

Vorlage Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1114/WP15 Status: öffentlich AZ: Datum: 02.04.2009 Verfasser: FB 61/30									
Adalbertsteinweg, Verlegung der Haltestelle Scheibenstraße überprüfen Ratsantrag der Fraktionen SPD und Grüne vom 02.12.2008 (Nr.352/15)										
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>22.04.2009</td> <td>B 0</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>23.04.2009</td> <td>VA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	22.04.2009	B 0	Kenntnisnahme	23.04.2009	VA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
22.04.2009	B 0	Kenntnisnahme								
23.04.2009	VA	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Verlegung der Haltestelle

Maßnahme:

Scheibenstraße

Je nach Variante und gewähltem Ausbaustandard fallen für die Umbaumaßnahme Kosten zwischen 28.500 € und 46.000 € an.

Die Maßnahme kann voraussichtlich aus dem Auftragskonto X 12010061 7852061

„Verbesserung ÖPNV, Umbaumaßnahmen 2010“ (Produkt 120 010 020) finanziert werden.

Vorsorglich wurde von der Verwaltung ein Einplanungsantrag für eine Förderung in Höhe von 85 % nach ÖPNVG NRW beim zuständigen Zweckverband Nahverkehr Rheinland gestellt.

Investitionskosten

	_____	€
a. Im Haushalt?	ja/nein	_____ €
b. Maßnahme über 150 T€: Liegt eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vor?	ja/nein	
c. Wenn bei a. nein: Deckung?		
Maßnahme:	_____	_____ €

		24.225 -
d. Zuschüsse voraussichtlich 85 % über ÖPNVG NRW		39.100 €

Folgekosten

Aufwand

Personalkosten		_____ €
Sachkosten		_____ €
Abschreibung		_____ €
a. Im Haushalt?	ja/nein	_____ €
b. Wenn bei a. nein: Deckung?		
Maßnahme:	_____	_____ €

c. Zuschüsse		_____ €

Konsumtiv

a. Im Haushalt?	ja/nein	_____ €
b. Konsolidierung?	ja/nein	_____ €
c. Personalkosten		_____ €
d. Sachkosten		_____ €
e. Wenn bei a. nein: Deckung?		
Maßnahme	_____	_____ €

f. Dauer	_____	Jahre
g. Zuschüsse		_____ €

Weitere Angaben können vom zuständigen FB nicht gemacht werden.

Erläuterungen:

Anlass

In einem Ratsantrag vom 2. Dezember 2008 beantragen die Fraktionen SPD und GRÜNE im Rat der Stadt Aachen, dass die Verwaltung in Abstimmung mit der ASEAG eine Verlegung der stadtauswärtigen Bushaltestelle Scheibenstraße überprüfen soll (Anlage 1).

Im Bereich der Scheibenstraße komme es immer wieder zu Beschwerden von Anwohnern und Geschäftsleuten, da die Haltestelle von sehr vielen Fahrgästen genutzt wird, die Größe der vorhandenen Wartefläche aber unzureichend sei.

Zustand

Die Haltestelle „Scheibenstraße“ in stadtauswärtiger Fahrtrichtung befindet sich auf dem Adalbertsteinweg unmittelbar vor dem signalisierten Knoten Adalbertsteinweg / Frankenstraße, am Ende der 90 Meter langen Busspur in Seitenlage (Anlage 2 und 3).

Die Bushaltestelle wird von den Buslinien 2, 5, 12, 15, 22, 23, 25, 35, 43, 45, 55, 65, 68, 166 und N3 bedient. Pro Tag (montags – freitags) fahren 432 Busse die stadtauswärtige Haltestelle Scheibenstraße an. In der Spitzenstunde zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr halten dort 34 Busse. Die Taktfolge der Linienbusse ist im Bereich der Haltestelle Scheibenstraße so hoch, dass häufig mehrere Busse gleichzeitig bzw. unmittelbar hintereinander die Haltestelle anfahren. Die Haltestelle wird zudem von Doppelgelenkbussen angefahren.

Die letzten Fahrgastzählungen liegen aus dem Sommer 2008 vor. Demnach wurden werktags von Betriebsbeginn bis 21.00 Uhr an der Haltestelle Scheibenstraße, stadtauswärts, 741 Aussteiger und 1361 Einsteiger gezählt. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse und des nur drei Meter breiten Fußgängerbereichs, ist eine attraktive Gestaltung der Haltestelle zum Beispiel durch das Aufstellen eines Fahrgastunterstandes derzeit nicht möglich.

Planung

Grundsätzlich sollte die Haltestelle Scheibenstraße eine Aufstellfläche von 60 Metern bieten. Aufgrund der hohen Ein- und Aussteigerzahlen sollte ein Fahrgastunterstand sowie eine ausreichend breite Wartefläche geboten werden. Zukünftig ist zudem die Installation einer dynamischen Fahrgastinformationsanlage geplant, die den vorhandenen Platz zusätzlich einschränken würde.

Die Verwaltung hat drei Varianten für eine Verlegung der Haltestelle erarbeitet (Anlage 4). Bei allen Varianten soll die Frankenstraße zum Adalbertsteinweg hin abgebunden werden. Die Breite zwischen den Gebäudefluchten beträgt hier ca. 15 Meter. Im Bereich der erweiterten Gehwegfläche könnte eine ausreichende Wartefläche geschaffen sowie ein Fahrgastunterstand für die Fahrgäste errichtet werden.

Variante 1

In dieser Variante wird eine 25 Meter lange Haltestelle unmittelbar im Bereich der abgebundenen Frankenstraße errichtet. Um die notwendige Haltestellenlänge zu erreichen muss weitere Wartefläche jenseits der Fußgängerfurt beibehalten werden. Der Haltestellenbereich wird also durch die signalisierte Fußgängerfurt vor der bestehenden Einmündung in die Frankenstraße unterbrochen. Es ist zu erwarten, dass die Situation häufiger eintritt, dass ein Bus auf der Fußgängerfurt zu stehen kommt und querende Fußgänger behindert werden.

Für den Umbau dieser Variante werden Kosten in Höhe von 36.000 € (Haltefläche in Fließbeton) bzw. 28.500 € (Haltefläche in Asphalt) veranschlagt.

Variante 2

Die Planung der Variante 2 sieht vor, einen 45 Meter langen Haltestellenbereich hinter der signalisierten Fußgängerfurt anzulegen. Nach dem aktuellen Fahrplan käme es allerdings ca. 14-mal am Tag zu der Situation, dass ein dritter bzw. vierter Bus auf der Fußgängerfurt halten würde. Zudem ist der Wartebereich an der Frankenstraße sehr weit vom Haltebereich des ersten Busses entfernt. Viele Fahrgäste würden vor den Häusern Adalbertsteinweg 68 und 70 warten, wodurch das bestehende Problem verlagert würde. Außerdem laufen querende Fußgänger von der gegenüberliegenden Straßenseite nicht mehr von vorne auf den haltenden Bus zu und werden hierdurch vom Busfahrer schlechter und gfs. zu spät gesehen. Weiterhin würde der Linksabbiegefahrstreifen vom Adalbertsteinweg zur Aretzstraße auf 12 Meter verkürzt, was zu Behinderungen auf dem linken MIV-Geradeausfahrstreifen durch zurück stauende Linksabbieger führen kann.

Für den Umbau dieser Variante werden Kosten in Höhe von 46.000 € (Haltefläche in Fließbeton) bzw. 33.000 € (Haltefläche in Asphalt) veranschlagt.

Variante 3

Bei der Variante 3 soll die heutige Busspur / Bushaltestelle bis auf die Höhe der Einmündung Frankenstraße verlängert werden. Um die Konflikte mit querenden Fußgängern zu lösen, soll die Fußgängerfurt vor die geplante Haltestelle verlegt werden. Für wartende Fahrgäste und den Adalbertsteinweg querende Fußgänger stellt diese Variante die beste Lösung dar. Allerdings würde sich die Länge der stadteinwärtigen Busspur in Mittellage aufgrund der Verlegung der Fußgängerfurt von heute 81 Meter auf 57 Meter verkürzen. Dies hätte zur Folge, dass fahrplanmäßig 5-mal am Tag der 4. Bus die stadteinwärtige Haltestelle Scheibenstraße nicht anfahren könnte und vor der LSA an der Aretzstraße warten müsste, was zu zusätzlichen Fahrzeitverlängerungen führen würde.

Für den Umbau dieser Variante, einschließlich Versetzen der Lichtsignalanlage, werden Kosten in Höhe von 45.500 € (Haltefläche in Fließbeton) bzw. 36.000 € (Haltefläche in Asphalt) veranschlagt.

Stellungnahme der ASEAG

Die ASEAG hat in einer Stellungnahme zu bedenken gegeben, dass die bisher vorgelegten Varianten mit Nachteilen für den Busverkehr verbunden sind. Die noch vertretbarste Variante ist aus Sicht der ASEAG die Variante 3.

Da alle Varianten mit Nachteilen für den Busverkehr verbunden sind, hat die ASEAG eine 4. Variante vorgeschlagen, in der die Bussonderspur auf dem Adalbertsteinweg zwischen der Parkhauszufahrt und der Einmündung Frankenstraße zurückgebaut werden soll, so dass zwei Fahrstreifen mit einer Breite von insgesamt 6,25 Meter verbleiben. Dadurch könnte die Aufstellfläche für die Fahrgäste bzw. der Gehweg von derzeit 3,00 Meter auf 5,75 Meter verbreitert werden und eine Aufstellung von Fahrgastunterständen würde ermöglicht. Der rechte Fahrstreifen müsste dann kombiniert vom MIV und vom Busverkehr als Haltestelle genutzt werden.

Der Vorschlag wurde von der Verwaltung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit für den MIV verkehrs- und signaltechnisch geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass dieser Variante nicht zugestimmt werden kann, da die Leistungsfähigkeit für den MIV im Bereich des Knotens Adalbertsteinweg / Frankenstraße durch diese Planung um ca. 14 % verringert wird. Besonders in der nachmittäglichen Verkehrsspitze würde es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses kommen.

Die folgende Tabelle stellt die Bewertung der drei Varianten im Vergleich zur heutigen Situation dar.

	Variante 0 (heutige Situation)	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Anfahrbarkeit Bus	++	-	o	++
Zeitverluste / andere Konflikte ÖPNV	o	-	--	-
Konflikte Bus – Fußgänger	++	-	--	++
Lage der Haltestelle im Netz	++	+	-	+
Qualität der Wartefläche / Ausstattung	--	++	-	++
Zeitverluste / Konflikte MIV	o	o	-	o
Kosten	o	-	--	--

- ++ **sehr gut**
- + **gut**
- o **mittel**
- **schlecht**
- **sehr schlecht**

Zusammenfassung

Alle Varianten sind mit Nachteilen für den ÖPNV und mit verhältnismäßig hohen Investitionskosten verbunden. Die Abwägung im Vergleich mit der heutigen Situation zeigt, dass sich lediglich bei Variante 3 eine Verbesserung der auslösenden Problemsituation mit geringen Nachteilen für die anderen Abwägungskriterien ergibt. Insgesamt bleibt jedoch festzuhalten, dass die Betriebsbedingungen für den ÖPNV sich in jedem Fall verschlechtern.

Sollte dennoch zum jetzigen Zeitpunkt eine Verlegung der Haltestelle Scheibenstraße, mit einer Verbesserung der Situation für die Fahrgäste gewünscht werden, empfiehlt die Verwaltung, die Planung in Variante 3 als Grundlage für die weitere Ausbauplanung zu nutzen.

Anlage/n:

Anlage 1: Ratsantrag

Anlage 2: Zustandsfotos

Anlage 3: Auszug Liniennetzplan

Anlage 4: Lagepläne Varianten 1,2 und 3