

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0942/WP16
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	26.07.2013
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/30
<b>Busnetzgutachten 'Busnetz 2015+': Vorstellung der Untersuchung</b>			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
19.09.2013	MA	Kenntnisnahme	

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Gutachter und der Verwaltung zum Busnetzgutachten 2015+ zur Kenntnis.

Er beauftragt die Verwaltung;

- das Busnetzgutachten als Grundlage für eine sinnvolle Anpassung des heutigen Busnetzes zu nutzen und in Abstimmung mit der ASEAG Maßnahmen zu erarbeiten und diese bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes entsprechend zu berücksichtigen.
- als erste Schritte, die Planungen Kaiserplatz, Mies-van-der-Rohe-Straße und Wüllnerstraße zu verfolgen, um einfache aber effektive erste Maßnahmen zur Attraktivierung des Liniennetzes umzusetzen.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass:**

Ein Baustein des in Aachen 2008 aufgestellten Luftreinhalteplans sieht vor, erheblich mehr Menschen zu einem Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Dazu soll der ÖPNV in Aachen attraktiver gestaltet werden. Gemeinsam beantragt durch SPD-Fraktion und GRÜNE Fraktion im Rat der Stadt Aachen vom 18.02.2009 (Anlage 1) sollte u. a. eine Untersuchung zur Überarbeitung des Busliniennetzes erfolgen. Weitere Bestandteile des damaligen Antrags waren

- eine Änderung der Tarifstruktur innerhalb des Alleinrings
- die Einführung der „wandernden Kurzstrecke“
- die flächendeckende Installation von dynamischen Fahrgastinformationsanlagen
- die Entwicklung eines Konzepts zur Einführung des elektronischen Tickets.

Die Maßnahmen sind weitestgehend umgesetzt und tragen zur stärkeren Nutzung des ÖPNV bei.

Das Busnetzgutachten sollte Hinweise liefern, wie durch eine möglichst leistungsneutrale Anpassung des Busnetzes weitere Fahrgäste gewonnen werden können und das bestehende Netz optimiert werden kann.

Ein entsprechendes Gutachten wurde Ende 2009 ausgeschrieben und an eine AG unter der Führung der Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult aus Kassel vergeben. Eine hierfür gegründete Projektgruppe bestehend aus Vertretern des AVV, der ASEAG und der Stadtverwaltung haben den Erarbeitungsprozess begleitet. Aus unterschiedlichen Gründen, u.a. aufgrund der parallel laufenden Campusbahn-Planungen, aber auch der mehrfachen Anpassung und Verfeinerung der Eckszenarien nahm dieser Prozess einen längeren Zeitraum als zunächst beabsichtigt ein.

Erste Ergebnisse des Rechenszenarios "Vorzugsvariante" wurden dem Mobilitätsausschuss vom Gutachter Herrn Mathias Schmechtig in einer Präsentation im Juni 2012 vorgestellt. Der Mobilitätsausschuss beauftragte darauf hin den Gutachter, das Gutachten zu Ende zu führen.

### **Vorgehensweise:**

Dem Auftragnehmer wurde eine umfangreiche Leistungsbeschreibung vorgegeben. Im Einzelnen wurde gefordert:

1. Umgestaltung des Bereiches Bushof (u.a. Reduzierung der betrieblichen Flächen, alternative Verknüpfungspunkte)
2. bessere Verknüpfung mit dem Schienennetz
3. Hierarchisierung des ÖPNV-Angebotes
4. Verständlichkeit / Transparenz des ÖPNV-Netzes und Optimierung von Linienverläufen
5. Prüfung und Optimierung der Verkehrsabläufe am Haltepunkt Friedrich-Wilhelm-Platz
6. ÖPNV-Erschließung im Hochschulbereich optimieren
7. Grenzüberschreitende Linienverkehre überprüfen
8. Angebotsoptimierung im Südraum

9. Einrichtung von neuen Haltepunkten im SPNV
10. Schienenanbindung der Aachener Innenstadt

Nahezu parallel zu diesem Gutachten wurde die Verwaltung mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine schienengebundene Anbindung der geplanten Erweiterungsgebiete der RWTH beauftragt, aus denen die Campusbahnplanung resultierte. Die Campusbahn war deshalb nie ein Bestandteil dieser Untersuchung, hätte aber bei einer Umsetzung Einfluss auf das Gutachten gehabt.

### **Analyse:**

In einem ersten Schritt wurden das heutige Netz und die heutige Nachfragestruktur umfassend analysiert. Dazu wurden verschiedene Workshops mit der ASEAG, dem AVV und der Stadtverwaltung durchgeführt.

Wesentliche Ergebnisse der Analyse waren:

- Die Infrastrukturqualität der zentralen Bushaltestelle Bushof ist defizitär: Die Wirkung des Bushofes auf sein Umfeld wird von seiner verkehrstechnischen Funktion dominiert. Städtebaulich wirkt er als Fremdkörper und kann die umliegenden städtischen Bereiche nicht verbinden, sondern trennt sie eher noch. Die Haltestellen selbst erfüllen nicht die Kriterien der Barrierefreiheit.
- Das Busnetz soll die absehbaren städtebaulichen Entwicklungen aufnehmen (u.a. Campus Kernbereich) und eine "harmonischere" Innenstadterschließung (u.a. Optimierung der Verkehrsabläufe am Elisenbrunnen) gewährleisten.
- Bereiche mit fehlender oder mangelhafter Erschließung / Bedienung aber auch mit einem Überangebot wurden in einer Mängelkarte festgehalten. Unübersichtliche Linienführungen und Taktstrukturen sowie schlechte Verknüpfungssituationen wurden aufgezeigt.

### **Konzeptentwicklung:**

Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurden in 2010 verschiedene Szenarien erarbeitet und in ausführlichen Gesprächen mit allen Fraktionen erörtert. Unter Berücksichtigung der diversen Rückmeldungen wurden die Szenarien überarbeitet und schließlich drei „Eckszenarien“ ausformuliert.

**Eckszenario A - "Y-Struktur"** stellt als wesentliches Element ein Hauptbusnetz (CityTakt) mit einem darauf abgestimmten Zu- und Abbringersystem dar.

**Eckszenario B - "Aachen-Zentral"** erarbeitet im Wesentlichen ein Achsenkonzept mit einer neuen Zentralhaltestelle und Befahrung der Blondelstraße - Stiftstraße sowie eine verstärkte Campusanbindung.

**Eckszenario C - "Hauptverknüpfungspunkt Hauptbahnhof"** nimmt schließlich Bezug auf eine mehrfach gewünschte Verlagerung des Bushofs an den Hauptbahnhof und auf die daraus resultierende komplette Veränderung des Busliniennetzes (einschließlich Verlagerung der Linien vom Friedrich-Wilhelm-Platz).

Auf die sehr aufwändige Szenarienerstellung folgten die entsprechenden Rechenverfahren und eine Bewertung der jeweils enthaltenen Maßnahmen. Die Erkenntnisse mündeten nach mehreren Workshops in 2011 in ein Vorzugsszenario, das ebenfalls als Rechenszenario durchgespielt wurde.

### **Vorzugsszenario:**

Als Ergebnis aus den Eckszenarien erwiesen sich folgende Kernmaßnahmen als sinnvoll und wurden deshalb in einem Vorzugsszenario zusammen gestellt:

- Herausbildung eines **Achsenkreuzes am Bushof** mit Verlagerung der Haltepunkte aus dem Gebäude in den öffentlichen Raum (Zentralhaltestelle)
- Stärkung einer **Busachse Bushof - Willy-Brandt-Platz - Kaiserplatz**
- Einrichtung eines **Premiumproduktes CityTakt** (alle 7,5 min im Zeitraum von 6 bis 20 Uhr) und Durchbindung von im Bushof endenden Linien
- Stärkung der **Y-Struktur der Linienäste**, um auf weiteren nachfragestarken Relationen direkte Verbindungen anbieten zu können
- mehr Linien zum **Hauptbahnhof**
- Optimierung der Hochschulverbindung u.a. mit **neuen Bustrassen Wüllnerstraße** (einschließlich Haltestelle am Super C), Mies-van-der-Rohe-Straße
- Stärkung **Tangentialverbindungen**
- zusätzliche **Schnellbusangebote**
- Einrichtung von ganztägigen **Taxibussen**

Die entwickelte Vorzugsvariante beinhaltet neue Systemansätze für die Struktur des Aachener Busnetzes, z.B. durch Schaffung zusätzlicher Direktverbindungen und eine stärkere Ausrichtung auf den Campus Kernbereich. Nach den Modellrechnungen kann die Vorzugsvariante mit Angebotsverbesserungen und Qualitätserhöhungen zusätzliche Fahrgäste generieren. Die Einrichtung eines Achsenkreuzes am Bushof mit der Führung von weiteren Linien über den Willy-Brandt-Platz führt zu einer Reduzierung von Fahrten an der Haltestelle Elisenbrunnen.

Das Fahrgastaufkommen steigt in der Vorzugsvariante um 12.400 Fahrgäste pro Tag. Der Umsteigeranteil sinkt geringfügig. Während das Umsteigeeerfordernis an den innerstädtischen Haltestellen sinkt, steigen mehr Fahrgäste als heute an den Verknüpfungspunkten mit dem SPNV um.

Flankierend zur Netzüberplanung wurde im Vorzugsszenario ein Vorschlag zu einer neuen, auf die Hierarchisierung des Busnetzes und die Y-Struktur der Hauptachsen ausgerichtete Systematik zur Liniennummerierung vorgeschlagen. Dabei basiert die Systematik im Grundprinzip auf der heutigen Systematik der ASEAG.

Die politische Vorgabe einer möglichst leistungsneutralen Liniennetzkonzeption kann die Vorzugsvariante nicht erfüllen, die Fahrleistung steigt um rd. 6%. Darum wurde ergänzend zur Vorzugsvariante eine "Vorzugsvariante minus" als Alternativvariante erarbeitet. Diese zeigt auf, wie mit einem angepassten Leistungsvolumen die Zielsetzungen der Vorzugsvariante möglichst weitgehend erfüllt werden können. Dabei wird im Vergleich zur Vorzugsvariante vor allem Leistungsvolumen an den Rändern verschiedener städtischer Bereiche und auf tangentialen

Verbindungen zwischen den Stadtteilen reduziert. Die "Vorzugsvariante minus" erreicht im Ergebnis 83% des Nachfragezuwachses.

### **Weiteres Vorgehen**

Das Busnetzgutachten gibt wertvolle Hinweise für eine sinnvolle Anpassung des heutigen Busnetzes und dient als Grundlage für weitere Diskussionen über einzelne Maßnahmen sowie Optimierungen und Anpassungen in den verschiedenen Stadtteilen. Die mit der ASEAG abgestimmten Maßnahmen werden in der anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes berücksichtigt.

Konkreter Handlungsbedarf besteht im Bereich Kaiserplatz/Willy-Brandt-Platz, da hier durch den Bau des Aquis Plaza aktuell die öffentliche Infrastruktur verändert wird. Für die Umsetzung des zentralen Vorschlags des Buslinien-Achsenkreuzes am Bushof wird eine Bustrasse im Zwei-Richtungsverkehr über Kaiserplatz - Stiftstraße - Willy-Brandt-Platz benötigt, die im Zusammenhang mit den Arbeiten des Aquis Plaza, dessen Fertigstellung im Herbst 2015 vorgesehen ist, geschaffen werden könnte. Hierzu wird eine separate Vorlage eingebracht.

Aktuell wird weiterhin eine neue ÖV-Linienführung über die Mies-van-der-Rohe-Straße planerisch verfolgt. Vorgeschlagen wird ab Juni 2014 die Linien 33 und 73 über die Mies-van-der-Rohe-Straße zu führen. Hierzu wird im Zusammenhang mit den Fahrplanmaßnahmen 2014 beraten.

Die Vorschläge im zentralen Hochschulbereich sehen eine Bündelung von Linien im Zweirichtungsverkehr über die Wüllnerstraße vor. Wegen der dort stattfindenden baulichen Entwicklungen erscheint es notwendig, sich ebenfalls bereits jetzt planerisch mit der Thematik zu beschäftigen.

Schließlich werden für den Bereich des Bushofs zur Zeit die Rahmenbedingungen und Nutzungsüberlegungen für einen städtebaulichen Realisierungswettbewerb für den engeren Bereich vom Alten Kurhaus bis Willy-Brandt-Platz intensiv in verschiedenen Bürgerforen diskutiert, um die Wettbewerbsgrundlagen zu erarbeiten. Dieser soll 2014 durchgeführt werden. Vorschläge des Busnetzgutachtens fließen in diesen Wettbewerb ein.

### **Empfehlung**

Die Verwaltung empfiehlt, das Busnetzgutachten als Grundlage für eine sinnvolle Anpassung des heutigen Busnetzes zu nutzen und in Abstimmung mit der ASEAG Maßnahmen zu erarbeiten und diese bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes entsprechend zu berücksichtigen. Die Verwaltung empfiehlt als erste Schritte, die Planungen Kaiserplatz und Mies-van-der-Rohe-Straße und Wüllnerstraße zu verfolgen, um einfache aber effektive erste Maßnahmen zur Attraktivierung des Liniennetzes umzusetzen.

**Anlage/n:**

Anlage 1: Antrag der SPD-Fraktion und der Grüne Fraktion vom 26.01.2009