

Vorlage	Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0127/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 03.02.2015 Verfasser: Dez. III / FB 61/301
	Haltepunkt Eilendorf, Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Auch: Sachstandsbericht CitizensRail Projekt Bahnhof Haltepunkt Aachen-Eilendorf; Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf vom 11. Januar 2015	
Beratungsfolge:		TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz
04.03.2015	B 2	Anhörung/Empfehlung
05.03.2015	MA	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die „Variante 2 – Brücke Hansmannstraße“ der Machbarkeitsstudie planerisch weiter zu verfolgen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt, die „Variante 2 – Brücke Hansmannstraße“ der Machbarkeitsstudie planerisch weiter zu verfolgen. Er beauftragt die Verwaltung, die Vorplanung für diese Variante in Abstimmung mit den Partnern AVV/NVR und Deutsche Bahn zu erarbeiten.

finanzielle Auswirkungen**PSP-Element 5-120102-900-06500-300-1 „CitizensRail Projekt Haltep. Eilendorf“**

Investive Auswirkungen	Ansatz 2015	Fortgeschriebener Ansatz 2015	Ansatz 2016 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2016 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	-3.723.300	-3.723.300	-3.723.300	-3.723.300
Auszahlungen	100.000	100.000	4.137.000	4.137.000	4.237.000	4.237.000
Ergebnis	100.000	100.00	413.700	413.700	513.700	513.700
+ Verbesserung /						
-	0		0			
Verschlechterun						

g

--	--

Deckung ist gegeben

Deckung ist gegeben

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2015	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015	Ansatz 2016 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	0		0			

Deckung ist gegeben/ keine
ausreichende Deckung
vorhanden

Deckung ist gegeben/ keine
ausreichende Deckung
vorhanden

Erläuterungen:

Anlass und Problemstellung

Die Verbesserung der Zugangssituation am Haltepunkt Eilendorf ist in den vergangenen Jahren bereits mehrfach in Ratsgremien der Stadt Aachen (Bezirksvertretung Aachen Eilendorf, Mobilitätsausschuss) thematisiert worden. Zuletzt wurden entsprechende Anträge von der CDU-Fraktion im Jahr 2012 in der Bezirksvertretung Aachen Eilendorf eingebracht und beraten.

Seinerzeit wurde seitens der Verwaltung dargestellt, dass die ersten Planungen für eine Verbesserung der Zugangssituation und eine Erhöhung der sozialen Sicherheit am Haltepunkt Eilendorf über das EU Projekt Citizens Rail gefördert werden können.

Mit Antrag vom 11. Januar 2015 bittet die CDU Fraktion in der Bezirksvertretung Eilendorf um Vorlage eines „Sachstandsberichtes CitizensRail Projekt Bahnhofpunkt Aachen-Eilendorf“ (s. Anlage 1).

Ein Problem am Bahnhof Eilendorf ist die große Trennwirkung der Bahnanlagen insbesondere zwischen der Besiedlung auf der Südseite (Ortsteilzentrum) und dem Bahnsteig auf der Nordseite. Die beiden Bahnsteige sind nur über größere Umwege (Unterführung Nimmer Straße und Brücke Wolfsbendenstraße) zu erreichen. Diese Situation führt häufig, insbesondere bei Kindern und Jugendlichen, zu gefährlichen Situationen, da die Gleisanlagen und ein zwischen den Gleisen stehender Zaun unerlaubterweise gequert werden.

Neben diesem sicherheitsrelevanten Aspekt wird aufgrund der langen Zugangswege auch die Umsetzung einer besseren Verkehrsmittelverknüpfung (z.B. Bus-Bahn-Verknüpfung, Bike&Ride-Anlagen, weitere zentrale Serviceeinrichtungen) deutlich erschwert. Schließlich weist der Haltepunkt wegen seiner Randlage auch große Defizite hinsichtlich der sozialen Kontrolle auf.

EU Förderprojekt „Citizens Rail“

Die Stadt Aachen ist Projektpartner in dem von der Europäischen Union geförderten Projekt Citizens Rail (www.citizensrail.org).

Projektpartner sind neben der Stadt Aachen die Plymouth University als Lead Partner, Devon & Cornwall Rail Partnership, Lancashire County Council (alle GB), Conseil Régional des Pays de la Loire (F), Parkstad Limburg (NL) sowie auf deutscher Seite der Aachener Verkehrsverbund sowie das Geographische Institut der RWTH Aachen.

Kern des Citizens Rail Projektes ist die Verbesserung und die Weiterentwicklung von regionalen Eisenbahnverbindungen sowohl in Bezug auf den Betrieb als auch in Bezug auf die Bahnhöfe / Haltepunkte.

Bei den Planungen sollen insbesondere Aspekte der Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung eine wesentliche Rolle spielen. So sollen die Einbeziehung von verschiedenen Institutionen und gesellschaftlichen Gruppen wie z.B. Hochschulen, Schulen, Geschäftsleuten, Politik, Bürgervereine, etc. in die Planungsprozesse intensiviert und die diesbezüglichen Erfahrungen unter den Projektpartnern ausgetauscht werden. Vor allem in England bestehen aus Vorgängerprojekten weitreichende Erfahrungen bei der Attraktivitätssteigerung von „kleinen“ Bahnhöfen unter Einbeziehung der o.g. gesellschaftlichen Gruppen und Institutionen.

In der Stadt Aachen werden im Rahmen des Citizens Rail Projektes neben den Planungen am Haltepunkt Eilendorf auch Maßnahmen am Bahnhof Aachen West sowie erste Planungen für einen neuen Haltepunkt Aachen Richterich durchgeführt und von der EU gefördert.

Machbarkeitsstudie Verbesserung der Zugangssituation am Haltepunkt Eilendorf

Die Stadt Aachen, der Aachener Verkehrsverbund, der Nahverkehr Rheinland und die Deutsche Bahn Station&Service AG, haben im Jahr 2013 gemeinsam die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie vorbereitet. Nach einer Ausschreibung durch den AVV wurde das niederländische Unternehmen RoyalHaskoningDHV, Utrecht, mit der Durchführung der Machbarkeitsstudie für die Nordvariante beauftragt.

Ziel der Machbarkeitsstudie war die Ausarbeitung von Planungskonzepten für eine Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit beider Bahnsteige am Haltepunkt Eilendorf.

Hierbei wurden gemeinsam mit dem Auftragnehmer vier Varianten identifiziert, die detaillierter untersucht werden sollten. Alle Varianten müssen barrierefrei mithilfe von Aufzügen und/oder Rampen realisiert werden können. Zudem ist für alle Varianten die Anhebung der Bahnsteigkante von heute 38 cm über Schienenoberkante auf 76 cm vorzusehen, um einen barrierefreien Zustieg in die Züge zu gewährleisten. Bei allen Varianten sollen die Bahnsteige auf eine Breite von 3 Metern ausgebaut werden. Die Ausstattung mit Wetterschutzständen, Serviceeinrichtungen wie Fahrscheinautomaten, Fahrplaninformationen, Fahrradabstellanlagen sind für alle Varianten vorgesehen.

Im Folgenden werden die vier Varianten beschrieben und die wesentlichen Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorgestellt:

Variante 1: Brücke Wolfsbendenstraße

Das Planungskonzept für die Variante 1 ist im Lageplan in Anlage 2 dargestellt, Anlage 3 zeigt eine Visualisierung der Variante 1.

Die Planung sieht vor, einen neuen Hauptzugang zu beiden Bahnsteigen von der Brücke Wolfsbendenstraße zu errichten. Zentrale Einrichtungen wie Warteflächen, Fahrgastinformationen, Fahrscheinautomaten, Flächen für Fahrradparken und Kiss&Ride sollen für beide Fahrrichtungen auf der Brücke Wolfsbendenstraße errichtet werden. Da der Platz auf der bestehenden Straßenbrücke nicht ausreicht, schlagen die Gutachter eine Brückenerweiterung in Richtung Osten vor. Von dieser neuen Plattform sollen Treppenabgänge und Aufzüge auf die Bahnsteige führen. Aufgrund derzeit anstehender Ausbaumaßnahmen zwischen Rothe Erde und Eilendorf (Überholgleis im Rahmen des DB-Projektes Ausbaustrecke 4) kann der nördliche Bahnsteig in Fahrrichtung Aachen nicht bis unmittelbar an den Treppenabgang verschoben werden. Eine Fußwegeverbindung von der Treppe parallel zum Gleis bis zum eigentlichen Bahnsteig ist allerdings möglich.

Die bestehenden Zugänge im Bereich der Hansmannstraße und auf der Nürmer Seite sollen erhalten bleiben.

Variante 2: Brücke Hansmannstraße

Das Planungskonzept für die Variante 2 ist in Anlage 4 dargestellt, Anlage 5 zeigt eine Visualisierung der Variante.

In der Variante 2 soll der Hauptzugang zu beiden Bahnsteigen über eine neue Brücke im Bereich des heutigen zentralen Zugangs an der Hansmannstraße erfolgen. Die Bahnsteige verbleiben in ihrer heutigen Lage, es erfolgt jedoch eine Anhebung und Verbreiterung der Bahnsteige. Die Barrierefreiheit wird über Aufzüge an jeder Seite der Brücke gewährleistet. Sowohl an der Hansmannstraße als auch auf der Nirmer Seite wird an den Brückenaufgängen ein Vorplatz mit zentralen Einrichtungen wie Fahrradabstellanlagen und Fahrscheinautomaten etc. geplant. Eine Kiss&Ride Vorfahrt soll in der Kehrbrückstraße entstehen. Bestehende Zugänge von der Wolfbendenstraße und auf der Nirmer Seite sollen weiterhin erhalten bleiben.

Diese Variante bietet zudem noch eine optionale Erweiterungsmöglichkeit, die auch im Planungskonzept in Anlage 4 dargestellt ist. Es besteht die Möglichkeit, die geplante Fußgängerbrücke über die Bahnanlagen weiter über die Kehrbrückstraße zu verlängern und als barrierefreie Rampe bis zur Josefstraße fortzuführen. Hiermit verbunden könnte eine städtebauliche Umgestaltung und Aufwertung des gesamten Platzbereiches einhergehen.

Variante 3: Tunnel Hansmannstraße

Das Planungskonzept für die Variante 3 ist in Anlage 6 dargestellt, Anlage 7 zeigt eine Visualisierung der Variante.

Die Lage der in Variante 3 geplanten Hauptzugänge zu den Bahnsteigen ist identisch mit der Planung in Variante 2. Die Querung der Gleise erfolgt allerdings in Variante 3 durch einen rd. 50 Meter langen Tunnel unter den Bahnanlagen. Die Zugänge zum Tunnel werden über Treppen und Aufzüge realisiert. Analog zur Variante 2 werden an beiden Bahnsteigen Vorplätze mit zentralen Einrichtungen (Fahrradabstellanlagen, Fahrscheinautomaten) geplant. Die Bahnsteiglage als auch bestehende Zugänge von auf der Nirmer Seite bleiben wie im Bestand erhalten.

Variante 4: Nirmer Straße

Das Planungskonzept für die Variante 4 ist in Anlage 8 dargestellt, Anlage 9 zeigt eine Visualisierung der Variante

Das Planungskonzept in Variante 4 sieht vor, dass beide Bahnsteige nach Osten bis zur Nirmer Straße verschoben werden. Die heutige Straßenunterführung der Nirmer Straße soll auf ca. 12 Meter lichte Breite aufgeweitet werden. Hierdurch entsteht ein „Vorplatz“ an der Nirmer Straße unterhalb der Gleisanlagen von dem aus Treppenaufgänge und Aufzüge auf die Bahnsteige führen. Zentrale Einrichtungen wie Fahrradabstellanlagen, Fahrscheinautomaten sowie eine Kiss&Ride Vorfahrt werden unmittelbar am neuen „Vorplatz“ angeordnet. Die heute bereits bestehenden Zugänge von der Hansmannstraße und der Nirmer Seite würden wie bereits bei den weiteren Varianten erhalten bleiben.

Bürgerbeteiligung

Die Miteinbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in den Planungsprozess ist ein wesentlicher Bestandteil der Planung. Dazu wurden frühzeitig eine gut besuchte Bürgerinformationsveranstaltung sowie eine Befragung der Eilendorfer Bürgerinnen und Bürger durchgeführt.

Informationsveranstaltung im Bezirksamt Eilendorf

Im Oktober 2013 wurden die ersten Planungskonzepte der Varianten im Rahmen einer frühzeitigen Bürgerinformation im Bezirksamt Eilendorf der Öffentlichkeit vorgestellt. Zu dieser Veranstaltung erschienen ca. 50 Bürgerinnen und Bürger, die an verschiedenen thematischen Stationen mit Planern diskutieren und Ihre Anmerkungen mitteilen konnten. In Anlage 10 sind die wesentlichen Ergebnisse der Veranstaltung sowie die Eingaben auf den Stellwänden der einzelnen Stationen dargestellt.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die anwesenden Bürgerinnen und Bürger eine Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofs Eilendorf sehr begrüßen. Insbesondere aufgrund von Sicherheitsaspekten werden die Tunnelvarianten 3 und 4 nicht so gut bewertet wie die Varianten 1 und 2.

Bei der Bürgerveranstaltung wurde auch die Frage nach einem dreigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Aachen-Köln im Bereich des Haltepunktes gestellt. Hierzu wurde im Nachgang mit dem NVR abgestimmt, dass ein dreigleisiger Ausbau unmittelbar im Bereich des Haltepunktes derzeit nicht geplant sei. Sollte zukünftig eine solche Planung aufgestellt und umgesetzt werden, so müssten evtl. entstehende Kosten für den Umbau einer Brücke bzw. eines neuen jetzt geplanten Zugangs auch dem Gleisbauprojekt für den dreigleisigen Ausbau angerechnet werden.

Die weiteren teils sehr detaillierten Anmerkungen aus der Bürgerbeteiligung wurden teilweise bereits im weiteren Ausarbeitungsprozess durch die beauftragten Planer beachtet und flossen in die Ausarbeitung der Varianten ein. In jedem Fall stellen sie eine wesentliche Grundlage für die folgenden Planungsphasen dar.

Online Befragung im Rahmen des Citizens Rail Projektes

Im Rahmen des EU Interreg IVb Projektes „Citizens Rail“ wurde im Sommer 2014 vom Geographischen Institut der RWTH Aachen eine Erhebung in Aachen Eilendorf sowie allen weiteren Projektregionen in England, Frankreich und den Niederlanden durchgeführt. Ziel war es, vergleichbare Daten über das gegenwärtige Mobilitätsverhalten, Verbesserungspotentiale im Bereich regionaler Bahn und die Einstellung gegenüber partizipativen Verfahren zu erheben. Vor diesem Hintergrund wurde ein Fragebogen entwickelt, welcher die Situation aller Projektregionen in gleichem Maße erfasst und daher bewusst keine regionsspezifischen Fragen enthält.

Anfang Juni 2014 wurden rund 15.000 Flyer mit einem Link zum Onlinefragebogen an alle Einwohner des PLZ-Bezirks 52080 versandt. Anschließend bestand bis Ende Juli 2014 die Möglichkeit zur Teilnahme. Der Rücklauf der Befragung lag lediglich bei 101 ausgefüllten Fragebögen.

Hinsichtlich der Frage nach Verbesserungspotentialen wurden von den Umfrageteilnehmern neben günstigeren Fahrpreisen auch Investitionen zur Verbesserung des Bahnhaltepunktes sowie eine Erhöhung der sozialen Sicherheit benannt. Auch die Anbindung an den weiteren Bus- und Bahnverkehr wurde als stark verbesserungswürdig bewertet. Ein Großteil der Befragten äußerte zudem ein hohes Interesse an partizipativen Verfahren, welche bestenfalls frühzeitig angestoßen werden und zu einem produktiven Beteiligungsprozess beitragen sollen.

Aktuell wird die bestehende Datengrundlage um zusätzliche qualitative Daten ergänzt. Hierzu werden ausgewählte Umfrageteilnehmer um eine Stellungnahme bezüglich weniger grundlegender Fragen gebeten.

Bewertung der Varianten und Auswahl einer Vorzugsvariante

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass alle vier Varianten bahn- und bautechnisch realisierbar sind. Die folgende Tabelle stellt eine Bewertungsmatrix dar, die auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie in Abstimmung mit Stadt Aachen und dem Auftraggeber AVV abgestimmt wurde. Bewertungsrelevant sind auch die Kostenschätzungen der einzelnen Varianten, die von den Gutachtern aufgestellt wurden.

	Variante 1 Brücke Wolfsbendenstraße	Variante 2 Brücke Hansmannstraße	Variante 3 Tunnel Hansmannstraße	Variante 4 Tunnel Nirmer Straße
Kostenschätzung (netto)	5,7 Mio. €	3,0 Mio. € (ohne Hansmannplatz 4,1 Mio. € (mit Hansmannplatz)	8,2 Mio. €	4,6 Mio. €
ÖPNV Anbindung an bestehende Buslinien	+ (Linie 57)	+ (Linie 2)	o	-
Soziale Sicherheit	+	+	--	-
Bewertung Bürgerinformation	+	+	-	-
Städtebauliche Aufwertung	o	+	o	o
Einbindung in Siedlungsstruktur	-	+	+	-
Verbesserung der Zugänglichkeit / Verhinderung von Gleisquerungen	o	+	+	o

Bewertung: + gut | o mittel | - schlecht | -- sehr schlecht |

Die Variante 2 ist mit geschätzten Kosten in Höhe von 3,0 Mio. € die günstigste der untersuchten Varianten. Selbst wenn die Brücke noch über die Kehrbrückstraße verlängert und als Rampe bis zur

Josefstraße fortgeführt wird werden die Kosten durch die Gutachter auf 4,1 Mio. € geschätzt, was wesentlich günstiger ist als alle weiteren Varianten.

Varianten 1 und 2 schneiden bei der Bewertung der Anbindung an bestehende Buslinien besser ab als die beiden Varianten 3 und 4. Bei Variante 1 kann eine Verknüpfung mit der Linie 57 auf der Brücke Wolfsbendenstraße erfolgen. Bei Variante 2 kann mit dem Ausbau des Hansmannplatzes und der entsprechenden Rampe bis zur Josefstraße eine gute Verknüpfung mit den Bussen der Linie 2 realisiert werden.

Dasselbe Ergebnis wird bei der Bewertung der sozialen Sicherheit erreicht. Dies hat auch die Bürgerinformation als Ergebnis gezeigt. Neue Tunnel werden von den Bürgerinnen und Bürgern als unsicher eingestuft und eher nicht gewünscht.

Die Variante 2 bietet die besten Potenziale einer städtebaulichen Aufwertung des gesamten Bahnhofs, wenn der Spielplatz / Vorplatz an der Hansmannstraße mit in die Umgestaltung einbezogen wird. Des Weiteren wurde auch in der Bürgerinformation angemerkt, dass die Variante 2 als neue Fußwegeverbindung zwischen dem Ortsteil Nirm und dem Zentrum von Eilendorf positiv bewertet wird.

Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Die im Rahmen des Citizens' Rail Projektes erarbeitete Machbarkeitsstudie hat vier Varianten einer Verbesserung der Zugangssituation am Haltepunkt Aachen Eilendorf untersucht und deren bautechnische Machbarkeit nachgewiesen.

Insgesamt trägt die Variante 2 am besten dazu bei, die Zugangssituation auf beide Bahnsteige in Eilendorf zu verbessern und sicherer zu gestalten. Beide Tunnellösungen werden aufgrund der hohen Kosten und der schlechten Bewertung der sozialen Sicherheit nicht favorisiert. Bei Variante 1 wird es trotz einer Verbesserung der Zugangssituation nach Einschätzung der Verwaltung auch zukünftig zu unerwünschten Querungen im zentralen Bereich der Bahnsteige kommen.

Daher empfiehlt die Verwaltung in Abstimmung mit AVV und NVR, die Planung der Variante 2 weiter zu verfolgen. Hierzu ist eine Planungsvereinbarung u. a. mit der Deutschen Bahn notwendig, in der die weitere Aufgabenverteilung geregelt wird. Im Anschluss kann die Vergabe und Erarbeitung der Vorplanung erfolgen. In diese Vorplanung sollen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie die Ergebnisse der bereits durchgeführten Bürgerbeteiligungen einfließen.

Teile der Vorplanung können gfs. noch über das Projekt Citizens Rail (Laufzeit bis 09/2015) von der EU mit einer Förderquote von 50 % gefördert werden. Angestrebt wird in diesem Rahmen die Durchführung eines sogenannten „Quality-Gate“-Audits zur Überführung der Machbarkeitsstudie in die Planungssystematik der DB.

Die Verwaltung schätzt die Kosten für die Vorplanung auf ca. 100.000 €.

Die Stadt Aachen hat den Haltepunkt Eilendorf bereits im Jahr 2013 zur Förderung beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland zur Förderung angemeldet. Eine Aufnahme in das Förderprogramm ist nach Angaben des NVR bisher noch nicht erfolgt, da weitere NVR

Fördermaßnahmen, die bisher begonnen wurden oder betrieblich dringend sind, vorgezogen werden mussten. Die Maßnahme wird jährlich vom NVR neu bewertet.

Eine wesentliche Änderung ergibt sich aus dem Umstand, dass der Haltepunkt Eilendorf nach Auskunft des NVR für den Betrieb mit RRX-Fahrzeugen (Rhein-Ruhr-Express-Außenast Köln-Aachen) umgebaut werden soll. Da nur der einteilig in der Hauptverkehrszeit verkehrende RRX-Zug in Eilendorf halten soll, wird der Bahnsteig gemäß der Vereinbarung zwischen Land NRW, DB Station&Service AG und den Aufgabenträgern nur mit einer Gesamtlänge von 125 m beplant (dies entspricht dem Regelmaß der Euregiobahn). Die Betriebsaufnahme für den RRX-Vorlaufbetrieb mit Halt in Eilendorf ist für das Jahr 2020 geplant.

Ohne die verbindliche Zusage von Fördermitteln wird die Stadt Aachen eine geplante Umgestaltung am Haltepunkt Eilendorf nicht umsetzen können. Um die Voraussetzungen zu schaffen, einen qualifizierten Finanzierungsantrag zu stellen, ist in einem nächsten Schritt die Erstellung der Vorplanung der Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der o.g. DB Maßnahme (RRX) notwendig.

Finanzielle Auswirkungen

In den Haushaltsjahren 2015 bis 2018 stehen insgesamt Haushaltsmittel in Höhe von 4,237 Mio. € beim PSP-Element 5-120102-900-06500-300-1 „CitizensRail Projekt Haltep. Eilendorf“ für die Umsetzung der Maßnahme zur Verfügung. In den o. g. Haushaltsjahren ist mit einer Einzahlung von Fördermitteln in Höhe von 3,723 Mio. € zu rechnen.

Die Maßnahme ist im Haushalt 2015 unter dem investiven PSP Element 5-120102-900-06500-300-1 „CitizensRail Projekt Haltep. Eilendorf“ mit Mitteln in Höhe von 100.000 € eingeplant.

Weitere Mittel sind in den Folgejahren wie folgt eingeplant:

2016: 1.500.000 € Auszahlungen; 1.350.000 € Einzahlungen

2017: 1.500.000 € Auszahlungen; 1.350.000 € Einzahlungen

2018: 1.137.000 € Auszahlungen; 1.023.300 € Einzahlungen

Die Einplanung der Mittel in den Haushalt 2015 ff. gilt vorbehaltlich der Beschlussfassung des Rates der Stadt Aachen sowie der Genehmigung durch die Bezirksregierung.

Weitere aktuelle Themen

Videoüberwachung am Haltepunkt Aachen Eilendorf

Die Verwaltung hat die DB Station&Service AG gebeten, den aktuellen Sachstand zur geplanten Videoüberwachung am Haltepunkt Eilendorf mitzuteilen. Nach Auskunft vom zuständigen Bahnhofsmanagement Aachen ist die DB Station&Service AG bestrebt, die Videoüberwachung auf den durch sie betriebenen Verkehrsstationen weiter auszubauen. Ziel der Videoüberwachung sei es, die Prozesse des Bahnhofsbetriebs bedarfsabhängig zu unterstützen sowie das Sicherheitsgefühl der Reisenden zu stärken und die Sicherheit insgesamt zu erhöhen. Für den Standort Eilendorf sei eine Inbetriebnahme der Videoanlage für den Herbst 2015 vorgesehen.

Schulmobilitätsprojekt im Rahmen des EU-Projektes Citizens Rail

Bestandteil des Citizens Rail Projektes ist auch die Durchführung eines Schulprojektes mit dem Fokus Bahnverkehr an der Maria-Montessori-Gesamtschule. Hierbei sollen in Abstimmung mit diversen Partnern (Stadt, DB, Schule,...) Unterrichtskonzepte für das 6. Schuljahr erstellt und diese auch als Pilotprojekt z.B. im Rahmen einer Projektwoche umgesetzt werden. Hierbei sollen sowohl Sicherheitsaspekte (Verhalten am Bahnhof / im Zug) als auch praktische Erfahrungen (Reiseplanung, Information, Ticketkauf) thematisiert werden. Zudem soll ein Gestaltungsprojekt am Bahnhof Eilendorf umgesetzt werden. Das Projekt soll bis September 2015 durchgeführt werden.

Anlage/n:

Anlage 1: Antrag der CDU Fraktion vom 11. Januar 2015

Anlage 2: Planungskonzept Lageplan Variante 1 Brücke Wolfsbendenstraße

Anlage 3: Visualisierung Variante 1 Brücke Wolfsbendenstraße

Anlage 4: Planungskonzept Lageplan Variante 2 Brücke Hansmannstraße

Anlage 5: Visualisierung Variante 2 Brücke Hansmannstraße

Anlage 6: Planungskonzept Lageplan Variante 3 Tunnel Hansmannstraße

Anlage 7: Visualisierung Variante 3 Tunnel Hansmannstraße

Anlage 8: Planungskonzept Lageplan Variante 4 Nirmer Straße

Anlage 9: Visualisierung Variante 4 Nirmer Straße

Anlage 10: Protokoll Bürgerinformationsveranstaltung vom 17.10.2013