

|   |                     |                                    |
|---|---------------------|------------------------------------|
| <b>Vorlage</b>  |                     | <b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0232/WP18 |
| Federführende Dienststelle:<br>FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und<br>Mobilitätsinfrastruktur  |                     | Status: öffentlich                 |
| Beteiligte Dienststelle/n:  |                     | Datum: 13.09.2021                  |
|   |                     | Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300 |
| <b>Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in Aachen;<br/>Ratsantrag Nr. 065/18 "ÖPNV-Konzept" der Grüne Fraktion vom<br/>03.02.2021<br/>Ratsantrag Nr. 121/18 "Aachen erreichbar: Schneller und<br/>zuverlässiger Nahverkehr für Aachen" der Fraktionen von Grüne<br/>und SPD vom 27.04.2021</b> |                     |                                    |
| <b>Ziele:</b> Klimarelevanz   |                     |                                    |
| keine   |                     |                                    |
| <b>Beratungsfolge:</b>  |                     |                                    |
| <b>Datum</b>  | <b>Gremium</b>      | <b>Zuständigkeit</b>               |
| 30.09.2021  | Mobilitätsausschuss | Entscheidung                       |

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in Aachen extern zu beauftragen und in Abstimmung mit der ASEAG und dem AVV zu erarbeiten.

Die Verwaltung wird zudem beauftragt, gemeinsam mit der ASEAG einen Maßnahmenplan zur Beschleunigung und Steigerung der Zuverlässigkeit des Aachener ÖPNV zu entwickeln und zum Beschluss vorzulegen.

Die Anträge gelten damit als behandelt.

## Finanzielle Auswirkungen

|  |    |      |  |
|--|----|------|--|
|  | JA | NEIN |  |
|  | x  |      |  |

| <b>Investive<br/>Auswirkungen</b>              | Ansatz<br>2021      | Fortgeschrieb<br>ener Ansatz<br>2021 | Ansatz<br>2022 ff.  | Fortgeschrieb<br>ener Ansatz<br>2022 ff. | Gesamt-<br>bedarf (alt) | Gesamt-<br>bedarf<br>(neu) |
|--|---------------------|--------------------------------------|---------------------|--|-------------------------|----------------------------|
| Einzahlungen                                   | 0                   | 0                                    | 0                   | 0  | 0                       | 0                          |
| Auszahlungen                                   | 0                   | 0                                    | 0                   | 0  | 0                       | 0                          |
| Ergebnis                                       | 0                   | 0                                    | 0                   | 0  | 0                       | 0                          |
| <i>+ Verbesserung /<br/>- Verschlechterung</i> | 0                   |                                      | 0                   |  |                         |                            |
|  | Deckung ist gegeben |                                      | Deckung ist gegeben |  |                         |                            |

### PSP-Element 4-120201-952-9 – ÖPNV Liniennetz Gutachten

| <b>konsumtive<br/>Auswirkungen</b>             | Ansatz<br>2021      | Fortgeschrieb<br>ener Ansatz<br>2021 | Ansatz<br>2022 ff.  | Fortgeschrieb<br>ener Ansatz<br>2022 ff. | Folge-<br>kosten (alt) | Folge-<br>kosten<br>(neu) |
|--|---------------------|--------------------------------------|---------------------|--|------------------------|---------------------------|
| Ertrag   | 0                   | 0                                    | 0                   | 0  | 0                      | 0                         |
| Personal-/<br>Sachaufwand                      | 250.000             | 250.000                              | 0                   | 0  | 0                      | 0                         |
| Abschreibungen                                 | 0                   | 0                                    | 0                   | 0  | 0                      | 0                         |
| Ergebnis                                       | 250.000             | 250.000                              | 0                   | 0  | 0                      | 0                         |
| <i>+ Verbesserung /<br/>- Verschlechterung</i> | 0                   |                                      | 0                   |  |                        |                           |
|  | Deckung ist gegeben |                                      | Deckung ist gegeben |  |                        |                           |

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## Klimarelevanz

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

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

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

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

| <i>gering</i> | <i>mittel</i> | <i>groß</i> | <i>nicht ermittelbar</i> |
|---------------|---------------|-------------|--------------------------|
|               |               |             | 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 **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

|        |                          |   |
|--------|--------------------------|---|
| gering | <input type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)                |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß   | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)         |

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

|        |                          |   |
|--------|--------------------------|---|
| gering | <input type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)              |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß   | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)       |

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

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

## **Erläuterungen:**

Zur Attraktivierung und Stärkung des ÖPNV-Systems in Aachen liegen der Stadtverwaltung zwei Ratsanträge vor:

- "ÖPNV-Konzept" der der Fraktionen Grünen und SPD vom 03.02.2021 (s. Anlage 1)
- "Aachen erreichbar: Schneller und zuverlässiger Nahverkehr in Aachen" der Fraktionen Grünen und SPD vom 27.04.2021 (s. Anlage 2).

Im Antrag „ÖPNV-Konzept“ wird die Verwaltung beauftragt, eine Neukonzeption des ÖPNV-Angebots in Aachen mit Hilfe eines externen Verkehrsplanungsbüros zu erstellen. Die Arbeiten sollen von der ASEAG begleitet werden. Außerdem sind die Ergebnisse und Empfehlungen des aktuellen AVV-Gutachtens „Stärkung des ÖPNV im AVV“ einzubeziehen.

Der zweite Ratsantrag sieht die Erarbeitung eines Maßnahmenplans zur Beschleunigung und Steigerung der Zuverlässigkeit des Aachener ÖPNV vor. Ziele innerhalb Aachens sollen besser mit dem ÖPNV erreicht werden können.

Die generelle Zielsetzung der beiden Ratsanträge ist eine Steigerung der Fahrgastzahlen um "mindestens 30% in den nächsten 5 Jahren". Ein solches Wachstumsziel steht im Einklang mit der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung, die wiederum die Ziele des vom Rat verabschiedeten „Integriertes Klimaschutzkonzept (IKSK)“ berücksichtigt. Die von der ASEAG aufgestellte „Vision 2027“ ist ähnlich ambitioniert.

Das derzeitige ÖPNV-Angebot in Aachen hat an vielen Stellen seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Damit eine Verlagerung des Modal-Splits hin zu einem höheren ÖV-Anteil in Aachen erreicht werden kann, muss das ÖPNV-System ausgebaut und die Qualität verbessert werden. Im aktuellen Nahverkehrsplan (2. Fortschreibung 2015) ist ein solches "Zuwachs-Szenario" nicht enthalten und wäre demnach zu erarbeiten, z.B. durch ein externes Gutachten.

## **Antrag ÖPNV-Konzept**

Die Neukonzeption des ÖPNV-Angebotes in Aachen umfasst sowohl eine Erweiterung des heutigen Systems als auch die Überprüfung der derzeitigen Knoten- und Netzstrukturen. Im Ratsantrag werden folgende Kernpunkte genannt:

- Ergänzung des Bushofs um weitere geeignete Umsteigeknoten sowie
- Stärkung des Angebots tangentialer Direktverbindungen.

Außerdem sollen neu entstehende Verknüpfungspunkte Bus/Schiene wie der Südausgang am Hauptbahnhof Aachen, der geplante Haltepunkte Richterich, Walheim, Schmithof und Breinig sowie die mögliche Realisierung der Regio-Tram mit einbezogen werden.

Des Weiteren sollen gemäß Antrag folgende Bausteine in der Konzeption konkretisiert werden:

- Verteilung der Linien auf mehr Verkehrsachsen anstelle der heutigen starken Bündelung
- Taktverdichtungen
- Verschlingung von Linien mit einer Vielzahl von Umsteigemöglichkeiten

- Weitere Schnellbuslinien
- Ergänzende dezentrale Umsteige-Knotenpunkte an Bahnhöfen außerhalb des Zentrums
- Mobilitätsknoten am Bahnhof Aachen West / Republikplatz zwischen Campus Innenstadt und Campus West
- Tangentialverbindungen zwischen den Stadtbezirken
- Konsequente Umsetzung und Erweiterung des CityTakt-Achsen-Konzepts
- Verkürzung langer Umsteigewege an allen Knotenpunkten
- Beschleunigungsmaßnahmen (Busspuren/ -schleusen, starke LSA-Bevorzugung)
- Mobilitätshubs und Mobilstationen
- On-Demand-Angebote als Zu-/ Abbringer zu Linienverkehren
- Umsetzung von weiten Teilen des ASEAG-Papiers "Vision 2027"

Ziel ist es, mehr Siedlungsgebiete und Gewerbestandorte schneller und häufiger mit dem ÖPNV erreichbar zu machen. Reisezeiten und Angebotsdichte sollen den ÖPNV mit dem Auto konkurrenzfähig machen. Außerdem werden für die weitere Konzeptbearbeitung im Antrag Vorschläge gewünscht, wie die Haltestellen zwischen Hansemannplatz und Franzstraße „stadtverträglich optimiert“ werden könnten. Seitens der Antragsteller wird gefordert, dass in die Konzepterstellung die Bürgerschaft und auch die angrenzenden Gebietskörperschaften in geeigneten Formaten einzubinden sind.

Derzeit bereitet die Verwaltung das Leistungsverzeichnis für eine Ausschreibung vor. Es ist beabsichtigt, das Vergabeverfahren zeitnah durchzuführen und unverzüglich mit der Erarbeitung zu beginnen.

### **Antrag "Schneller und zuverlässiger Nahverkehr in Aachen"**

Eine Verkürzung der Fahrzeit stellt einen wesentlichen Anreiz für den Umstieg auf den ÖPNV dar. Gefordert wird daher ein Maßnahmenplan zur Beschleunigung und Steigerung der Zuverlässigkeit des ÖPNV in Aachen. Dieser Maßnahmenplan soll gemäß Ratsantrag folgende Aspekte beinhalten:

- Die Achsen des ÖPNV-Hauptnetzes werden dahingehend geprüft, in welchem Umfang Fahrzeit und Zuverlässigkeit durch eine Einrichtung von Busspuren verbessert werden können. Das Ergebnis wird in eine Liste zusammengefasst. Die Liste enthält eine Ersteinschätzung der Umsetzbarkeit.
- Die kurzfristige Einrichtung von provisorischen Busspuren mit einfachen Mitteln wird geprüft. Darunter wird z.B. die Umnutzung bestehender Fahrspuren als Busspuren durch Änderung der Fahrbahnmarkierungen verstanden.
- Es werden alle Ampelkreuzungen, die von Linienverkehr überquert werden, dahingehend überprüft, in welchem Umfang Fahrzeit und Zuverlässigkeit mittels Busschleusen verbessert werden können. Das Ergebnis dieser Prüfung wird in einer Liste zusammengefasst.
- Die bestehenden Bevorrechtigungen des ÖPNV an Ampelanlagen werden überprüft und gegebenenfalls kurzfristig optimiert.

- Alle Ampelkreuzungen, die vom Linienverkehr überquert werden, werden dahingehend überprüft, in welchem Umfang Fahrzeit und Zuverlässigkeit durch eine Vorrangschaltung zur Beschleunigung des Nahverkehrs verbessert werden können. Das Ergebnis wird in einer Liste zusammengefasst.
- Eine Beschleunigung des Umbaus von Haltestellen zu barrierefreien Fahrbahnrandhaltestellen wird vor dem Hintergrund des Antrages überprüft.
- Die Verwaltung ermittelt für jeden Maßnahmenbereich (Busspuren, Busschleusen, Vorrangschaltung an Ampeln, Bushaltestellen) einen groben Ausblick auf den Finanzbedarf und schlägt eine Priorisierung vor.
- Die Erarbeitung des Maßnahmenplans soll schrittweise erfolgen. Dringliche Maßnahmen sind prioritär zu behandeln.

Die Maßnahmen sollen gemeinsam mit der ASEAG entwickelt und der Politik zum Beschluss vorgelegt werden.

Viele Daten in unterschiedlicher Aktualität sowie linien- und achsenbezogene Analysen liegen bereits vor. Dennoch sind weitere, umfangreiche Analysen und Bewertungen erforderlich, um priorisierte Empfehlungen formulieren zu können.

### **AVV-Gutachten**

Erste Ergebnisse des vom Aachener Verkehrsverbund (AVV) beauftragten Gutachtens "Stärkung des ÖPNV im AVV" liegen zwischenzeitlich vor. Das grundsätzliche Ziel dieses Gutachtens ist die Entwicklung von Entscheidungsgrundlagen für zukünftige Maßnahmen, die geeignet sind, den Modal Split nachhaltig zu Gunsten des ÖPNV und des Umweltverbundes zu verändern. Es wurden folgende Themenkomplexe in der Bearbeitung aufgegriffen:

- ÖPNV-Leistungsangebot: Schwachstellenanalyse hinsichtlich des Angebotes und der Qualität, Wirkungszusammenhänge, Handlungsempfehlungen, grobe Maßnahmenvorschläge
- Tarifsystem: Bundesweiter Tarifvergleich, Bewertung verschiedener Tarifmaßnahmen, Empfehlungen
- Marketing, Kommunikation und Digitalisierung
- Alternative Finanzierungsmöglichkeiten: Ausarbeitung und Bewertung verschiedener Instrumente hinsichtlich rechtlicher Umsetzbarkeit, Wirtschaftlicher Beitrag und Akzeptanz

Außerdem werden Vergleiche mit anderen Räumen in Deutschland, Österreich und der Schweiz zur Einordnung der derzeitigen Qualität des ÖPNV im Gebiet des AVV getätigt.

Als Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV wurden verschiedene ÖPNV-Ausbauszenarien betrachtet. Je Szenario steigt der zusätzliche jährliche Finanzierungsbedarf für das Gesamtgebiet des AVV. Der AVV bereitet derzeit die Beratung des Gutachtens in seinen Gremien vor. Die Ergebnisse der Untersuchung fließen in das neue ÖPNV-Gutachten mit ein und werden darin vertieft. Dabei

werden die Annahmen konkret auf die Region und insbesondere die Stadt Aachen herunter zu brechen und zu werten sein.

Unabhängig von der Gesamtbetrachtung des ÖPNV-Netzes arbeiten ASEAG und Stadtverwaltung derzeit an Maßnahmenvorschlägen zum zügigen Ausbau des Umweltverbundes, die der notwendigen Gestaltung der Mobilitätswende im Sinne des vom Rat beschlossenen Integrierte Klimaschutzkonzeptes (IKSK) gerecht werden. Das beinhaltet neben den ÖV-Linienleistungen auch die Shared- und Micro-Mobility mit all ihren Mobilitätsdienstleistungen.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Vergabe eines neuen Busnetzgutachtens soll im Herbst 2021 erfolgen. Die Gesamtkosten werden auf ca. 150.000 EUR geschätzt. Auf dem PSP-Element 4-120201-952-9 „ÖPNV Liniennetz Gutachten“ stehen Mittel in ausreichender Höhe, 250.000 EUR, für 2021 zur Verfügung. Da die für die Umsetzung der Maßnahme notwendigen Geschäftsvorfälle und Aufträge überwiegend erst im nächsten Jahr kassenwirksam werden, ist die entsprechende Ermächtigungsübertragung in das Haushaltsjahr 2022 erforderlich.

### **Empfehlung der Verwaltung**

Die Verwaltung empfiehlt die zeitnahe Vergabe eines neuen Busnetzgutachtens. Hierfür wird derzeit das Leistungsverzeichnis für die Ausschreibung erarbeitet. Die im Antrag genannten Punkte werden im Leistungsverzeichnis aufgegriffen.

Für die Ausarbeitung eines Maßnahmenplans zur Beschleunigung und Steigerung der Zuverlässigkeit des ÖPNV in Aachen sind umfangreiche Arbeiten notwendig. Damit diese Punkte zeitnah angegangen und bearbeitet werden können sollen, ist eine weitere Personalstelle im FB 61 im Bereich der Nahverkehrsplanung erforderlich.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Ratsantrag "ÖPNV-Konzept", SPD + Grüne vom 03.02.2021

Anlage 2: Ratsantrag "Aachen erreichbar: Schneller und zuverlässiger Nahverkehr in Aachen", SPD + Grüne vom 27.04.2021