

Vorlagennummer: FB 68/0261/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 01.09.2025

ÖPNV-Beschleunigung im Straßenraum

hier:

**Ratsantrag "ÖPNV-Bevorrechtigungsmaßnahmen priorisiert umsetzen"
der Fraktionen Die Grünen und SPD vom 26.03.2025;**

**Ratsantrag "Vorfahrt für Starke Achsen" der CDU-Fraktion vom
03.05.2022;**

**Ratsantrag "Ausbau ÖPNV - Einrichtung von Busspuren auf Ein- und
Ausfallstraße" der Fraktion Die Grünen vom 02.09.2019**

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: Dez III FB 68/200

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
02.10.2025	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Die Ratsanträge gelten damit als behandelt.

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:

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

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

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

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

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

Größenordnung der Effekte

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

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	☐	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	☐	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	☐	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	☐	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	☐	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	☐	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine **Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen** erfolgt:

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

Erläuterungen:

1. Anlass

In den letzten Jahren sind mit den folgenden politischen Anträgen verschiedene Anliegen zur Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Straßenraum eingebracht worden:

- Ratsantrag „ÖPNV-Bevorrechtigungsmaßnahmen priorisiert umsetzen“ der Fraktionen Die Grünen und SPD vom 26.03.2025 (Anlage 1)
- Ratsantrag „Vorfahrt für Starke Achsen“ der CDU-Fraktion vom 03.05.2022 (Anlage 2)
- Ratsantrag „Ausbau ÖPNV – Einrichtung von Busspuren auf Ein- und Ausfallstraßen“ der Fraktion Die Grünen vom 02.09.2019 (Anlage 3)

Die Verwaltung setzt sich im Rahmen verschiedener Prozesse wie der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans, der Bearbeitung des Liniennetzgutachtens sowie in der städteregionalen Arbeitsgruppe NEMORA „Starke Achsen“ strategisch und konzeptionell intensiv mit diesem Thema auseinander.

Vor allem im Bereich der Beschleunigung des Busverkehrs mittels Lichtsignaltechnik werden bereits seit langem Maßnahmen zur Beschleunigung umgesetzt, die in den letzten Jahren weiter intensiviert wurden. Auch die Beschleunigung des ÖPNV durch gezielte Straßenraumgestaltung gewinnt zunehmend an Bedeutung.

Im Folgenden wird zur Einordnung ein Überblick über den aktuellen Sachstand gegeben.

2. Sachstand ÖPNV-Beschleunigung im Straßenraum

Busbeschleunigungsmaßnahmen zielen in erster Linie auf einen schnelleren, pünktlicheren und zuverlässigeren Busverkehr ab. Die Steigerung der Beförderungsgeschwindigkeit und Pünktlichkeit trägt neben dem Angebot maßgeblich zur Attraktivität des Busverkehrs bei.

Der Verwaltung ist bewusst, dass die Beschleunigung des Busverkehrs an Knotenpunkten allein nicht ausreicht, um dessen Zuverlässigkeit sicherzustellen. Ebenso wichtig ist es, auf den Strecken für einen fließenden Busverkehr zu sorgen und den Bus so weit wie möglich vom allgemeinen Verkehrsaufkommen zu entkoppeln.

Busbeschleunigungsmaßnahmen umfassen daher sowohl Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen (LSA) als auch die Beschleunigung durch Straßenraumgestaltung (beispielsweise Einrichtung von Bussonderfahrstreifen).

2.1 LSA-Bevorrechtigung

2.1.1 Grundlagen und Arbeitsweise

Von den 217 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Aachen sind 91 mit einer sogenannten „Registrierenden Buspriorisierung“ (RBL) ausgestattet. Diese Anlagen befinden sich vor allem im Bereich Grabenring, Alleenring, Außenring, Theaterstraße, Adalbertsteinweg/Trierer Straße sowie Stolberger Straße/Breslauer Straße. Die Anforderungsübermittlung erfolgt über Telegramme mittels Analogfunk.

In regelmäßigen Abstimmungsterminen zwischen der Stadt Aachen und der ASEAG werden gezielt Optimierungsmöglichkeiten erarbeitet. Durch Rückmeldungen des Fahrpersonals, Hinweise aus der Bevölkerung sowie Fahrzeitmessungen werden Verlustzeiten schnell erkannt und können häufig mit einfachen Maßnahmen reduziert werden. Alle Maßnahmen werden in ihrer Wirkung durch die ASEAG sowie die Stadtverwaltung evaluiert und ggf. weiter entwickelt.

2.1.2 Anpassungen der Signalprogramme und Koordinierung

Die einfachste Art der Busbeschleunigung ist eine gute Koordinierung. Besonders an stark frequentierten Knotenpunkten mit Busverkehr aus unterschiedlichen Richtungen und ohne Bussonderfahrstreifen ist es entscheidend, den Verkehr möglichst flüssig zu halten. Durch verschiedene Anpassungen konnten u.a. in den folgenden Bereichen spürbare Fahrzeitgewinne erzielt werden:

- Knoten Roermonder Straße/Kühlwetterstraße (stadtauswärts)

In der Nachmittagsspitze verpasste der Bus häufig nur um wenige Sekunden das grüne Signal. Nach dem Fahrgastwechsel verlor er die Koordinierung. Durch eine Anpassung der Freigabezeit konnte ein durchschnittlicher Zeitgewinn von 20 Sekunden, bei einzelnen Fahrten sogar bis zu 50 Sekunden, erreicht werden.

- Hansemannplatz

Hier gab es Beschwerden über eine ungünstige Koordinierung für den ÖPNV. Sowohl vom Eurogress als auch von der Jülicher Straße kommend verpassten Busse oft knapp ihre Freigabe. Durch eine zeitliche Verschiebung der Signale konnten Zeitgewinne von durchschnittlich 35 Sekunden aus Richtung Jülicher Str und bis zu 90 Sekunden vom Eurogress kommend erzielt werden.

- Theaterstraße (Baustelle Theaterplatz)

Aufgrund der deutlich reduzierten Verkehrsmengen wurde die bisherige 3-Phasen-Schaltung am Knoten Theaterstraße/Bahnhofstraße aufgehoben. Trotz ungünstiger Haltestellenlage kann der Bus nun ohne zusätzlichen Halt die nächste Haltestelle erreichen, was eine durchschnittliche Fahrzeitverkürzung von 25 Sekunden ermöglicht.

- Großer Knotenverbund Normaluhr

In der Morgenspitze kam es regelmäßig zu Staus, insbesondere auf der Kurbrunnenstraße in Richtung Wilhelmstraße. Durch eine schlechte Koordinierung blockierte der Verkehr aus der Kasinostraße den Linksabbiegestreifen in die Römerstraße, sodass der Busverkehr aus der Kurbrunnenstraße nicht nachfließen konnte. Diese Koordinierung wurde durch eine frühere Freigabe des Linksabbiegers verbessert. Als Ergebnis konnten Fahrzeitgewinne von bis zu 50 Sekunden und eine stabilere Fahrtzeit über den Tagesverlauf erreicht werden.

- Jakobsplatz

Aufgrund schwieriger Koordinierung für alle Richtungen fuhren die stadteinwärtigen 5er Linien oft vor Rot und hatten lange Wartezeiten an der LSA. Durch einen Phasentausch, der nur bei entsprechender Anmeldung aktiviert wird, konnte ein Zeitgewinn von bis zu 50 Sekunden erreicht werden. Weitere Zeitgewinne wären durch einen Abbau der LSA zu erwarten, die aufgrund der Verkehrsmengen nicht zwingend notwendig ist. Alternative Maßnahmen für die Schulwegsicherung waren bisher jedoch nicht vermittelbar.

- Steinkaulplatz

Dort kam es regelmäßig zu nachmittäglichen Rückstaus aus Richtung Aachen. Da die Anlage nicht an den städtischen Verkehrsrechner angeschlossen ist, wurde vor Ort die Signalisierung überprüft. Als Ergebnis wurde das Signalprogramm angepasst. Nach Aufspielen des aktuellen Plans konnte der Rückstau so weit reduziert werden, dass ein Zeitgewinn von bis zu 60 Sekunden erzielt wurde.

2.1.3 RBL an Fußgänger-Sofort-Grün-Anlagen mit „A“-Signal

Die Beschleunigung des Busverkehrs steht im Konflikt zu Fußgänger-Sofort-Grün-Anlagen. Diese schalten bei Fußgängeranforderung unmittelbar auf Grün, was zu zusätzlichen Haltezeiten für den Bus führen kann. Um dies zu vermeiden, kann sich der Bus über das RBL an der LSA anmelden und die Fußgängerfreigabe so lange verzögern, bis der Bus die Kreuzung passiert hat. Dadurch lassen sich im Falle einer gleichzeitigen Fußgängeranforderung durchschnittliche Zeitgewinne von bis zu 30 Sekunden bei einer Buspassage erzielen.

Zusätzlich erhält das Fahrpersonal ein „A“-Signal (siehe Anlage 4 Abbildung 1), das bestätigt, dass der Bus registriert wurde und ohne Halt weiterfahren kann. Dies trägt erheblich zum Stressabbau beim Fahrpersonal bei und wird sehr positiv bewertet.

Folgende Anlagen wurden bereits umgesetzt:

- Von-Coels-Straße/ Josefstraße (2006)
- Vaalser Straße/ Westpark (2023)
- Vaalser Straße/ Hammerweg (2023)
- Krugenofen/ Neustraße (2024)
- Krugenofen/ Sebastianstraße (2024)
- Michaelsbergstraße/ Kurbrunnenstraße (2025)

- Gillesbachtal/ Friedrich-Ebert-Allee (2025)
- Alt-Haarener-Straße/ Kirchweg (2025)
- Monschauer Straße/ I.-Rote-Haag-Weg (2025)
- Oppenhoffallee/ Haßlerstraße (2025)
- Lütticher Straße/ Sanatoriumstraße (2025)
- Verlautenheide/ Gut-Knapp-Straße (2025)

5 weitere Anlagen sind beauftragt und sollen noch in 2025 umgesetzt werden:

- Kapellenstraße/ Heißbergstraße
- Monschauer Straße/ Brückchenweg
- Roermonder Straße/ Laurentiusstraße
- Roermonder Straße/ Rosenhügel
- Roermonder Straße/ Schloß Schönauf Straße

Eine Prioritätenliste mit 18 weiteren LSA wurde erstellt und soll in den Jahren 2026 bis 2028 umgesetzt werden. Im Ergebnis kann die Fußgängerbevorrechtigung für einen umfangreichen Zeitraum gesichert werden ohne die Reisegeschwindigkeit im ÖPNV zu beeinträchtigen.

2.1.4 RBL/ Türkriterium

Durch den erfolgreichen Einsatz des „Türkriteriums“ kann die Busbeschleunigung nun auch an größeren Knotenpunkten wie dem Hohenzollernplatz oder dem Kaiserplatz effektiver umgesetzt werden. Dabei sendet der Bus nach dem Fahrgastwechsel beim Schließen der Türen ein Telegramm, das seine Abfahrtsbereitschaft signalisiert. Insbesondere an Haltestellen, die unmittelbar vor einer LSA liegen, ermöglicht dies eine bedarfsgerechte und gezielte Priorisierung.

Am Kaiserplatz kam es bislang zu erheblichen Verlustzeiten, da die Freigabezeit der Stiftnumfahrt aufgrund der vielfältigen anderen konkurrierenden Fahrzeugströme nur sehr kurz bemessen sein kann. Eine generelle Verlängerung dieser Phase hätte negative Auswirkungen auf die übrigen Zufahrten sowie auf entgegenkommende Busse und Ringlinien.

Durch den Einsatz des Türkriteriums erhält der Bus nach dem Fahrgastwechsel eine zweite, zusätzliche Freigabe – jedoch nur dann, wenn tatsächlich Bedarf besteht und der Bus abfahrtsbereit ist. Auf diese Weise wird der übrige Verkehrsfluss weniger stark beeinflusst. Das zügige Verlassen der Haltestelle trägt außerdem zur Entlastung des Fahrpersonals bei und wird als deutliche Verbesserung wahrgenommen.

2.1.5 Busschleuse

Befindet sich die Haltestellenausfahrt nicht direkt am Knoten, sondern einige Meter davor, kann der Bus durch eine Busschleuse beschleunigt werden. Dabei wird der übrige Kfz-Verkehr mithilfe einer zusätzlichen LSA im Bereich der Haltestellenausfahrt an einem Vorsignal gestoppt. So kann der Bus nach dem Fahrgastwechsel als Pulkführer vor dem restlichen Verkehr an der Hauptsignalanlage positioniert werden (siehe Anlage 4 Abbildung 2). Das Vorsignal ist parallel zum Hauptsignal geschaltet und hat dadurch nur minimale Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des übrigen Verkehrs.

Ein Beispiel für den erfolgreichen Einsatz einer Busschleuse ist der Knoten Trierer Straße/Eisenbahnweg, wo durch diese Maßnahme die Haltezeit des Busses um bis zu 30 Sekunden reduziert werden konnte.

2.1.6 Schutzblinker

Bei einer gezielten Busbevorrechtigung kommt es teilweise zu unterschiedlichen Phasenabläufen. Dies führt an manchen Stellen zu gefährlichen Situationen. Am Knoten Steffensplatz kann der Bus nach der IV-Freigabe eine zusätzliche ÖV-Freigabe anfordern. Dies führt oft zu missverständlichen Situationen mit dem querenden Fußverkehr. Ein Warnton sowie ein großer Schutzblinker (siehe Anlage 4 Abbildung 3) verdeutlichen die veränderte Situation.

2.1.7 Weiteres Vorgehen und Zielbild

Die bisher verfolgte Strategie zur Busbeschleunigung hat sich als sehr erfolgreich erwiesen. Auch künftig werden gezielt kritische Stellen mit hohen Zeitverlusten in der bewährten Zusammenarbeit von ASEAG und Verwaltung identifiziert und analysiert. Dabei handelt es sich sowohl um umfassende Verkehrsachsen wie den Adalbertsteinweg/Trierer Straße, die ganzheitlich betrachtet werden müssen, als auch um einzelne Knotenpunkte, an denen mit vergleichsweise geringem Aufwand schnelle Verbesserungen möglich sind.

Grundsätzlich wird bei allen Änderungen an Lichtsignalanlagen mit Busverkehr die Möglichkeit zur Beeinflussung durch den ÖPNV mitgedacht. Im Jahr 2025 wurden insgesamt 12 Lichtsignalanlagen mit veralteter 10V-Technik auf moderne LED-Technik umgerüstet. An 7 dieser Anlagen wurde die bestehende RBL-Technik überarbeitet, die übrigen 5 Anlagen wurden neu mit RBL ausgestattet (siehe Anlage 4 Abbildung 4).

Die Kommunikation zwischen Fahrzeugen, Signalanlagen und dem zentralen Verkehrsrechner befindet sich im Wandel. Mit C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems) wird die bisher genutzte analoge Telegrammtechnik schrittweise durch eine standardisierte, WLAN-basierte Kommunikation ersetzt.

Ein erstes Testfeld auf der Vaalser Straße, zwischen Welkenrather Straße und Schurzelter Straße, wurde zur Erprobung dieser Technologie eingerichtet. Im ersten Schritt wurde die Funktionalität der Kommunikation zwischen Infrastruktur und Fahrzeug (Vehicle-to-Infrastructure, V2X) getestet. Dabei sendet die Lichtsignalanlage ihre Daten an eine externe Onboard Unit. Gemeinsam mit dem Fahrpersonal wurden verschiedene Anzeigevarianten erprobt, z. B. eine Restrotanzeige oder eine empfohlene Geschwindigkeit zur „Grün-Welle“. Ziel ist es, durch eine angepasste Fahrweise unnötiges Bremsen und Anfahren zu vermeiden. Die direkte Beeinflussung der

Lichtsignalanlagen durch den Bus verändert sich dadurch jedoch noch nicht.

In einem Folgeprojekt soll die Kommunikation vom Fahrzeug zur Lichtsignalanlage untersucht werden. Durch das permanente Tracking der Busposition und die gleichzeitige Erfassung der aktuellen Verkehrslage könnten Freigabezeiten gezielter angepasst werden. So wäre es beispielsweise möglich, einen erkannten Rückstau frühzeitig aufzulösen, um dem ankommenden Bus eine freie Fahrt zu ermöglichen.

Voraussetzung für den großflächigen Einsatz dieser Technologie ist die Stabilität der Kommunikation sowie die zuverlässige Funktion der Beeinflussung. Bei erfolgreicher Erprobung ist eine Ausweitung auf weitere Streckenabschnitte vorgesehen.

Für den Einsatz von C-ITS sind sowohl auf Infrastruktur- als auch auf Fahrzeugseite technische Anpassungen erforderlich:

- Die Lichtsignalanlagen müssen mit einem modernen Steuergerät sowie einer Roadside Unit (RSU) ausgestattet werden.
- Die Busse benötigen eine Onboard Unit (OBU) zur Kommunikation mit der Infrastruktur.

Da die Umstellung auf C-ITS-Technologie arbeits- und kostenintensiv ist und sich somit über einen längeren Zeitraum erstrecken wird, muss für die Übergangszeit ein Parallelbetrieb mit der bisherigen Technik sichergestellt werden.

2.2 Busbeschleunigung durch Straßenraumgestaltung

Eine störungsfreie Führung des Linienverkehrs hat insbesondere auf den Hauptachsen des ÖPNV hohe Priorität und soll im Rahmen der Busbeschleunigung planerisch besonders berücksichtigt werden. Neben der Bevorrechtigung durch Lichtsignaltechnik ist auch eine Bevorrechtigung durch Straßenraumgestaltung erforderlich, da reine Signaloptimierungen per se nur an Knoten beschleunigen können und darüber hinaus auch dort an Grenzen stoßen, wo der Bus im Mischverkehr regelmäßig durch Staus oder fehlende Überholmöglichkeiten behindert wird.

Maßnahmen wie die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen können dazu beitragen, den Bus vom übrigen Verkehr zu entkoppeln und somit Fahrzeitverluste zu vermeiden. Mehrere Hauptachsen des ÖPNV befinden sich dahingehend aktuell in der planerischen Betrachtung.

2.2.1 Aktuelle Planungen zur ÖPNV-Beschleunigung auf Hauptachsen

- Roermonder Straße (Ponttor – Brücke über die Kohlscheider Straße)

Die ÖPNV-Hauptachse Roermonder Straße befindet sich aktuell im Abschnitt zwischen dem Ponttor und der Brücke über die Kohlscheider Straße in der planerischen Überarbeitung. Nach Abschluss der Leitungs- und Kanalarbeiten wird die Straße im gesamten Querschnitt grundlegend erneuert. Aufgrund bestehender Baumreihen und Leitungstrassen sind bestimmte Randbedingungen zu beachten. Ziel ist

es, eine Variante zu entwickeln, die einen konfliktarmen ÖPNV-Betrieb mit möglichst geringen, bestenfalls keinen Verlustzeiten, ermöglicht. Erste Planungsideen wurden im Sommer 2025 in die politische Beratung eingebracht. Darauf aufbauend ist eine Bürger*innenbeteiligung vorgesehen, deren Ergebnisse in die weitere Planung einfließen sollen, die den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt wird. Die Fertigstellung der Maßnahme ist für ca. 2030 geplant.

- Jülicher Straße (Lombardenstraße – Bahnübergang Wurmbenden, Haaren)

Die ÖPNV-Hauptachse Jülicher Straße befindet sich aktuell im Abschnitt zwischen der Lombardenstraße und dem Bahnübergang Wurmbenden, Haaren in der planerischen Überarbeitung. Im Jahr 2025 wurde der Planungsprozess für den Abschnitt gestartet. Im Fokus steht hierbei die Optimierung der Infrastruktur für den Linienverkehr. Die konkrete Planung durch ein externes Planungsbüro beginnt noch im laufenden Jahr. Die Durchführung des Umbaus ist abhängig vom Planungs- und Entscheidungsprozess, des Umfangs und der finanziellen Möglichkeiten.

Im innerstädtischen Bereich der Jülicher Straße vom Hansemanplatz bis zur Lombardenstraße ist zudem die zukünftige Führung der Regiotram geplant. Im Zuge dieser Maßnahme werden auch Beschleunigungsmaßnahmen für den Busverkehr weiter mitgedacht und integriert.

- Napoleonsberg (Schleckheimer Straße – Breiniger Berg)

Im Rahmen der Erneuerung der Straße Napoleonsberg in Kornelimünster soll die Signalschaltung dahingehend optimiert werden, dass der Linienverkehr ohne Halt an den drei LSA zwischen den beiden Haltestellen Napoleonsberg und Kornelimünster durchfahren kann. Dazu wird im Bereich des Steinkaulplatzes auch über eine Busspur oder Busschleuse in Fahrrichtung Eifel nachgedacht. Eine Umsetzung ist für das Jahr 2028 vorgesehen.

2.2.2 Untersuchung weiterer Hauptachsen

Im Rahmen von NEMORA wurde ein Infrastrukturgutachten zur Stärkung des ÖPNV in der Stadt und der StädteRegion Aachen beauftragt. Dabei werden derzeit mehrere Hauptachsen auf ihr Potenzial zur Busbeschleunigung hin untersucht. In Aachen handelt es sich um folgende Hauptachsen:

- Monschauer Straße (AS Lichtenbusch – Pascalstraße)
- Adalbertsteinweg und Trierer Straße
- Roermonder Straße

Derzeit erfolgen Detailanalysen zu möglichen Busbeschleunigungsmaßnahmen für diese Strecken. Die Empfehlungen des Gutachtens können sowohl signaltechnische Maßnahmen (z. B. Optimierung von Lichtsignalanlagen) als auch infrastrukturelle Eingriffe (z. B. Busspuren, Kaps, separate Fahrstreifen) sein. Die erarbeiteten Vorschläge werden im Anschluss individuell unter Berücksichtigung aller Belange im jeweiligen Straßenraum durch die Verwaltung geprüft. Während signaltechnische Maßnahmen je nach Aufwand und Priorität kurzfristig umgesetzt werden können, erfordern infrastrukturelle Anpassungen eine enge Abstimmung mit den

jeweiligen Baulastträgern. Daher ist hier mit einem Zeithorizont „2030+“ zu rechnen.

Zur Monschauer Straße liegen darüber hinaus eine Machbarkeitsstudie zur „Zukunftsfähigen Mobilität für den Südraum“ im Auftrag der StädteRegion Aachen und das Gutachten des Landesbetriebs Straßen NRW zum Ausbau der Monschauer Straße vor. Infrastrukturmaßnahmen werden darin vorgeschlagen und müssen in Zusammenarbeit zwischen der Stadt Aachen und Straßen.NRW abgestimmt werden. Ziel ist eine effiziente Abwicklung des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Priorisierung des ÖPNV. Eine Vorlage zu den bewerteten Ergebnissen der Machbarkeitsstudie wird die Verwaltung zum Ende dieses Jahres in die politische Beratung einbringen.

Teile des Alleenrings mit Wilhelmstraße, Heinrichsallee, Monheimsallee sind eine weitere Hauptachse, deren Straßenraum im Zuge von anstehenden Planungen im Sinne der Busbeschleunigung weiter optimiert werden soll.

3. Nutzbarkeit von Bussonderfahrstreifen

3.1 Heinrichsallee vom Hansemanplatz in Richtung Kaiserplatz

Derzeitige Situation: Der Zustand der Fahrbahn ist sanierungsbedürftig. Die befahrbare Breite des Bussonderfahrstreifens wird von parkenden Fahrzeugen (Schrägparkplätze), die in die Fahrbahn ragen, stark reduziert. Die Busspur ist für Liefer- und Ladeverkehr zwischen 9 und 15 Uhr freigegeben und wird außerdem widerrechtlich von Parksuchverkehren genutzt. Der Bussonderfahrstreifen ist demnach in seiner Nutzbarkeit deutlich eingeschränkt, sodass die Busse häufig auf die IV-Spur ausweichen müssen.

Ausblick: Eine Sanierung des Abschnitts ist im Rahmen der Erneuerung der Versorgungsleitungen durch die Regionetz ab ca. 2030 geplant. Eine Umbauperspektive, welche die Seitenräume der Heinrichsallee einbezieht und im Sinne der Mobilitätswende gestaltet, wird dazu passend erarbeitet.

Der schlechte Zustand der Fahrbahn erfordert jedoch umgehende Verbesserung, sodass eine Deckensanierung der Fahrbahn von Hansemanplatz bis Adalbertsteinweg in 2026 erfolgen wird und die Erstellung eines Markierungsplans erfordert. Die Verwaltung wird im Zuge der Erstellung des Markierungsplans Lösungen erarbeiten, welche die Nutzbarkeit des Bussonderstreifens verbessern. Eine Verbreiterung der Busspur und/oder die Veränderung der Park-, Liefer- und Ladesituation werden geprüft.

3.2 Heinrichsallee vom Kaiserplatz bis Abzweig Stiftstraße

Derzeitige Situation: Die Einfahrt in den Bussonderfahrstreifen ist in den Spitzenstunden durch den Rückstau des MIV nur mit Verzögerung möglich.

Ausblick: Dieser Sachverhalt ist bekannt und in Bearbeitung. Mittels einer Videobeobachtung wird derzeit ausgewertet und geprüft, ob durch die Signalisierung der Rückstau reduziert bzw. verhindert werden kann.

3.3 Adalbertsteinweg

Derzeitige Situation: Der erste Teil des Bussonderfahrstreifen ab Haus-Nr. 34 stadtauswärts ist für Liefern und Laden (9-15 Uhr, 18-22 Uhr) freigegeben. Diese wird jedoch auch außerhalb dieser Zeiten zum Laden genutzt. Häufig wird das Verkehrszeichen, welches die Busspur und Ladezeiten kennzeichnet, durch haltende LKWs verdeckt, sodass für den restlichen Verkehr das Ende der Freigabe als Ladezone nicht ersichtlich ist. Dies hat zur Folge, dass die restliche Busspur vor der Haltestelle Scheibenstraße ebenfalls aufgrund haltender Fahrzeuge blockiert ist. Die Anfahrt der Bushaltestelle Scheibenstraße, die von mehreren Bussen angefahren wird, ist somit problematisch, vor allem für den barrierefreien Ein- und Ausstieg.

Ausblick: Sachstand siehe Punkt 2.2.2. Die Verwaltung prüft, inwieweit die Erkennbarkeit der Busspur und die darin vorgesehenen Ladezeiten und -bereiche verbessert werden kann.

3.4 Trierer Straße

Derzeitige Situation: Stadteinwärts führen rechtsseitig parkende Fahrzeuge zur eingeschränkten Nutzbarkeit des Bussonderfahrstreifens. Besonders wird die Anfahrt der Bushaltestelle Adenauerallee dadurch erschwert. Ladetätigkeiten auf der Strecke, sowohl innerhalb als außerhalb der dafür vorgesehenen Zeiten, reduzieren die Nutzbarkeit der Busspur. Besonders die Ladetätigkeit im Anschluss an die Haltestelle Trierer Platz zwingt Busse zum Einfädeln in den IV und sorgt für Verzögerungen.

Zu einzelnen Teilbereichen ist die Verwaltung im regen Austausch mit der ASEAG und wird kleinräumig bestehende Probleme kontinuierlich verbessern.

-

Ausblick: Die Funktionsfähigkeit des Bussonderfahrstreifens auf der gesamten Strecke wird mittelfristig umfassend geprüft. Die Verbesserung der An- und Abfahrt von Bushaltestellen durch Anpassung von Parkständen, Lieferzonen und Ladezeiten wird kurzfristig geprüft, da sie als verhältnismäßig kleine Maßnahmen unmittelbar zur Busbeschleunigung beitragen können.

3.5 Jülicher Straße

siehe Ausführungen unter Punkt 2.2.1.

4. Einordnung der Ratsanträge

Die in den letzten Jahren eingegangenen Ratsanträge zur Beschleunigung und Stärkung des ÖPNV spiegeln die hohe politische Relevanz des Themas wieder. Die in dieser Vorlage dargestellten Maßnahmen und Planungen stehen in

engem inhaltlichem Zusammenhang mit den jeweiligen Vorschlägen der Anträge.

- Ratsantrag der SPD und Grünen „ÖPNV-Bevorrechtigungen priorisiert umsetzen“ (26.03.2025):

Der Antrag zielt zum einen darauf ab, die bereits begonnenen Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Linienbusverkehrs an Fußgängerampeln und kleineren signalisierten Knotenpunkten zügig weiterzuführen und zu priorisieren. Diesem Anliegen wird mit den beschriebenen Maßnahmen zur Optimierung der Lichtsignaltechnik Rechnung getragen. So wurden in den letzten Jahren gezielt Verlustzeiten an kleineren Knoten und Fußgängerquerungen analysiert und durch gezielte Anpassungen – wie z. B. der Einsatz des Türkriteriums oder die Verzögerung von Sofort-Grün-Anforderungen an Fußgängeranlagen – reduziert. Insbesondere auch die regelmäßige Abstimmung mit dem Fahrpersonal und der ASEAG trägt zur Identifikation solcher Potenziale bei.

Die Weiterentwicklung dieser Maßnahmen ist vorgesehen und in Arbeit. Sie wird im Rahmen der Möglichkeiten sowohl in täglichen Optimierungsprozessen als auch im Zuge geplanter LSA-Modernisierungen fortgeführt.

Der zweite Teil des Antrags, der sich mit der konsequenten Nutzbarkeit bestehender Busspuren befasst, wird im folgenden Absatz separat behandelt.

- Ratsantrag der CDU „Vorfahrt für starke Achsen“ (03.05.2022)

Die Forderung, auf Hauptverkehrsstraßen im Sinne der „Starken Achsen“ die Einrichtung von ÖPNV-Spuren vorrangig zu prüfen, wird bereits im Rahmen verschiedener Projekte berücksichtigt. So stehen aktuell mehrere Hauptachsen – darunter die Roermonder Straße, die Jülicher Straße und die Monschauer Straße – im Fokus infrastruktureller und signaltechnischer Betrachtungen. Auch im laufenden Gutachten zu den „Starken Achsen“ wird die Möglichkeit der Einrichtung von Bussonderfahrstreifen explizit geprüft. Ziel ist es, den ÖPNV dort, wo es verkehrlich möglich und sinnvoll ist, vom übrigen Verkehr zu entkoppeln und so seine Zuverlässigkeit und Reisegeschwindigkeit zu erhöhen.

- Ratsantrag der Grünen „Ausbau ÖPNV – Einrichtung von Busspuren auf Ein- und Ausfallstraßen“ (02.09.2019):

Die in diesem Antrag geforderte externe Vergabe von Planungsleistungen für die Einrichtung von Busspuren auf den Ein- und Ausfallstraßen wird fallbezogen geprüft, insbesondere in Fällen mit hohem Planungsaufwand und interdisziplinären Anforderungen. Die laufenden Planungsprozesse zur Roermonder Straße und zur Jülicher Straße zeigen, dass sowohl interne als auch externe Planungsressourcen eingesetzt werden. Für interne Planungsaufgaben und die Betreuung von externen Planungen für den Ausbau von Starken Achsen des ÖPNV wurde eine Planungsstelle im Fachbereich 68 geschaffen und im Jahr 2023 besetzt. Über den Stand von Planung und Umsetzung wird mit dem vorliegenden Bericht entsprechend informiert.

5. Ausblick

Die konkret in den Anträgen benannten Straßen mit deren vorhandenen Bussonderfahrstreifen (Trierer Straße, Jülicher Straße) sind Teil von stadtübergreifenden Mobilitätskonzepten, die den ÖPNV stärken sollen („starke Achsen“). Die Ergebnisse des Infrastrukturgutachtens, welche die Anforderungen und Potenziale der untersuchten ÖPNV-Achsen herausstellen, werden in den weiteren Planungen berücksichtigt. Außerdem werden im Rahmen der Planungsprozesse Einschätzungen von den von der Planung Betroffenen, den Beteiligten und den zukünftigen Nutzer*innen eingeholt, um ein

belastbares und zukunftsweisendes Ergebnis zu erzeugen. Die Planungen werden in den zuständigen Gremien vorgestellt und zur Entscheidung vorgelegt.

Die Neumarkierung der Heinrichsallee, sowie Überlegungen zur Verbesserung der Situation am Adalbertsteinweg, werden aufgenommen und in Kürze vorgestellt.

Anlage/n:

- 1 - Anlage 1-RA 472_18 Grüne u. SPD ÖPNV-Bevorrechtigungsmaßnahmen priorisiert umsetzen (öffentlich)
- 2 - Anlage 2-RA_269_18CDUVorfahrtfuerStarkeAchsen (öffentlich)
- 3 - Anlage 3-AT 22.19 Ratsantrag Ausbau ÖPNV - Einrichtung von Busspuren auf Ein- und Ausfallstraßen (öffentlich)
- 4 - Anlage 4-Beispiele LSA Bevorrechtigung (öffentlich)