



Vorlage		Vorlage-Nr:	A 61/0283/WP15
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Planungsamt		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	23.02.2006
		Verfasser:	A 61/30 Dez.III
<p>Maßnahmen zur Beschleunigung von Buslinien; Antrag der Fraktionen SPD und Grüne vom 13.09.2005 Hier: Beschleunigungskonzept für die Buslinie 2</p>			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
15.03.2006	B 0	Anhörung/Empfehlung	
21.03.2006	B 2	Anhörung/Empfehlung	
23.03.2006	VA	Entscheidung	

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Auswirkungen werden im Rahmen der späteren detaillierten Ausarbeitung der einzelnen Maßnahmen ermittelt.

Beschlussvorschlag:

1. Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Verkehrsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, die in ihrem Bezirk vorgeschlagenen Maßnahmen näher zu untersuchen und gegebenenfalls Planungen zu erstellen oder geeignete Maßnahmen umzusetzen und die ASEAG zu beauftragen, die weiteren Beschleunigungskonzepte nach dem Muster des Konzeptes für die Linie 2 zu erarbeiten.
2. Die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Verkehrsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, die in ihrem Bezirk vorgeschlagenen Maßnahmen näher zu untersuchen und gegebenenfalls Planungen zu erstellen oder geeignete Maßnahmen umzusetzen und die ASEAG zu beauftragen, die weiteren Beschleunigungskonzepte nach dem Muster des Konzeptes für die Linie 2 zu erarbeiten.
3. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung, die vorgeschlagenen Maßnahmen näher zu untersuchen und gegebenenfalls Planungen zu erstellen oder geeignete Maßnahmen umzusetzen. Er beauftragt die ASEAG,

die weiteren Beschleunigungskonzepte in Zusammenarbeit mit der Verwaltung nach dem Muster des Konzeptes für die Linie 2 zu erarbeiten.

Erläuterungen:

In einem Ratsantrag der Fraktionen SPD und Grüne vom 13.09.2005 wurde die ASEAG aufgefordert, Vorschläge zur Beschleunigung von Buslinien zu entwickeln. Auf diesem Wege soll sowohl eine Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes für den Fahrgast als auch durch die Einsparung von Fahrzeugen die Wirtschaftlichkeit verbessert werden.

Die ASEAG begrüßt diese Initiative und die Unterstützung der Politik, auf diese Weise den Verkehrsverlust der ASEAG zu verringern und die Qualität des ÖPNV zu verbessern.

Das grundsätzliche Ziel der Beschleunigungsmaßnahmen ist selbstverständlich ein fahrplangemäßer pünktlicher Betrieb der Linie 2. Als ein weiteres Ziel kommt hinzu, dass zurzeit häufig ein zusätzliches Fahrzeug auf der Linie eingesetzt werden muss, um Verspätungen auszugleichen. Ein Wegfall dieser durch die Verspätungen bedingten zusätzlichen Fahrten brächte auch finanzielle Einsparungen mit sich. Hierfür ist es erforderlich, dass die Verspätungen die an den Endpunkten der Linie vorgesehene Wendezeit (im Normalverkehr zurzeit 5 Minuten) nicht überschreiten, damit das Fahrzeug die neue Fahrt pünktlich antreten kann.

Ein erstes Konzept mit diesem Ziel wurde durch die ASEAG im Jahr 2005 für die Buslinie 2 (Eilendorf - Aachen Bushof - Preuswald) erarbeitet, welches neben einer Beschreibung des Linienwegs eine Fahrzeit- und Störungsanalyse sowie zahlreiche Maßnahmenvorschläge umfasst.

Im Rahmen der Störungsanalyse wurden für einzelne Streckenabschnitte die vorgegebenen Fahrplanzeiten den tatsächlichen Beförderungszeiten gegenübergestellt und auf der Grundlage der Verlustzeiten theoretische Beschleunigungspotentiale errechnet. Bei den Verlustzeiten wurde darüber hinaus zwischen Streckenverlusten und Verlusten an Lichtsignalanlagen unterschieden.

Im Anschluss an die Fahrzeit- und Störungsanalyse wurden verschiedenste Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Hierbei können grob die folgenden Maßnahmenkategorien unterschieden werden:

- Punktuelle Maßnahmen
- Streckenbezogene Maßnahmen
- Maßnahmen an Lichtsignalanlagen

Die Verwaltung begrüßt die Bemühungen der ASEAG um eine Beschleunigung des Busverkehrs. Die einzelnen Maßnahmenvorschläge zur Linie 2 wurden verwaltungsintern geprüft und im Rahmen der Verkehrsbesprechung mit der ASEAG sowie auch der Polizei diskutiert und abgestimmt. Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen kurz benannt (ausführliche Maßnahmenbeschreibung im Konzept, siehe Anlage) und aus Sicht der Verwaltung beurteilt.

Die Darstellung der Maßnahmen erfolgt hierbei in tabellarischer Form. Die Nummerierung bezieht sich auf die Systematik des Konzeptes der ASEAG.

Maßn. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Stellungnahme der Verwaltung
1 a)	Einrichtung neuer Freigabezeitmodifikationen	<p>- Beim Knoten Lütticher Straße/ Reimser Straße handelt es sich um eine Anlage in der Baulast des Landesbetriebs Straßenbau. Hier ist bereits eine Schleifenanforderung vorhanden, so dass eine Verbesserung der Situation kaum möglich ist.</p> <p>- Der Knoten Hohenstaufenallee/ Goethestraße (Nr. 1291) wird im Hinblick auf eine Verbesserung der Situation überprüft.</p> <p>Alle anderen genannten Anlagen sind bereits oder werden in Kürze mit ÖPNV-Vorrangschaltungen (RBL – rechnergesteuertes Betriebsleitsystem) ausgestattet.</p>
1 b)	Optimierung vorhandener Freigabezeitmodifikationen	<p>Es erfolgt eine Qualitätsüberprüfung der Knoten mit evtl. anschließender Änderung der vorhandenen RBL-Eingriffe. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Optimierungen für die Linie 2 nicht zu Nachteilen auf den Fahrwegen anderer Linien führen sollten.</p>
1 c)	Verzicht auf die signalisierten Fußgängerfurten Peterstraße/ Komphausbadstraße und Kapuzinergraben/ Theaterplatz Nord bei Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	<p>- Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist auf der Hauptverkehrsstraße nicht erforderlich. Außerdem sind die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Einbindung in eine Tempo 30 Zone nicht gegeben.</p> <p>- Die Fußgängerfurt Kapuzinergraben/ Theaterplatz Nord sollte für die aus Richtung Kapuzinergraben und Theaterstraße kommenden Fußgänger erhalten bleiben.</p> <p>- Die Querung Peterstraße/ Komphausbadstraße wird recht stark frequentiert (rund 1.500 Querungen am Tag) und sollte daher nach Möglichkeit erhalten werden.</p> <p>- Im Zusammenhang mit einer Neuorganisation der Verkehrsführung am Büchel kann u.U. die Querung Peterstraße/ Büchel verändert werden (z.B. Einbau einer Mittelinsel oder „Nase“).</p> <p>Weitere Möglichkeiten einer Verkürzung der Wartezeiten an den Signalanlagen in der Peterstraße werden untersucht. Seitens der Verwaltung wird vorgeschlagen, eine Entfernung der Signalanlage vor der Elisengalerie näher zu untersuchen. Diese Maßnahme sollte einhergehen mit einem Vorziehen der Gehwegbereiche im betreffenden Abschnitt um die Sichtverhältnisse für die zwischen den Bussen querenden Fußgänger optimal zu gestalten. Dies wird von der ASEAG abgelehnt, weil dann die Haltestellen zu kurz werden.</p>
2	Signalisierte Fußgängerfurt südl. der Einmündung Heckstraße in die Von-Coels-Str. zur Erleichterung der Bus-Abbiegebeziehung	<p>Gegen die Umsetzung dieser Maßnahme spricht, dass mit einer Fußgängersignalanlage faktisch die Einmündung signalisiert werden sollte. Seitens der Fußgänger ist der Bedarf für eine signalisierte Querung eigentlich nicht gegeben. Die vorhandene Mittelinsel reicht hier zur Querung aus. Bei Einrichtung einer – durch Fußgänger selten genutzten – Signalanlage wären aufgrund mangelnder Akzeptanz der Anlage vermehrt Kfz-Rotfahrten zu befürchten.</p> <p>Sofern ein signalgestütztes Abbiegen der Busse sich zur wesentlichen Beschleunigung der Linie 2 als unabdingbar erweist, müsste eine vollständige Signalisierung des Knotens in Betracht gezogen werden. Es ist fraglich, ob die Kosten für eine Signalanlage den Nutzen rechtfertigen würde.</p>

3 a)	Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf Nirmers Straße und Josefstraße	Für die Nirmersstraße und die Josefstraße wurde die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aufgrund eines politischen Votums festgelegt. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h für den Busverkehr zu deutlichen Fahrzeiteinsparungen führen würde.
3 b)	Linienwegänderung über Nirmers Straße und Josefstraße (statt Severinsstraße/ Hansmannstraße)	Die Umsetzung dieser Maßnahme ist gut möglich. Auf dem derzeitigen Linienweg verbleibt die Linie 57, so dass der bisher angeordnete Bereich weiterhin erschlossen bleibt. Eine neue Haltestelle der Linie 2 am Knoten Nirmers Straße/ Josefstraße wäre von der bisherigen Haltestelle „Stollenweg“ fußläufig über den Stollenweg leicht zu erreichen.
3 c)	Abknickende Vorfahrt Nirmers Straße/Josefstraße	Die Einrichtung einer abknickenden Vorfahrt ist an Voraussetzungen wie beispielsweise eine entsprechende Verkehrsmengenverteilung gebunden. Aufgrund der baulichen Situation ist eine abknickende Vorfahrt hier nicht gewünscht. Allerdings ist eine Rechts vor Links-Regelung, die für den Busverkehr die gleichen Vorteile mit sich brächte, denkbar.
4	Freigabezeitmodifikation auf ÖV-Anforderung für die signalisierte Fußgängerfurt Von-Coels-Straße/ Josefstraße	Vergleichbar zur Maßnahme Nr. 2 (signalisierte Fußgängerfurt südl. der Einmündung Heckstraße in die Von-Coels-Straße) bestehen Bedenken gegenüber der „Nutzung“ einer signalisierten Fußgängerfurt zur Beschleunigung des Busverkehrs, da die Signalisierung der Fußgängerfurt zur Regelung einer Einmündung genutzt würde. Dennoch schlägt die Verwaltung vor, die Beeinflussung der Drucktastensignalanlage mittels RBL versuchsweise einzurichten.
5	Busschleuse oder Verlegung der Haltestelle Am Rott (stadteinwärts) hinter die Kurve	Eine Verlegung der Haltestelle um ca. 50 zurück hinter die Einmündung der Straße Rotter Bruch wäre ohne größeren Aufwand realisierbar. Ein ausreichend langer Hochbord ist hier vorhanden. Auf diese Weise würde dem Bus eine längere Fahrstrecke zur Verfügung stehen, um nach Abfahrt von der Haltestelle auf den linken Fahrstreifen zu wechseln. Die ASEAG prüft diesen Vorschlag zurzeit. Durch diese Maßnahme könnten die vergleichsweise hohen Kosten für die Einrichtung einer Busschleuse eingespart werden.
6	Ladezonen auf dem Adalbertsteinweg	Die Möglichkeiten der Einrichtung von Ladezonen wurden im Jahre 2003 bereits überprüft. An einzelnen Stellen wurden daraufhin Ladeflächen ausgewiesen. Weitere Möglichkeiten zur Ausweisung von Ladeflächen bestehen daher zurzeit nicht. Verbesserungsmöglichkeiten werden hier nur in der intensiveren Verkehrsüberwachung gesehen.
6	Stärkere Überwachung gegen Halten in 2. Reihe	Das Ordnungsamt wird um häufigere Verkehrsüberwachung gebeten, um eine Verringerung des verbotswidrigen Haltens und Parkens in 2. Reihe und auf den Busspuren zu erreichen.

7	Linksabbiegen von Adalbertsteinweg in Eifelstraße und Oranienstraße untersagen (Behinderungen durch linksabbiegende Fahrzeuge)	Eine Umsetzung der Maßnahme würde schwierige Umwegfahrten für die Verkehre in Richtung Frankenberger bzw. Ostviertel mit sich bringen. Eine Unterbrechung der Linksabbiegebeziehungen wird seitens der Verwaltung daher nicht gewünscht. Für die Busse ist darüber hinaus ein Vorbeifahren an wartenden linksabbiegenden Fahrzeugen auf dem rechten Fahrstreifen möglich.
8	Stärkere Überwachung von Liefer-/ Ladeverkehr und Falschparkern an der Haltestelle Scheibenstraße (stadtauswärts)	Das Ordnungsamt wird um weitere Verkehrsüberwachung gebeten.
9	Rechtsabbiegespur von Adalbertsteinweg in Friedrichstraße zu Lasten des Parkstreifens	Durch die Einrichtung eines Rechtsabbiegefahrstreifens könnten Verzögerungen für die Busse und den Individualverkehr verringert werden. Diese Maßnahme könnte jedoch nur bei einem gleichzeitigem Wegfall der dort vorhandenen Radverkehrsanlage umgesetzt werden. Angesichts des starken Kfz-Verkehrsaufkommens auf dem Adalbertsteinweg ist dies aus Sicherheitsgründen nicht angemessen.
10	Stärkere Überwachung der Bussonderspur auf der Heinrichsallee (stadtauswärts) und Neumarkierung der Spur und der Parkstände	Die Markierung der Parkstände wurde im vergangenen Jahr erneuert. Eine Längsmarkierung der Busspur ist wegen der Bordsteinführung technisch nicht möglich. Eine bessere Markierung der Busspur wäre daher nur nach einer baulichen Erneuerung der Fahrbahn und einer Entfernung des Flachbords möglich. Ein Umbau der Heinrichsallee ist seit längerem Bestandteil des Investitionsprogramms, eine Umsetzung ist zurzeit aber nicht konkret absehbar. Einstweilen wird das Ordnungsamt um weitere Verkehrsüberwachung gebeten.
11	Erweiterung der Bussonderspur auf der Peterstraße zu Lasten des Fahrradstreifens	Ein Wegfall des Fahrradstreifens wird aus Gründen der Sicherheit und des Komforts für den Radverkehr abgelehnt. Im Zusammenhang mit Änderungen der Verkehrsführung am Büchel wird auch die Verkehrsführung in der Peterstraße überprüft; in diesem Zusammenhang können auch Möglichkeiten der Erweiterung der Bussonderspur geprüft werden.

12	Wiedereinrichtung eines 2. Freigabezeitfensters in der Knotenpunktzufahrt Karmeliterstraße in Richtung Mozartstraße	Das Freigabezeitfenster war nur während der Bauphase nicht vorhanden und wurde zwischenzeitlich wieder eingerichtet.
13	Schaffung einer Ausweichstelle im Bereich der Goethestraße durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs	Bei einem Wegfall von nur 2 Parkplätzen kann, da aufgrund von Parkflächen auf den Grundstücken ohnehin bereits mehrere Straßenabschnitte von parkenden Fahrzeugen freizuhalten sind, eine lange Ausweichstelle über die Länge mehrerer Grundstücke geschaffen werden. Die Ausweichstelle wird durch ein Haltverbot als laufendes Geschäft der Verwaltung geschaffen.
14	Abknickende Vorfahrt am Knoten Kaiser-Friedrich-Allee/ Aachener-und-Münchener-Allee	Die Einrichtung einer abknickenden Vorfahrt ist in einer Tempo 30-Zone verkehrsrechtlich nicht zulässig.
15	Signalisierte Fußgängerfurt südl. der Einmündung Ronheider Berg in die Lütticher Straße zur Erleichterung der Bus-Abbiegebeziehung	Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist die Regelung problematisch, da mit einer Fußgängersignalanlage faktisch die Einmündung signalisiert werden soll (vgl. auch Maßnahmen 2 und 4). Dies brächte u.U. eine Gefahr von zusätzlichen Rot-Fahrten an der Fußgängersignalanlage mit sich. Hinzu kommen relativ hohe Kosten für eine Signalisierung der Querung, denen kein entsprechend hoher Bedarf seitens der Fußgänger gegenüber steht. Der Knoten liegt in der Straßenbaulast des Landesbetriebs Straßenbau, so dass eine endgültige Entscheidung hierüber nicht bei der Stadt Aachen läge.
16	Umbau der Bushaltestellen a) Brüsseler Ring (auswärts) b) Brüsseler Ring (einwärts) c) Ronheide (auswärts) d) Ronheider Berg (einwärts) zu Fahrbahnrandhaltestellen	Die vier Haltestellen sind nach Ansicht der Verwaltung bereits heute in einem gutem baulichen Zustand, auch wenn eine Gestaltung ohne Flachbord und Kopfsteinpflaster, wie von der ASEAG vorgeschlagen, für den Busnutzer sicherlich von Vorteil wäre. Bei den Haltestellen handelt sich sowohl um Busbuchten (Ronheide und Ronheider Berg) als auch um Fahrbahnrandhaltestellen (Brüsseler Ring). Alle Haltestellen sind vom Bus anzufahren. Aufgrund ihrer Lage zwischen Grundstückseinfahrten gilt dies nach Ansicht der Verwaltung auch für die Fahrbahnrandhaltestellen.

Für die zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen werden anschließend die Planungen vorangetrieben und zur Beschlussfassung den politischen Gremien erneut vorgelegt. Im Rahmen dieser Planungen sind die zu erwartenden zeitlichen Effekte abzuschätzen, um einen möglichst fahrplangemäßen Betrieb der Linie gewährleisten zu können und nicht länger ein zusätzliches Fahrzeug einsetzen zu müssen.

Die ASEAG beabsichtigt, vergleichbare Beschleunigungskonzepte für mehrere Linien im Stadtgebiet zu erarbeiten. Die folgenden Linien sollen in den Jahren 2006/2007 bearbeitet werden:

- Buslinie 11 (Schmithof - Walheim - Oberforstbach - Lichtenbusch - Burtscheid - Aachen Bushof - Haaren - Broichweiden - Mariadorf - Hoengen)
- Buslinie 25 (Vaals NL - Westfriedhof - Aachen Bushof - Brand - Büsbach - Stolberg)
- Buslinie 47 (Aachen Bushof - Laurensberg - Richterich - Kohlscheid - Herzogenrath - Merkstein)
- Buslinie 43 (Hüls - Aachen Bushof)
- Buslinie 33 (Fuchserde - Beverau - Aachen Bushof - Hörn - Uniklinik - Kullen - Vaals NL)
- Buslinie 13 (Ponttor - Technische Hochschule - Schanz - Aachen Hauptbahnhof - Kaiserplatz - Ponttor)

Anlage/n:

- Ratsantrag „Maßnahmen zur Beschleunigung von Buslinien“ der Fraktionen SPD und Grüne vom 13.09.2005
- Beschleunigungskonzept der ASEAG für die Linie 2