

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0803/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 06.11.2023
		Verfasser/in: Dez. III FB 61/400
<b>ÖPNV-Betriebsfahrten über A544 während der Vollsperrung</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
23.11.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
06.12.2023	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung, gemeinsam mit der ASEAG und der Autobahn GmbH das Projekt "ÖPNV-Betriebsfahrten über die A 544 während der Vollsperrung" weiterzuverfolgen und für ggf. kurzfristig erforderliche Baumaßnahmen 150.000 Euro bei PSP-Element 5-120202-900-01300-300-1 vorzuhalten.

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

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

### PSP-Element 5-120202-900-01300-300-1 Optimierung Verkehrsführung

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2023	fortgeschriebene r Ansatz 2023	Ansatz 2024ff.	fortgeschriebene r Ansatz 2024ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	200.000	200.000	600.000	600.000	0	0
Ergebnis	200.000	200.000	600.000	600.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

### PSP-Element 1-120201-900-9 Verkehrsk.Planung Straße,Wegen,Plätzen – Kostenart 52910000 Aufw. f. so. Dienstleist.

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2023	fortgeschriebene r Ansatz 2023	Ansatz 2024ff.	fortgeschriebene r Ansatz 2024ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	10.000	10.000	30.000	30.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	10.000	10.000	30.000	30.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

**Klimarelevanz**

**Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung** (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			x

**Größenordnung der Effekte**

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel  80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel  80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

Die Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz ist nicht ermittelbar. Es kann davon ausgegangen werden, dass vermehrt Bürger\*innen auf den ÖPNV umsteigen, wenn es während der Vollsperrung der A 544 Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV und Sicherstellung schneller Betriebsfahrten für den Einsatz gibt. Dies ist allerdings nicht messbar, daher kann auch kein Effekt auf die CO<sub>2</sub>- Emissionen ermittelt werden.

Die Maßnahme hat keine Relevanz für die Klimafolgenanpassung.

## **Erläuterungen:**

### **Bereits geplante und realisierte Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV**

Auf der Grundlage der umfassenden Verkehrsmodellierung zur Vollsperrung der A 544 hat die Stadt Aachen in enger Zusammenarbeit mit der ASEAG die Modelldaten hinsichtlich der Auswirkungen der Vollsperrung auf den ÖPNV ausgewertet und aus den Ergebnissen hierfür

Kompensationsmaßnahmen bzw. Alternativangebote entwickelt. Dabei wurde untersucht, welche Möglichkeiten bestehen, durch ein nochmals ausgebautes ÖPNV-Angebot eine Verlagerung bisheriger Kfz-Verkehre auf den Umweltverbund zu bewirken. Im Rahmen des künftigen Monitoring wird diese Arbeit über den gesamten Zeitraum der Vollsperrung kontinuierlich fortgesetzt.

Erste Maßnahmen sind mit dem ASEAG-Fahrplanwechsel im Oktober 2023 sowie der Inbetriebnahme der neuen Schnellbuslinie Verlautenheide – Haaren – Bushof – Uniklinik umgesetzt worden.

Zur Stärkung des ÖPNV und zur Vermeidung großer Staus in der Ortslage Haaren werden auf der Alt-Haarener-Straße und der Haarener Gracht, jeweils vor dem Ortseingang, Pfortnerrampen eingerichtet. Durch die Pfortnerrampen kann der in die Ortslage einfließende Verkehr kontrolliert und der Rückstau auf die freie Strecke verlegt werden. Dies entlastet vor allem Anwohnende und Anlieger\*innen von Lärm- und Luftbelastung und beugt der Überlastung des innerörtlichen Straßennetzes vor. Durch weitere Anpassungen an den Signalanlagen soll innerorts der Verkehrsfluss auf der Alt-Haarener Straße und der Haarener Gracht verbessert werden.

Der ÖPNV erhält auf der Alt-Haarener-Straße von Würselen kommend bis zum Ortseingang einen eigenen Bussonderfahrstreifen. Diese Maßnahme dient der Stärkung und Beschleunigung des ÖPNV. Über den Bussonderfahrstreifen wird unmittelbar auch die rettungstechnische Erschließung für Haaren gesichert.

Auf Aachener Stadtgebiet ist die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens auf der Jülicher Straße im Abschnitt zwischen Blücherplatz und Berliner Ring in Fahrtrichtung stadtauswärts umgesetzt worden. Durch verkehrlenkende Maßnahmen soll der Verkehrsknoten Jülicher Straße / Prager Ring / Berliner Ring zunächst von MIV, der stadtauswärtig zur Krefelder Straße (und damit verbunden zur Anschlussstelle Aachen-Zentrum der A 4) strebt, entlastet werden. Der stadtauswärtige Verkehr soll stattdessen verstärkt die Route Jülicher Straße – Lombardenstraße – Grüner Weg wählen, um den Prager Ring zu erreichen. Durch die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens kann der ÖPNV die Radiale Jülicher Straße stadtauswärts ab der Lombardenstraße unabhängig von dem durch die Vollsperrung verursachten zusätzlichen Verkehrsaufkommen nutzen und insbesondere den Stadtbezirk Haaren leistungsfähig anbinden.

Auf der Krefelder Straße (B57) wird in Fahrtrichtung stadtauswärts ab Albert-Servais-Allee bis zum Knoten Prager Ring die CHIO-Regelung dauerhaft umgesetzt und der rechte Fahrstreifen zum Bussonderfahrstreifen eingerichtet. Zur Diskussion steht weiterhin die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens auf der B57 (Krefelder Straße) zwischen BAB-Anschlussstelle und Ortseingang Würselen, die dem Busverkehr eine Priorität gegenüber dem Kfz-Verkehr einräumt und damit eine weitere Lenkungswirkung hin zum ÖPNV und zur Entlastung der Straßenräume insgesamt erzeugt. Aus verkehrsfachlicher Sicht sowie aus Sicht der ASEAG ist dies zu begrüßen.

Darüber hinaus werden auf bestimmten Hauptachsen des Busverkehrs die Verfügbarkeiten des Straßenraums mit dem Ziel einer besonderen Beachtung der ÖPNV-Bedürfnisse in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden überprüft, weitere ampelgesteuerte

Knotenpunkte hinsichtlich einer Busbevorrechtigung untersucht und punktuelle Maßnahme zur Beschleunigung des ÖPNV (z.B. Busschleuse Bahnhof Rothe Erde) umgesetzt.

### **Temporäre Wendeschleife für Betriebsfahrten**

Für die innerstädtische Einsatzplanung der ASEAG hat die Autobahn GmbH eine Nutzung der A 544 zwischen Anschlussstelle Rothe Erde und Europaplatz für die Ausfahrt aus dem ASEAG-Busdepot in Aussicht gestellt. Zentrales Thema ist dabei die (zeitliche) Verlässlichkeit des ÖPNV gerade auch bei Betriebsübernahme und Fahrer-/Fahrzeugwechseln zu gewährleisten.

Auf städtischem Straßenraum kann bei beobachteter Notwendigkeit im Anschluss der rechte Fahrstreifen des Blücherplatz stadteinwärts als Bussonderfahrstreifen eingerichtet werden. Damit kann die Bereitstellung der Busse insbesondere in der morgendlichen Spitzenstunde noch zügiger und rechtzeitiger erfolgen.

Die Nutzung der Wendeschleife wird nur für die ASEAG und deren Subunternehmen möglich sein. Die Einfahrt auf die Rampe erfolgt über das Betriebsgelände der ASEAG, dessen Nutzung einem strengen Sicherheitskonzept unterliegt und ausschließlich Betriebsfahrten des ÖPNV zulässt. Fahrten des "normalen" MIV bzw. sonstiger Wirtschaftsverkehre sind nicht zulässig. Auf dem Betriebsgelände gilt im Weiteren das Hausrecht der ASEAG als Eigentümerin des Areals.

### **Weiteres Vorgehen**

Es ist vorgesehen, dass während der Durchführung der Baumaßnahme A544 Erneuerung der Haarbachtalbrücke die ASEAG die Auffahrtsrampe an der Anschlussstelle AC-Rothe Erde in Fahrtrichtung Köln nutzen kann, um ihre Busse in Richtung AC-Europaplatz fahren zu lassen (mit Wendefahrt auf der A544). Die Rampe wird ausschließlich durch die Busse der ASEAG und deren Subunternehmer genutzt, für den übrigen Verkehr ist die Rampe gesperrt. Dabei ist beabsichtigt, dass das Betriebsgelände der ASEAG und die Auffahrtsrampe auf einem möglichst kurzen, für die Gelenkbusse der ASEAG befahrbarem, provisorischem Weg verbunden werden.

In einem ersten Schritt wird die Machbarkeit einer direkten Anbindung des ASEAG Betriebsgeländes an die Verkehrsfläche der Auffahrtsrampe AC-Rothe Erde geprüft. Es ist zu berücksichtigen, dass das Provisorium durch die Gelenkbusse der ASEAG sicher befahren werden kann. Für den Bau des Provisoriums wird eine Kostenermittlung durchgeführt. Die erstellten Unterlagen dienen als Entscheidungsvorlage für die Abstimmung der Autobahn GmbH mit der ASEAG und der Stadt Aachen über die weitere Vorgehensweise.

Zur Realisierung der Baumaßnahme ist das Seitenbegleitgrün (größtenteils Wildwuchs als Buschwerk) zwischen Auffahrtsrampe an der AS Rothe Erde und dem Betriebsgelände der ASEAG entsprechend der Lichtraumprofile zurück zu schneiden oder ggf. zu entfernen.

Im nächsten Schritt sind sodann die Untergrundarbeiten zur Herstellung einer temporären Fahrbahntrasse bis zur Auffahrtsrampe durchzuführen. Auf der A544 sind für die Ermöglichung der Wendemanöver zum einen die Mittelleitplanken auf entsprechenden Maß zu entfernen sowie die dortige Überführung der Fahrspuren herzustellen.

Eine Koordination zwischen den Betriebsfahrten der ASEAG und der Baustellenlogistik erfolgt in direkter Kommunikation zwischen der Autobahn GmbH und der ASEAG.

Für die Betriebs- und Unterhaltungsphase (von derzeit geplanten 22 Monaten) sowie den späteren Rückbau und die Wiederherstellung der Grünflächen sind noch nicht in vollem Umfang bekannte

finanzielle Mittel vorzuhalten. Weiterhin sind ggf. Genehmigungsbedarfe aus dem Naturschutz einzuholen. Auch ist sicherzustellen, dass außerhalb der Betriebsfahrten keine weiteren Fahrzeuge über die Rampe auf die A 544 gelangen. Hierzu ist noch zu prüfen, ob eine Schrankenanlage notwendig wird.

### **Vorschlag Verwaltung**

Die Verwaltung schlägt vor, auf Grund der besonderen Bedeutung des ÖPNV innerhalb der Verkehrskonzepte zur A544, aber auch losgelöst dazu im allgemeinen, Haushaltsmittel in Höhe von 150.000 € für die Baumaßnahme (Planung, Errichtung, Unterhaltung und den Rückbau) und alle Begleitmaßnahmen bereit zu stellen. Aktuell werden für diese Maßnahmen notwendige Mittel in Höhe von 150.000 bis 200.000 € veranschlagt.

Die Mittel aus dem PSP-Element 5-120202-900-01300-300-1 „Optimierung Verkehrsführung“ sollen hierzu genutzt werden. Für den Haushalt 2024 ist dieses PSP-Element noch mit 150.000 € jährlich bereits angemeldet. Aktuell stehen noch rd. 135.000 € aus 2023 zur Verfügung, die allerdings nur verwendet werden können, wenn dieses Jahr Aufträge vergeben bzw. ausgeschrieben werden. Mit der Maßnahme kann eine weitere Unterstützung zur Aufrechterhaltung des ÖPNV Angebots geschaffen werden, die den Umweltverbund während der Vollsperrung der A544 stärkt. Pünktliche Fahrtaufnahmen erhöhen die Attraktivität und können so zu einer generellen Entlastung des Straßennetzes führen.

### **Kosten der Vorplanung**

Für die Vorplanung und Machbarkeitsprüfung werden Kosten in Höhe von rund 7.900 € benötigt. Die Mittel stehen bei PSP-Element 1-120201-900-9 Verkehrskonzepte, Planung (Aufwand für sonstige Dienstleistungen) bereit.

Auf Grundlage dieser Ergebnisse kann das weitere Vorgehen und die Kosten zur Herstellung der provisorischen Verbindung zwischen ASEAG Betriebsgelände und der Auffahrtsrampe AS-Rothe Erde geplant bzw. ermittelt werden

### **Anlage/n:**

Projektskizzen Rampenzufahrt / Wendeschleife