

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/1220/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	04.06.2019
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
<b>Schnittstellen Bus-Bahnverkehr in Aachen optimieren Ratsantrag der Grüne Fraktion im Rat der Stadt Aachen vom 07.06.2018</b>			
<b>Beratungsfolge:</b>			
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
27.06.2019	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Der Antrag gilt als behandelt.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2019	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2019	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 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
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

## **Erläuterungen:**

Der Verwaltung liegt ein Ratsantrag der Grüne Fraktion vom 07.06.2018 zu "Schnittstellen Bus-Bahnverkehr in Aachen optimieren" (vgl. Anlage 1) vor, mit der Zielsetzung ein Maßnahmenbündel für die Optimierung der Schnittstellen von Bus- und Bahnverkehr an den Aachener Bahnhöfen zu erarbeiten.

Der Aachener Verkehrsverbund (AVV) hat am 02.07.2018 einen Expertenworkshop zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn in der Stadt Aachen und der StädteRegion Aachen mit ÖPNV-Planerinnen und -Planern der ÖPNV-Aufgabenträger und der städtereionalen Kommunen, Vertretern der Bus- und Bahnverkehrsunternehmen sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen veranstaltet. In Vorträgen wurden aktuelle Sachstände präsentiert, Lösungsansätze aufgezeigt und Maßnahmen zur Optimierung von Anschlüssen zwischen Bus und Schiene diskutiert. Hierüber wurde in einer AVV-Beiratsvorlage in der Sitzung am 13.11.2018 berichtet.

Nachgelagert haben Gespräche zwischen den Verkehrsunternehmen, dem NVR, dem AVV und der Stadtverwaltung zur Optimierung der Umsteigesituationen an den Aachener Bahnhöfen bzw. Haltepunkten stattgefunden. Es wurden relevante Anschlussbeziehungen Bus/Bahn bzw. Bahn/Bus im Hinblick auf fahrplanmäßige Übergangsmöglichkeiten sowie die Stabilität der Übergangszeiten überprüft, Mängel und Verbesserungspotenziale für die Umsteigewege (z.B. Wegweisung, Direktheit, Barrierefreiheit, Beleuchtung) sowie die Möglichkeiten einer betrieblichen Anschlusssicherung diskutiert.

Konkret im Antrag genannte Beispiele und Anregungen zu Verbesserungen wurden ebenfalls erörtert.

An allen Aachener Bahnhöfen und Haltepunkten besteht Optimierungspotenzial hinsichtlich der Beschilderung, sowohl im Bahnhofsgebäude/am Bahnsteig selbst als auch im Zulauf als Wegebeschilderung. Diese Mängel werden derzeit von der Verwaltung analysiert und in direkten Gesprächen mit der DB, dem NVR und mit dem AVV diskutiert.

Um Wartezeiten für ankommende Bahnreisende in den Abend- und Nachtstunden zu verkürzen wird vorgeschlagen, Busse innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens auf verspätet eintreffende Züge warten zu lassen. DFI-Anzeigen an bahnhofsnahe Bushaltestellen mit sowohl Bahn- als auch Busabfahrzeiten in Echtzeit werden angestrebt. Hierfür soll ein Förderantrag nach § 12 ÖPNVG NRW beim NVR in 2020 gestellt werden. Anzeiger zu den aktuellen Busabfahrtszeiten an Bahnhöfen gibt es heute am Bahnhof Rothe Erde über den Treppenzugang bzw. über dem Hauptauegang im Bahnhofsgebäude im Hauptbahnhof. Eine lagegünstige und auch vandalismus- und wettergeschützte Anbringung einer solchen Anzeige an den Haltepunkten Schanz und Eilendorf ist schwierig. Am Bahnhof Aachen West wäre die Montage einer Busabfahrtsanzeige über dem Treppenzugang denkbar.

### Aachen Hauptbahnhof

Der Aachener Hauptbahnhof ist Knotenpunkt sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr und der wichtigste Verknüpfungspunkt Bus/Bahn bzw. Bahn/Bus im Stadtgebiet. Gute Verknüpfungen

zwischen den beiden Verkehrsträgern Bus und Bahn mit guten Anschlüssen mit möglichst geringen Wartezeiten ist besonders wichtig.

Mit Fertigstellung des Südausganges ist dort mittelfristig im Bereich des neuen Zuganges an der Kasinostraße auch eine zusätzliche Verknüpfungsmöglichkeit mit den Buslinien 14, 34 und 54 möglich.

Mit dem neuen Zugang sollten die Busanbindungen des Hauptbahnhofes auf dem Prüfstand gestellt und ggf. optimiert werden. So wäre es z.B. denkbar, die Linie 14 - analog zu den beiden Linien 34 und 54 heute - ggfs. über die Theaterstraße statt über die Römerstraße - Boxgraben - Karmeliterstraße zu führen, da am zukünftigen Südausgang zeitlich günstigere Umsteigemöglichkeiten zur Bahn entstehen werden. Zu berücksichtigen sind jedoch auch andere wichtige Umsteigebeziehungen Bus-Bus, z.B. in die/aus den Ringlinien 3A/3B bzw. 13A/13B. Eine solche Linienwegänderung muss daher sorgfältig geprüft werden.

Im Ratsantrag wird die Führung von weiteren Buslinien über den Aachener Hauptbahnhof, wie z.B. der Linien 33 und SB 66, vorgeschlagen. Nach erneuter Prüfung - die Vorschläge wurden bereits im Rahmen der Untersuchung Busnetz 2015+ untersucht - überwiegen bei beiden Linienänderungsvorschlägen die negativen Effekte und werden daher sowohl von der ASEAG als auch von der Verwaltung nicht befürwortet:

Die Linie 33 bildet auf der Achse Normaluhr - Viktoriaallee zusammen mit den Linien 7, 27, 37 einen 7,5-Minuten-Takt (Citytakt). Zur direkten Anbindung des Hauptbahnhofs würde die Linie 33 stadteinwärts auf einer Route über die Lothringer Straße (demnächst Radvorrangroute) - Wilhelmstraße - Römerstraße - Boxgraben - Karmeliterstraße - Franzstraße - Kapuzinergraben geführt werden müssen, stadtauswärts aber über die Zollernstraße statt über die Lothringer Straße. Der Linienweg würde sich um ca. 1.000 m, mit insgesamt einer zusätzlichen Haltestelle, verlängern. Die Fahrzeit würde sich um rd. 3,5 Minuten im Vergleich zu heute erhöhen. Außerdem müssten entweder die Taktlagen in der Oppenhoffallee (mit den Linien 7, 27, 37 und 33 unter Verzicht des 7,5-Minuten-Taktes zwischen Ponttor und Frankenberger Viertel) oder aber auf dem weiteren Linienweg in Richtung Hörn/Campus Melaten (mit den Linien 33, 73, 1 und 41) angepasst werden, um den Citytakt weiterhin zu gewährleisten, was wiederum die Taktlagen der anderen betroffenen Citytakt-Achsen (u.a. auf der Jülicher Straße) beeinflussen würden. Abgesehen von den oben aufgeführten betrieblichen Argumenten wäre die Mehrzahl der Fahrgäste mit Quelle/Ziel Innenstadt von der verlängerten Fahrzeit negativ betroffen.

In der heutigen Situation wird der Hauptbahnhof über die Bushaltestelle "Wallstraße" in der Theaterstraße angebunden; Die Fußwegeentfernung von der Haltestelle zum Bahnhofsgebäude Hbf. beträgt rd. 350 m.

Eine Verlängerung der Linie SB 66 über Aachen Bushof bis Aachen Hbf. wird aufgrund des bereits heute dichten Angebotes nicht befürwortet. Außerdem könnte die Strecke nicht aus der Wendezeit der Linie SB 66 heraus gefahren werden, so dass über die Mehrleistung hinaus auch Kosten für ein zusätzliches Fahrzeug und Fahrpersonal im Umlauf einzuplanen wäre. Bereits heute besteht schon die Möglichkeit des Umstiegs in den SPNV am Bf Rothe Erde, die von der Linie SB 66 direkt angefahren wird.

Die Idee, am Aachen Hauptbahnhof endende regionale SPNV-Linien über den Hauptbahnhof hinaus bis zum Bahnhof Rothe Erde bzw. bis zum Westbahnhof zu verlängern wurde mit dem NVR erörtert. Hierfür sind Umbau- und Erweiterungsarbeiten im Aachen Hbf. erforderlich, die vor 2025 nicht abgeschlossen sind.

### Bahnhof Rothe Erde

Am Bahnhof Rothe Erde steigen täglich rd. 5.400 Fahrgäste in die dort abfahrenden Busse und Bahnen ein, davon viele Umsteiger. Besonders in den Abendstunden und an Wochenenden ist eine gute Verknüpfung der beiden Verkehrsmittel sehr wichtig. So gibt es derzeit z.B. montags bis donnerstags bei den späten Zugankünften aus Köln Übergangszeiten von 7 bzw. 5 Minuten nach Kornelimünster/Walheim. Bei Zugverspätungen klappt der Anschluss an die letzte Linienfahrt dann nicht mehr. Dabei kann der Linienverkehr kaum auf verspätete Züge warten; die Linie 35 hat z.B. einen weiteren Anschluss in Walheim einzuhalten. Grundsätzlich werden weitere Optimierungsmöglichkeiten in den Tagesrandlagen geprüft.

Durch eine geänderte Linienführung der beiden Linien 12 und 22 am Kennedypark über Düppelstraße und Reichsweg könnte der Zu- bzw. Abgangsweg zum Bf. Rothe Erde erheblich verkürzt werden. Bei einer Probefahrt mit einem Gelenkbus wurde allerdings festgestellt, dass der Reichsweg aufgrund der geringen Fahrbahnbreite für den Linienverkehr ungeeignet ist. Andere alternative Linienwege für die Linie 12 und 22 werden nicht gesehen, ohne die Erschließungsaufgabe der beiden Linien im Ostviertel einzuschränken. Die Ortsteile Rothe Erde und Eilendorf sind aber halbstündlich durch die Linie 7 an den Bf. Rothe Erde angebunden.

### Haltepunkt Eilendorf

Von Zügen aus Richtung Köln kommend besteht derzeit keinen Anschluss auf Fahrten der Linie 7 in Richtung Verlautenheide. Lediglich um 21:42 Uhr wird eine ALT-Fahrt der Linie 7 in Richtung Verlautenheide im Anschluss an die RE 9 aus Köln (Ankunft 21:38 Uhr) angeboten.

Die Anpassung an die Züge der Euregiobahn ist nicht ohne weiteres möglich: Die Euregiobahn RB 20 kommt jeweils aus beiden Richtungen um 15 Minuten versetzt in Eilendorf an (RB 20 von Aachen Hbf. zur Minute '09 bzw. '39, von Düren/Stolberg zur Minute '24 bzw. '54. Daher lassen sich bei einem 30-Minuten-Takt auf der Linie 7 Anschlüsse aus beiden Richtungen leider nicht realisieren. (Heute Abfahrt der Linie 7 in Richtung Verlautenheide zur Minute '51 / in Richtung Nirm-Am Tunnel zur Minute '21, d.h. 12 Minuten nach Ankunft RB 20 von Aachen Hbf. bzw. Herzogenrath/Aachen West). Eine Verkürzung der Umsteigezeiten von der Euregiobahn aus Richtung Düren/Langerwehe bzw. Stolberg Altstadt ist daher ohne gleichzeitige Verschlechterung der Umsteigezeiten von der Euregiobahn aus Richtung Aachen Hbf. nur mit zusätzlichen Fahrten der Linie 7 bzw. durch eine Taktverdichtung erreichbar.

Der Anschluss zwischen der Linie 2 und den Regionalbahnen hat je nach Fahrtrichtung unterschiedliche Übergangszeiten zwischen 8 und 12 Minuten.

Die bestehende Wegweisung an den Zuwegungen zu den Bahnsteigen weist Mängel auf und wird derzeit überarbeitet. Längerfristig ist ein Umbau des Bahnhofs geplant, der die Defizite der weiten Zuwegungen und der fehlenden zentralen Querungsmöglichkeit der Gleise beheben soll.

#### Haltepunkt Schanz

Die vorhandene statische Wegweisung am Haltepunkt zu den Buslinien bzw. zu den Zügen ist teils veraltet und muss überarbeitet werden. Im Bereich der Bahnsteige könnten DFI-Anzeigen neben den Zugabfahrtszeiten auch über die Abfahrtszeiten der Busse informieren und umgekehrt. Hierfür wären entsprechende Förderanträge zu stellen.

#### Bahnhof Aachen West

Der NVR plant, die Barrierefreiheit am Bahnhof Aachen West im Zuge der Modernisierungsoffensive des Landes (MOF3) mit einer neuen Zuwegung und einer Aufzugsanlage zum Mittelbahnsteig vom Seffenter Weg aus herzustellen. Die Stadt Aachen beabsichtigt, das Bahnhofsumfeld - Republikplatz sowie Bushaltestellen zu überplanen und gestalterisch aufzuwerten. Bei einer Umgestaltung des Vorplatzes sollen die Lagen der Haltestellen optimiert und diese barrierefrei ausgebaut werden. An der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Hörn/Campus Melaten stehen bereits digitale Ist-Zeit-Informationen für die Fahrgäste zur Verfügung. Weitere Anlagen mit Ist-Zeit-Informationen, z.B. analog zum Bahnhof Rothe Erde mit den Abfahrtszeiten der Busse im Bereich des Abgangs zum Seffenter Weg sind denkbar und werden geprüft.

Auch hier wird die statische Wegweisung zum Bahnsteig und zu den Bushaltestellen optimiert.

#### Weiteres Vorgehen

Der Prozess zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn ist angestoßen und wird kontinuierlich in Gesprächen mit NVR, DB Station & Service, AVV und ASEAG fortgeführt.

Grundsätzlich wird angestrebt, die Information zu den Echtzeiten der Busse und Bahnen sowie die Kommunikation zwischen diesen zu verbessern.

Für bauliche und technische Maßnahmen, die dem Zweck einer Verbesserung der Umsteige- und Anschlusssituation an Verknüpfungspunkten dienen, gibt es Fördermöglichkeiten mit bis zu 90% Förderquote.

Der Antrag gilt als behandelt.

#### **Anlage/n:**

Anlage 1: Antrag der Grüne-Fraktion vom 07.06.2018