

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1177/WP15
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	15.07.2009
		Verfasser:	FB 61/30
Fahrplanmaßnahmen 2010			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
18.08.2009	B 2	Anhörung/Empfehlung	
20.08.2009	VA	Entscheidung	
26.08.2009	B 0	Anhörung/Empfehlung	
26.08.2009	B-1	Anhörung/Empfehlung	
26.08.2009	B 4	Anhörung/Empfehlung	
26.08.2009	B 5	Anhörung/Empfehlung	
26.08.2009	B 6	Anhörung/Empfehlung	
02.09.2009	B 3	Anhörung/Empfehlung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und empfiehlt dem Verkehrsausschuss, die vorgesehenen Fahrplanmaßnahmen 2010, die das Gebiet der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf betreffen, wie von der Verwaltung in der Vorlage empfohlen, zu beschließen.

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und beschließt die vorgesehenen Fahrplanmaßnahmen 2010, wie von der Verwaltung in der Vorlage empfohlen.

Die Bezirksvertretung Aachen-...nimmt den Bericht der Verwaltung und der ASEAG zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Verkehrsausschuss für die in ihrem jeweiligen Gebiet vorgesehenen Fahrplanmaßnahmen 2010 an.

Finanzielle Auswirkungen:**Fahrplanmaßnahmen 2010**

Maßnahme:

Investitionskosten

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

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 _____ €

Zu den übrigen Fragen können von hier aus keine Angaben gemacht werden.

Beim geltenden Umlageschlüssel im AVV von 0,86 € je Wagennutzkilometer und einer von der ASEAG vorgeschlagenen Angebotsausweitung von ca. 401.000 Wagennutzkilometer pro Jahr ergibt sich eine Mehrbelastung von ca. 345.000 € für die beschriebenen Fahrplanmaßnahmen zum Fahrplanwechsel 2010, bzw. nach Steuer von ca. 237.000 €.

Unter Berücksichtigung der Empfehlung der Verwaltung reduziert sich die Ausweitung der Nutzwagen-km auf ca. 286.000 Nutzwagen-km pro Jahr. Die Mehrkosten durch die Fahrplanmaßnahmen betragen dann ca. 246.000 €. Das Ergebnis nach Steuer würde den Haushalt mit ca. 172.200 € p.a. belasten, erstmalig und nur zu 50% wirksam im Geschäftsjahr 2010 (Fahrplanänderung gilt ab Sommer 2010) der ASEAG mit einer haushalterischen Wirkung in 2011.

Die Berechnung der finanziellen Auswirkungen stellt eine überschlägige Einschätzung der Verwaltung dar und ist durch die entsprechenden Wirtschaftsplanansätze der ASEAG für den Planungszeitraum 2010-2014 zu konkretisieren. Im Rahmen der Genehmigung des Wirtschaftsplanes der ASEAG ist zu klären, inwieweit eine Kompensation der finanziellen Auswirkungen aus den Fahrplanmaßnahmen innerhalb des bei der ASEAG bestehenden Planrahmen erfolgen kann, oder eine Berücksichtigung im städtischen Haushalt erfolgen muss.

Erläuterungen:

Vor dem Hintergrund weiter steigender Fahrgastzahlen im ÖPNV, insbesondere in den Kernzonen der Städte und unter Berücksichtigung der besonderen Problematik bezüglich der Luftqualität im Stadtzentrum von Aachen ist auch im Hinblick auf die erforderlichen Maßnahmen zur Luftreinhaltung, um die Einrichtung von Umweltzonen zu vermeiden, eine weitere Steigerung der Qualität im ÖPNV notwendig.

Ein Aspekt ist dabei die Verbindungsqualität, um vor allem zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr weitere Pendler zum Umstieg vom PKW auf den ÖPNV zu bewegen. Aber auch im Einkaufs- sowie im Freizeit- und Tourismusverkehr sind attraktive Angebote notwendig, um in diesem Segment eine nachhaltige Steigerung der ÖPNV-Nutzung zu erreichen.

Im Rahmen eines mehrstufigen Aktionsprogramms zur Qualitätssteigerung im ÖPNV sind zum Fahrplanwechsel im Juni 2010 im Stadtgebiet Aachen in folgenden Bereichen Maßnahmen vorgesehen:

1. Einführung einer neuen Busverbindung vom Bahnhof Rothe Erde über die Innenstadt und Westbahnhof zum Hochschulerweiterungsgebiet bzw. zur Uniklinik
2. Verbesserung der Erschließung von Gewerbestandorten u.a. vor dem Hintergrund der Bemühungen um weitere Abschlüsse von Job-Ticket-Angeboten
3. Erhöhung der Attraktivität des Angebotes insbesondere im Berufsverkehr durch zusätzliche Schnellbusfahrten und Taktverdichtungen auf stark nachgefragten Relationen
4. Verbesserung des Angebotes im Freizeitverkehr unter Einbeziehung der Ausdehnung des Nachtverkehrs in der Städteregion Aachen
5. Verbesserung der Erschließung von Bus-/Schiene-Verknüpfungspunkten
6. Einführung einer City-Buslinie zur besseren Verbindungsqualität zwischen Hauptbahnhof und dem Bereich Markt/Rathaus/Dom.

Im Hinblick auf den Fahrplanwechsel im Juni 2010 wurden für das Stadtgebiet Aachen folgende konzeptionelle Änderungen im Liniennetz und Leistungsangebot der ASEAG in Zusammenarbeit mit der Stadt Aachen erarbeitet:

1: Verbesserung der Erreichbarkeit des Hochschul- und Hochschulerweiterungsgebietes durch eine neue Buslinie zwischen Bahnhof Rothe Erde und Uniklinik

Die bestehende ÖPNV-Verbindung zwischen dem Hochschulkernbereich am Templergraben bzw. der Haltestelle Driescher Gässchen und den Einrichtungen der RWTH auf der Hörn mit vielen

bedeutenden Hochschulinstituten sowie darüber hinaus dem Hochschülerweiterungsgebiet, dem künftigen Campus Melaten (mit Physikzentrum und Fraunhofer-Instituten) ist derzeit zu bestimmten Zeiten so stark ausgelastet, dass hier durch eine entsprechende Taktverdichtung die Bereitstellung zusätzlicher Kapazität notwendig ist. Insbesondere trifft dies für den Zeitraum zu Beginn sowie zum Ende der verschiedenen Vorlesungen zu.

Unabhängig davon stößt das vorhandene Fahrtenangebot auf der starken Achse nach Brand bereits jetzt an seine Kapazitätsgrenze. Mit der geplanten Einführung des City-XL-Tarifbes im Oktober dieses Jahres und der dort vorgesehenen erweiterten Innenstadt-kurzstreckenzone bis einschließlich Bahnhof Rothe Erde auf diesem Abschnitt erwartet die ASEAG eine erhöhte Nachfrage und plant deshalb, zusätzliche Fahrten vorzusehen.

Aus diesem Grund ist eine neue Buslinie ab Bahnhof Rothe Erde über Bushof bis ins Hochschulgebiet bzw. über das Hochschülerweiterungsgebiet (Campus Melaten) bis zur Uniklinik im 15-Minuten-Takt vorgesehen, um so die zusätzlich erforderlichen Kapazitäten bereitzustellen und die Buslinie 33 zwischen Bushof und Uniklinik zu entlasten. Zusammen mit dem bestehenden 15-Minuten-Takt auf der Linie 33 entsteht so zwischen Bushof und dem Hochschulgebiet ein attraktiver 7,5-Minuten-Takt. Der geplante Linienverlauf ist in Anlage 1 dargestellt.

Auf der Hörn ist zur besseren Erschließung der Hochschulinstitute, der Studentenwohnheime sowie des Hochschülerweiterungsgebietes (Campus Melaten) eine Linienführung über Halifaxstraße und Forckenbeckstraße zur Uniklinik vorgesehen. Diese Linienführung führt zusätzlich auch zu einer Entlastung der ebenfalls stark in Anspruch genommenen Ringlinien 3A und 3B, bei denen aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage zeitweise, insbesondere nachmittags, Fahrzeitprobleme bestehen.

Mit der zusätzlichen neuen, voraussichtlich als Linie 73, geplanten Linie entsteht auf der Relation Bahnhof Rothe Erde - Bushof - Hörn - Uniklinik eine attraktive, schnelle und umsteigefreie Verbindung zwischen Bahnhof Rothe Erde, der Innenstadt und dem Hochschulbereich am Templergraben sowie des Hochschülerweiterungsgebietes Melaten, wodurch zum einen eine bessere Fahrgastverteilung bezüglich der Linie 33 und der neuen Buslinie 73 erzielt wird und zum anderen im Falle von einzelnen Nachfragespitzen nach kurzer Wartezeit weitere alternative Fahrtverbindungen zwischen dem Hochschulbereich am Templergraben und den Instituten auf der Hörn bzw. dem Hochschülerweiterungsgebiet bestehen.

Aus Sicht der Fachverwaltung ist das neue Linienangebot zu begrüßen; die Transportengpässe sind bekannt und würden bei einem Jobticketabschluss der RWTH weiter verschärft werden. Die neue Linie behebt auch das bisherige Defizit einer nicht vorhandenen Direktanbindung des Aachener Ostens an den Hochschulbereich.

Für diese Maßnahme sind nach einer ersten Abschätzung ca. 180.000 Nutzwagen-km pro Jahr notwendig.

2.1: Verbesserung der Erschließung der unteren Maria-Theresia-Allee mit Anbindung des Hauptbahnhofes

Derzeit existiert keine umsteigefreie Verbindung mit kurzen Fußwegen zwischen den Bahnhöfen in Aachen und der Maria-Theresia-Allee. An der unteren Maria-Theresia-Allee befindet sich der Sitz der Firma AM Generali mit ca. 700 Beschäftigten. Verhandlungen bezüglich eines Job-Tickets sind aufgenommen, aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen worden. Viele der Beschäftigten reisen mit den Zügen aus Richtung Köln bzw. aus Richtung Düsseldorf an. Das jetzige ÖPNV-Angebot mit Fahrtmöglichkeiten mit der Linie 53, verbunden mit einem Umsteigen an der Haltestelle Misereor und nur wenigen Fahrten am Tag, sowie mit der Linie 14 bis zur Haltestelle Ronheider Weg bietet ein nur begrenztes Entwicklungspotential zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung unter den Beschäftigten, zumal die Maria-Theresia-Allee vom Hauptbahnhof aus in ca. 15 bis 20 Minuten zu Fuß zu erreichen ist.

Ziel ist es daher, die Bemühungen um den Abschluss einer Job-Ticket-Vereinbarung bei AM Generali zu unterstützen und insbesondere den Beschäftigten, die außerhalb der Stadt Aachen wohnen und mit der Bahn anreisen, eine günstige, möglichst umsteigefreie Fahrtmöglichkeit vom Hauptbahnhof zur Maria-Theresia-Allee anzubieten.

Vor diesem Hintergrund ist vorgesehen, gezielt zu den Arbeitsanfangs- und -endzeiten und abgestimmt auf die Zugankunfts- und -abfahrtszeiten am Hauptbahnhof umsteigefreie Verbindungen zur Maria-Theresia-Allee einzuführen. Da aber auch neue zusätzliche Fahrten nicht an alle Züge am Hauptbahnhof (jeweils 4 Züge aus Richtung Eschweiler/ Stolberg bzw. Köln sowie aus Richtung Herzogenrath bzw. Mönchengladbach/ Düsseldorf und darüber hinaus noch die Züge aus Richtung Liège) gleichermaßen Anschluss haben können und darüber hinaus die Arbeitszeiten der Beschäftigten in der zeitlichen Verteilung sehr unterschiedlich sind, ist es sinnvoll, die bereits bestehenden Fahrtmöglichkeiten, insbesondere die Fahrten der Linie 14 im 30-Minuten-Takt mit in dem Konzept zu berücksichtigen.

Deshalb sollten die neuen Fahrten nicht zeitlich parallel zu den Fahrten der Linie 14 ab Hauptbahnhof liegen, die für die Beschäftigten bis zur Haltestelle Ronheider Weg bereits heute nutzbar sind, um von dort aus die Maria-Theresia-Allee in ca. 6 Minuten fußläufig zu erreichen. Die Fahrten der Linie 14 bieten derzeit am Hauptbahnhof jeweils eine Umsteigemöglichkeit von den Zügen der Linie RE 1 mit einer Umsteigezeit von ca. 7 Minuten.

Die neuen Fahrten sind so konzipiert, dass bei diesen eine Umsteigemöglichkeit von den Zügen der RE 9 aus Richtung Köln sowie zusätzlich von den Zügen der RE 4 aus Richtung Düsseldorf geschaffen werden kann. Mit der Linie 14 zusammen kann so zwischen Aachen Hauptbahnhof bzw. Aachen Bushof und Ronheider Weg zu den relevanten Zeiten morgens und nachmittags ein 15-Minuten-Takt angeboten werden. Die Angebotserweiterung ist in Anlage 2 dargestellt.

Vorgesehen sind zwei Fahrten morgens und drei Fahrten am Nachmittag mit einem Leistungsvolumen von ca. 6.000 Nutzwagen-km pro Jahr

2.2: Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Aachener Kreuz mit

Angebotsverdichtung auf der Jülicher Straße

Das Gewerbegebiet am Aachener Kreuz ist in den letzten Jahren weiter gewachsen und ausgebaut worden und hat heute unter anderem auch Institutionen mit Publikumsverkehr (z.B. das Straßenverkehrsamt für die gesamte Städteregion Aachen), so dass in den letzten Jahren eine Nachfragesteigerung bezüglich der Busverbindungen zum Gewerbegebiet Aachener Kreuz festzustellen ist. Das Fahrtenangebot ist auch bereits entsprechend in den zurückliegenden Jahren punktuell verbessert worden, z.B. durch neue Fahrtenangebote auf der Linie 16 (Aachen Hbf - Bushof - Haaren - Verlautenheide - Gewerbegebiet Aachener Kreuz). Neben der Nachfrage im Bereich des Publikumsverkehrs hat aber insbesondere auch die Nachfrage seitens der Beschäftigten zugenommen, u.a. nach Arbeitsende am späten Abend. Viele Einzelhandelsgeschäfte haben mittlerweile bis 22.00 Uhr geöffnet, so dass angesichts des um diese Zeit bereits deutlich geringeren Fahrtenangebotes mitunter lange Wartezeiten entstehen können, die vielfach auch weibliche Fahrgäste dann spätabends an den Haltestellen verbringen müssen.

Es ist deshalb vorgesehen, die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Aachener Kreuz von Aachen aus durch zusätzliche Fahrten über die Jülicher Straße zu verbessern und insbesondere abends durch entsprechende Fahrten die Wartezeiten zu verkürzen (siehe Anlage 3). Diese Fahrten sind darüber hinaus auf der Jülicher Straße zusätzlich als Taktverdichtung vorgesehen, um die Kapazität auf dieser Achse zwischen Haaren und der Innenstadt entsprechend zu erhöhen und die Linien 1 und 52, auf denen tagsüber nicht durchgängig Gelenkbusse eingesetzt werden, zu entlasten. Vorgesehen sind Fahrten im Berufsverkehr morgens zwischen ca. 7:00 Uhr und 9:00 Uhr sowie mittags zwischen ca. 12:00 Uhr und 15:00 Uhr.

Darüber hinaus sind insbesondere für die Beschäftigten zusätzlich noch einmal Fahrten ab dem Gewerbegebiet Aachener Kreuz gegen 21:00 Uhr und gegen 22:00 Uhr vorgesehen. Bei diesen späten Fahrten ist ggf. aufgrund des Blockverkehrsschemas am Aachen Bushof mit einer Bedienung der Hauptverkehrsachsen im 15-Minuten-Takt ein Umsteigen mit Anschluss in Haaren sinnvoll, um zeitlich parallele Fahrten in Richtung Aachen Bushof zu vermeiden.

Für das zusätzliche Fahrtenangebot sind für das Stadtgebiet Aachen ca. 10.500 Nutzwagen-km pro Jahr eingeplant.

2.3: Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Eilendorf Süd

Das Gewerbegebiet Eilendorf Süd ist einerseits optimal an das übergeordnete Straßennetz angebunden und hat mit der Anschlussstelle Aachen Brand einen räumlich sehr nahen Autobahnanschluss an die A 44. Andererseits gibt es eine immer größere Anzahl von Beschäftigten, die mit dem Bus das Gewerbegebiet erreichen möchten. Das Gewerbegebiet verfügt derzeit über ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot mit der Linie 34, die tagsüber alle 30 Minuten verkehrt und in den Hauptverkehrszeiten durch Zwischenfahrten auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet wird.

Zur weiteren Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebietes ist vorgesehen, die Umsteigemöglichkeiten auf die Linie 34 entlang der Trierer Straße zu verbessern, um so die Reisezeiten aus der Innenstadt sowie insbesondere aus den südlichen Stadtteilen Aachens und der angrenzenden Eifelregion zu verkürzen. Die vorgesehenen Fahrten sollen deshalb direkt über die Debyestraße in das Gewerbegebiet geführt werden, um auf diese Weise attraktive Reisezeiten zu ermöglichen (siehe Anlage 4).

Darüber hinaus sollen zusätzliche Fahrten mit einer Linienführung vom Gewerbegebiet Eilendorf Süd aus weiter über Eisenbahnweg - Philipsstraße - Dresdener Straße in Richtung Hüls und das dortige Gewerbegebiet und von hier aus weiter auf dem Linienweg der Linie 43 in Richtung Bushof bzw. umgekehrt eingerichtet werden. Dadurch wird eine neue schnelle und attraktive Verbindung vom Gewerbegebiet Eilendorf bzw. Brand mit entsprechenden dort vorhandenen Umsteigemöglichkeiten aus den südlichen Stadtteilen in die östlichen Stadtteile und in das Gewerbegebiet Hüls geschaffen.

Gerechnet werden muss hier nach einer ersten Abschätzung mit ca. 12.000 Nutzwagen-km pro Jahr

2.4: Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbestandorte und der Umsteigemöglichkeiten an der Krefelder Straße

Das Gewerbegebiet am Grünen Weg sowie die Krefelder Straße selbst haben bereits durch die Ansiedlung des Finanzzentrums sowie eines großen Möbelhauses an Attraktivität und Publikumsinteresse gewonnen. Der Bau des neuen Tivoli und des an der Krefelder Straße entstandenen Parkhauses, welches insbesondere in der Woche auch für Berufspendler als Parkraum attraktiv sein könnte, lässt eine weitere Zunahme des Verkehrs auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erwarten. Aus diesem Grunde sollte das ÖPNV-Angebot zur Krefelder Straße sowie zum angrenzenden Gewerbegebiet am Grünen Weg gestärkt und ausgebaut werden.

Vorgesehen ist zusätzlich zur bestehenden regionalen Verbindung mit der Linie 51 eine innerstädtische Busverbindung, die das Angebot der Linie 51 auf der Krefelder Straße verdichtet (siehe Anlage 5). Hierfür soll die derzeit am Polizeipräsidium endende Linie 30 entsprechend über die Krefelder Straße verlängert werden. An der Bastei können diese Fahrten der Linie 30 dann weiter über den Alleenring in Richtung Ponttor bzw. Westbahnhof geführt und so für die Krefelder Straße eine umsteigefreie Verbindung zum Bahnhof West geschaffen werden. Darüber hinaus werden auf diesem Abschnitt zum Teil auch die Ringlinien 3/13 entlastet, die zu bestimmten Zeiten ebenfalls an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen.

Die unter Punkt 2 genannten Maßnahmen resultieren aus den Bemühungen, innerhalb des Luftreinhalteplans mit ausgewählten Maßnahmen die Einführung einer Umweltzone zu verhindern und werden von der Fachverwaltung befürwortet.

Des Weiteren hält die Fachverwaltung die Schaffung einer Direktverbindung zwischen dem Aachener Südraum / Eifel und den Gewerbegebieten Eilendorf Süd / Grüner Weg für sinnvoll und wird dies in der nächsten Zeit zusammen mit den Verkehrsunternehmen prüfen.

Für diese Maßnahme sind nach einer ersten Abschätzung ca. 10.000 Nutzwagen-km pro Jahr einzuplanen.

3.1: Weiterer Ausbau des Schnellbusliniennetzes in Aachen

In Ergänzung zu den bereits seit langer Zeit bestehenden Schnellbuslinien 44 und 52 sowie den Schnellbusfahrten 147 auf der Linie 47 sind insbesondere im Berufsverkehr zu den Hauptverkehrszeiten in letzter Zeit neue, zusätzliche Schnellbusfahrten unter anderem auf den Linien 51 und 25 eingeführt worden, um gerade das Angebot für Berufspendler weiter zu verbessern. Im Hinblick auf die Anstrengungen, in Aachen weitere Job-Tickets abzuschließen, um die Einrichtung von Umweltzonen in der Stadt Aachen zu vermeiden, ist ein weiterer Ausbau des Schnellbuslinien- bzw. -fahrtennetzes notwendig.

Nach Einführung erster Schnellbusfahrten auf der Trierer Straße als Linie 125 zwischen Brand und der Aachener Innenstadt zum Fahrplanwechsel am 14. Juni 2009 ist eine Ausweitung dieser Schnellbusfahrten auch unter der Einbeziehung der südlichen Stadtteile von Aachen geplant. Vorgesehen ist dabei die Einführung von 2 weiteren Fahrtenpaaren auf der Linie 25 (Stolberg - Aachen Bushof) sowie 2 Fahrtenpaaren auf der Linie 35 (Walheim - Aachen Bushof), siehe Anlage 6

Die Maßnahmen resultieren aus den Bemühungen innerhalb des Luftreinhalteplans mit ausgewählten Maßnahmen die Einführung einer Umweltzone zu verhindern und werden von der Fachverwaltung befürwortet.

Für diese Maßnahme sind nach einer ersten Abschätzung ca. 27.000 Nutzwagen-km pro Jahr vorgesehen, wobei auf die Stadt Aachen ein Anteil von ca. 21.000 Nutzwagen-km entfällt.

3.2: Erweiterung der bestehenden Querverbindung zwischen Brand und Eilendorf

Derzeit besteht zwischen Eilendorf und Brand eine S-Wagenverbindung, die Eilendorf mit der Gesamtschule in Brand verbindet. Über diese Nachfrage im Schülerverkehr hinaus gibt es seit einigen Jahren immer wieder Nachfragen nach einer generellen direkten ÖPNV-Verbindung zwischen Eilendorf und Brand, um damit auch den Umweg über Elsasstraße und den damit verbundenen Umstieg auf die Busse in Richtung Brand zu vermeiden.

Aus diesem Grund ist vorgesehen, diese Querverbindung zwischen Eilendorf und Brand auch außerhalb der Schulzeiten weiter auszubauen und neben den bestehenden S-Wagen für den Berufsverkehr zunächst jeweils eine zusätzliche Fahrt anzubieten. Gegebenenfalls sollen diese Fahrten eine eigene Liniennummer erhalten, um das Angebot kenntlicher zu machen. Die Maßnahme ist in Anlage 7 dargestellt.

Die Maßnahme entspricht einer langjährigen Forderung aus dem Nahverkehrsplan der Stadt Aachen und wird von der Fachverwaltung unterstützt.

Für diese Maßnahme sind nach einer ersten Abschätzung ca. 3.000 Nutzwagen-km pro Jahr eingeplant.

4.1: Verbesserung und Erweiterung des Nachtbusliniennetzes unter Einbeziehung der bestehenden Nachtbuslinie N3 Richtung Herzogenrath und Stolberg (Linie N3 und N8)

Das mittlerweile aus sieben Nachtbuslinien in Aachen sowie einer Nachtbuslinie von Eschweiler nach Aachen bestehende Nachtbusliniennetz weist weiterhin Fahrgastzuwächse auf. Die Kommunen des Kreises Aachen sind bisher nur in geringem Maße in das Nachtbusliniennetz einbezogen. So verbindet die Nachtbuslinie N6 von Aachen aus den Herzogenrather Stadtteil Kohlscheid sowie das Zentrum von Würselen. Insbesondere aus Herzogenrath und Stolberg gibt es Wünsche und Anregungen, auch Herzogenrath Mitte sowie Stolberg an das Nachtbusliniennetz anzubinden.

Vor dem Hintergrund des noch weiter wachsenden Freizeitverkehrs auch zwischen den Kommunen der Städtereion Aachen ist deshalb geplant, das Nachtbusliniennetz weiter auszubauen und über Kohlscheid hinaus auch Herzogenrath Mitte und Stolberg zu erschließen. Hierbei ist eine Änderung der Nachtbuslinie N3 mit einer entsprechenden Verlängerung nach Herzogenrath sowie einer weiteren Nachtbuslinie über Eilendorf in Richtung Stolberg vorgesehen (siehe Anlage 8).

Das Nachtbusliniennetz in Aachen wird gut angenommen, leistet einen Beitrag zur erhöhten Verkehrssicherheit und erschließt für den ÖPNV neue Nutzergruppen. Deshalb wird die Netzerweiterung nach Herzogenrath und Stolberg aus Sicht der Fachverwaltung befürwortet.

Für diese Maßnahme sind nach einer ersten Abschätzung ca. 6.100 Nutzwagen-km pro Jahr anzusetzen, wobei hiervon ca. 3.500 Nutzwagen-km auf die Stadt Aachen entfallen.

4.2: Verbesserung der Busverbindung zum Dreiländereck in Vaals evtl. als ergänzende Tourismuslinie

Im Rahmen des Projektes Grensrouten unter dem Dach der euregionale ist eine Pendelbusverbindung zwischen Vaals und dem Dreiländereck mit Anschluss an die Buslinien aus Aachen angeboten worden. Aufgrund des erforderlichen Umsteigens in Vaals ist jedoch ein solches Angebot, insbesondere für Touristen, nicht geeignet, die vorhandenen Potentiale im Tourismusbereich in Vaals als beliebtes Feriengebiet der Niederlande für die Stadt Aachen und umgekehrt zu nutzen. Erforderlich ist vielmehr eine umsteigefreie und damit insbesondere bezüglich der Information bequeme Busverbindung von Aachen nach Vaals und zum Dreiländerpunkt, um mehr Touristen aus Vaals nach Aachen sowie Touristen von Aachen für einen Besuch von Vaals bzw. des Dreiländerpunkt zu begeistern. Eine solche Busverbindung sollte sich jedoch nicht nur auf die reine Beförderung von Aachen nach Vaals parallel zu dem vorhandenen Linienangebot beschränken, sondern den touristischen Aspekt mit berücksichtigen, so dass in Aachen ab Hauptbahnhof bzw. Elisenbrunnen zunächst eine Linienführung über den gesamten Grabenring und dann weiter über die Vaalser Straße nach Vaals vorgesehen ist (siehe Anlage 9). Auf dieser „kleinen Stadtrundfahrt“

können dem interessierten Besucher Informationen über die Stadt Aachen und deren Sehenswürdigkeiten vermittelt werden.

Im Rahmen des euregionalen Grenzroutenprojektes wurde die Busverbindung auch auf Dauer gefordert. Stadt Aachen kann die Maßnahme nur in Verbindung mit einer Zusage der finanziellen Beteiligung seitens der Gemeinde Vaals befürworten. Die Führung der Linie durch die Innenstadt muss mit der Fachverwaltung abgestimmt werden.

Für diese Maßnahme sind bei der vorgesehenen Angebotskonzeption ca. 30.000 Nutzwagen-km pro Jahr einzuplanen, wobei hiervon ca. 24.000 Nutzwagen-km auf die Stadt Aachen entfallen.

5.1: Verbesserung der Anbindung des Bahnhofes Eilendorf und bessere Erschließung des Ortsteils Nirm

Der Eilendorfer Ortsteil Nirm ist bisher mit der Linie 57 angebunden. Im Rahmen der Überlegungen zur Verbesserung der Anbindung des Eilendorfer Bahnhofes ist unter anderem vorgesehen, die bisher an der Kehrbrückstraße endenden Fahrten der Linie 57 ebenfalls bis nach Nirm zu verlängern und dadurch den Bahnhofpunkt Eilendorf über die bestehende Haltestelle „Wolfsbendenstraße/ Bahnhof“ alle 30 Minuten anzubinden (siehe Anlage 10).

Für diese Verlängerung der Linie 57 muss in Nirm eine geeignete Wendemöglichkeit geschaffen werden. Hierzu prüfen die ASEAG und die Verwaltung zu Zeit verschiedene Optionen. So bald Ergebnisse vorliegen, werden diese der Politik vorgestellt.

Für die Verlängerung der Fahrten der Linie 57 sind ca. 3.000 Nutzwagen-km pro Jahr vorgesehen.

5.2: Verbesserung der Anbindung des Westbahnhofes an das Hochschulgebiet bzw. an die Studentenwohnheime auf der Hörn durch Angebotsausweitung

Die Verbindung zwischen dem Hochschulgebiet am Templergraben und Westbahnhof mit den Linien 33 und 3 ist bereits derzeit sehr stark nachgefragt und stößt zu gewissen Zeiten an die Kapazitätsgrenzen (siehe Erläuterungen zur Maßnahme 1). Weitere erwartete Fahrgaststeigerungen, nicht zuletzt auch im Zusammenhang mit der weiteren Campuserwicklung, können nur durch eine entsprechende Angebotsausweitung auf der Achse zwischen Hochschule, Westbahnhof und dem künftigen Campus Melaten aufgefangen werden. Es fehlen derzeit noch im Blockverkehr, insbesondere abends, Fahrtverbindungen ab Westbahnhof in Richtung Hörn, u.a. zu den dortigen Studentenwohnheimen am Kastanienweg.

Deshalb sind auf der Linie 3 zusätzliche Fahrten, insbesondere am Wochenende und abends zwischen Westbahnhof und der Hörn, vorgesehen (siehe Anlage 11).

Für diese Maßnahme sind nach einer ersten Abschätzung ca. 26.500 Nutzwagen-km pro Jahr anzusetzen.

5.3: Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Rothe Erde aus Richtung Eilendorf im Zusammenhang mit dem Wegfall des Haltes der RE 9 in Eilendorf

Ab Dezember 2009 entfällt vor dem Hintergrund der Verlängerung der euregiobahn über Eschweiler-Weisweiler hinaus bis nach Düren der Halt der Linie RE 9 in Eilendorf. Aufgrund der dadurch bedingten Verschlechterung der Anbindung von Eilendorf, insbesondere in Richtung Köln, soll die Busverbindung zum Bahnhof Rothe Erde, wo neben der Linie RE 1 auch die Linie RE 9 weiterhin halten wird, verbessert werden.

In diesem Zusammenhang wird eine Linienwegänderung der Linien 12/22 im Bereich des Ostviertels geprüft, um z.B. mit einer Linienführung über den Reichsweg den Bahnhof Rothe Erde anzubinden (siehe Anlage 12). Geplant sind vier Fahrten morgens und nachmittags.

Stellungnahme der Stadt Aachen: eine Erhebung des NVR am Bahnhof Eilendorf hat ergeben, dass 2/3 der Einsteiger in Fahrtrichtung Köln morgens zusteigen. Diese werden durch Verstärkerzüge nach wie vor am Bahnhof Eilendorf zusteigen können. Es wird somit eine sehr geringe Anzahl von Fahrgästen betroffen sein. Deshalb muss sorgfältig Nutzen gegen Mehrkosten dieser Maßnahme geprüft werden.

Die diesbezügliche Prüfung und Ausarbeitung ist noch nicht abgeschlossen, so dass für diese Maßnahme nach einer ersten näherungsweisen Abschätzung ca. 10.500 Nutzwagen-km pro Jahr angesetzt worden sind.

6: Neue Citybuslinie zur besseren Erschließung des Kernbereiches in der Stadt Aachen (Markt/Rathaus/ Dom)

Zur besseren Erschließung des Innenstadtbereiches innerhalb des Alleenringes insbesondere vom Hauptbahnhof aus sowie zur Unterstützung der Luftreinhalteplanung in Aachen soll eine neue Citybuslinie eingeführt werden (siehe Anlage 13). Diese Maßnahme ist bereits dem Verkehrsausschuss in Aachen vorgestellt worden, so dass auf die diesbezüglichen Erläuterungen an dieser Stelle verwiesen wird. Gegebenenfalls kann die Citybuslinie auch unabhängig von dem Fahrplanwechsel zu einem anderen Zeitpunkt eingeführt werden.

Die Citybuslinie ist im Zusammenhang mit dem Fünf-Punkte-Programm „Luftreinhalteplan unterstützen durch einen attraktiven ÖPNV“ am 23.04.2009 im Verkehrsausschuss beraten worden. Der Verkehrsausschuss beauftragte die Verwaltung gemeinsam mit der ASEAG mit der differenzierten Erarbeitung und Prüfung der finanziellen Auswirkungen vor dem Hintergrund der im Haushalt vorgesehenen Gesamtbelastung von 800.000 EUR und beschloss vorbehaltlich der Haushaltsverträglichkeit und dessen Rechtskraft die Einführung der Citybuslinie zum September 2009.

Die finanzielle Belastung dieser Maßnahme ist in Wechselwirkung mit dem am selben Tag vom regionalen AVV-Beirat der Stadt Aachen beschlossenen neuen City-XL-Tarif („1-EUR-Ticket“) zu sehen.

Für diese Maßnahme sind nach einer ersten Abschätzung ca. 91.000 Nutzwagen-km pro Jahr anzusetzen.

Finanzielle Auswirkungen und Empfehlung

Die Kostenschätzung der einzelnen Maßnahmen erfolgt mittels eines Umlageschlüssels im AVV für die Wagennutzkilometer. Der Umlageschlüssel stellt den „Ausgleichsbetrag/km“ in € für Leistungen der ASEAG einschließlich Subunternehmerleistungen sowie der Leistungen der RVE und der Fa. TAETER Aachen im Stadtgebiet Aachen dar. Der Wert aus dem Verbundetat 2009 beläuft sich auf 0,86 €.

Dabei handelt es sich um einen Durchschnittswert, der den durchschnittlichen Aufwand und auch den durchschnittlichen Erlös der Leistungen abbildet. Der Wert berücksichtigt auch nicht Kostenunterschiede, die u.a. dadurch entstehen können, dass z.B. für die Verlängerung einer Linienleistung vorhandene Fahrzeugkapazitäten in einem Fall ausreichen und bei einer anderen vergleichbaren Maßnahme ein zusätzliches Fahrzeug benötigt wird. Es gibt auch große Differenzen in der Einnahmesituation einzelner Linien, die bei diesem Wert nicht berücksichtigt werden.

Die in der Vorlage aufgeführten Maßnahmen stellen sich bezüglich Leistungserweiterung und geschätzte Kosten wie folgt zusammen:

Nr	Maßnahme	Leistungs- änderung	Kosten
1	Verbesserung der Erreichbarkeit des Hochschul- und Hochschulerweiterungsgebietes durch eine neue Buslinie zwischen Bahnhof Rothe Erde und Uniklinik	180.000	154.800
2.1	Verbesserung der Erschließung der unteren Maria-Theresia-Allee mit Anbindung des Hauptbahnhofes	6.000	5.160
2.2	Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Aachener Kreuz mit Angebotsverdichtung auf der Jülicher Straße	10.500	9.030
2.3	Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Eilendorf Süd	12.000	10.320
2.4	Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbestandorte und der Umsteigemöglichkeiten an der Krefelder Straße	10.000	8.600
3.1	Weiterer Ausbau des Schnellbusliniennetzes in Aachen	21.000	18.060
3.2	Erweiterung der bestehenden Querverbindung zwischen Brand und Eilendorf	3.000	2.580
4.1	Verbesserung und Erweiterung des Nachtbusliniennetzes unter Einbeziehung der bestehenden Nachtbuslinie N3 Richtung Herzogenrath und Stolberg (Linie N3 und Linie N8)	3.500	3.010

4.2	Verbesserung der Busverbindung zum Dreiländereck in Vaals evtl. als ergänzende Tourismuslinie	24.000	20.640
5.1	Verbesserung der Anbindung des Bahnhofes Eilendorf und bessere Erschließung des Ortsteils Nirm	3.000	2.580
5.2	Verbesserung der Anbindung des Westbahnhofes an das Hochschulgebiet bzw. an die Studentenwohnheime auf der Hörn durch Angebotsausweitung	26.500	22.790
5.3	Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Rothe Erde aus Richtung Eilendorf im Zusammenhang mit dem Wegfall des Haltes der RE 9 in Eilendorf	10.500	9.030
6	Neue Citybuslinie zur besseren Erschließung des Kernbereiches in der Stadt Aachen (Markt/ Rathaus/ Dom)	91.000	78.260
	SUMME	401.000	344.860

Beim geltenden Umlageschlüssel im AVV von 0,86 € je Wagennutzkilometer und einer Angebotsausweitung von ca. 401.000 Wagennutzkilometer pro Jahr bei der Umsetzung aller aufgeführten Maßnahmen ergibt sich eine Mehrbelastung von ca. 345.000 € für die beschriebenen Fahrplanmaßnahmen zum Fahrplanwechsel 2010.

Die Verwaltung empfiehlt,

- **die Maßnahme 4.2. „Verbesserung der Busverbindung zum Dreiländereck Vaals“** bis zur Klärung der Mitfinanzierung durch die Gemeinde Vaals sowie
- **die Maßnahme 6. „Neue Citybuslinie“** bis zur Klärung der finanziellen Auswirkungen der Einrichtung des City-XL-Tarifs
zurück zu stellen.

Die Leistungserweiterung reduziert sich damit um 115.000 Nutzwagen-km auf ca. 286.000 Nutzwagen-km pro Jahr. Die Mehrkosten durch die Fahrplanmaßnahmen betragen dann ca. 246.000 €.

Anlage/n:

Anlage 1: Neue Linie 73, Bf Rothe Erde - Bushof - Westbahnhof - Uniklinik

Anlage 2: Erschließungsverbesserung Maria-Theresia-Allee mit Anbindung des Hauptbahnhofes

Anlage 3: Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Aachener Kreuz (Linie 16)

Anlage 4: Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Eilendorf Süd (Linie 34 / Linie 43)

Anlage 5: Verlängerung Linie 30 ab Polizeipräsidium über Krefelder Straße - Alleenring - Westbahnhof

Anlage 6: Weiterer Ausbau des Schnellbusliniennetzes in Aachen

Anlage 7: Erweiterung der bestehenden Querverbindung zwischen Brand und Eilendorf

Anlage 8: Erweiterungen des Nachbusliniennetzes (Linie N3 und Linie N8)

Anlage 9: Neue Verbindung Aachen - Dreiländereck Vaals

Anlage 10: Neue Linienführung der Linie 57 im Bereich Eilendorf Bf / Nirm

Anlage 11: Angebotsausweitung Linie 3

Anlage 12: Verbesserung der Anbindung Bf. Rothe Erde durch Linie 12 / 22

Anlage 13: Neue Citybuslinie