hierbei ist insbesondere die Zeit zu berücksichtigen, die diese vulnerablen Gruppen zum Umstieg benötigen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und dem Verkehrsbetrieb weitergegeben. Die Anschlussplanung muss diesen Aspekt berücksichtigen, andere im Ergebnis aber auch.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
326	Kommission Barrierefreies Bauen	2	3.6.	Anschlusssicherung, Tabelle 5	Im "Anforderungsprofil für die Verknüpfung der Verkehrssysteme im AVV" sind sowohl Umsteigezeiten als auch Umsteigewege benannt, aber nicht welche Fußgänger*innengeschwindigkeit hier zugrunde gelegt wird. Ältere und gehbehinderte Menschen benötigen für Umsteigewege von 100 bis 200 m deutlich mehr Zeit als nicht beeinträchtigte Menschen. Hier könnten Pufferzeiten in den Fahrplänen Abhilfe schaffen, ähnlich der Flexibilität bei Verspätungen, wo Anschlusszüge oder -busse auf verspätete Fahrgäste warten sollten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
327	Kommission Barrierefreies Bauen	2	3.11.	Störungs- und Baustellenmanagement	Beim Störungs- und Baustellenmanagement sind die Belange und Anforderungen der älteren und behinderten Menschen zu beachten. D. h. die Informationen sind im Zwei-Sinne-Prinzip zur Verfügung zu stellen. Bei Verlegung von Ein- oder Ausstiegshaltestellen sind die Belange der Barrierefreiheit zu	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Text wurde angepasst, siehe Eingabe der Grünen im Begleitkreis.
328	Kommission Barrierefreies Bauen	2	4.1.3.	Bushaltestellen, Bordsteinhöhe	Werden für bestimmte wenige Haltestellen Bordsteinhöhen von 16 cm realisiert, ist der barrierefreie Ein-/Ausstieg nicht gewährleistet. In diesen Fällen muss die Rampe, bevorzugt die elektrische Rampe, auf jeden Fall rausgefahren werden, sobald ein Mensch mit Rollstuhl, Rollator oder ein gehbeeinträchtigter oder älterer Mensch in den Bus einsteigen will. Grundsätzlich sind Stufen von über 5 cm Höhe zu vermeiden, da sie nicht barrierefrei sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Borde mit 16 bis 18 cm sind unter Nutzung der fahrzeuggebundenen Rampe an Tür 2 der Busse barrierefrei. Die Tiefe der Aufstellfläche muss dabei mindestens 2,50 m betragen.
329	Kommission Barrierefreies Bauen	2	4.1.4.	Bushaltestellen, Wartefläche	Das Kriterium der Neigungsminimierung ist ein wichtiger Punkt beim Qualitätsmanagement und der Qualitätssicherung für Barrierefreiheit und sollte entsprechend beachtet werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
330	Kommission Barrierefreies Bauen	2	4.1.4.	Bushaltestellen, Wartefläche	Die Längsneigung sollte grundsätzlich maximal 3% betragen. Sollte eine größere Längsneigung unvermeidbar sein, sollten barrierefreie alternative Wegeverbindungen und/oder Verbindungen mit Verkehrsmitteln des ÖPNV angeboten und entsprechend ausgeschildert werden . Die Querneigung von Bewegungsflächen und nutzbarer Gehwegbreite darf maximal 2% betragen um die permanente Abdrift von Rollstühlen und Rollatoren, aber auch Kinderwagen zu vermeiden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Informationen zu alternativen Wegeverbindungen bei Haltestellen mit starken Längsneigungen könnten eine Option darstellen.
331	Kommission Barrierefreies Bauen	2	4.1.5.	Bushaltestellen, Zugang zum Umfeld	Bei großen Haltestellen sind mehrere Zuwegungen barrierefrei zu gestalten, d. h. es sind die umliegenden Querungen als getrennte Querungen (mit Nullabsenkung für auf Rollen Angewiesene und einer mindestens 3 cm - Kante (besser 6 cm – Kante) für hochgradig sehbehinderte und blinde Menschen) auszubauen, da gemeinsame Querungen keine vollständige Barrierefreiheit darstellen. Insbesondere ältere und behinderte Menschen, die in ihrer Kraft eingeschränkt sind, können die 3 cm-Bordsteinkante bei gemeinsamen Querungen nicht selbstständig oder ohne große Kraftanstrengung bewältigen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Satz "Die Bordsteine an den angrenzenden Übergängen sind bei geteilten Übergängen auf 0 cm (Rollennutzende) und 3 cm (blinde und sehbehinderte Menschen) abzusenken." wird geändert in "Die Überquerungsstellen sind grundsätzlich als getrennte Überquerungsstellen nach DIN auszubauen."
332	Kommission Barrierefreies Bauen	2	4.1.5.	Bushaltestellen, Zugang zum Umfeld	Die Gehwege sollten das Mindestmaß nach H BVA haben und somit mindestens 2,70 m breit sein. Das Mindestmaß nach RASt 06 beträgt 2,50 m, ist aber für die Barrierefreiheit an Haltestellen meist zu schmal.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
333	Kommission Barrierefreies Bauen	2	4.1.7.	Haltestellenausstattung, Tabelle 8	Die Kennzeichnung des Haltestellenbereichs sollte die Nummer der Haltestellenkante groß am Haltestellenschild beinhalten, so dass man bereits von weitem sehen kann, ob man die richtige Haltestellenkante ansteuert.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
334	Kommission Barrierefreies Bauen	2	5.	Fahrzeugstandards	Alle im OPNV eingesetzten Fahrzeuge müssen grundsätzlich den gesetzlichen Bestimmungen genügen und insbesondere die Barrierefreiheit berücksichtigen. In diesem Punkt dürfen keine Abweichungen zulässig sein, dies soll bei den genauen und abgestimmten Fahrzeugstandards (bei der Vergabe von Verkehrsleistungen…) berücksichtigt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
335	Kommission Barrierefreies Bauen	2	5.2.	Fahrzeugstandards, Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit	Die Busfahrer*innen dürfen auf keinen Fall rasant anfahren oder scharf abbremsen, da dies zu Stürzen im Bus führen kann. Dies ist gefährlich für vulnerable Gruppen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
336	Kommission Barrierefreies Bauen	2	5.3.	Fahrzeugausstattung	Die Klapprampen, als zweite mögliche Rampenart, dürfen auf keinen Fall eine Kante von ca. 3 cm aufweisen, da diese durch Rollatoren- oder Rollstuhlnutzende nicht eigenständig ohne besondere Kraftanstrengung oder fremde Hilfe überwindbar sind, so wie es das BGG vorschreibt. Daher sind solche Konstruktionen (wie sie leider teils in den neueren Bussen vorhanden sind) nicht tragbar und nutzbar aus Sicht der Barrierefreiheit, obwohl sie ja genau dieser dienen sollen. Eine Abstimmung mit dem AVV ist hier angezeigt, obwohl die StädteRegion in ihrem aktualisierten NVP nicht das Modul Barrierefreiheit erneuert hat. Die Barrierefreiheit muss auch für die Subunternehmer bindend sein, da ansonsten nach wie vor Busse eingesetzt werden, die nicht den Anforderungen des NVP und damit auch nicht der Barrierefreiheit	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und dem Verkehrsbetrieb und dem AVV weitergegeben.
337	Kommission Barrierefreies Bauen	2	5.3.2.	Fahrzeugausstattung, Innenausstattung	Die Mehrzweckbereiche müssen ausreichend groß vorgehalten werden. Klar muss hierbei sein, dass Rollstuhlfahrende, Rollatornutzende und Kinderwagen Vorrang bei der Mitnahme haben vor anderen Fahrgästen. Dies müsste vom Fahrpersonal entsprechend kommuniziert und umgesetzt werden, damit diese Personengruppen tatsächlich vorrangig befördert werden. Da der Mehrzweckbereich nicht unendlich groß ist, ist die erlaubte Fahrradmitnahme nur außerhalb der Hauptverkehrszeiten auf jeden Fall beizubehalten.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Vorrangregelung von Rollstuhlfahrenden, Rollatornutzenden und Kinderwagen wird nicht im Nahverkehrsplan sondern in der Hausordnung des Verkehrsbetriebs geregelt. Anweisungen des Fahrpersonals sind zu befolgen. Die Vorgaben im Nahverkehrsplan Kapitel 5.3.2. zur Fahrradmitnahme sind gemäß Hausordnung ASEAG montags bis freitags ab 19.00 Uhr, samstags ab 15.00 Uhr und sonntags und an gesetzlichen Feiertagen ganztägig, so fern Platz besteht.
338	Kommission Barrierefreies Bauen	2	5.3.2.	Fahrzeugausstattung, Innenausstattung	Klappsitze sollten nur dann vorgesehen werden, wenn eine Möglichkeit vorhanden ist, sich sicher festhalten zu können, da ansonsten die Gefahr zu groß ist, von den Klappsitzen zu rutschen (Unfallgefahr).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
339	Kommission Barrierefreies Bauen	2	5.3.3.	Fahrzeugausstattung, technische Ausstattung	Bei Fahrzeugneuanschaffungen sind elektrische Rampen als Zusatz zu den Klapprampen verpflichtend.	Kombinierte Elektrisch-/Manuelle Rampen sind aktuell nicht für alle Modelle (z.B. NetLiner, AST) verfügbar. Deswegen ist zurzeit eine Beschaffung ausschließlich von Bussen mit diesen Rampen nicht möglich.
340	Kommission Barrierefreies Bauen	2	5.3.6.	Standards für Kleinbusse und Bedarfsverkehre	Je nach Aufkommen von Menschen mit Behinderungen im On-Demand-Verkehr sind die entsprechenden Fahrzeuge vorzuhalten. Dies kann auch bedingen, dass mehr als nur ein barrierefreies Fahrzeug vorgehalten werden muss.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist je nach Beförderungsgebiet und Gegebenheiten zu prüfen.
341	Kommission Barrierefreies Bauen	2	5.3.7.	Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung, Tabelle 9	Die Ausrüstungsstandards müssen die Barrierefreiheit berücksichtigen. Gerade die Rampen sind grundsätzlich als elektrische und Klapprampen vorzusehen. Hierbei sind die elektrischen Rampen ein unverzichtbarer Aspekt in Bezug auf die Barrierefreiheit und eigenständige Teilhabe am Leben, sowohl in Linienbussen als auch in Kleinbussen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In Kleinbussen sind elektrische Rampen aktuell von den Herstellern nicht verfügbar.
342	Kommission Barrierefreies Bauen	2	5.3.7.	Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung, Tabelle 9	Des Weiteren ist neben dem Rollstuhl-Symbol auch das Symbol für Rollatoren vorzusehen, da Rollatornutzende ohne Absenken des Busses oder Nutzen der Rampe oftmals nicht in den Bus einsteigen können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ergänzt.
343	Kommission Barrierefreies Bauen	2	5.3.7.	Anforderungsprofil für die Fahrzeugausstattung, Tabelle 9	Die Innenausstattung sollte den Grundsätzen der kontrastreichen Gestaltung folgen und nicht nur die Haltestangen einschließen, wobei letzteren natürlich eine wichtige Rolle zu kommt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die kontrastreiche Gestaltung wird im Modul 7, Kapitel 3.2.2. verankert.
344	Kommission Barrierefreies Bauen	2	5.4.	Qualität im Schulverkehr	Im Zuge der Inklusion und der freien Wahl der Schulform ist auch im Schulverkehr die Barrierefreiheit vorrangig zu berücksichtigen. Ansonsten ist die freie Wahl der Schulform nicht gewährleistet bzw. nicht umsetzbar, da die Kinder mit Behinderungen, dann ggf. den ÖPNV nicht nutzen können.	Im Modul 2, Kapitel 5.4. wird folgender Punkt ergänzt: "Im Zuge der Inklusion und der freien Wahl der Schulform ist auch im Schulverkehr die Barrierefreiheit zu berücksichtigen."
345	Kommission Barrierefreies Bauen	2	6.2.1.	Qualitätssicherungskonzept	Als Qualitätskriterium sollte in der EU-Richtlinie auch die Barrierefreiheit aufgenommen werden. Hierauf sollte die Stadt Aachen im Sinne der Barrierefreiheit hinwirken.	Die im Kapitel 6.2.1. aufgeführten Kriterien sind im Anreizsystem zum aktuellen öffentlichen Dienstleistungsauftrag definiert. Geplant ist es, im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung weitere Zielindikatoren zu monitoren, wie im Kapitel 2.1. dargestellt. U.a. ist der Anteil barrierefreier Haltestellen als Zielindikator vorgesehen.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
346	Kommission Barrierefreies Bauen	2	6.2.1.	Qualitätssicherungskonzept	Die Stelle der Kundenbetreuerin/des Kundenbetreuers von Menschen mit Behinderungen sollte wiederbesetzt werden. Ein*e feste*r Ansprechpartner*in ist hier sehr zielführend, wenn er/sie die Belange dieser Gruppe versteht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die ASEAG und den AVV weitergeleitet.
347	Kommission Barrierefreies Bauen	2	7.	Ausblick	Die Kommission möchte gerne wissen welche Kenndaten zum ÖPNV-Betrieb systematisch überprüft werden und wo dies genauer beschrieben ist.	Die Überprüfung von Kenndaten wird im Modul 2, Kapitel 6, ausführlich beschrieben.
348	Kommission Barrierefreies Bauen	6, 7	(6) 1., 1.2., 2.2., 2.2.8., (7) 5.3.	Kommunikation und Information	Ein einheitlicher Weg zur Reservierung bedarfsorientierter Angebote und zur Meldung von Beschwerden etc. heißt aber, dass es nur einen analogen Weg geben kann. Da dies nicht zielführend ist, schlägt die Kommission vor mindestens zwei Wege— einen analogen und einen digitalen - vorzuhalten. Viele Menschen – hier insbesondere ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen benötigen Informationen in ausgedruckter Form. Dies sollten aber einfach zu erhalten sein. Der Kundencenter als einzige Anlaufstelle in der Stadt ist nicht ausreichend. Auch Fahrplanänderungen, Betriebsstörungen, Umleitungen und Sonderverkehre sollten analog bspw. im Kundencenter, aber vor allem an den Haltestellen kommuniziert werden z. B. über geeignete Aushänge oder die Dynamischen Fahrgastinformationen. Die Informationen müssen auch in leichter Sprache erfolgen. Fahrpläne müssen gut lesbar und kontrastreich gestaltet sein. Analoge Fahrpläne müssen für Menschen, die nicht digital unterwegs sind, bereitliegen und dies nicht nur im Kundencenter. Grundsätzlich ist es aber wichtig, diese Informationen auch analog an die Nutzer*innen des ÖPNV zu übermitteln. Viele Menschen haben kein Smartphone o. ä. oder können es nicht bedienen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Modul 6, Kapitel 1.2. wird zur Information ausgeführt: "Die Information muss leicht zugänglich sein, gut wahrnehmbar dargestellt und in verständlicher Form vermittelt werden. Die gesamte Informationskette muss barrierefrei sein und nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (Berücksichtigung mindestens zwei der drei Sinne "Hören, Sehen und Tasten") erfolgen." Informationen in ausgedruckter Form, sowie die "analoge" Übertragung von Informationen (DFI-Monitor, Lautsprecher) im Bus, an der Haltestelle und im Kundencenter sind im Informationskonzept vorgesehen.
349	Kommission Barrierefreies Bauen	6	1.1.1., 2.2.3., 2.2.6.	Kommunikation und Information	Die digitalen Angebote wiederum müssen gut handhabbar, möglichst selbsterklärend und sicher sein. Die Apps müssen barrierefrei nutzbar sein, es muss für sinnesbehinderte Menschen möglich sein, das Menu einfach zu bedienen und u.a. durch eine Sprachein- und -ausgabe zu nutzen. Eine umfassend und grundsätzlich uneingeschränkt barrierefreie Gestaltung moderner Informations- und Kommunikationstechnik muss ermöglicht und gewährleistet werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen: Die Anforderungen des Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes sind zwingend zu berücksichtigen.
350	Kommission Barrierefreies Bauen	6	1.1.2.	Anforderungen an den Kundenservice und Kundengarantien	Es sollte wieder einen/e Kundenkoordinator*in für Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen geben. Ein*e konkrete*r Ansprechpartner*in für Hilfe bei Fragen, Beschwerden, Anregungen, und Konflikten ist notwendig für diese Personengruppe. Ein persönlicher Kontakt ist hilfreicher als eine anonyme Beschwerdestelle. Hier könnte zeitnah auch eine Rückmeldung zur Beschwerde erfolgen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an den Verkehrsbetrieb weitergegeben.
351	Kommission Barrierefreies Bauen	6	1.1.3.	Beschwerdemanagement	Das Beschwerdemanagement muss barrierefrei erreichbar sein. Die Rückmeldungen müssen verständlich kommuniziert werden. Telefonansagen und aufwendiges Durcharbeiten eines Menus bei einer Telefonanfrage sollten unbedingt vermieden werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an den Verkehrsbetrieb weitergegeben.
352	Kommission Barrierefreies Bauen	6	1.2.	Anforderungen, Information	Die Kommission möchte gerne über die Anforderungen an die verbundeinheitlich festgelegten Informationen informiert werden, um eine Aussage bzgl. der Barrierefreiheit und Verständlichkeit treffen zu können.	Die Anforderungen an die verbundeinheitlich festgelegten Informationen werden in den Teilkapiteln 1.2.1., 1.2.2., 1.2.3. beschrieben.
353	Kommission Barrierefreies Bauen	6	1.2.	Anforderungen, Information	Da die E-Tret-Roller laut Umweltbundesamt, wie sie vor allem in Innenstädten zum Verleih angeboten werden, zurzeit kein Umweltgewinn sind, lehnt die Kommission ab, diese in die Mobilitätsplattform zu integrieren. Zudem blockieren diese auch noch oftmals die Gehwege, auch wenn neue Abstellflächen für E-Tret-Roller in Aachen geschaffen wurden und werden. Solange aber keine Lösung zur Umsetzung der Beendigung des Mietverhältnisses außerhalb dieser Abstellflächen umgesetzt ist, ist dies ein weiterer wichtiger Grund für die Kommission dies abzulehnen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Weiteres zu Abstellflächen für E-Tretroller sind in den Sharing-Leitlinien aufgeführt und nicht Teil des NVP.
354	Kommission Barrierefreies Bauen	6	2.1.3.	Fahrgastbeirat	Die Vertreter*innen der Menschen mit Behinderungen können mangels barrierefreier Zugänglichkeit und bei der Aufbereitung der Inhalte oftmals nicht umfassenden teilnehmen.	Es geht hier um die Erreichbarkeit der Örtlichkeit der Sitzungen des Fahrgastbeirates. Aus organisatorischen Gründen und im Austausch mit den Mitgliedern im Fahrgastbeirat hat sich eine große Mehrheit des Fahrgastbeirats dafür ausgesprochen, die derzeitige Regelung, jede zweite Sitzung bei der ASEAG in der Neuköllner Straße abzuhalten, ausgesprochen. Dieser Standort ist zwar nicht so zentral gelegen wie die Verwaltungsräumlichkeiten z.B. in der Lagerhausstraße, aber doch gut mit dem ÖPNV zu erreichen. Es herrscht außerdem eine große Hilfsbereitschaft unter den Mitgliedern, z.B. bei der Querung der Straße von der Ausstiegshaltestelle aus zu helfen. Der Wunsch, hybride Sitzungen des Fahrgastbeirates zu organisieren, stellt im Übrigen die Organisation und der Ablauf der Sitzungen vor großen Herausforderungen und soll zunächst in einer Testphase ausprobiert werden.
355	Kommission Barrierefreies Bauen	6	2.2.6.	Internet	Die Internetseiten sollten gemäß dem Barrierefreiheitsstärkungsgesetz, welche Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen definiert, gestaltet werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und Kapitel 1.2.1. ergänzt: "Digitale Angebote müssen gemäß dem Barrierefreiheitsstärkungsgesetz, welche Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen definiert, gestaltet werden."
356	FB 36	1	1.1.	Neues Teilkapitel	Hinweis auf das Klimaschutzgesetz NRW aufführen, welches in § 3, 1 (Klimaschutzziele Nordrhein-Westfalen) eine Reduktion der gesamten Treibhausgasemissionen in Nordrhein-Westfalen von 65 % bis 2030 als Ziel vorgibt. Auf dieses Ziel hin muss auch der Nahverkehrsplan hinwirken.	Der Hinweis wird berücksichtigt und ein neues Teilkapitel im Kapitel 1.1. "Rechtliche Grundlagen" aufgenommen.
357	FB 36	1	2.2.4.	Ziele der Stadt Aachen, Umweltpolitik	Neben den lokalen Maßnahmen haben u.a. die allgemeine Kfz-Flottenmodernisierung sowie weitere Maßnahmen auf Bundesebene (z.B. die Rückkaufprämie für Diesel-Pkw der Euroklassen 1 bis 4) und der Dieselskandal mit den daraus resultierenden elektronisch geregelten Motorenanpassungen der Hersteller zur Senkung der Schadstoffbelastung beigetragen. **Derzeit werden die geltenden Grenzwerte im Bereich des Stickstoffdioxids deutlich unterschritten.**	Der Hinweis wird im Text ergänzt.
358	FB 68	5	4.3.	Zielkonzept, Sharing-Angebote	In Ergänzung zu den in der Tabelle aufgeführten Sharing-Angeboten arbeitet die Stadt Aachen weiterhin in der Fortführung von Fahrgemeinschaften. Neben einer Reduktion an Pkw-Fahrten im Gesamtsystem können Fahrgemeinschaften auch den ÖPNV sinnvoll ergänzen. Beispielsweise um die erste bzw. letzte Meile zu einem wichtigen Anschlusspunkt zurückzulegen oder aber als Ersatz in Tagesrandlagen bzw. bei Fahrtausfällen. In diesem Sinne verfolgt die Stadt Aachen das Ziel, Fahrgemeinschaften weiter zu etablieren. Ausgehend von einer fachlichen und rechtlichen Evaluation könnten Fahrgemeinschaften auch als ein Bestandteil des ÖPNV gesehen werden.	Der Formulierungsvorschlag wurde angepasst.
359	FB 68	6	1.1.4.	Information und Kommunikation	Neues Kapitel 1.1.4. Mobilitätsmanagement	Anpassung FB68/300
360	FB 68	6	2.1.2.	Bestandsanalyse, Kommunikation	Neues Kapitel 2.1.2. Mobilitätsmanagement	Anpassung FB68/300
361	FB 68	6	3.1.1.	Zielkonzept, zielgruppenspezifische Kommunikation	Weitere Zielgruppen ergänzen.	Anpassung FB68/300
362	FB 68	5	2.1.	Multimodale Verknüpfungspunkte/Mobilstationen	Klarstellung der Definition von Mobilstationen.	Anpassung FB68/300
363	FB 68	5	3.4.4.	Neues Teilkapitel	Fahrgemeinschaften, neues Teilkapitel.	Anpassung FB68/300
364	FB 68	5	4.1.	Zielkonzept Mobilstationen, Betrieb und Unterhaltung	Anpassung der Formulierung zur Vergabe.	Anpassung FB68/300
365	Abt. DSMI bei AOT Wallonie (Belgien)	3, 4	diverse	Diverse Stellen	Anmerkungen und Hinweise zu vorhandenen und geplanten SPNV- und Busverbindungen zwischen Aachen und Belgien.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in weiteren Abstimmungen nach Bedarf thematisiert.
366	Bezirksvertretung Brand 2.7.: CDU	3	7.1.	Bedarfsanalyse, Erschließungsqualität	Abbildungen 19 und 20: Aufteilung in Brand und Freund (Solitärer Ortsteil) aufheben und diese zusammenfassen.	Der Hinweis wird berücksichtigt, die Abbildungen überarbeitet.
367	Bezirksvertretung Brand 2.7.: alle Fraktionen				Ortsteil Krauthausen besser an das Zentrum in Brand anbinden (Tagesrandzeiten, Wochenende), z.B. durch den Ortsbus oder einen NetLiner.	Nicht als NVP-Maßnahme, sondern als konkrete Einzelmaßnahme prüfen.

Nr.	woher	Modul	Kapitel	NVP Entwurf: Kapitel/Text	Änderungsvorschlag/Anmerkung	Einordnung/Begründung Verwaltung
368	Bezirksvertretung Brand 2.7.: SPD				Als vorrangige Maßnahme in Brand sollten mehrere Haltestellen auf der Hauptachse Trierer Straße mit digitalen Anzeigetafeln ausgestattet werden.	Nicht als NVP-Maßnahme, sondern als konkrete Einzelmaßnahme prüfen.
369	Bezirksvertretung Brand 2.7.: SPD				Der Brander Ortsbus sollte täglich fahren, nicht nur dienstags und donnerstags.	Nicht als NVP-Maßnahme, sondern als konkrete Einzelmaßnahme prüfen.
370	Bezirksvertretung Richterich 2.7.: Grüne	7		Barrierefreiheit	In Richterich existieren keine barrierefreien Haltestellen. Haltestellen an den Hauptverkehrsachsen sollten unter Kategorie 1 berücksichtigt werden, um die Barrierefreiheit in den Bezirken voranzubringen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und als konkrete Einzelmaßnahme geprüft.
371	Bezirksvertretung Richterich 2.7.: Grüne			Strategie	Steigerung von Fahrgästen mit bis zu 30% wird bemängelt; mindestens 30% wird als Zielwert gewünscht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Text wurde angepasst, siehe Eingabe der Grünen im Begleitkreis.
372	Bezirksvertretung Richterich 2.7.: Grüne	2		Verfrühungen: "Verfrühte Abfahrten müssen grundsätzlich vermieden werden. Um mehr als eine Minute verfrühte Abfahrten an einer Haltestelle werden nicht toleriert."	Zu frühe Abfahrten müssten grundsätzlich ausgeschlossen werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Anmerkung: In Einzelfällen können Betriebsabläufe, z.B. bei der Befahrung von Busspuren ohne Überholmöglichkeit, dazu führen, dass die Verfrühung nicht sofort abgebaut werden kann.
373	Bezirksvertretung Richterich 2.7.: Grüne			DFI-Anlagen	Die Zeitinformationen auf den DFI-Monitoren sind unzuverlässig. Außerdem sollte generell die Uhrzeit angezeigt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Konkrete Angaben sind für eine Prüfung erforderlich.
374	Bezirksvertretung Richterich 2.7.: CDU				Busverbindung in andere Bezirke führen grundsätzlich durch die Innenstadt, mit teils erheblichen Zeitverlusten. Mehr tangentiale Verbindungen werden gewünscht.	Nicht als NVP-Maßnahme, sondern als konkrete Einzelmaßnahme prüfen.
375	Bezirksvertretung Laurensberg 2.7.: Grüne				Nahverkehrsplan in einer Fassung in leichter Sprache wird angeregt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und geprüft.
376	Bezirksvertretung Haaren 2.7.: Grüne	7			Höhere Priorisierung von ortswichtigen Haltestellen beim barrierefreien Haltestellenausbau gewünscht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.