



wichtigste Aufgaben: Angebot verbessern, Nutzung vereinfachen, Emissionen reduzieren, Finanzierung sichern

Leitprojekte: Bushof umbauen, RegioTram prüfen, E-Tarif einführen, Marktliner testen

1 Busse und Bahnen: Emissionsfrei, kundenfreundlich und bezahlbar

1.1 Ausgangslage und Bilanz

Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) stellt die Mobilität für Alle sicher: Für Junge und Alte, Reiche und Arme, Behinderte und Nichtbehinderte, Lernende, Arbeitende und Arbeitslose. Busse und Bahnen sind sehr sichere, flächensparsame und umweltfreundliche Verkehrsmittel. Busse und Bahnen tragen also maßgeblich zu einer lebenswerten Stadt bei.

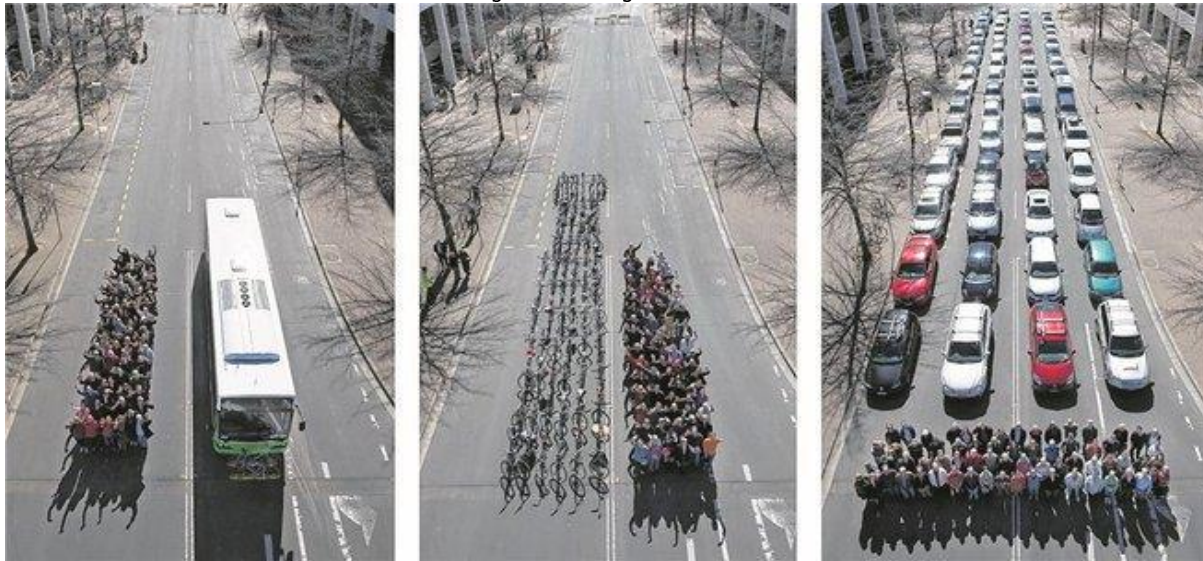


Abbildung 1-1: Platzbedarf von 60 Menschen in einem Bus, auf Fahrrädern und mit je einem Auto (bikehub/MA18)

ÖPNV-Angebot in Aachen

Aachen ist eine der größten Städte in Deutschland mit einem reinen "Bussystem" (keine Straßen-/Stadtbahn). Betreiber des Busverkehrs in Aachen ist die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG). Rund 67 Mio. Fahrgäste pro Jahr nutzen das Angebot.

Die Stadt Aachen ist zusammen mit der StädteRegion Aachen und den Kreisen Düren und Heinsberg Verbandsmitglied im Aachener Verkehrsverbund (AVV). Der Nahverkehr in der StädteRegion Aachen wird über das regionale Schienennetz und durch Busse abgewickelt.

Die Stadt Aachen hat ihre detaillierten Anforderungen für die Abwicklung und Konzeption des ÖPNV im Nahverkehrsplan (NVP) 2015, 2. Fortschreibung dargestellt. Dort ist auch eine umfassende Bestandsanalyse zu finden, die hier zusammenfassend dargestellt wird.

Busverkehr:

Die Busbedienungsachsen sind auf die Innenstadt radial ausgerichtet und weitgehend zu Durchmesserlinien durchgebunden. Die Linien einer Liniengruppe verkehren auf den Hauptachsen gebündelt und gewährleisten dort ein dichtes Taktangebot. Mit zunehmender Entfernung von der Innenstadt verzweigen sich die Linien zu einer Vielzahl unterschiedlicher Linienwege zur Flächenerschließung. Einzelne Ringlinien bzw. tangentielle Linien im Außenbereich verkehren als Ergänzung.

Auf den Hauptachsen bündeln sich mehrere der insgesamt 57 Buslinien in der Regel zu einem 7,5-Minuten-Takt oder einem dichteren Angebot ("Citytakt"). Daneben gibt es Korridore mit einem 15-Minuten-Takt oder einem 30-Minuten-Takt. Insgesamt 15 Linien fahren im Aachener Busnetz seltener als stündlich, dazu zählen die sechs Schnellbusse, die Tangentiallinien sowie Linien, die in den Hauptverkehrszeiten als Verstärkerfahrten eingesetzt werden.

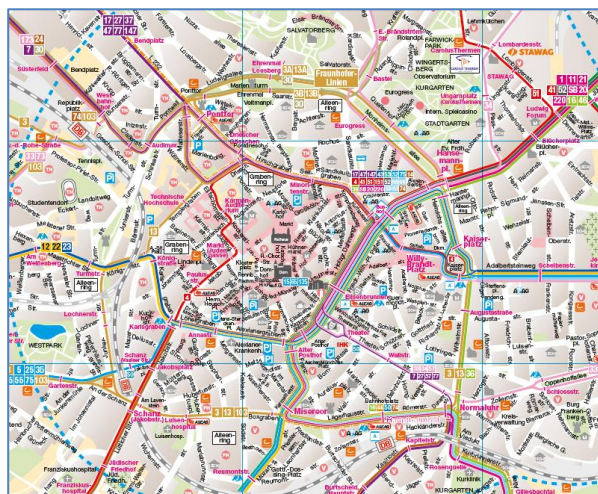


Abbildung 1-2: Busliniennetz

Das Busliniennetz in Aachen weist eine hohe Dichte von Haltestellen auf: 95 % der Bevölkerung können eine Bushaltestelle in maximal 300 m erreichen. Die wichtigste Halte-

stelle ist der zentrale Hauptverknüpfungspunkt Aachen Bushof, wo sich die meisten Linien treffen, gefolgt von der innerstädtischen Haltestelle Elisenbrunnen. In der Summe steigen an diesen beiden zentralen Haltestellen 65.000 Fahrgäste täglich ein, aus oder um, ca. ein Drittel aller Fahrgäste im Stadtgebiet.

Der Bau und die Ausstattung der Haltestellen ist eine städtische Aufgabe. Die Herstellung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ für die Nutzung des ÖPNV bis zum Jahr 2022 ist als Ziel im Personenbeförderungsgesetz formuliert. Der Bund gibt hierzu Standards¹ vor. Ende 2016 waren in Aachen lediglich 7% Haltestellen vollständig, d.h. einschließlich Bodenindikatoren, barrierefrei.

Der Hauptverknüpfungspunkt Aachen Bushof weist heute bauliche Mängel auf: Diese für den Busverkehr wichtigste Haltestelle ist modernisierungsbedürftig, das Umfeld bedarf eine städtebauliche Aufwertung. Die Haltestelle ist nicht barrierefrei, die Umsteigewege sind häufig weit und viele Fahrgäste fühlen sich beim Aufenthalt im Bushof nicht sicher. Gutachter empfehlen einen Umbau in eine moderne "Zentralhaltestelle" am selben Ort. Eine verkehrliche Untersuchung wird gerade erarbeitet, im nächsten Schritt soll ein städtebaulicher Wettbewerb erfolgen.

In 2016 wurde der Willy-Brandt-Platz für Linienverkehre zwischen Kaiserplatz und Bushof ertüchtigt und mehrere Linien auf diese Achse verlagert. Die neue Linienführung ist ein wichtiger Beitrag zur besseren Erschließung der Haupteinkaufsachse.

Das Busliniennetz ist historisch gewachsen. Das Angebot stieg in den letzten Jahren geringfügig an (Tabelle 1):

Betriebsleistungen			
Kennwert	2015	2007	07 > 15
Wagen-km [Mio.]	17,12	16,18	5,8%
Nutzwagen-km [Mio.]	15,35	14,66	4,7%
Anteil Leerleistung	10,3%	9,4%	10,1%
Personen-km [Mio.]	362,30	310,70	16,6%
durchschn. Besetzung [Personen]	23,60	21,19	11,4%
Platz-km [Mio.]	1.256	1.186	5,9%
Fahrgäste [Mio.]	65,55	63,40	3,4%
Umsatzerlöse [Mio. €]	50,70	44,25	14,6%
Umsatz/Fahrt [€]	0,77	0,70	10,8%

Tabelle 1: Veränderung wesentlicher Angebotsparameter der ASEAG zwischen 2007 und 2015²

- Das Busangebot wurde um knapp 5 % erweitert.
- Die Fahrtweiten und die Umsatzerlöse stiegen deutlich stärker um rd. 15 % an.
- Die durchschnittliche Anzahl von Personen je Bus stieg um 11 % auf 23,6.
- Der Umsatz je Fahrt stieg um rd. 11 % von 70 Ct auf 77 Ct an.
- Die Fahrgastzahl stieg nur leicht um 3,4 % auf 65,55 Mio.

Ende 2017 wurden umfangreiche Veränderungen im Busliniennetz gemäß des Zielkonzeptes 2018 im Nahverkehrsplan vorgenommen. Die Linienäste wurden im Zuge betrieblicher Optimierungen teilweise anders verknüpft und einige Buslinien unnummeriert.

- Ausbildung von „Premiumachsen“ mit einem 7,5-Minuten-Takt und besondere Vermarktung dieser Hauptachsen ("Citytakt"),
- Schaffung von weiteren Direktverbindungen aus den Außenbezirken im Wechsel in jeweils zwei verschiedene Stadtteile ab Innenstadt („Y-Konzept“),
- Bessere Anbindung der wachsenden Campusbereiche Melaten und West sowie
- Direktverbindung des Aachener Hauptbahnhofes mit den Dienstleistungsstandorten an der Krefelder Straße.

Im Nahverkehrsplan sind für den Zeitraum bis ca. 2021 im Busverkehr insgesamt 30 Maßnahmenpakete im Bereich Infrastruktur, Betrieb und Leistungsangebot eingeplant³, die im Detail dem Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen zum Beschluss vorzulegen sind. Neben den oben genannten Punkten betrifft dies insbesondere auch den Bereich Busbeschleunigung sowie den Aus- und Umbau von Haltestellen.

Schienerverkehr:

Aachen ist über fünf Bahnhöfe an den regionalen Schienenverkehr angebunden. Der Hauptbahnhof Aachen ist Teil der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt – Köln – Aachen – Brüssel – Paris. Dort halten 309 Züge an einem Werktag, darunter 18 Thalys bzw. ICE. Ca. 20.000 Menschen steigen hier täglich ein, aus oder um.

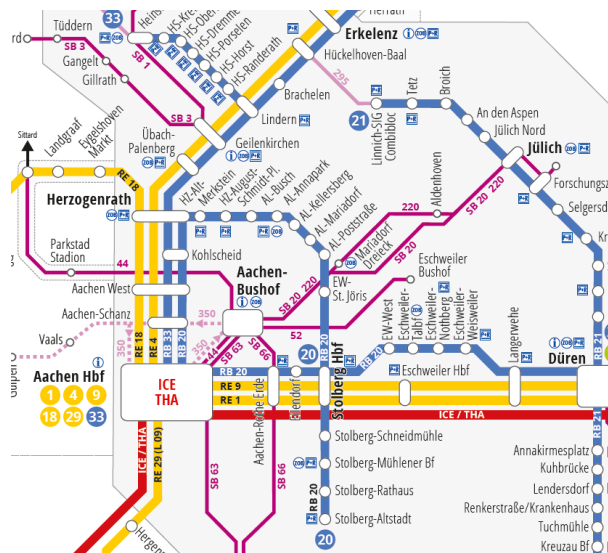


Abbildung 1-3: Schnellverkehrsplan AVV

Zum Beginn des 20. Jahrhunderts hatte Aachen ein Straßenbahnnetz, das u.a. bis Eupen, Vaals, Merkstein und Weisweiler reichte. Im Zuge der Motorisierung sank die Bedeutung des ÖPNV, die letzte Linie der Straßenbahn zwischen Vaals und Brand wurde 1974 stillgelegt. Der erste Versuch zur Wiedereinführung einer Stadtbahn in Aachen misslang in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre.

¹ NVP 2015, S. 71ff

² Geschäftsberichte der ASEAG 2007, 2015

³ NVP, S. 209f

Wegen des zeitweise sehr hohen Fahrgastaufkommens in den Universitätsbereichen und der absehbar weiter expandierenden RWTH Aachen und der damit verbundenen Forschungs- und Entwicklungsstandorte wurde ab 2009 die Wiedereinführung einer Stadtbahn unter dem Namen „campusbahn“ geplant. Das Projekt wurde zwar mit großer Mehrheit vom Rat der Stadt Aachen im Dezember 2012 beschlossen, aber am 10. März 2013 in einem Ratsbürgerentscheid abgelehnt.

Der regionale Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist von hoher Bedeutung für die Mobilität der Menschen in der Region. Im Juni 2001 ging die erste Stufe des Regionalbahnkonzeptes "die euregiobahn" als Flügelkonzept mit Dieseltriebzügen in Betrieb. Zu den Anfängen der euregiobahn stiegen an den Bahnhöfen in Aachen pro Tag 7.500 Menschen in die Züge ein. Seitdem wurde das Netz Schritt für Schritt erweitert, so dass 2015 die Zahl der Einsteiger in die Züge an Aachens Bahnhöfen bereits auf 20.000 gestiegen ist. Die euregiobahn verbindet heute Aachen mit den Nachbarkommunen Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath und Stolberg. Grenzüberschreitende Verkehre spielen aufgrund der grenznahen Lage im Aachener Bahnverkehr eine wichtige Rolle. In die Niederlande nach Heerlen wurde das Zugangebot ausgebaut und der euregioAIXpress von Aachen nach Verviers-Spa (Belgien) eingeführt.

Verknüpfungspunkte

An den Bahnhöfen Aachen Hauptbahnhof, Aachen-Rothe Erde, Aachen Schanz, Aachen West sowie am Haltepunkt Eilendorf werden Übergänge zwischen den Zügen und den Bussen ermöglicht. An wichtigen Umsteigeknoten im Busverkehr (u.a. Aachen Bushof, Haaren Markt, Brand, Walheim) werden die Anschlüsse, vor allen in den Tagesrandlagen, gesichert hergestellt.

Insgesamt 13 Bike+Ride-Anlagen wurden an aufkommensstarken Haltestellen und an den Bahnhöfen errichtet, weitere sind in Planung. An vier Park+Ride-Plätzen wird ein besonderes P+R-Ticket für 5 EUR für bis zu 5 Personen für die Weiterfahrt in die Innenstadt angeboten.

Nutzung des ÖPNV in Aachen

Die Aachener Einwohner nutzen für 15 % ihrer Wege den ÖPNV: 13 % werden mit dem Bus und 2 % mit der Bahn zurückgelegt.

Rund die Hälfte der Aachenerinnen und Aachener nutzen mindestens einmal im Monat den ÖPNV, etwa ein Fünftel fast täglich⁴. Die intensivste Nutzergruppe des ÖPNV sind die Studierenden, bei denen 73 % mindestens einmal in der Woche den ÖPNV nutzen. Am wenigsten genutzt wird der ÖPNV von den Vollzeit-Berufstätigen; nur 20 % fahren mindestens einmal in der Woche mit Bus und Bahn.

Die höchsten Anteile an allen Wegen hat der ÖPNV im Bereich von 4-10 km Weglänge mit Werten zwischen 22 % und 28 %.

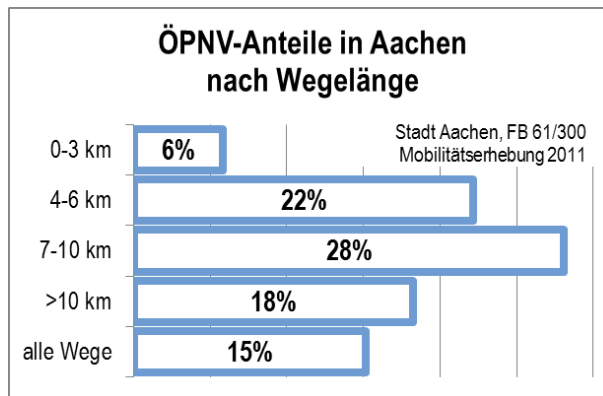


Abbildung 1-4: ÖPNV-Anteile in Aachen nach Weglänge

Das Fahrgastaufkommen ist im Tagesverlauf sehr schwankend. Es wird von den Anfangs- und -endzeiten im Ausbildungsverkehr (Schulen und Hochschulen) sowie Berufsverkehrsspitzen geprägt. So wurde z.B. an der Haltestelle Blücherplatz (z.B.) in der Spitzenstunde (7 und 8 Uhr) ca. 21% des Tagesaufkommens gezählt. Zu den Spitzenzeiten kann es an Teilabschnitten zu Kapazitätsproblemen kommen, sowohl morgens im Schülerverkehr als auch zu den Vorlesungsbeginn- und -endzeiten im Hochschulbereich. An Schultagen setzt die ASEAG zwischen 7 und 8 Uhr insgesamt 320 Busse ein, während sie nachmittags den Betrieb mit 230 Bussen bewältigt⁵.

Einschätzung des ÖPNV aus Nutzersicht

In einem ÖPNV-Kundenbarometer wird in NRW seit 2001 alle zwei Jahre die Zufriedenheit der Fahrgäste auf einer verbalen Skala von "vollkommen zufrieden" = 1 bis "unzufrieden" = 5 gemessen. In der Stadt Aachen haben die Befragten in 2016 eine 2,83 für die Globalzufriedenheit vergeben (2014: 2,93), darunter eine 2,80 für den Busverkehr und eine 3,08 für den Schienenverkehr. Im gesamten AVV-Raum wurde eine mittlere Note von 2,96 gemessen (2014: 3,05)⁶.

Den größten Einfluss auf die Globalzufriedenheit der Kunden haben laut Kundenbarometer folgenden Merkmale:

- Preis-Leistungs-Verhältnis
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Taktfrequenz
- Verbindungen und Anschlüsse

Diese Merkmale sollten für eine Verbesserung der Gesamtzufriedenheit im ÖPNV in Aachen besonders beachtet werden.

Information und Service

In den letzten Jahren wurden die dynamischen Informationen an den Haltestellen, in den Fahrzeugen und im Internet ausgebaut. Vielfach werden diese auch barrierefrei aufbereitet. Mittels Apps sind Informationen zur Bus- und Bahnabfahrten in Echtzeit für fast alle Verbindungen abrufbar. Der Kundendialog wurde insbesondere mit den sozialen Medien intensiviert; die Facebook-Seite des AVV hatte 2017 bereits über 20.000 Nutzer.

⁴ Aus: Mobilitätserhebung 2011, vgl. NVP 2015, S. 94f

⁵ NVP, S. 98 + S. 112

⁶ ÖPNV-Kundenbarometer 2016, Werte für Stadt Aachen

Die Fahrgastrechte haben sich wesentlich verbessert, so dass Fahrgäste bei erheblichen Verspätungen im Bus- und Bahnverkehr Anspruch auf eine Entschädigung haben.

Tarif und Vertrieb

Im AVV gilt ein einheitlicher Flächentarif für Bus und Bahn. Für Fahrten innerhalb Aachens gilt die Standard-Preisstufe 1, für Fahrten darüber hinaus gibt es drei weitere Preisstufen. Für kurze Fahrten im Aachener Stadtgebiet gibt es besondere Angebote (Kurzstreckenticket, City-XL-Ticket).

Zur Vereinfachung der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs wurde u.a. das HandyTicket eingeführt. Mit den Aktivitäten zum Aufbau eines „Mobilitätsverbundes“ haben AVV und ASEAG begonnen, sich vom klassischen öffentlichen Verkehr zu multimodalen Mobilitätsdienstleistern zu wandeln.⁷ Mitte 2017 startet die Einführung des elektronischen Fahrgeldmanagements beim AVV mit der Umstellung der Zeitkarten.

Im Nahverkehrsplan sind für den Zeitraum bis ca. 2021 sieben Maßnahmenpakete im Bereich „Tarif und Vertrieb“ eingeplant⁸, die im Einzelnen zum Beschluss vorzulegen sind.

Das mit der Note 3,34 aus Kundensicht am schlechtesten bewertete Merkmal „Preis-Leistungs-Verhältnis“ ist ein Ausdruck für die Preiswahrnehmung und ein zentraler Faktor für die Zufriedenheit mit dem ÖPNV-System.

Eine Fahrt in Aachen mit einer Einzelfahrkarte kostete 2017 2,70 € und mit einer Monatskarte für Erwachsene 1,25 € (bei angesetzten 50 Fahrten/Monat). Die relative Zunahme der Tarife im AVV von 2000 bis 2017 verdeutlicht, dass sich die ÖPNV-Tarife deutlich stärker erhöht haben, als der allgemeine Verbraucherpreisindex in Deutschland⁹:

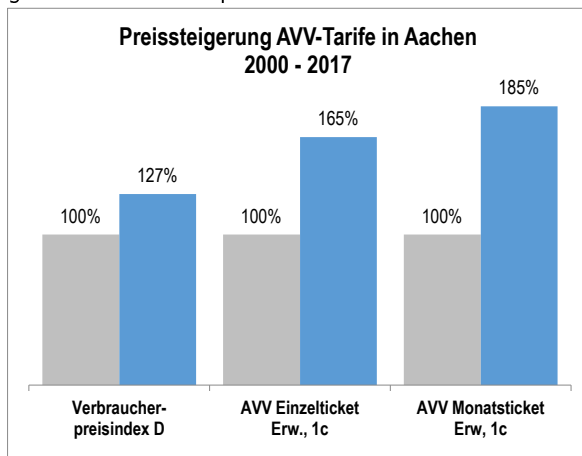


Abbildung 1-5: Preissteigerung AVV-Tarife 2000 bis 2017 in Relation zum Verbraucherpreisindex

Ein Alternativmodell zu den nutzerbezogenen Tarifen ist das an der RWTH Aachen im Jahr 2000 eingeführte solidarfinanzierte Semesterticket. Seit 2009 kann das Semesterticket gegen einen Aufpreis von ca. 25 € im Monat landesweit genutzt werden.

Organisation des ÖPNV

Den Rechtsrahmen für die Durchführung des ÖPNV in Deutschland wird im Wesentlichen durch die EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie das ÖPNV-Gesetz in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) gebildet.

Gemäß ÖPNVG NRW ist die Stadt Aachen zuständiger Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung für den straßengebundenen ÖPNV, d.h. den Busverkehr. Zuständiger Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), bestehend aus den beiden Zweckverbänden Rheinsieg (VRS) und Aachener Verkehrsverbund (AVV).

Der AVV besteht aus den Verbandsmitgliedern Stadt Aachen, StädteRegion Aachen (ehemaliger Kreis Aachen), Kreis Düren und Kreis Heinsberg. Seine Schwerpunktaufgaben sind die Weiterentwicklung der Verbundtarife, die Koordination der Bus- und Bahnangebote sowie die verbundübergreifende Zusammenarbeit mit den Nachbarräumen.

Planungsgrundlage und Richtschnur für den ÖPNV ist der Nahverkehrsplan. Im NVP sind Mindeststandards und Zielvorgaben für das städtische ÖPNV-Angebot hinsichtlich Flächenerschließung, Bedienungshäufigkeiten, Anschlüsse und Verknüpfungen, Infrastruktur, Tarif, Service, Barrierefreiheit und mehr definiert. Die Stadt Aachen erhält zur Wahrnehmung ihrer Aufgabe eine über das Land NRW finanzierte ÖPNV-Pauschale zu.

Die ASEAG ist Teil der Energieversorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH Aachen (E.V.A.) zu der u.a. auch die APAG und die STAWAG gehören. Die ASEAG ist in Form einer Direktvergabe nach Maßgabe der EU-Verordnung 1370 / 2007 mit der Durchführung des ÖPNV in der gesamten StädteRegion Aachen bis Ende 2027 beauftragt.

Um die verschiedenen Belange des ÖPNV aus verkehrlicher Sicht bestmöglich abwägen zu können und eine Unterstützung für Innovationen im Aachener ÖPNV zu organisieren, wird die „Fachkommission ÖPNV“ als dauerhafte Einrichtung empfohlen. Neben verschiedenen Dienststellen der Stadtverwaltung nehmen hier Vertreter der Ratsfraktionen, der Verkehrsunternehmen und von Institutionen, Hochschule, Handel und Verbänden teil.

Finanzierung des ÖPNV

Ein kostendeckender Betrieb des ÖPNV erscheint nicht möglich:

2015 konnten mit 65,5 Mio. Fahrgästen Umsatzerlöse von 50,7 Mio. € bzw. 0,77 € je Fahrgast erzielt werden. Der Material- und Personalaufwand lag bei 69,2 Mio. € bzw. 1,06 € je Fahrgast.¹⁰ Damit deckten die Erlöse - trotz intensiver Anstrengungen - nur 73 % der Aufwände aus dem operativen Geschäft.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe

⁷ U.a. www.mobilitybroker.de und www.avvmulticonnect.de

⁸ NVP, S. 209f

⁹ <http://t1p.de/jf27>

¹⁰ Geschäftsberichte der ASEAG 2007, 2015

[https://www.aseag.de/fileadmin/user_upload/documents/Geschaeftsberichte/Geschaeftsbericht_2015.pdf](https://www.aseag.de/fileadmin/user_upload/documents/Geschaeft_sberichte/Geschaeftsbericht_2015.pdf)

der gesetzlich verankerten Daseinsvorsorge und ist nicht kostendeckend zu leisten. Die Finanzierung der SPNV-Leistung erfolgt durch Regionalisierungsmittel des Bundes/Landes gemäß SPNV-Bedarfsplan. Der Betrieb des lokalen Nahverkehrs mit Bussen wird hingegen von der Stadt Aachen selbst finanziert. Der AVV erhält Zuweisungen etwa für Schwerbehindertenverkehre und Ausbildungsverkehre; der nicht gedeckte Aufwand wird nach Nutzwagen-Kilometern auf die AVV-Verbandsmitglieder aufgeteilt. Die Finanzierung der ÖPNV-Leistung erfolgt heute innerhalb des stadteigenen E.V.A-Konzerns. Die Möglichkeiten der Kostenübernahme sind abhängig von dessen wirtschaftlicher Situation. Der städtische Finanzierungsbeitrag ist zurzeit auf 7,0 Mio. EUR jährlich im Haushalt gedeckelt.

Die Ausweitung von Betriebsleistungen, die über eine kostenneutrale Optimierung hinausgehen, ist in der heutigen finanziellen Situation kaum möglich.

Emissionen des Busverkehrs

Busse sind klima- und umweltfreundliche Verkehrsmittel bezogen auf die Anzahl der transportierten Personen. Die Busse tragen dennoch auch einen wesentlichen Teil zu den Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs bei. Die in Aachen eingesetzten Busse der ASEAG und ihrer Subunternehmer verfügten zum 31.12.2016 zu wesentlichen Teilen über eine grüne Plakette (vgl. Abbildung 1-6):

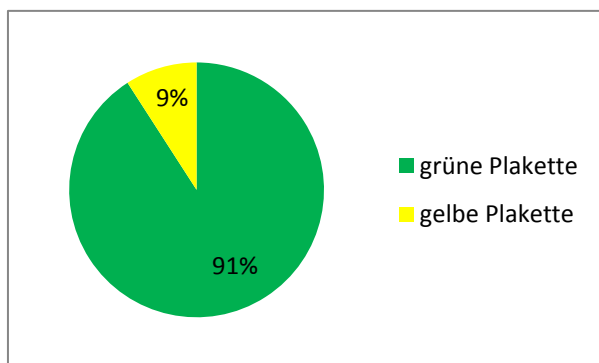


Abbildung 1-6: Zusammensetzung der Busflotte

Die EU-Schadstoffgrenzwerte für Stickoxid werden an den Messstellen in Aachen überschritten. Aufgrund dessen ist eine beschleunigte Ablösung der älteren Dieselfahrzeuge erforderlich. Sowohl im Luftreinhalteplan als auch im Nahverkehrsplan ist deswegen die Modernisierung der Busflotte benannt. 2016 wurden 14 Elektrogelenkbusse sowie 1 Elektro-Doppelgelenkbus für den Lieferzeitraum 2017 bis 2018 bestellt. Darüber hinaus werden im Zuge der kontinuierlichen Flottenmodernisierung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten Euro-6-Busse angeschafft. Ältere Fahrzeuge werden mit Partikelfilter nachgerüstet. Bis Ende 2017 sollen alle in Aachen fahrenden Busse über eine grüne Plakette verfügen.

1.2 Handlungsbedarf

In den Bürgerbeteiligungen zum VEP 2013 und 2015 wurde dem ÖPNV der zweithöchste Handlungsbedarf nach dem Radverkehr attestiert.

Aus fachlicher Sicht besteht der Handlungsbedarf im Bereich des ÖPNV vor allem auf den folgenden vier Feldern:

1.) Verbesserte Finanzierung des ÖPNV

Die derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen verhindern eine aus verkehrlicher Sicht und aus Umweltgesichtspunkten erforderliche Erweiterung des Angebotes. Eine noch stärker von den Fahrgästen zu tragende Finanzierung steht im Widerspruch zu einer gewünschten stärkeren Nutzung des Systems. Grundsätzlich steht der ÖPNV vor einem Dilemma: Kapazitäten müssen erweitert werden, das Geld ist aber hierfür nicht vorhanden.

2.) Ausbau und Optimierung des Angebotes

Die Optimierung des Systems ist eine Daueraufgabe. Eine weitere Differenzierung und Flexibilisierung des Angebotes ist nötig. Der nachfragegerechte weitere Ausbau des Angebotes erfordert Augenmaß, um den Spagat zwischen einem hinreichend attraktiven und einem bezahlbaren ÖPNV zu meistern. Neue Wohn- und Gewerbegebiete sollten eine ÖPNV-Anbindung haben. Eine gute ÖPNV-Erschließung der wachsenden Campusgebiete ist wichtig. Die Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes in einem Mobilitätsverbund, durch Anschlussoptimierung im ÖPNV sowie den Bau von Mobilitätsstationen muss vorangetrieben werden. Darüber hinaus ist der barrierefreie Ausbau eine gesetzliche Pflichtvorgabe. Besonders dringlich ist eine Modernisierung des Aachener Bushofs in eine städtebaulich ansprechende, saubere und sichere zentrale Umstiegshaltestelle.

3.) Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit

Die Digitalisierung ermöglicht eine vereinfachte Nutzung des ÖPNV als Mobilitätsverbund. Ride Pooling über OnDemand-Systeme und autonom fahrende Busse werden auch in Aachen erforscht. ASEAG und Stadt Aachen wollen in diesem zentralen Feld die Zukunft aktiv mitgestalten, anstatt abzuwarten, welche Entwicklungen weltweite Player im Mobilitätsmarkt als profitable Lösungen durchsetzen wollen.

Die Vereinfachung der Nutzung, des Tarif- und Vertriebssystems und die Verbesserung der Zuverlässigkeit des Systems ist notwendig, um mehr wahlfreie Verkehrsteilnehmer, insbesondere solche, die über einen PKW verfügen, vom ÖPNV zu überzeugen. Die Einführung eines E-Tarifs soll die Nutzbarkeit erleichtern und ein Fahren ohne Vorkenntnisse ermöglichen. Betriebliche und infrastrukturelle Qualitätsstandards sind einzuhalten und nach Möglichkeit zu verbessern. Für die Sicherstellung der Barrierefreiheit und die Verkürzung der Reisezeiten sind verstärkte Investitionen erforderlich. Im Störfall besteht vielfach im ÖPNV noch ein Gefühl des „Ausgeliefertseins“. Durch verlässlichere Informationen wird dies abgebaut.

4.) Verringerung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Lärm- und Schadstoffemissionen können durch eine steigende Bus- und Bahnnutzung am effektivsten gesenkt werden. Alle Maßnahmen, die zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV beitragen, sind deswegen zu unterstützen. Durch Investitionen in umweltfreundlichere oder sogar lokal emissionsfrei angetriebene Busse kann bei vergleichsweise wenigen Kraftfahrzeugen eine sehr positive Umweltwirkung erreicht werden. Elektrofahrzeuge können dabei zusätzlich zu einer Reduktion der Lärmbelastung an Aachens Hauptverkehrsstraßen und Schienenstrecken beitragen.

1.3 Vision Mobilität 2050

In der „Vision Mobilität 2050“ wurde der wünschenswerte Zustand für den öffentlichen Nahverkehr in Aachen wie folgt auf den Punkt gebracht:

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.

1.4 Indikatoren und Zielwerte

Indikatoren:

- Der Modal-Split-Anteil im ÖPNV im Jahr 2030 soll **X** % betragen. *FK 20%*
- Die Kundenzufriedenheit beim Kundenbarometer beträgt 2030 die Note 2,5 oder besser. *FK 2,5*
- Die Pünktlichkeit an den Referenzquerschnitten beträgt mindestens 95% und die Verfrühungsquote maximal 5%. *FK 95%*
- Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf den Hauptachsen wird bis 2030 um mindestens 10% erhöht. *FK 10%*
- Mindestens 90% der Kundenbeschwerden werden innerhalb von 14 Tagen bearbeitet.
- Die in Aachen verkehrenden Linienbusse sind elektrisch angetrieben bzw. lokal emissionsfrei.
- Die Bushaltestellen sind barrierefrei ausgebaut.

Im ÖPNV werden im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung die folgenden Ziele angestrebt:

- 1.) Das ÖPNV-Angebot wird optimiert und bedarfsgerecht ausgebaut.
- 2.) Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs wird kundenfreundlicher gestaltet.
- 3.) Die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs wird gesichert.
- 4.) Die Lärm- und Schadstoffemissionen des öffentlichen Verkehrs werden verringert.

1.5 Vorgehensweise

Für die Stärkung des ÖPNV als wesentlicher Baustein für einen umweltfreundlichen und stadtverträglichen Verkehr sind organisatorische, infrastrukturelle und kommunikative Maßnahmen erforderlich.

Ziel 1: Verbesserung der Finanzierung

Bei der Verbesserung der Finanzierung des ÖPNV sind grundlegende Beratungen erforderlich. Insbesondere sind dabei von Bedeutung:

- Ein besserer ÖPNV braucht mehr Geld
- Attraktive Tarife können eine intensivere Nutzung erleichtern
- Der E-Tarif ermöglicht differenziertere und gerechtere Tarife
- Ineffektive, kostenintensive Angebote werden ersetzt oder reduziert
- Die Finanzströme im ÖPNV sowie Nutzen und Kosten des ÖPNV müssen verständlich vermittelt werden
- Fördermöglichkeiten werden aktiv angegangen
- Alternative Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV in Aachen wie z.B. durch Arbeitgeber, als Bürgerabgabe oder pauschale Abgaben und Nutzungsberechtigungen für Touristen sollten vertiefter untersucht werden

Ziel 2: Ausbau und Optimierung des ÖPNV-Angebotes

Das Bus- und Bahnangebot wird fortlaufend geprüft und muss sich an den aktuellen Mobilitätsbedürfnissen orientieren. Schwerpunktthemen sind:

- Umbau des Aachener Bushofs in eine moderne, offene Zentralhaltestelle.
- Machbarkeitsstudie für die „RegioTram“ als weitere Ausbaustufe der Euregiobahn
- Auf allen Buslinien werden Zeitverluste systematisch analysiert und – beginnend bei den wichtigsten Achsen - auf ein Minimum verringert.
- Die Auslastungen auf den Linienachsen werden fortlaufend analysiert. Bei regelmäßig auftauchenden Überlastungen bzw. bei sehr schwacher Nachfrage erfolgen angemessene Maßnahmen.
- Erweiterung des Angebotes an überlasteten Querschnitten / in wachsenden Gebieten.
- In Bereichen mit schwacher Nutzung des ÖPNV werden durch eine Umstellung auf Bedarfsverkehre wie Anruf-Linien-Taxi oder „NetLiner“ die Kosten reduziert.
- Das Busnetz wird noch besser auf die SPNV-Haltestellen ausgerichtet; Parallelverkehre von Bahn und Bus werden abgebaut, wenn ihre Kosten den Nutzen übersteigen.
- Verbesserung und Vereinfachung der Verknüpfung der Verkehrsmittel durch Bündelung der Verkehrsträger und kompaktere Haltestellen mit kürzeren Umsteigewegen.
- Neue Wohn-, Einkaufs-, Bildungs- und Gewerbestandorte werden bevorzugt an Stellen mit gutem ÖPNV-Angebot errichtet. Wo das nicht möglich ist, wird sichergestellt, dass die Standorte bereits beim Erstbezug über attraktive ÖPNV-Angebote verfügen. Damit sollen Bewohner bzw. Beschäftigte vor der eventuell längerfristigen Anschaffung eines Pkw dessen Notwendigkeit hinterfragen und stattdessen von Anfang zu möglichst hohen Anteilen den ÖPNV nutzen.
- Der Modernisierung der Schienenhaltestellen und der Ausbau des Bahnangebotes werden entsprechend der Nahverkehrspläne mit Nachdruck verfolgt.

- Der Einsatz autonom fahrender Fahrzeuge im Aachener ÖPNV wird systematisch geprüft und ggf. erprobt.

Ziel 3: Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit

Die Verbesserung der Nutzungsfreundlichkeit soll sich auf folgende Themen konzentrieren:

- Die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV wird mit hoher Priorität verfolgt und Haltestellen und Bahnhöfe werden möglichst schnell barrierefrei ausgebaut. An einer Erweiterung von barrierefreien Fahrgastinformationen wird kontinuierlich gearbeitet.
- Verbesserung der Anschlusssicherung und Ausbau der Informationen im Störfall
- Flexibilisierung durch On-Demand-Verkehre
- Vernetzung der Mobilitätsangebote bei der Reiseplanung, Buchung und Bezahlung
- Vereinfachung und Flexibilisierung von Tarifen im Zuge des elektronischen Fahrgeldmanagements
- Abbau von betrieblichen, vertrieblichen und tariflichen Hürden im grenzüberschreitenden Verkehr
- Verbesserung des Beschwerdemanagementsystems
- Betrieb eines Qualitätssicherungssystems im Aachener ÖPNV
- Verbesserung der Kundenfreundlichkeit des Fahrpersonals

Ziel 4: Verringerung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Längerfristig wird die Umstellung auf elektrisch angetriebenen Bussen angestrebt. Die Modernisierung der Busflotte soll möglichst zügig im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten vorangetrieben werden.

Derzeit liegt die durchschnittliche Nutzungsdauer eines Dieselmotors bei ca. 12 Jahren. Bei einer Neuanschaffung von 18 Elektrobussen jährlich könnte in dieser Zeitspanne bis 2030 der gesamte Fuhrpark der ASEAG lokal emissionsfrei werden. Bis zur ökonomischen Konkurrenzfähigkeit von Elektrobussen müssen geeignete Finanzierungswege für die Mehrkosten gefunden werden.

1.6 Maßnahmen für ein Handlungsprogramm

Die unten aufgeführten Schwerpunktprojekte sollen in das Handlungsprogramm für die nächsten Jahre aufgenommen und ausgearbeitet werden. Die Projektzuständigkeiten liegen auf verschiedene "Player", hier in Klammer dargestellt.

- Umgestaltung des zentralen Busverknüpfungspunktes Aachen Bushof in eine attraktive „Zentralhaltestelle Aachen“ (Stadt Aachen)
- Machbarkeitsstudie für die Idee „RegioTram“ (nn)
- Beschleunigungsprogramm ÖPNV (Stadt Aachen)
- Umstellung der Busflotte auf Elektromobilität (ASEAG)
- Umbauprogramm „Barrierefreie Haltestellen“ (Stadt Aachen)

- Bau von Mobilstationen (Stadt Aachen)
- Stärkung P+R (Stadt Aachen)
- Einführung elektronischer multimodaler Tarife (AVV)
- Mobilitätsverbund, Mobilitätsplattform, Mobilitätskarte (AVV)
- Prüfung eines autonom und elektrisch fahrenden Marktliners zur Feinerschließung des Bereiches Aachen Markt/Domviertel - Hbf (Stadt Aachen)
- Anbindung der wachsenden Hochschulgebiete Melaten und Campus West (Stadt Aachen)
- Aachen Hauptbahnhof: Realisierung eines zweiten Zugangs in Richtung Süden/Burtscheid (DB)
- Bahnstationsmodernisierung: Barrierefreier Umbau des Bahnhofs Aachen West, Erneuerung des Haltepunktes Eilendorf, neuer Haltepunkt Richterich (DB)
- Elektrifizierung der *euregiobahn* (NVR)
- Erhöhung der Betriebskapazität auf der Schienenstrecke Aachen - Düren - Köln (DB)
- Stärkungen des grenzüberschreitenden Schienenverkehrsangebotes, u.a. durch eine neue Regionalbahn Maastricht-Heerlen-Aachen sowie eine direkte Fernverkehrsanbindung Eindhoven-Heerlen-Aachen (AVV)

Diese Projekte sind bereits Bestandteil der Nahverkehrspläne der Stadt Aachen bzw. des NVR (zu den Schienenprojekten). Das Zielkonzept des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen beinhaltet insgesamt 31 Maßnahmen.