

VEP Stadt Aachen Strategie ÖPNV Handlungsfelder & Kernaufgaben

FK ÖPNV
02.11.2022



www.aachen.de/nahverkehrsplan



Sitzung FK ÖPNV am 02.11.2022

Tagesordnung

- Begrüßung und Kurzvorstellung
- Zeitplan Strategie
- Überblick zentraler aktueller ÖPNV-Themen
- Handlungsfelder und Kernaufgaben
- Ausblick



Einordnung VEP Aachen

Armin Langweg

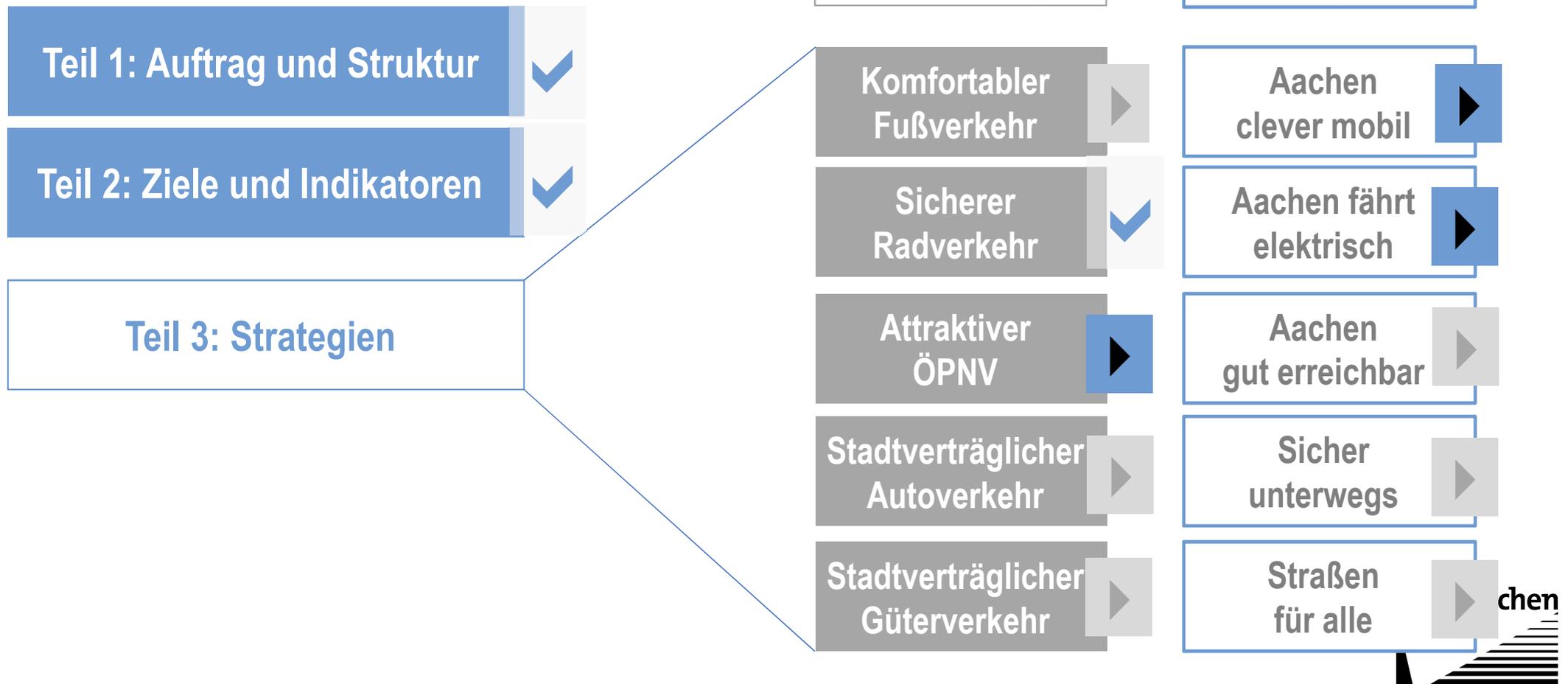
Bausteine der Verkehrsentwicklungsplanung

Mobilitätswende mit System



Mobilitätsstrategie 2030

sukzessive Ausarbeitung



ÖPNV-Strategie 2030

Handlungsfelder Stand Januar 2020

Schienenverkehr

Nutzerfreundlichkeit

**Busverkehr und
Bedarfsverkehr**

Umweltfreundlichkeit

Finanzierung

Mobilitätswende in Aachen



**Einladende
Fußwege
und Plätze**



**Verändertes
Mobilitätsverhalten**



**Weniger, saubere,
klimaverträgliche
und sichere Kfz**



**Komfortables
und sicheres
Radnetz**

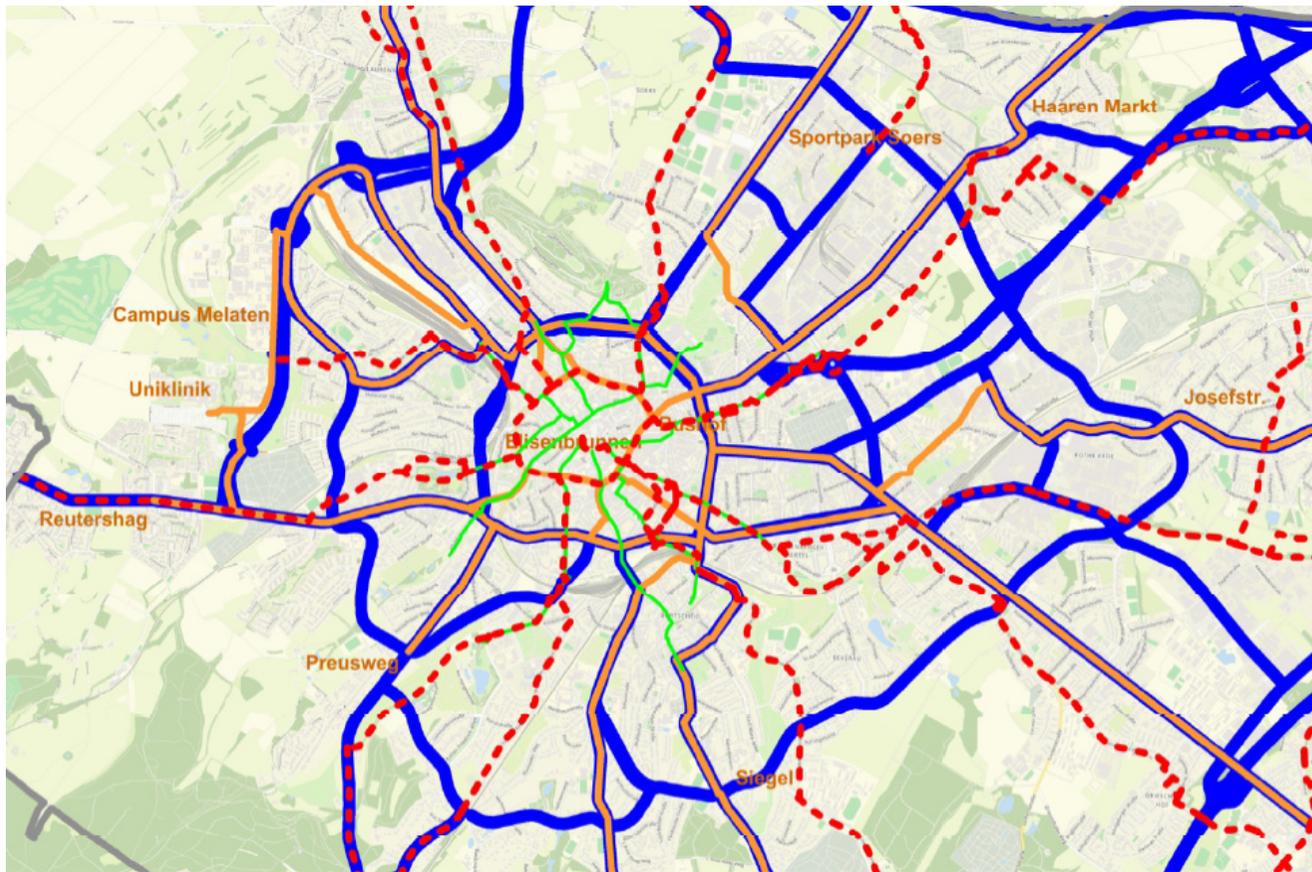


**Attraktiver und
stadtverträglicher
ÖPNV**

Gemeinsamer Wille, ausreichende Ressourcen.

Straßenräume nach Netzprioritäten neu verteilen

Große Herausforderung Flächenverfügbarkeit



Legende

-  Premium-Fußwege
-  Rad-Vorrang-Routen
-  Bus-Hauptnetz
-  Hauptverkehrsstraßen Kfz
inkl. Radentscheid



Regionale Mobilitätskonferenz

- Plattform für Austausch der Akteure und Prioritätensetzung auf regionaler Ebene
- Beschlossen von StädteRegionstag und MoA
- 1. Konferenz 2021 digital zu Prioritäten: 1. ÖPNV, 2. Radverkehr; offene Online-Debatte; rd. 120 Teilnehmende
- **2. Konferenz am Sa., 21.05.22: Vorträge zum ÖPNV-Ausbau; wenig Diskussion; rd. 80 Teilnehmende**
- Ausblick: 3. Konferenz 2023: Regionales Radverkehrsnetz



Aktuelle ÖPNV-Themen

Karin Liljegren

Foto: Jens Stachowitz

Aktuelle ÖPNV-Themen

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit

- Regio-Tram
- Umrüstung auf emissionsfreie Busflotte
- Leistungsausbau
- Finanzierung / Drittnutzerfinanzierung
- „Starke Achsen“ / Gutachten Liniennetz
- Busbeschleunigung / Infrastrukturausbau
- Barrierefreier Haltestellenausbau

Stellenplanung ÖPNV

Kurs auf Wachstum

- Bestand
 - Nahverkehrsplanung (Liljegren)
- IKSK
 - Starke ÖPNV-Achsen (Einrichtung 2022 vorgesehen)
 - ÖPNV-Ausbau (Einrichtung 2022 vorgesehen)
 - P+R / Mobilityhubs an Einfallstraßen (Wiederbesetzung 2022 vorgesehen)
 - RegioTram (Einrichtung 2023 vorgesehen)
 - *City Maut und Finanzierungsmodelle (nn)*

Aktuelle ÖPNV-Themen

Fortschreibung Nahverkehrsplan

- Auftrag zur Fortschreibung Anfang 2022
- Modulare Vorgehensweise
 - Fahrzeugstandards und Fahrzeugstrategie
 - ✓ Aktualisierte Übersicht ÖPNV-Leistungen
 - Barrierefreiheit (Standards, Vorgehen, Arbeitsprogramm, Ausnahmen)
- Gesamtfortschreibung 2024-2025

Vision Mobilität 2050 ÖPNV

ÖPNV – Teil 1

- Mit Bussen und Bahnen ist man in Aachen und im Umland immer zuverlässig und auf den Hauptachsen schnell unterwegs.
- Für alle Bereiche der Stadt bestehen an die Nachfrage angepasste, vernetzte und bezahlbare Mobilitätsangebote.
- Busse und Bahnen sind kostengünstig, einfach, sicher und barrierefrei nutzbar und stellen das Rückgrat des Aachener Mobilitätsverbundes dar.
- 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.

Bus und
Bahn



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

Vision Mobilität 2050 ÖPNV

ÖPNV – Teil 2

- 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.

Bus und
Bahn



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

stadt aachen

Ziele und Indikatoren mit Bezug zum ÖPNV (I)

Mobilitätsstrategie 2030

Umwelt- und stadtverträgliche Mobilität

8 Z Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen

Stadt der kurzen Wege

10 Z Anteil des Umweltverbundes bei Wegen, die max. 5 km lang sind

Gute Erreichbarkeit

13 Z Fahrzeiten auf ausgewählten Relationen

14 Z Nahverkehrsangebot

15 B Barrierefreie Haltestellen

Zuverlässige und komfortable Mobilität

17 B Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln

18 Z Pünktlichkeit des Busverkehrs

19 Z Auslastung der Busse

20 B Qualität des SPNV in Aachen

Effiziente und bezahlbare Mobilität

25 Z Preisindex ÖPNV-/Parkticket

ÖPNV-Strategie 2030

Handlungsfelder Stand November 2022

Schienenverkehr

**Qualität
und Service**

**Bus- und
Bedarfsverkehr**

**Emissionsfreie
Busflotte**

**Finanzierung
und Tarife**

**Mobilstationen,
Park+Ride**

Handlungsfeld Schienenverkehr

Kernaufgaben

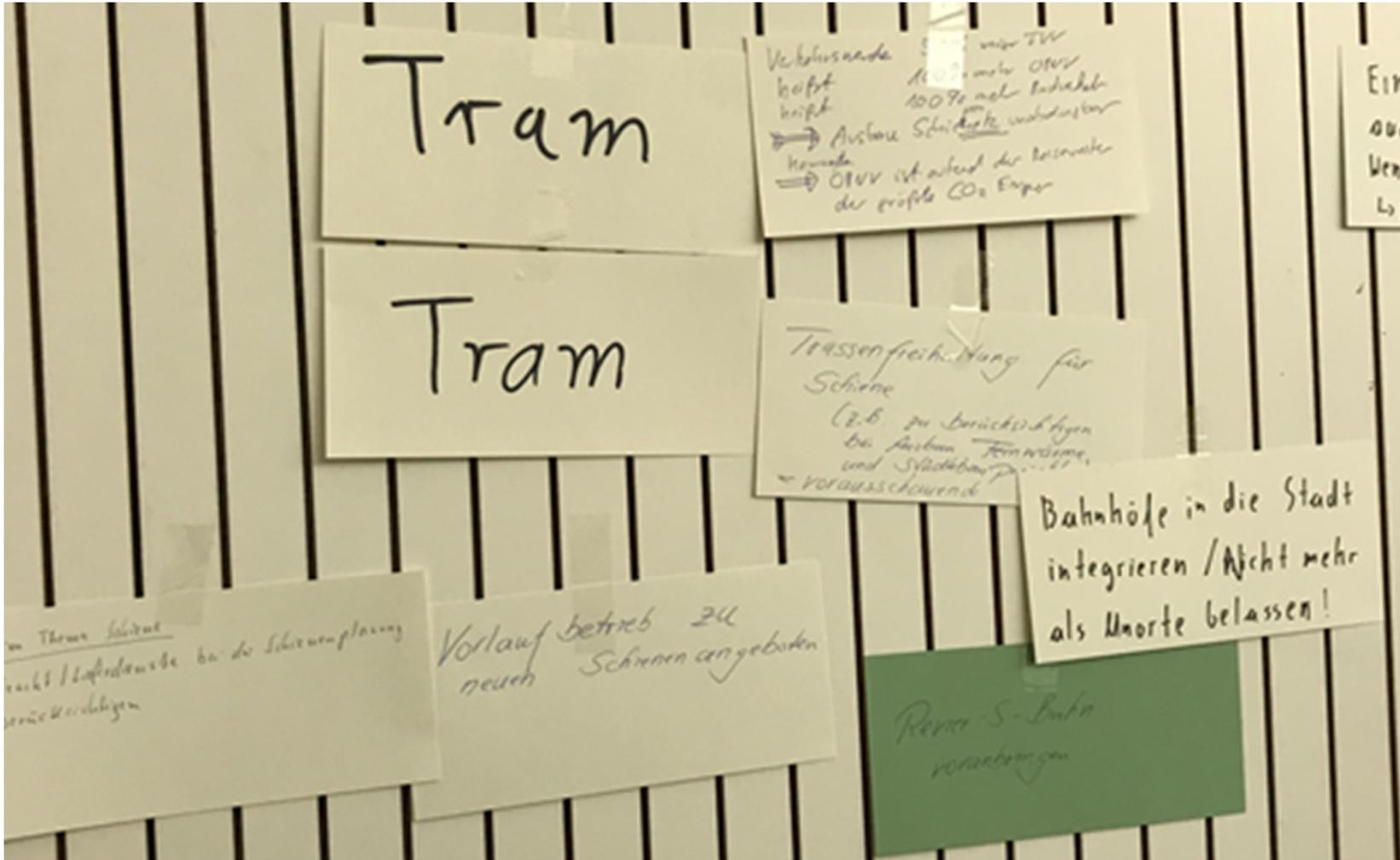
- Die Stadt Aachen setzt sich für den bedarfsgerechten **Ausbau der Schieneninfrastruktur** in der Region Aachen ein (3. Gleis, Elektrifizierung).
- Die Stadt Aachen setzt sich für ein **attraktives SPNV-Angebot** ein.
- Die Stadt kümmert sich um **Neubau, Modernisierung und barrierefreien Ausbau** von Haltepunkten und Bahnhöfen.
- Die Stadt Aachen schafft die Voraussetzungen zum Gelingen des Projektes **RegioTram** in der Stadt Aachen.



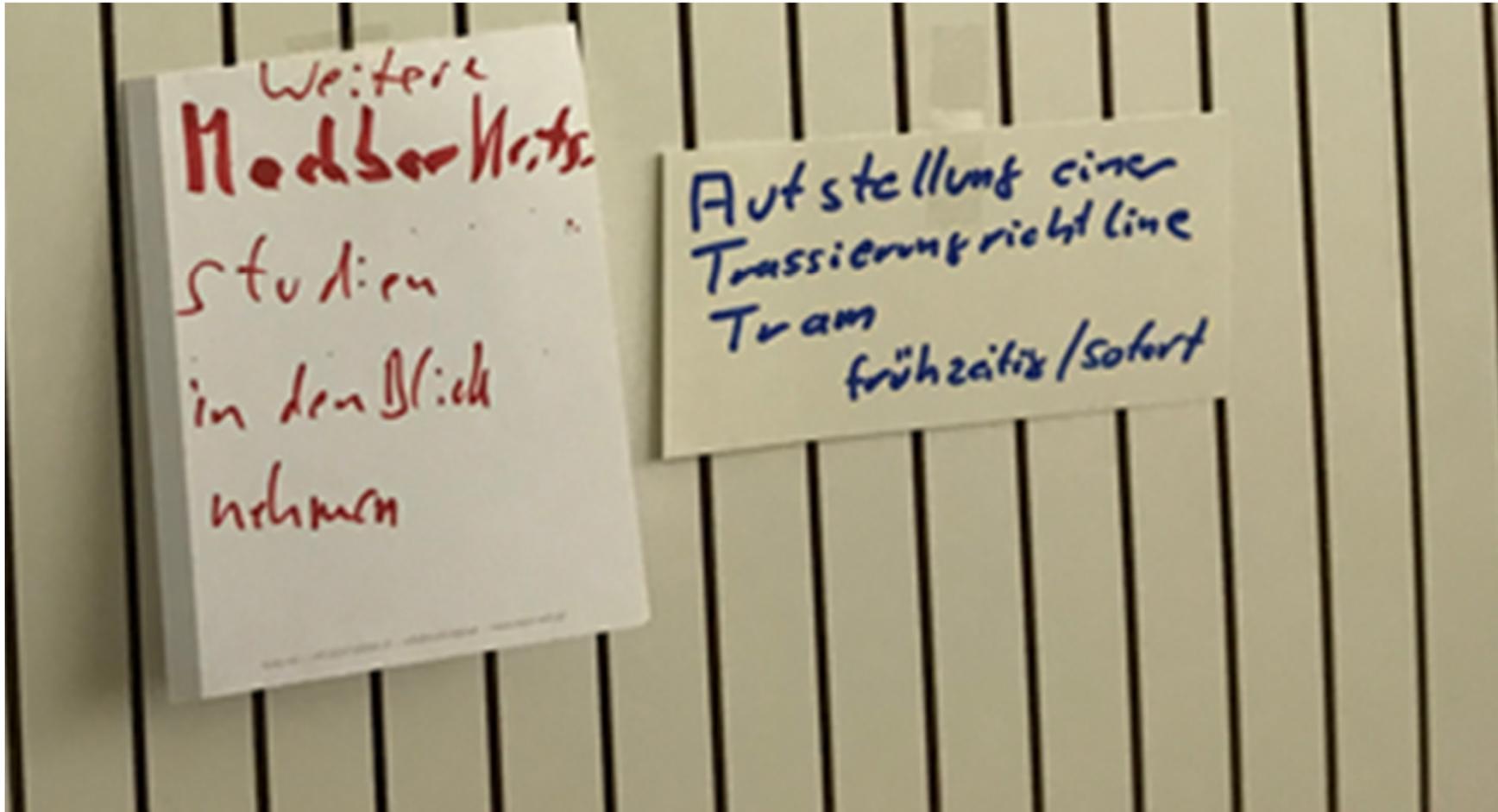
Quelle: AVV, National Express



Ergänzungen im Termin 02.11.22



Ergänzungen im Termin 02.11.22



Handlungsfeld Bus- und Bedarfsverkehr

Kernaufgaben

- Das **ÖPNV-Angebot wird ausgebaut** (Zielrichtung +30% bis 2027).
- Das **Busliniennetz wird strukturiert** und **an die Nachfrage angepasst**. Ein **Hauptachsenkonzept** wird abgestimmt und die **Innenstadterschließung** geklärt.
- **Weitere Schnellbusverbindungen** mit dem Umland werden geplant und umgesetzt.
- **ÖPNV-Angebote für neue Wohn- und Arbeitsstandorte sowie Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen** werden geplant und umgesetzt sowie **bestehende Angebote optimiert**.
- In dünn besiedelten Gebieten werden **bedarfsgesteuerte Bedienungsangebote (z.B. NetLiner)** erarbeitet und umgesetzt.
- **Die Barrierefreiheit im ÖPNV** wird hergestellt (Ausbau der Bushaltestellen, barrierefreier Betrieb und Information).
- **Zentrale Verknüpfungspunkte werden modernisiert** und optimiert.

Ergänzungen im Termin 02.11.22

Bus- und
Bedarfsverkehr

Der ÖPNV braucht Platz vom Autoverkehr

Zu hohes offene Stadt- u. Verkehrsplanung.
ÖPNV im Stadtkern und „nicht an den Rand gedrängt“ (Straßenverengung)

Qualität und Service:
Knoten Normaluhr für den ÖPNV in alle Richtungen und für alle Abbiegebeziehungen öffnen
⇒ Neuentwicklungsbeziehungen

• Konsequente ^{Verlagerung} radial / tangential
• Einbettung in ~~DE~~
→ Modal Split > 20% ~~ITF~~

Konfort konkurrenzfähig zum MIV
- ausreichende Fahrzeuggröße / takt (Sitzplatzangebot)
- Lüftung im Sommer ...

Bus-Hauptnetz mit Standards politisch beschließen

höhere Taktung

Takthäufigkeit

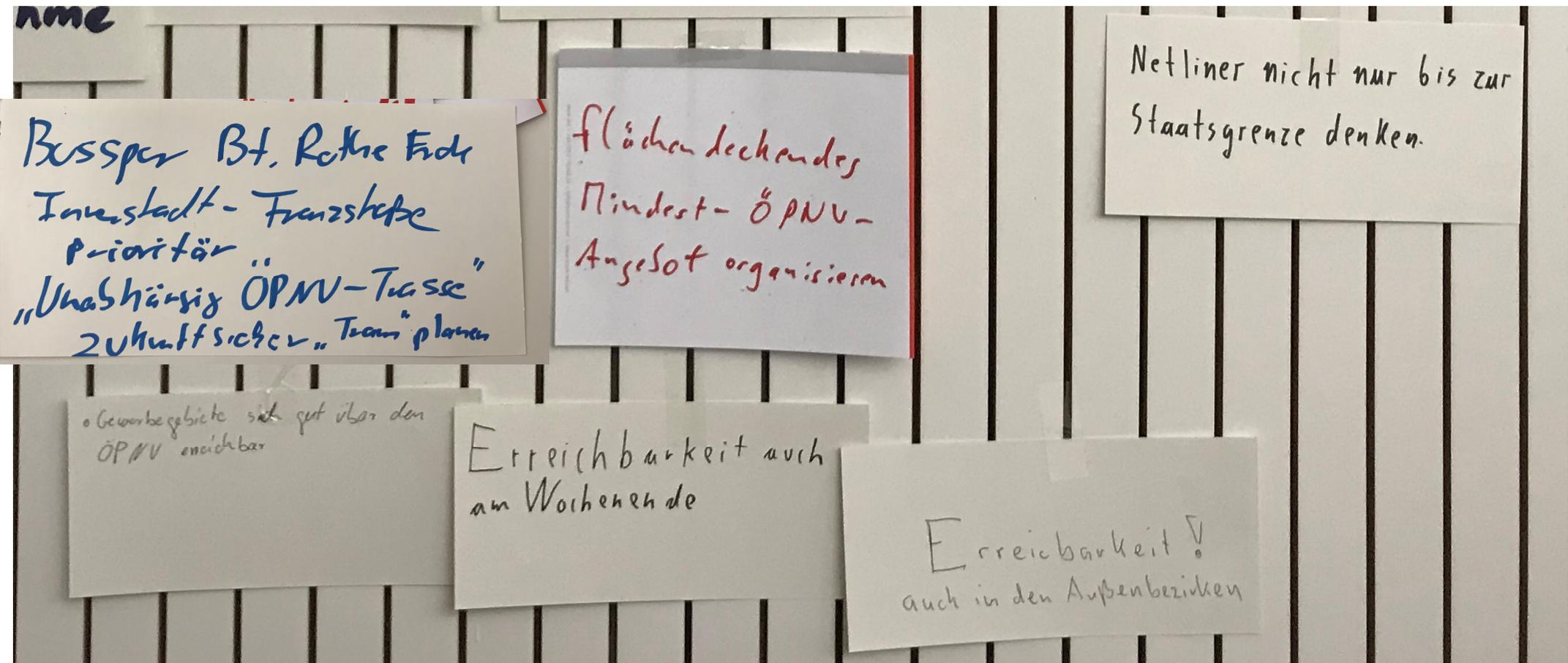
① Infrastrukturausbau auf den Hauptachsen zur
- Erzielung wettbewerbsfähiger Reisezeiten
- Erzielung hoher Zuverlässigkeit
② Kapazität steigern, um Überlastungen in den Fahrzeugen abzubauen

ÖPNV braucht Platz im Straßenraum

Fahrrad-Mitnahme

Auslastung der Fahrzeuge (max. Wert definieren)

Ergänzungen im Termin 02.11.22



Handlungsfeld Finanzierung und Tarife

Kernaufgaben

- Die Finanzierung für den ÖPNV-Betrieb und des Ausbaus wird sichergestellt.
- Drittnutzerfinanzierte Instrumente als Finanzierungsquelle neben öffentlicher Haushaltsgelder und Fahrgastentgelte werden untersucht. Entscheidung für ein Modell unter Einbeziehung der Bürgerschaft.
- Alle Fördermöglichkeiten für Betrieb und Infrastruktur werden genutzt.
- Die Stadt Aachen setzt sich für attraktive Tarife im ÖPNV ein.

275.000 Neun-Euro-Tickets in der Region verkauft

Zahlen nur für Aachener Verkehrsverbund. Heute soll bundesweit Bilanz der dreimonatigen Rabattaktion gezogen werden.

BERLIN/AACHEN Im Aachener Verkehrsverbund (AVV) ist das Neun-Euro-Ticket 274.676 Mal erworben worden. Die Aaseg in der Städteregion Aachen verkaufte bis vorige Woche knapp 202.000 der Tickets, Rurtalbus im Kreis Düren rund 48.000 und das niederländische Unternehmen Arriva, das zwei grenzübergreifende Linien betreibt, knapp 2000. Das teilte ein AVV-Sprecher auf Anfrage mit.

Wie viele der günstigen Tickets in der Region darüber hinaus über Automaten der Deutschen Bahn verkauft wurden, ist dem AVV nicht bekannt. Diese Verkäufe werden zentral erfasst und direkt an den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gemeldet. Der Ver-

band will am heutigen Montag die Ergebnisse einer umfangreichen Studie zum Ticket vorlegen.

Der Spiegel berichtete am Freitag vorab über die Studie. Demnach hat sich durch das Ticket zumindest zeitweise auch der Autovekehr verringert. Zehn Prozent aller Fahrten mit dem Ticket wären laut der groß angelegten Umfrage sonst mit Autos unternommen worden. Laut Spiegel ging die tägliche Nutzung des Autos von 43 Prozent auf 39 Prozent zurück. Das Neun-Euro-Ticket galt für drei Monate, es läuft Mitt-

woch aus. Ob es in mehr oder weniger veränderter Form fortgesetzt wird, ist noch unklar. Knackpunkt ist die Finanzierung.

Für NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer ist die Sache klar: Noch vor Weihnachten müsse es eine Anschlusslösung geben, sagte der Dürrener am Wochenende. „Es gibt genügend gute Vorschläge. Wir Grünen fordern das Zwei-Stufen-Modell: 29 Euro für das eigene Bundesland und 49 Euro für ganz Deutschland. „Wer das bezahlen soll? „Bei der Finanzierung liegt die Verantwortung beim Bund“, sagte Krischer. „Wenn

der Bund sich nicht einigt, müssen wir auf Länderebene schauen, was geht.“

Auch das Umweltbundesamt (UBA) dringt auf ein Nachfolgemodell. „Die Leute steigen um, wenn es einfach ist, wenn es günstig ist und wenn es flexibel genutzt werden kann“, sagte der Präsident der Behörde, Dirk Messner. „Ein attraktives, deutschlandweit gültiges Nachfolgeangebot zum Neun-Euro-Ticket könnte der Türöffner sein, dass die öffentlichen Verkehrsmittel nach und nach als eine attraktive Alternative zum Auto erkannt werden“, fügte er an. Ein solcher Türöffner sei dringend nötig, zugleich

müsse aber in den Ausbau und die Qualitätsverbesserung des öffentlichen Verkehrs investiert werden.

Demonstrationen für eine Fortsetzung des Angebots zogen am Wochenende nicht die erhofften Teilnehmerzahlen an. Stattdessen nutzen wieder viele Menschen das Ticket für Ausflüge. Die Deutsche Bahn sprach von einer guten Nutzung. Vor allem touristische Ziele standen im Fokus, der Betrieb laufe aber unauffällig. Während der drei Monate seien mehr Fahrgäste im Regionalverkehr unterwegs gewesen als vor Corona. „Jeder fünfte Neun-Euro-Ticket-Nutzer hat die öffentlichen Verkehrsmittel neu für sich entdeckt“, sagte Vorstandsmitglied Evelyn Palla. (cs/anh/dpa)



Beantwortet ein Nachfolgeangebot für das Neun-Euro-Ticket: Dirk Messner, Präsident des Umweltbundesamts. FOTO: DPA

Länderchefs fordern mehr Klarheit

Die Teilnehmer der Ministerpräsidentenkonferenz dämpfen die Erwartungen an Beschlüsse. Doch die Zeit drängt angesichts der Energiekrise. Und die Fragen an den Bund sind zahlreich.

VON JAN DREIES UND MAXIMILIAN FLÖCK

DÜSSELDORF/HANNOVER Nordrhein-Westfalens Ministerpräsident Hendrik Wüst (CDU) macht direkt deutlich, was er von der Ampel-Bundesregierung erwartet: mehr Tempo. „Die konkrete Wirkung des Energiepreisdrecks und die faire Lastenverteilung für das Entlastungspaket, beim Wohngeld und für die Nachfolge des Neun-Euro-Tickets müssen jetzt geklärt werden“, sagte er unserer Zeitung. „Das sind drängende Fragen. Für die wir jetzt Klarheit brauchen, jeder Tag zählt.“ Doch die Ministerpräsidentenkonferenz (MPK), die bis zum Wochenende in Hannover stattfindet, dürfte kaum Durchbrüche bei den Energiepreisdrecks oder anderen Entlastungen bringen. Denn die Bundesregierung wird voraussichtlich am Freitag zwar in Gestalt von Finanzminister Christian Lindner (FDP) und Energieminister Robert Habeck (Grüne) anwesend sein, wichtige Fragen etwa zur Gaspreis-

bremse werden diese aber mit Blick auf noch laufende Verhandlungen in der Ampel nicht abschließend beantworten können.

Doch der Druck in den Ländern ist enorm. Wüst betonte, dass die Belastungen für Kommunen und Länder durch ankommende Flüchtlinge wüsten. „Wer die Frage des Umgangs mit den Flüchtlingen weiter verschiebt, sät Unfrieden und riskiert, dass am gesellschaftlichen Zusammenhalt gerüttelt wird“, sagte er und bedachte sich bei den Kommunen. „Für das starke Engagement bei der Unterbringung von Flüchtlingen“, Gerade jetzt zählte, wie vor Ort mit den hohen Flüchtlingszahlen umzugehen sei.

„Wir brauchen deshalb Antworten bei der Finanzierung der Flüchtlingskosten. Denn wichtig bleibt für die Länder, dass der Bund

seine Verantwortung bei der Finanzierung und Verteilung übernimmt.“

Wüst erneuerte zugleich sein Versprechen an die Menschen, die vor Krieg und Vertreibung flüchteten: „Jeder soll eine anständige Unterbringung und Versorgung bekommen. Das wird auch eine Herausforderung für den Winter.“ Auch bei anderen Punkten dringen Länder und Kommunen auf Klarheit. So fordern die Gemeinden und die kommunalen Energieversorger dringend Unterstützung für die Stadtwerke. „Insbesondere in den Bereichen Beschaffung und Sicherheiten, Abschläge und Preis-anpassung sowie Abrechnung und Zahlungsausfall führt die aktuelle Situation am Energiemarkt zu sehr großen Problemen bei Energieversorgern“, heißt es in einer am Mittwoch veröffentlichten Erklärung. Die Versorger sehen sich aufgrund überhöhter Kosten und Sicherheitsanforderungen immer weniger dazu in der Lage, „die notwendige längerfristige Kalkulierbarkeit von Energielieferungen zu gewährleisten.“

Anke Rehlinger (SPD) forderte auch Entlastungen für Haushalte mit Ölheizungen. Bayern hatte zudem vom Bund mehr Geld und Hilfen für Krankenhäuser, medizinische Einrichtungen sowie Reha- und Pflegeeinrichtungen verlangt. Auch ist unklar, welche Belastungen mit dem 200-Milliarden-Abschuss des Bundes auf die Länder zukommen. Offen ist zudem, was mit dem 49-Euro-Ticket in der Nachfolge des Neun-Euro-Tickets einhergeht, wie der Nahverkehr in ländlichen Regionen angesichts gestiegener Strom- und Treibstoffkosten gewährleistet werden kann und was die geplante Wohngehdreife bringen wird.

Das Vorstandsmitglied dämpfte daher die Erwartungen an die MPK. „Abschließende Entscheidungen könnten voraussichtlich erst bei der nächsten Konferenz mit dem Bundeskanzler getroffen werden“, sagte Ministerpräsident Stephan Weil (SPD). „Ein solches Treffen sollte so schnell wie möglich folgen.“ Ein Datum steht dafür bisher nicht fest. Jedoch wird dem Vernehmen nach die Steuerschätzung abgewartet werden, die am Donnerstagkommender Woche veröffentlicht werden soll.



Fordert Antworten: NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst (CDU). FOTO: DPA

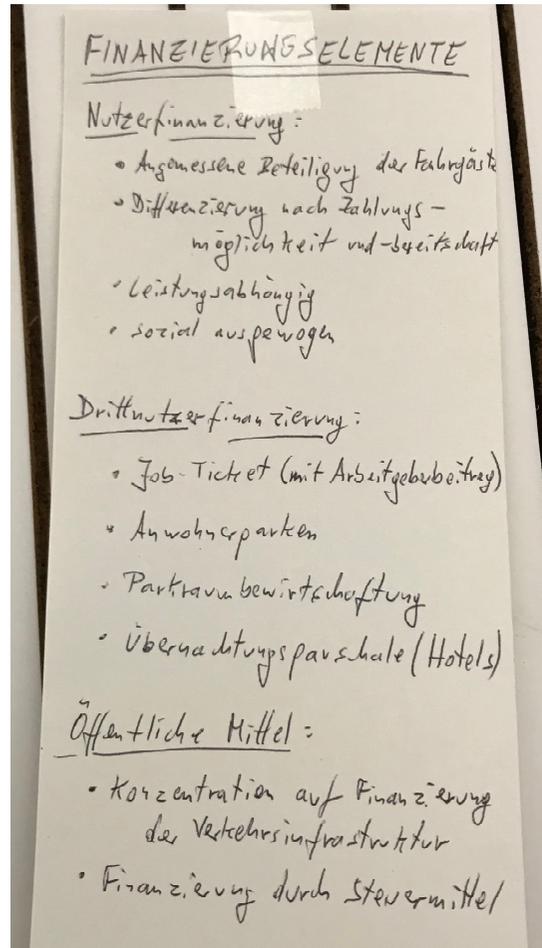
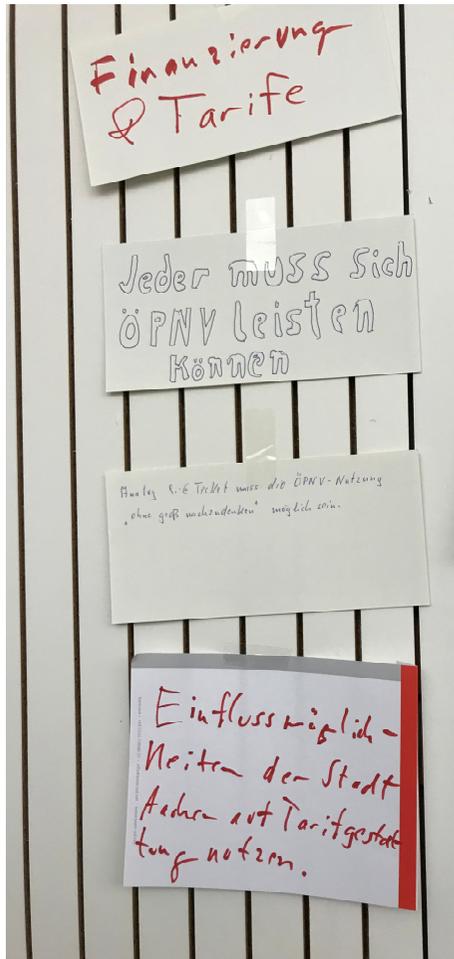
Wissing will dauerhaft günstigen ÖPNV

BERLIN Bundesverkehrsminister Volker Wissing setzt nach dem Ende der Neun-Euro-Tickets auf zügige Klärungen mit den Ländern für ein dauerhaft attraktives und finanzierbares Nahverkehrsangebot. Der FDP-Politiker sagte: „Wir wissen, dass wir eine Begeisterung für den ÖPNV ausgelöst haben.“ Das digitale Angebot und die bundesweite Geltung der Neun-Euro-Tickets hätten etwas ausgelöst, was vorher nicht ausreichend im Blick gewesen sei: „Nämlich, was für eine Attraktivität ein einfaches Ticket für die Menschen hat.“ (dpa)

stadt aachen



Ergänzungen im Termin 02.11.22



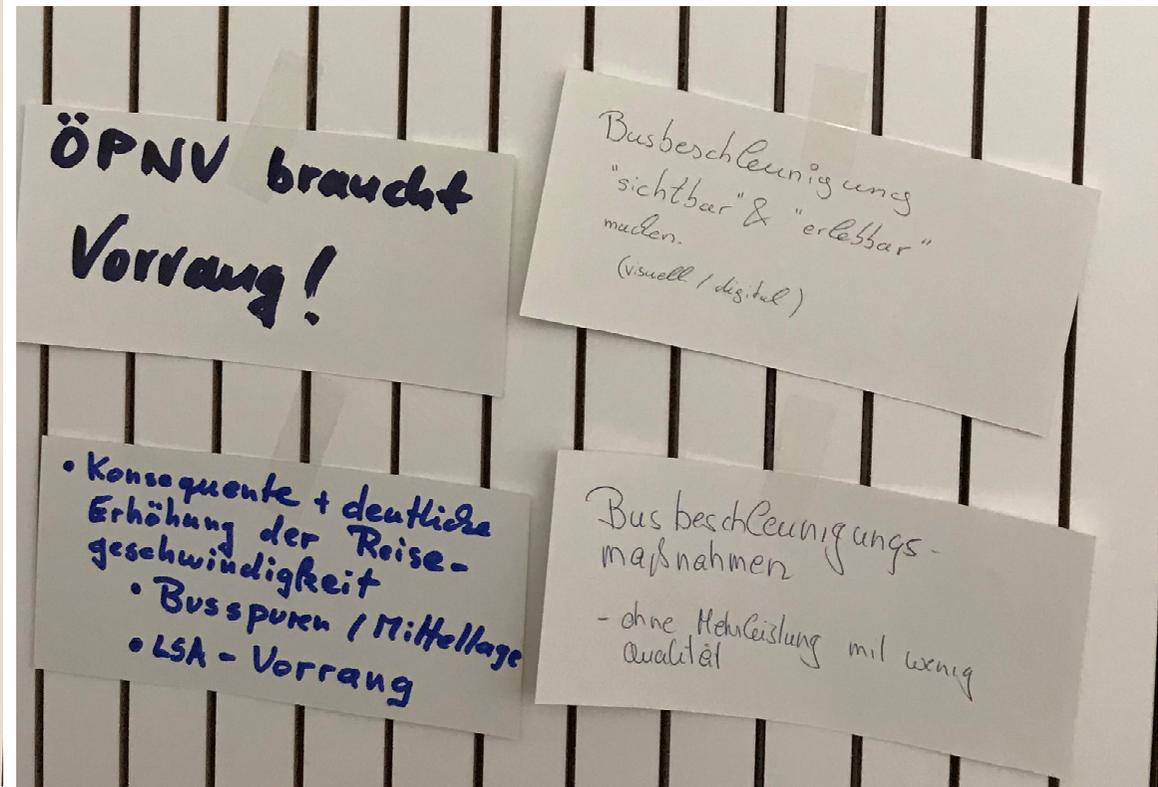
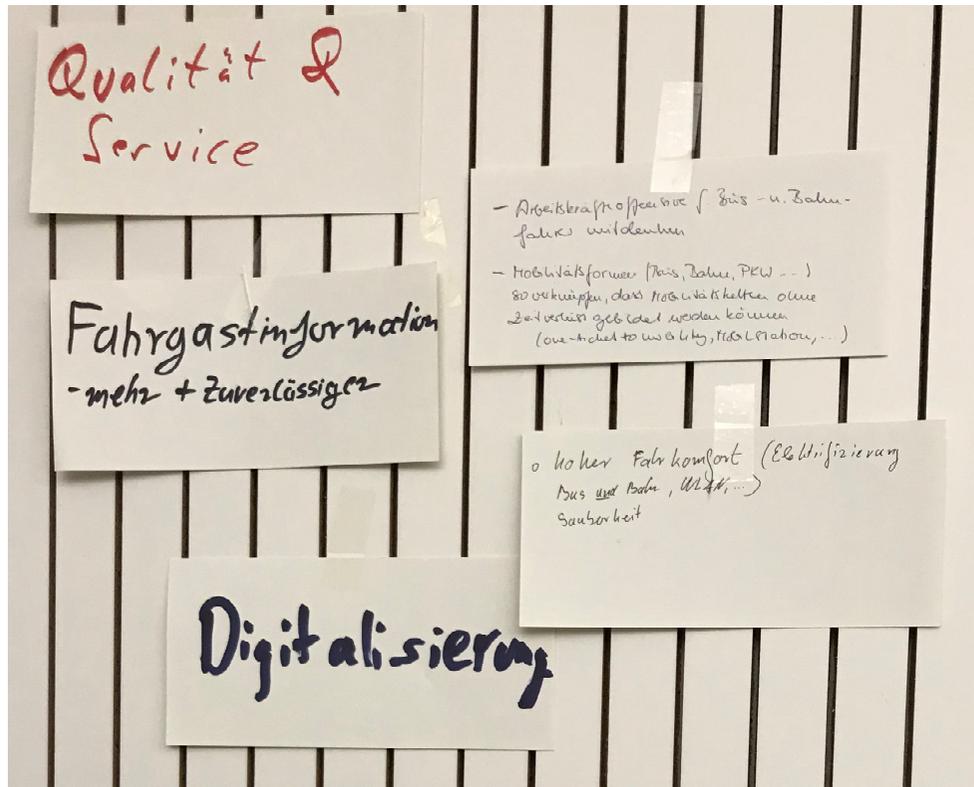
Handlungsfeld Qualität und Service

Kernaufgaben

- Der ÖPNV-Betrieb wird **pünktlich, zuverlässig, sicher und komfortabel** gestaltet.
- **Maßnahmen zur Busbeschleunigung** werden geplant und umgesetzt.
- **Aktuelle und genaue Fahrinformationen** werden bereitgestellt (Fahrplanabweichungen, Baustellen, Fahrtausfällen, Barrierefreies Routing, Auslastung).
- **Digitalisierungsprojekte** werden vorangetrieben und umgesetzt.
- **Die multimodale Mobilitätsplattform(e)** für Fahrteninformation, Buchung und Bezahlung werden weiterentwickelt (Naveo, movA).
- Die Stadt Aachen unterstützt die Weiterentwicklung des **strategischen Beschwerdemanagements** und **Maßnahmen zur Kundenbindung** bei der ASEAG.



Ergänzungen im Termin 02.11.22



Handlungsfeld Emissionsfreie Busflotte

Kernaufgaben

- **Umstellung der Busflotte** in Stadt und Region **auf emissionsfreie Fahrzeuge.**
- **Aus-/Umbau des ASEAG-Betriebshofs** für die neuen Antriebstechniken.
- **Konzept für Subunternehmen.**
- **Sicherstellung der Finanzierung.**
- Entwicklung von **Linien- und Netzkonzepten**, die auf den Elektro-/Wasserstoffbetrieb ausgelegt sind.



Elektrobus ASEAG (© P. Heesel, ASEAG)

Ergänzungen im Termin 02.11.22

Emissionsfreie
Busflotte

Ein attraktiver ÖPNV ist
auch dann umweltfreundlich,
wenn er noch mit Diesel fährt
↳ Priorität

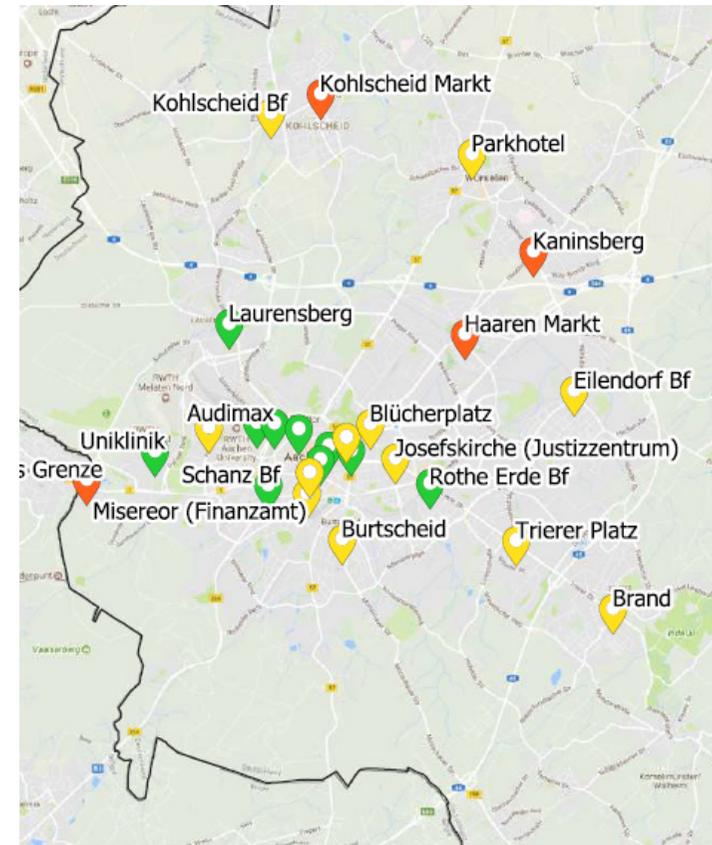
Unter Berücksichtigung d. „Lebens-
erwartung“ von Bussen müssen wir
jetzt emissionsfrei einhalten.

ÖPNV und andere Verkehr
• Erhöhung der Pünktlichkeit
der Anschlussdienste
• Beschleunigung des ÖPNV
• Qualitätssteigerung
• Attraktivitätssteigerung
Haltestellen und
• Digitalisierung

Handlungsfeld Mobilstationen Park+Ride

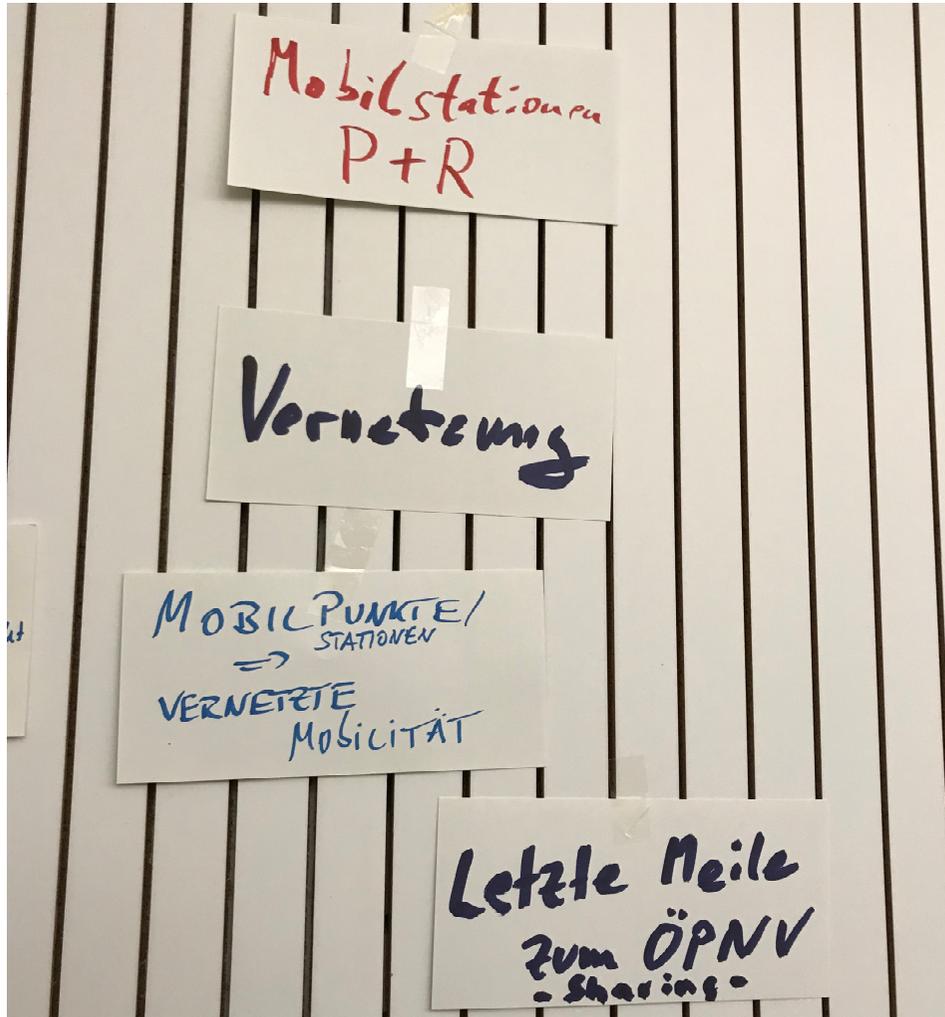
Kernaufgaben

- An Verknüpfungspunkten - **Mobilitätsstationen** - werden **Verkehrsmittel und Fahrten gebündelt**.
- Erstellung eines **Mobilstationskonzeptes** für Stadt und Region.
Kategorisierung der Typen von Mobilstationen.
- **Ausbau des Netzes** an Mobilstationen.
- **Organisation der Abstellzonen/Abstellverbotszonen** für Sharingangebote (v.a. E-Scooter).
- **Sondierung von Flächen** in der Nähe vorhandener Mobilitätsangebote für zusätzliche Mobilitätsangebote.
- **Betrieb und Unterhaltung** der Mobilstationen.
- Konzeptionelle Weiterentwicklung und Ausbau des **P+R-Angebotes**.



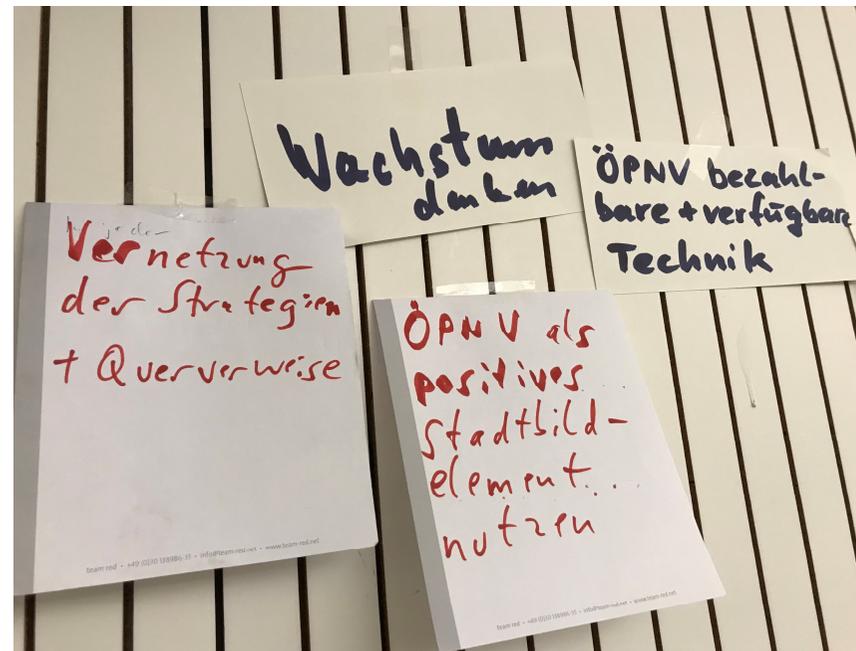
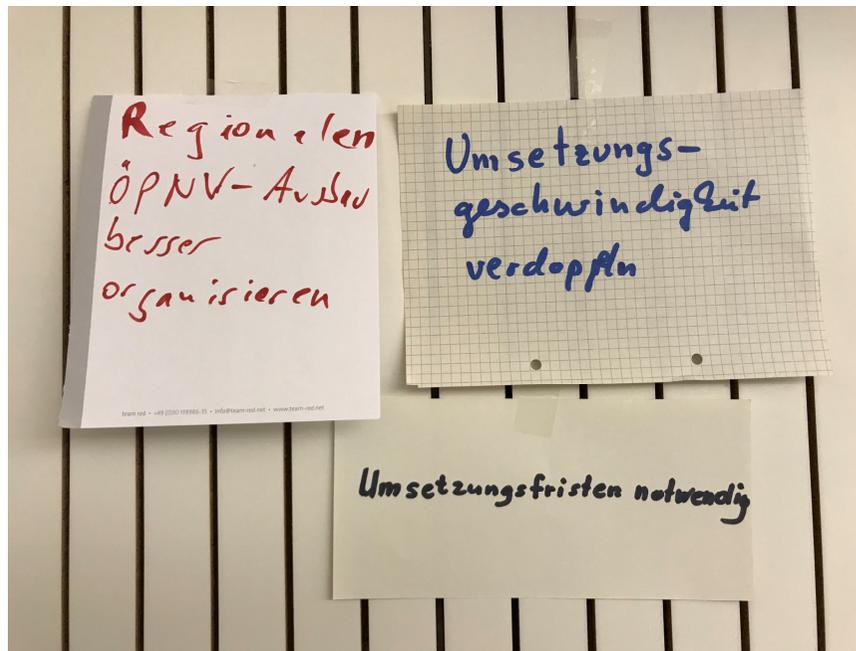
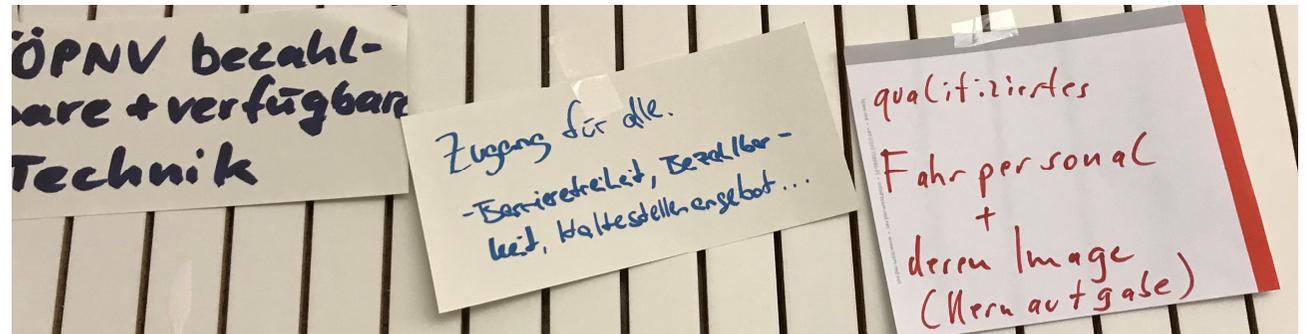
Konzept NVR 2019 (Quelle NVR)

Ergänzungen im Termin 02.11.22



Ergänzungen im Termin 02.11.22

ohne Handlungsfeld (I)



Ergänzungen im Termin 02.11.22

ohne Handlungsfeld (II)

- Verbesserung des Fahrplankontakts
- Schließung von Netzlücken
- Ergänzung zu dem Angebot für nachfrage schwache Bereiche und Zeiträume
- Attraktive ÖPNV-Erschließung
- Einführung von schienengebundenen Alternativen (Regiotram)

- Systematische Verknüpfung von ÖPNV und anderen Verkehrsmittel
- Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherheit
- Beschleunigung des ÖPNV
- Qualitätsoffensive
- Attraktivitätssteigerung von Haltestellen und Stationen
- Digitalisierung

Ausblick ÖPNV-Strategie 2030

Ausblick

- Kerngruppe für die Texterstellung: FB 61/300 (Liljegren, Langweg, Mohnen, Müller) + ASEAG + AVV
- Abstimmung Entwurf in der Kerngruppe bis Februar 2023
- Versand Entwurf an Fachkommission
- Diskussion und Beratung in der Fachkommission (vrs. 2 Termine März 2023)
- Einarbeitung der Änderungswünsche
- Vorstellung in der Lenkungsgruppe Juni 2023
- Einbringung in den Mobilitätsausschuss Sommer 2023