

**Vorlagennummer:** FB 68/0205/WP18  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich  
**Datum:** 17.04.2025

## **Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle „Pascalstraße“ (FR Schleckheim) - Bau- und Ausführungsbeschluss**

---

**Vorlageart:** Entscheidungsvorlage  
**Federführende Dienststelle:** FB 68 - Mobilität und Verkehr  
**Beteiligte Dienststellen:**  
**Verfasst von:** DEZ III, FB 68/500

### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
11.06.2025	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
26.06.2025	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss den Bau- und Ausführungsbeschluss für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle Pascalstraße nach Variante 2 auf Grundlage der Pläne 2023\_017\_E\_L5-V2 und RQ5-V2 zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst den Bau- und Ausführungsbeschluss für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle Pascalstraße nach Variante 2 auf Grundlage der Pläne 2023\_017\_E\_L5-V2 und RQ5-V2.

**Finanzielle Auswirkungen:**

	JA	NEIN	
	X		

**PSP-Element 5-120102-800-00800-300-1 Verbesserung ÖPNV, Umbaumnahmen**

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2025	Fortgeschrieben er Ansatz 2025	Ansatz 2026 ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 2026 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	900.000	900.000	8.100.000	8.100.000	0	0
Auszahlungen	1.000.000	1.000.000	9.000.000	9.000.000	0	0
Ergebnis	100.000	100.000	900.000	900.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er 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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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 **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

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

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

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

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

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

Die geplante Maßnahme ist mit Bezug auf die Klimarelevanz als voraussichtlich positiv zu betrachten. Aufgrund der Bautätigkeiten und dem Einbau neuer Materialien entstehen unvermeidbare CO<sub>2</sub> - Emissionen. Eine Abmilderung erfolgt jedoch beispielsweise durch den Einsatz recycelter Materialien als Tragschicht (sofern im Straßenaufbau vorgesehen). Insgesamt wird auf eine ressourcenschonende und umweltverträgliche Ausführung der Maßnahme geachtet.

Durch den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen sieht die Verwaltung vor allem langfristig betrachtet eine Möglichkeit zur CO<sub>2</sub> – Einsparung durch „Umsteiger“ vom Pkw auf den ÖPNV, die aber hier nicht weiter quantifiziert werden kann.

## **Erläuterungen:**

Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen nach der Neufassung des § 8 Abs. 3 PBefG (Personenbeförderungsgesetz) wurde für die Bushaltestelle "Pascalstraße" im gleichnamigen Gewerbegebiet, Fahrtrichtung Schleckheim, in der Vorlage FB 61-1397-WP17 der Planungsbeschluss gefasst. Es wurde festgehalten, dass für die Haltestelle zwei Alternativ-Standorte abgestimmt werden sollen und diese dann der Politik vorgestellt und mit dem Beschluss die Variante, welche zur Förderung angemeldet wird, festgelegt wird. Die Haltestelle „Pascalstraße“ gehört zum Einplanungsantrag 2020 „barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen“ mit insgesamt 40 Haltestellen.

## **Bestand**

Die Bushaltestelle "Pascalstraße" in Fahrtrichtung Schleckheim befindet sich in der Pascalstraße gegenüber der Einmündung Hirzenrott. Die Haltestelle wird von den Buslinien 36 und 65 sowie einzelnen Fahrten der Linien 11, 16 und 55 angefahren. Zusätzlich werden voraussichtlich ab 2026 die beschlossenen Buslinien SB 76 und 80 im Stundentakt die Haltestelle anfahren. Es halten derzeit 30 Busse montags bis freitags. Am Wochenende wird die Haltestelle nicht angefahren. An dieser Haltestelle setzen einige Fahrten ein und daraus ergeben sich gewisse Standzeiten für den Bus.

Die Haltestelle befindet sich am Fahrbahnrand und liegt zwischen Bereichen mit baulich angelegten Längsparkstreifen im Seitenraum. Diese Grundform einer Fahrbahnrandhaltestelle soll beibehalten werden, da diese vorteilhaft für den Busbetrieb ist. Die Länge des heutigen Halte- und Wartebereichs beträgt nur 10 m. Im Wartebereich der Fahrgäste befinden sich zwei Baumfelder mit jeweils einer durch die Baumschutzsatzung geschützten Eiche, sowie ein Fahrgastunterstand. Der Wartebereich kann nur schwerlich vom Gehweg aus erreicht werden. Die heutige Bordsteinkante ist 20 cm hoch (kein Busbordstein). Hinter dem Wartebereich beträgt die Gehwegbreite ca. 1,50 m. Die Beleuchtung ist gut. Die Fahrbahnbreite im Bereich der Bushaltestelle beträgt rd. 6,80 m.

## **Planung**

### Variante 1

Die Haltestelle wird um ca. 20 m in Richtung Schleckheim verschoben und dort wieder als Fahrbahnrandhaltestelle angelegt. Der vorhandene Längsparkstreifen entfällt. Die anschließende Zufahrt wird ebenfalls nach vorne gezogen und mit einem Schwellenstein zur Fahrbahn hin angelegt. Der vorhandene Fahrgastunterstand wird versetzt und zwischen dem ersten und zweiten Einstiegsfeld im Wartebereich wieder aufgestellt. Die Wartefläche, der ehemaligen Haltestelle wird entsiegelt und als Grünfläche angelegt. Die Ausleuchtung der Wartefläche ist weiterhin gewährleistet durch die Straßenbeleuchtung auf der anderen Straßenseite.

Die Haltestelle erhält einen Busbordstein (H = 18 cm) auf einer Länge von 20 m und taktile Leitelemente.

### Variante 2

Die Haltestelle wird um ca. 65 m in Richtung Monschauer Straße verschoben und dort wieder als Fahrbahnrandhaltestelle angelegt. Der vorhandene Längsparkstreifen entfällt und die vorhandene Grünfläche wird zum Teil versiegelt. Dies ist ein momentan nicht bepflanzter Baumstandort der entfällt. Im Umfeld muss hierfür, in Abstimmung mit FB 36, ein Ersatzstandort gefunden werden. Die Wartefläche, der ehemaligen Haltestelle, wird entsiegelt und als Grünfläche angelegt.

Der Haltestellenbereich wird mit einem Busbordstein (H = 18 cm) auf einer Länge von 18 m angelegt und erhält taktile Leitelemente. Der Fahrgastunterstand wird versetzt. Die Ausleuchtung der Wartefläche ist weiterhin gewährleistet durch die Straßenbeleuchtung auf der anderen Straßenseite.

Der Fachbereich 68 empfiehlt die Variante 2. ASEAG und Polizei favorisieren ebenfalls die Variante 2. Von FB 36 wird die Variante 1 bevorzugt.

## **Baum- und Parkraumbilanz**

Folgende Randbedingungen ergeben sich für die beiden Varianten: Als „Bestand“ wird bei Variante 1 das unmittelbare Umfeld vor Hausnr. 12-14 und bei Variante 2 das Umfeld vor Hausnr. 10 betrachtet.

<b>Fahrbahnrandparken</b>	<b>Bestand</b>	<b>Planung</b>
Variante 1	4	0
Variante 2	4	0

<b>Bäume</b>	<b>Bestand</b>	<b>Planung</b>
Variante 1	2	2
Variante 2	3	3

<b>Fahrradbügel</b>	<b>Bestand</b>	<b>Planung</b>
Variante 1	0	3
Variante 2	0	3

### **Ausbauelemente**

Der tiefbautechnische Aufbau der Verkehrsfläche wird gemäß RStO 12 hergestellt. Für die Pflasteroberfläche wird Standard Betonsteinpflaster, das den Anforderungen der technischen Regelwerke entspricht, und sich bereits an vielen Stellen im Aachener Stadtgebiet bewährt hat, verwendet.

#### **Zufahrt (Variante 1)**

(RStO 12, Tafel 3, Zeile 7, Bk 3.2)

12 cm	Betonsteinpflaster 15/30, grau
3-5 cm	Splittgemisch 2/5
20 cm	Wassergebundene Tragschicht
29 cm	Frostschutzschicht 0/45
65 cm	Gesamt

#### **Gehweg (beide Varianten)**

(RStO 12, Tafel 6, Zeile 1, Pflaster)

8 cm	Betonsteinplatten 30/30, grau
3-5 cm	Splittgemisch 2/5
15 cm	Wassergebundene Tragschicht
13 cm	Frostschutzschicht 0/45
40 cm	Gesamt

### **Kosten**

Die Kosten für die Verlegung der Haltestelle Pascalstraße betragen

Variante 1	€ 80.100
Variante 2	€ 69.000

Mittel stehen beim PSP-Element 5-120102-800-00800-300-1 „Verbesserung ÖPNV, Umbaumaßnahmen“ in ausreichender Höhe zur Verfügung.

"Für die Maßnahme wurde ein Einplanungsantrag gemäß § 12 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen – Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen) eingereicht und bewilligt. Ein Finanzierungsantrag muss noch gestellt werden. Gemäß Mitteilung des Fördergebers go.Rheinland kann seit 1.1.2025 mit einer Förderquote von 100% gerechnet werden.

### **Weiteres Vorgehen**

Nach Abwägung der oben aufgeführten Aspekte wird die Umsetzung der Variante 2 vorgeschlagen.

Nachdem für alle Bushaltestellen aus dem Einplanungsantrag 2020 „barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen“ die Bau- und Ausführungsbeschlüsse eingeholt worden sind, kann der Finanzierungsantrag vorbereitet und

eingereicht werden. Nach dem Eingang der Bewilligung wird mit der Vergabe und dem Umbau der Haltestellen begonnen.

Im Einplanungsantrag 2020 befinden sich ebenfalls die Haltestellen Kornelimünster (beide FR), aus der Baumaßnahme Napoleonsberg 2.BA (Vorlage **FB 68/0017/WP18**), die im Zuge der anstehenden Stützmauersanierung durch E18 ausgeschrieben werden sollen. Aus diesem Grund besteht eine hohe Dringlichkeit, gemäß den Anforderungen der Bezirksregierung den gesamten Finanzierungsantrag von 40 Haltestellen, inklusive den Haltestellen Pascalstraße und Kornelimünster, einzureichen.

**Anlage/n:**

1 - 2023\_017\_L5-V1 (öffentlich)

2 - 2023\_017\_L5-V2 (öffentlich)

3 - 2023\_017\_RQ5-V1 (öffentlich)

4 - 2023\_017\_RQ5-V2 (öffentlich)