

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0524/WP15 Status: öffentlich AZ: Datum: 19.04.2007 Verfasser:																		
Beschleunigungskonzept für die Buslinie 11 sowie Nachtrag zur Linie 2																			
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Datum</th> <th style="width: 35%;">Gremium</th> <th style="width: 50%;">Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>08.05.2007</td> <td>B 2</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>23.05.2007</td> <td>B 0</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>23.05.2007</td> <td>B 4</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>13.06.2007</td> <td>B 3</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>14.06.2007</td> <td>VA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	08.05.2007	B 2	Anhörung/Empfehlung	23.05.2007	B 0	Anhörung/Empfehlung	23.05.2007	B 4	Anhörung/Empfehlung	13.06.2007	B 3	Anhörung/Empfehlung	14.06.2007	VA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz																	
08.05.2007	B 2	Anhörung/Empfehlung																	
23.05.2007	B 0	Anhörung/Empfehlung																	
23.05.2007	B 4	Anhörung/Empfehlung																	
13.06.2007	B 3	Anhörung/Empfehlung																	
14.06.2007	VA	Entscheidung																	

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Auswirkungen werden im Rahmen der späteren detaillierten Ausarbeitung und Angebotseinholung für einzelne Maßnahmen ermittelt.

Beschlussvorschlag:

1. Die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf nimmt den Bericht der Verwaltung zu den auf der Buslinie 2 geprüften und durchgeführten Maßnahmen zur Kenntnis.
2. Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zu den auf den Buslinien 2 und 11 geprüften und durchgeführten Maßnahmen zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Verkehrsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, die in ihrem Bezirk vorgeschlagenen Maßnahmen für die Linie 11 näher zu untersuchen.
3. Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim nimmt den Bericht der Verwaltung zu den auf der Buslinie 11 geprüften Maßnahmen zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Verkehrsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, die in ihrem Bezirk vorgeschlagenen Maßnahmen für die Linie 11 näher zu untersuchen.
4. Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren nimmt den Bericht der Verwaltung zu den auf der Buslinie 11 geprüften Maßnahmen zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Verkehrsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, die in ihrem Bezirk vorgeschlagenen Maßnahmen für die Linie 11 näher zu untersuchen.
5. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zu den auf den Buslinien 2 und 11 geprüften und durchgeführten Maßnahmen zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung, die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Linie 11 näher zu untersuchen.

Erläuterung:

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 ein fahrplangemäßer pünktlicher Betrieb. Als ein weiteres Ziel kommt hinzu, dass zurzeit häufig zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, um Verspätungen auszugleichen. Ein Wegfall dieser durch die Verspätungen bedingten zusätzlichen Fahrten brächte auch finanzielle Einsparungen mit sich. Im Einzelnen wurden bisher Maßnahmen auf der Linie 2 und der Linie 11 untersucht.

Folgende politische Beratungen haben bisher stattgefunden:

In der Sitzung am 15.03.2006 nahm die Bezirksvertretung Aachen-Mitte, bzw. am 21.03.2006 die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf, den Bericht der Verwaltung "Beschleunigungskonzept für die Buslinie 2" zur Kenntnis und empfahl dem Verkehrsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, die vorgeschlagenen Maßnahmen näher zu untersuchen und gegebenenfalls Planungen zu erstellen oder geeignete Maßnahmen umzusetzen und die ASEAG, die weiteren Beschleunigungskonzepte in Zusammenarbeit mit der Verwaltung nach dem Muster des Konzeptes für die Linie 2 zu erarbeiten.

In der Sitzung am 23.03.2006 nahm der Verkehrsausschuss den Bericht der Verwaltung "Beschleunigungskonzept für die Buslinie 2" zur Kenntnis und beauftragte die Verwaltung, die vorgeschlagenen Maßnahmen näher zu untersuchen und gegebenenfalls Planungen zu erstellen oder geeignete Maßnahmen umzusetzen. Er beauftragte die ASEAG, die weiteren Beschleunigungskonzepte in Zusammenarbeit mit der Verwaltung nach dem Muster des Konzeptes für die Linie 2 zu erarbeiten.

Linie 2

Seitens der Politik sollten einige Maßnahmen aus dem Katalog zur Beschleunigung der Buslinie 2 weiter verfolgt und im Detail geprüft werden, während andere entweder abgelehnt oder kurzfristig umgesetzt wurden. Folgende Prüfaufträge wurden durchgeführt:

- 1a, 1b. Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL), Einrichtung bzw. Optimierung: An vier der zehn vorgeschlagenen Anlagen ist RBL neu installiert worden:

- Von-Coels-Straße/Nirmer Straße (K 1124)
- Madrider Ring/Berliner Ring/Von-Coels-Straße/Hüttenstraße (K 1156)
- Dresdener Straße/Hüttenstraße/Rottstraße (K 1117)
- Dresdener Straße/Elsassstraße (K 1116)

Des Weiteren ist RBL an fünf Anlagen geplant:

- Stolberger Straße/Elsassstraße (K 1114)

- Adalbertsteinweg/Bismarckstraße/Elsassstraße/Sedanstraße (K 1067)
- Kaiserplatz (K 1005)
- Hohenstaufenallee/Habsburger Allee/Goethestraße (K 1291)
- Brüsseler Ring/Maria-Theresia-Allee/Ronheider Berg (K 1167)

An der LSA Lütticher Straße/Reimser Straße ist eine Schleifenanforderung für Fahrzeuge aus der Reimser Straße vorhanden, so dass eine Verbesserung der Situation kaum möglich ist.

Eine Optimierung der vorhandene Freigabezeitmodifikation (RBL) sowie eine Anpassung der Signalisierung an den Fahrverlauf der Busse an LSA entlang des Linienweges sind erfolgt. Derzeit findet eine umfassende Qualitätskontrolle der Wirkungsweise des RBL-Systems statt, auf deren Grundlage weitere Optimierungen geplant werden sollen.

- 1c. Verzicht auf die signalisierten Fußgängerfurten Peterstraße/Komphausbadstraße und Kapuzinergraben/Theaterplatz Nord bei Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Fußgängererhebungen wurden an fünf Querungshilfen in der Peterstraße durchgeführt (vgl. Anlage). Die niedrigste Anzahl an Querungsvorgängen fand an der Anlage Komphausbadstraße statt, 2.184 Querungen in 12 Stunden. An der LSA Kapuzinergraben/Theaterplatz Nord querten 2.800 Personen. Ein dringender Handlungsbedarf, diese Anlagen zu entfernen, wird nicht gesehen, da Fahrzeitanalysen entlang der Peterstraße für die Linien 2, 11 und 25 an diesen beiden LSA sehr geringe durchschnittliche Wartezeiten aufweisen. Wartezeiten entstehen überwiegend an der jeweils ersten LSA hinter einer Haltestelle, vor allem an den LSA vor bzw. hinter der Haltestelle "Elisenbrunnen", d.h. LSA Elisengalerie bzw. LSA Ursulinerstraße.

Das Erfordernis einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Peterstraße ist nicht vorhanden. Zum einen sind die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Einbindung in eine Tempo-30-Zone nicht gegeben, zum anderen ermöglicht die Strecke ohnehin kein schnelleres Fahren. Im Zusammenhang mit einer Neuorganisation der Verkehrsführung am Büchel sollte die Verkehrsführung sowie die LSA-Koordinierung in der Peterstraße erneut geprüft werden.

- 2. Signalisierte Fußgängerfurt in der Von-Coels-Straße südlich der Einmündung Heckstraße zur Erleichterung der Bus-Abbiegebeziehung:

Dieser Vorschlag wird abgelehnt - eine Fußgängerfurt sollte nicht zu Zwecken der Busbeschleunigung verwendet werden. Sollten sich bei der Rotsignalisierung für Kfz keine Fußgänger an der Querungsanlage befinden, findet dies keine Akzeptanz unter den Kfz-Fahrern. Die Anlage sollte deshalb so nicht realisiert werden. Eine vollständige Signalisierung des Knotens wird aus Kostengründen nicht befürwortet.

- 3a. Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf Nirmer Straße und Josefstraße:

Der gesamte Ortskern in Eilendorf ist Tempo-30-Zone; in der Josefstraße wurde auf ausdrücklichen politischen Wunsch ein Tempo-30-Strecken-Gebot angeordnet. Eine Aufhebung der Beschränkung auf einzelnen Streckenabschnitten wird von der Politik in Eilendorf abgelehnt. Darum wird diese Maßnahme nicht empfohlen.

- 3b. Linienwegänderung in Eilendorf: Die ASEAG hat eine Fahrgastbefragung an den Haltestellen "Severinstraße" (beide Fahrtrichtungen) sowie "Stollenweg" (nur in Fahrtrichtung Aachen-Innenstadt vorhanden) durchgeführt. Dabei stellte sich heraus, dass die Mehrzahl der Fahrgäste, die an der

Haltestelle in der Hansmannstraße einsteigen, in Richtung Severinstraße/Rathaus/Altersheim orientiert ist. Für diese Fahrgäste würde sich der Zu-/Abgangsweg verlängern, was besonders für die Bewohner des Altersheimes negativ wäre. Daher wird empfohlen, den heutigen Linienweg über die Hansmannstraße - Severinstraße zu belassen.

- 7. Linksabbiegen vom Adalbertsteinweg in die Eifelstraße und Oranienstraße untersagen:

Nach Prüfung durch die ASEAG konnten keine Behinderungen für den Bus festgestellt werden, so dass die Maßnahme nicht weiter verfolgt wird.

- 9. Rechtsabbiegespur vom Adalbertsteinweg in die Friedrichstraße: Der vorhandene Parkstreifen zwischen der Querungshilfe Steffensplatz und Einmündung Friedrichstraße wird in eine kurze Rechtsabbiegespur ummarkiert. Der Fahrradstreifen wird in diesem Bereich unterbrochen, Radfahrer können die Abbiegespur jedoch mitbenutzen (vgl. Anlage). Damit können abbiegende Fahrzeuge sich außerhalb der rechten Geradeausfahrspur aufstellen und ein signifikanter Störungsbereich für Busse entschärft werden. Des Weiteren wird die Anliegerstraße am Steffensplatz für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung freigegeben, damit abbiegende Radfahrer bereits vor der LSA am Steffensplatz abfließen können und nicht unnötig den abbiegenden Verkehr bremsen.

- 15. Signalisierte Fußgängerfurt in der Lütticher Straße südlich der Einmündung Ronheider Berg: Diese Anlage wird aus dem gleichen Grund wie bei der Maßnahme 2 nicht empfohlen, siehe Antwort hierzu.

Zusammenfassung der Ergebnisse für Linie 2

Insgesamt konnten aus dem Maßnahmenkatalog der Linie 2 bisher sieben Vorschläge ganz und zwei Maßnahmen teilweise realisiert werden. Eine Maßnahme (Nr. 9) wird noch umgesetzt.

Nr	Maßnahmenvorschlag	Umsetzung
1a	Einrichtung neuer Freigabezeitmodifikationen	teilweise
1b	Optimierung vorhandener Freigabezeitmodifikationen	ist erfolgt
1c	Verzicht auf die signalisierten Fußgängerfurten Peterstraße/ Komphausbadstraße und Kapuzinergraben/Theaterplatz Nord bei Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	nicht empfohlen
Nr	Maßnahmenvorschlag	Umsetzung
2	Signalisierte Fußgängerfurt in der Von-Coels-Straße südlich der Einmündung Heckstraße zur Erleichterung der Bus-Abbiegebeziehung	nicht empfohlen
3a	Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf Nirmmer Straße und Josefstraße	nicht empfohlen

3b	Linienwegänderung über Nirmer Straße und Josefstraße (statt Severinstraße/Hansemannstraße)	nicht empfohlen
3c	Abknickende Vorfahrt Nirmer Straße/Josefstraße	nicht empfohlen
4	Freigabezeitmodifikation auf ÖV-Anforderung für die signalisierte Fußgängerfurt Von-Coels-Straße/Josefstraße	ist erfolgt
5	Busschleuse oder Verlegung der Haltestelle Am Rott (stadteinwärts) hinter die Kurve	nicht empfohlen
6a	Ladezonen auf dem Adalbertsteinweg	ist erfolgt
6b	Stärkere Überwachung gegen Halten in 2. Reihe auf dem Adalbertsteinweg	ist erfolgt
7	Linksabbiegen vom Adalbertsteinweg in Eifelstraße und Oranienstraße untersagen (Behinderungen durch linksabbiegende Fahrzeuge)	nicht empfohlen
8	Stärkere Überwachung von Liefer-/Ladeverkehr und Falschparkern an der Haltestelle Scheibenstraße (stadtauswärts)	ist erfolgt
9	Rechtsabbiegespur vom Adalbertsteinweg in die Friedrichstraße zu Lasten des Parkstreifens	wird umgesetzt
10	Stärkere Überwachung der Bussonderspur auf der Heinrichsallee (stadtauswärts) und Neumarkierung der Spur und der Parkstände	teilweise
11	Erweiterung der Bussonderspur auf der Peterstraße zu Lasten des Fahrradstreifens	nicht empfohlen
12	Wiedereinrichtung eines 2. Freigabezeitfensters in der Knotenpunktzufahrt Karmeliterstraße in Richtung Mozartstraße	ist erfolgt
13	Schaffung einer Ausweichstelle im Bereich der Goethestraße durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs	ist erfolgt
14	Abknickende Vorfahrt am Knoten Kaiser-Friedrich- Allee/Aachener-und-Münchener-Allee	nicht empfohlen

15	Signalisierte Fußgängerfurt in der Lütticher Straße südlich der Einmündung Ronheider Berg zur Erleichterung der Bus-Abbiegebeziehung	nicht empfohlen
16	Umbau der Bushaltestellen - Brüsseler Ring (beide Fahrrichtungen) - Ronheide (stadtauswärts) - Ronheider Berg (stadteinwärts)	nicht empfohlen

Insgesamt wird eine zeitliche Kürzung der Fahrzeit um ca. 1,5 - 2,5 Minuten in der jeweiligen Fahrtrichtung erreicht. Durch nachgeschaltete Kontrollmessungen nach Realisierung aller empfohlenen Maßnahmen soll genau gemessen werden, wie hoch der Fahrzeitgewinn auf der Linie 2 ausfällt.

Die Kosten für die umgesetzten Maßnahmen können nicht genau beziffert werden. Es handelt sich sowohl um laufende Geschäfte der Verwaltung, Verkehrsüberwachung etc. als auch um einzelne zu finanzierenden Projekte. Die Gesamtkosten der RBL-Maßnahmen belaufen sich auf 30.000 - 50.000 EUR.

Linie 11

Als zweite Buslinie im Rahmen des Beschleunigungskonzeptes für den ÖPNV in Aachen wurde die Buslinie 11 untersucht. Die Linie 11 verkehrt zwischen Alsdorf-Mariadorf über Haaren - Aachen Innenstadt - Burtscheid - Oberforstbach - Walheim im 30-Minuten-Takt und weiter nach Schmithof im 60-Minuten-Takt. Sie ist mit 35 km Linienlänge eine der längsten Buslinien der ASEAG.

Das Beschleunigungskonzept für die Linie 11 im Stadtgebiet Aachen wurde analog zum Konzept der Linie 2 im Jahr 2006 durch die ASEAG erarbeitet und mit der Verwaltung abgestimmt. Neben einer Beschreibung des Linienweges umfasst das Konzept eine Fahrzeit- und Störungsanalyse sowie zahlreiche Maßnahmenvorschläge zum Erreichen einer Fahrzeitverkürzung. Der weitere Verlauf der Linie 11 über Würselen nach Mariadorf ist ebenfalls gemessen und analysiert worden und soll später in den entsprechenden politischen Gremien im Kreis Aachen analog des Vorgangs in der Stadt Aachen behandelt werden.

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

Im Anschluss an die Fahrzeit- und Störungsanalyse wurden verschiedenste Maßnahmenvorschläge zur Beschleunigung erarbeitet. Hierbei können folgende Maßnahmenkategorien unterschieden werden:

- Punktuelle Maßnahmen
- Streckenbezogene Maßnahmen
- Maßnahmen an Lichtsignalanlagen

Die Maßnahmenvorschläge im Katalog wurden verwaltungsintern geprüft und im Rahmen der Verkehrsbesprechung mit der ASEAG und der Polizei diskutiert. In der nachfolgenden Tabelle werden die einzelnen Maßnahmen kurz benannt und aus Sicht der Verwaltung beurteilt. Die ausführliche Maßnahmenbeschreibung befindet sich in der Anlage "Beschleunigungskonzept der ASEAG für die Linie 11". Die Nummerierung bezieht sich auf diesen Maßnahmenkatalog.

Bei den vorliegenden Maßnahmenvorschlägen ist zu beachten, dass der Streckenabschnitt zwischen den Knoten Hansemannplatz/Peterstraße/Jülicher Straße und Boxgraben/Mozartstraße/Karmeliterstraße bereits im Rahmen des Beschleunigungskonzeptes für die Linie 2 behandelt wurde. Hierzu wurden deshalb keine neuen Vorschläge gemacht.

Nr	Maßnahmenvorschlag	Stellungnahme der Verwaltung
1a	Einrichtung Freigabezeitmodifikation auf ÖV-Anforderung (RBL) an 14 LSA	<p>An folgenden LSA wird RBL empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alt-Haarener Straße/Würselener Straße (K 1135) - Jülicher Straße/Lombardenstraße/Dennewartstraße (K 1011) - Franzstraße/Karmeliterstraße/Borngasse (K 1032) - Karl-Marx-Allee/Viehhofstraße (K 1190) - Siegel (K 1263) - Aachener Straße/Oberforstbacher Straße (K 1222) <p>Sowohl im K 1137 It-Haarener Straße/Am Kaninsberg/Am Haarberg als auch im K 1240 Schleidener Straße/Montebourgstraße/Hahner Straße befinden sich alte Steuergeräte, so dass sich die Kosten der Einrichtung von RBL im Vergleich zu einer neueren Anlage etwa verdreifachen würde. Der verkehrliche Mehrwert entspricht nicht dem Kostenaufwand und wird deshalb nicht empfohlen.</p> <p>In den Knoten K 1134 Alt-Haarener Straße/Haarener Gracht sowie K 1010 Jülicher Straße/Blücherplatz sind Grüne Wellen geschaltet. Eine Funkuhr-synchronisierung benachbarter LSA hat in Haaren mit Erfolg stattgefunden (vgl. 2a). Es soll im K 1010 geprüft werden, dass keine Verschiebung der Zeitlagen vorliegt. RBL ist wegen der Signalprogrammumschaltung in diesen beiden nicht erforderlich.</p> <p>RBL sollte am K 1015 Jülicher Straße/Prager Ring aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen und der Wertigkeit des Außenringes nicht eingerichtet werden.</p> <p>Die Knoten Monschauer Straße/Raarener Straße und Monschauer Straße/ Oberforstbacher Straße/Raafstraße befinden sich in Baulast des Landesbetriebes. Zum Knoten Oberforstbacher Straße soll der Landesbetrieb gehört werden.</p>
1b	Optimierung vorhandener Freigabezeitmodifikationen	<p>Derzeit findet eine umfassende Qualitätskontrolle der Wirkungsweise des RBL-Systems statt, auf deren Grundlage weitere Optimierungen geplant werden sollen.</p> <p>Der Wunsch eines 2. Freigabefensters im Nachlauf an der LSA K 1101 Römerstraße/Kurbrunnenstraße in Ri.urtscheid wird derzeit geprüft, aufgrund der hohen Verkehrsbelastung jedoch als schwierig eingeschätzt.</p>

Nr	Maßnahmenvorschlag	Stellungnahme der Verwaltung
2a	RBL am Haarener Markt (K 1134), verbesserte Koordinierung K 1133 und K 1134	RBL ist in diesem Knoten vorerst nicht vorgesehen (vgl. 1a). In beiden Fahrtrichtungen ist eine Grüne Welle im Bereich Haarener Markt geschaltet, so dass Kfz zwischen den beiden Anlagen nur selten zum Halten kommen. Hier gab es Unstimmigkeiten in der Funkuhrsteuerung, die ausgeräumt werden konnten.
2b	Auseinanderziehen der Haltestellenlagen "Haaren Markt", um eine zweistreifige Überholmöglichkeit für den IV am haltenden Bus zu realisieren	Die Verwaltung prüft z. Z. die Gesamtverkehrssituation in der Ortsmitte Haaren. Um Entlastungswirkungen auf der Hauptachse Alt-Haarener Straße zu erzielen, wird u.a. die Parallelroute Hofenburger Straße - Tonbrennerstraße auf ihre Leistungsfähigkeit und Verträglichkeit untersucht. Grundsätzlich wird die Idee befürwortet, allerdings auch mögliche Probleme im Rückstaubereich im Knoten K 1133 Alt-Haarener Straße/Auf der Hüls gesehen.
2c	Einrichtung eines Haltverbotes zwischen Hausnummer 52 bis 62 (Haaren Markt)	Beim Einrichten eines Haltverbotes sollte das Liefern und Laden in Teilbereichen nach wie vor zugelassen sein.
2d	Stärkere Überwachung des ruhenden Verkehrs (Haaren Markt)	Die stärkere Überwachung des ruhenden Verkehrs sollte erfolgen.
3	Stärkere Überwachung von regelwidrig haltenden Pkw im Haltestellenbereich Hauptbahnhof	Die stärkere Überwachung wird befürwortet. Die Markierungen werden aus verkehrlicher Sicht befürwortet, können aufgrund gestalterischer Einwände jedoch nicht realisiert werden.

Nr	Maßnahmenvorschlag	Stellungnahme der Verwaltung
4	<p>Linienwegkürzung: Verlegung der Haltestelle "Waldfriedhof" stadtauswärts auf die Monschauer Straße</p>	<p>Die vorgeschlagene Haltestellenlage führt zu einer Querungsnotwendigkeit der Monschauer Straße, bei Tempo 70 ist dies besonders für ältere Menschen problematisch. Darüber hinaus verlängert sich der Zugangsweg für die Friedhofsbesucher um ca. 100m.</p> <p>Alternativ könnte eine Abbindung dieser Haltestelle auf dem Linienweg der 11 erfolgen und die Erschließung des Friedhofs durch beispielsweise die Linie 21, die heute am Siegel endet, erfolgen. Die ASEAG lehnt den Vorschlag ab, da eine Erschließung durch die Linie 21 aus betrieblichen Gründen nicht machbar sei.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau hat den Entwurf der Haltestelle in der Monschauer Straße zur Stellungnahme erhalten, zusammen mit einer Anfrage zur Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h.</p>
5	<p>Ausweitung der Haltverbotsbereiche in der Oberforstbacher Straße, Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf vorhandene Freiflächen</p>	<p>Die Maßnahme setzt sich aus drei Teilbereichen zusammen:</p> <p>Abschnitt 1 (zwischen Monschauer Straße und Haltestelle "Tannenallee"): Es wird vorerst keinen Bedarf gesehen, Haltverbote einzurichten. Nach einer Beobachtungsphase sollen die gewonnenen Erkenntnisse noch einmal ausgetauscht werden.</p> <p>Abschnitt 2 (zwischen Haltestelle "Tannenallee" und Haltestelle "Oberforstbach Schule"): Das geforderte südliche Haltverbot kann, auf zeitlich "werktags 7-19" beschränkt, erfolgen. Das nördliche Haltverbot (in der Nähe zur Haltestelle "Oberforstbach Schule") wird nicht befürwortet, da ein zu hoher Parkbedarf an der Grundschule gesehen wird und das Freiräumen der gesamten Fahrbahnbreite zu erhöhten Geschwindigkeiten in Höhe der Schule führen dürfte.</p> <p>Abschnitt 3 (zwischen Haltestelle "Oberforstbach Schule" und Aachener Straße): Das südlich vorgeschlagene Haltverbot kann zur Hälfte, zwischen den Hausnummern 293 und 285, mit der zeitlichen Beschränkung "werktags 7-19" umgesetzt werden. Das Einrichten des nördlichen Haltverbotes kann mit einer zeitlichen Beschränkung ("werktags 7-19") erfolgen.</p> <p>Die Verwaltung schlägt vor, ein neues Linienkonzept für den Aachener Südraum zu erarbeiten, bei dem die Linienführung durch die Oberforstbacher Straße kritisch geprüft werden soll, da der schmale Straßenquerschnitt nur bedingt für einen Linienverkehr geeignet ist.</p>

Nr	Maßnahmenvorschlag	Stellungnahme der Verwaltung
6	Einrichtung eines Parkverbotes am Fahrbahnrand Nerscheider Weg zwischen Aachener Straße und SCHUMAG	Das vorgeschlagene Haltverbot wird abgelehnt, da ein Parken auf der Seite der Kindergärten beim Bringen und Holen der Kleinkinder aus Verkehrssicherheitsgründen vorrangig betrachtet wird. Die Anzahl der verkehrenden Busse auf dem Nerscheider Weg ist zudem mit 19 Bussen pro Werktag je Richtung relativ gering.
7	Einrichtung eines Kreisverkehrs im Knoten Schleidener Straße/Prämienstraße	Der Knoten Schleidener Straße/Prämienstraße weist sowohl verkehrliche als auch städtebauliche Mängel auf. Eine evtl. Neugestaltung kann nur im Rahmen einer Gesamtplanung für die Schleidener Straße erfolgen.
8a	Einrichtung von Liefer-/Ladezonen in der Prämienstraße	Zusätzliche Ladezonen sollten nicht eingerichtet werden (vgl. 8b).
8b	Parkscheinautomat oder Parkscheibenregelung in der Prämienstraße	Durch die Einrichtung einer Kurzparkzone mit gebührenpflichtigen Parkscheinen oder gebührenfreien Parkscheiben soll erreicht werden, dass ausreichende Ladelücken besonders morgens zur Verfügung stehen. Um das Kurzparken zu bestärken, wird das gebührenpflichtige Kurzparken empfohlen.
9	Einrichtung eines Halteverbotes in der Buchenstraße nahe der Einmündung zur Schmithofer Straße	Ab dem Einmündungsbereich (vor Laterne 1 in der Buchenstraße) sollte ein 12m langes Haltverbot ohne zeitliche Befristung eingerichtet werden, um das Linksabbiegen von der Schmithofer Straße in die Buchenstraße zu erleichtern.
10	Halt-/Parkverbote an kritischen Punkten der Frennetstraße in Schmithof	Den Bedarf, Haltverbote einzurichten, wird nicht gesehen. Das Parkverhalten soll, auch nach Feierabend, in der nächsten Zeit beobachtet und die Erfahrungen nochmals ausgetauscht werden.

Nr	Maßnahmenvorschlag	Stellungnahme der Verwaltung
11	Umgestaltung von Haltestellen	Grundsätzlich wird, wenn es die Situation erfordert, eine stärkere Überwachung von parkenden Kfz in Haltestellenbereichen zugestimmt. Haltestellen, wo Umbaumaßnahmen wie beispielsweise eine Verlängerung der Haltestelle, eine Befestigung der Wartefläche oder der Umbau in eine Fahrbahnrandhaltestelle geplant sind, werden nach Prüfung ggf. in den Haltestellenumbaukatalog aufgenommen und je nach zur Verfügung stehenden Finanzmittel schrittweise realisiert. Der Aufhebung der Haltestelle "Walheim Friedhof" wird aufgrund geringer Nutzung zugestimmt.

Im Beschleunigungskonzept der ASEAG wird bei einer 100%-igen Umsetzung der Maßnahmen eine Fahrzeitverkürzung um ca. 3 Minuten pro Fahrtrichtung geschätzt. Aus Sicht der Verwaltung kann mit der heutigen Linienführung nur deutlich weniger Zeiteinsparung als 3 Minuten erreicht werden, da nicht alle Maßnahmen befürwortet und umgesetzt werden können. Darum wird folgender ergänzender Vorschlag seitens der Verwaltung gemacht:

Die Linienführung der Linie 11 ist im Südosten Aachens (Lichtenbusch - Oberforstbach - Walheim - Schmithof) durch Schleifenwege gekennzeichnet. Die Route zwischen Walheim und Aachen Innenstadt folgt, trotz des langen Linienweges bei weitem nicht geradlinig dem schnellsten Weg, sondern verkehrt sowohl durch das gesamte Ortsgebiet Oberforstbach als auch in einer "Rundfahrt" durch Lichtenbusch. Dem Vorteil der kurzen Zu- und Abgangswege zur Haltestelle für Fahrgäste aus diesen Bereichen steht der Nachteil der langen Reisezeit gegenüber. Von Walheim zum Bushof in Aachen benötigt der Bus auf der Linie 11 durchschnittlich 42 Minuten. Ein Linienweg über Burtscheid - Hitfeld - Schleckheim hingegen wäre in ca. 37 Minuten zu befahren. Fahrgäste der Linie 11 von Schmithof nach Aachen Bushof sitzen 50 Minuten im Bus (über Walheim - Oberforstbach - Lichtenbusch), während die Fahrt mit der Linie 46 (über Lichtenbusch - Sief) nur 37 Minuten dauert, mit der SB 63 (direkt über die Monschauer Straße) gar 24 Minuten. Die Verwaltung schlägt vor, das vorhandene Linienkonzept im Aachener Südraum sorgfältig zu prüfen und ein alternatives "Südraumkonzept" zu entwerfen. Ein solches Konzept würde die grundsätzlichen Linienwegführungen - einschließlich die der Linie 11 - in Frage stellen, wichtige "regionale" Verbindungen aufgreifen und die Flächenerschließung je Nachfragepotenziale neu organisieren. Es würde auch die Prüfung alternativer Bedienungsformen wie Bedarfsverkehre oder Bürgerbusse in nachfrageschwachen Ortschaften einschließen.

Weiteres Vorgehen für die Linie 11:

Für die zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen werden 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. Ein Südraumkonzept sollte erarbeitet werden.

Weitere Linien:

Die Fahrzeituntersuchungen für die Linien 13, 25 und 47 liegen bereits vor. Die Linien 33 und 43 folgen in Kürze. Die gesamten Ergebnisse sollen Ende des Jahres vorgelegt werden.

Anlage/n:

- Ratsantrag "Maßnahmen zur Beschleunigung von Buslinien" der Fraktionen SPD und Grüne vom 13.09.2005
- Ergebnisse von Fußgängerquerungserhebungen in der Peterstraße im Jahr 2006
- Rechtsabbiegespur Adalbertsteinweg für Abbieger in die Friedrichstraße
- Ergebnisse der Fahrgastbefragung an zwei Haltestellen in Eilendorf
- Beschleunigungskonzept der ASEAG für die Linie 11