

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1091/WP15
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	31.03.2009
		Verfasser:	FB 61/30
Einführung einer neuen Citybuslinie; Antrag der Fraktionen SPD und Grüne vom 26.01.2009			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
22.04.2009	B 0	Anhörung/Empfehlung	
23.04.2009	VA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Verkehrsausschuss, die Verwaltung gemeinsam mit der ASEAG mit der differenzierten Erarbeitung und Prüfung der finanziellen Auswirkungen vor dem Hintergrund der vorgesehenen Gesamtbelastung von 800.000 EUR zu beauftragen und vorbehaltlich der Haushaltsverträglichkeit und dessen Rechtskraft die Einführung der neuen Citybuslinie zum September 2009 zu beschließen.

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis, beauftragt die Verwaltung gemeinsam mit der ASEAG mit der differenzierten Erarbeitung und Prüfung der finanziellen Auswirkungen vor dem Hintergrund der vorgesehenen Gesamtbelastung von 800.000 EUR und beschließt vorbehaltlich der Haushaltsverträglichkeit und dessen Rechtskraft die Einführung einer neuen Citybuslinie zum September 2009.

Finanzielle Auswirkungen:

Für den Betrieb der neuen Citybuslinie ist mit jährlichen Kosten in Höhe von ca. 500.000 EUR zu rechnen. Dem stehen z. Zt. nicht quantifizierbare Einnahmen durch zusätzliche Fahrgelderlöse gegenüber.

Im Haushalt sind für die Jahre 2010 bis 2012 insgesamt 800.000 EUR für die tariflichen Maßnahmen in Kombination mit dem Citybus eingeplant.

Erläuterungen:

In einem Ratsantrag der Fraktionen SPD und GRÜNE im Rat der Stadt Aachen vom 26. Januar 2009 wurde die Verwaltung beauftragt, mehrere Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV einzuleiten, um damit die Luftreinhalteplanung der Stadt Aachen zu unterstützen (Anlage 1). Wichtige Bestandteile des Fünf-Punkte-Plans waren die Einführung eines Nulltarifs innerhalb des Alleenrings sowie die Einführung der wandernden Kurzstrecke. Haushaltsmittel in Höhe von 800.000 EUR stehen hierfür in den nächsten drei Jahren zur Verfügung.

ASEAG und AVV begrüßen die neue Offensive für einen attraktiven ÖPNV in Aachen und haben die Vorschläge geprüft. Sie kommen zu dem Ergebnis, dass die Einführung eines Nulltarifs nur zu einem kleinen Teil der Aachener Bevölkerung zu Gute kommen würde und haben als alternative Lösung ein mehrstufiges Handlungskonzept entwickelt. Ein Baustein stellt die Überarbeitung des innerstädtischen Tarifsystems (Einführung City-XL-Tarif) dar.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, eine neue Buslinie im zentralen Stadtbereich einzurichten, fortan Citybuslinie genannt. Diese neue Linie soll u. a. auf möglichst direktem Wege den Aachener Hauptbahnhof mit dem Bereich Dom / Markt verbinden.

Zwischen 1990 und 2001 verkehrte der Marktliner direkt über den Aachener Markt. Diese Buslinie wurde seinerzeit mit Midibussen betrieben. Im Rahmen der Restrukturierung wurden die Midibusse (10-Minuten-Takt) durch Standardniederflurfahrzeuge mit größerer Kapazität (15-Minuten-Takt) ersetzt und vom Markt und aus der Mostardstraße herausgenommen. Die Erschließung erfolgte ab 2001 über die Haltestelle Judengasse und Haltestelle Markt (Pontstraße) in der Neupforte.

Geplante Linienführung der Citybuslinie

Die Citybuslinie soll in erster Linie den Hauptbahnhof mit dem Kernbereich der Aachener Altstadt (Dom / Markt) auf möglichst direktem Wege verbinden. Andere bedeutende Standorte wie Elisenbrunnen, Theater, Eurogress / Spielkasino sollen nach Möglichkeit ebenfalls angebunden werden. Wichtig ist auch die ÖPNV-Erschließung von Parkhäusern am Alleenring, um die Attraktivität dieser Standorte zu erhöhen.

Durch die Einrichtung der Citybuslinie kann auch eine Zielvorgabe des Nahverkehrsplans teilweise erfüllt werden, bestehende Erschließungslücken innerhalb der Innenstadt nach Möglichkeit zu beseitigen (Anlage 2).

Die geplante Linienführung der Citybuslinie ist in Anlage 3 dargestellt.

Die Führung durch Fußgängerzonen ist konfliktreich und muss sorgfältig abgewogen werden. Die Breite der Fußgängerzone in der Annastraße reicht für einen Klein- bzw. Midibus aus. Hier ist nur an einer Stelle Außengastronomie vorhanden. Auch die Überfahrt des Fischmarktes ist möglich. Hierfür muss der feste Poller zwischen dem Fischmarkt und Johannes-Paul-II.-Straße bzw. Rennbahn durch einen versenkbaren Poller ersetzt werden.

Mit Überfahrt des Fischmarktes wird eine direkte Anbindung vom Hauptbahnhof zum Dom / Markt sichergestellt. Ab Fischmarkt kann der Bus über Johannes-Paul-II.-Straße geführt werden. Alternativ ist die Linienführung über Rennbahn - Klappergasse möglich.

Eine wichtige Teilstrecke der Citybuslinie ist der Abschnitt „Markt“, der als Einbahnstraße in Richtung Großkölnstraße ausgewiesen ist. Somit ist die Fahrtrichtung von der Jakobstraße in Richtung Mostardstraße / Neupforte vorgegeben.

Die Anbindung des Eurogress / Spielcasinos erfolgt über die Sandkaulstraße / Monheimsallee. Heute werden keine Buslinien über die Sandkaulstraße geführt, so dass die Citybuslinie hier zu einer besseren Erschließung beiträgt. Sollten spätere Fahrversuche ergeben, dass die Anbindung Eurogress aus zeitlichen Gründen nicht erfolgen kann, muss auf den Linienabschnitt Sandkaulstraße - Monheimsallee - Eurogress und zurück verzichtet werden.

Um den Fahrgästen auch vom Dom / Markt zum Hauptbahnhof eine direkte und attraktive Verbindung anzubieten, sollte die Buslinie ebenfalls in Richtung Hauptbahnhof nah an Dom / Markt herangeführt werden.

Die Passage über den Münsterplatz soll nicht geöffnet werden, da es aufgrund der starken Fußgängerströme, des regelmäßig stattfindenden Marktes sowie gelegentlichen Veranstaltungen immer wieder zu Behinderungen für den Bus kommen wird.

Stattdessen soll die Citybuslinie über die Elisabethstraße - Kleinmarschierstraße - Alter Posthof - Theaterstraße geführt werden (siehe Anlage 3). Hierfür ist eine Umdrehung der Einbahnstraßenregelung in der Elisabethstraße erforderlich, die auch aufgrund der mittlerweile in der Hartmannstraße in Fahrtrichtung Ursulinerstraße eingerichteten Sackgasse für andere Verkehrsteilnehmer sinnvoll ist.

Darüber hinaus werden die Wohngebiete im Jakobsviertel (Krakastraße - Mörgensstraße) sowie zwischen Theaterstraße und Lagerhausstraße von der neuen Linie erschlossen. In diesem Bereich besteht ebenfalls ein Erschließungsdefizit, wie in Anlage 2 ersichtlich.

Haltestellen

Die Citybuslinie soll so weit wie möglich bereits vorhandene Haltestellen anfahren. Bei der Einrichtung von neuen Haltestellen soll ein möglichst behindertengerechter und barrierefreier Einstieg ermöglicht werden. Neue Haltestellen werden in den Bereichen Krakastraße - Mörgensstraße, Annastraße, Fischmarkt, Markt, Sandkaulstraße, Bastei, Kleinmarschierstraße sowie Aureliusstraße - Marienplatz erforderlich (siehe Anlage 3). Für den Citybus soll darüber hinaus eine neue Haltestelle „Elisenbrunnen“ in der Hartmannstraße in Höhe der Touristeninformation eingerichtet werden. Eine genaue Planung wird nach Beschluss über die Linienführung erarbeitet. Nicht vorhandene Bushaltestellen werden zunächst provisorisch angelegt und schnellstmöglich barrierefrei ausgebaut.

Fahrzeuge

Die Citybuslinie soll mit Klein- bzw. Midibussen befahren werden. Geplant ist die Anschaffung von insgesamt vier Fahrzeugen, die sukzessiv mit umweltfreundlicher, innovativer Antriebstechnik ausgestattet werden sollen. Die Umrüstung kann unter Beteiligung von RWTH-Instituten über Forschungsmittel erfolgen. Der ASEAG Aufsichtsrat hat die Anschaffung der Fahrzeuge in der Sitzung am 22.03.2009 in Aussicht gestellt.

Aus Sicht der Verwaltung müssen die Fahrzeuge folgende Anforderungen erfüllen:

- niederflurige Einstiegsmöglichkeit mit möglichst zwei Ein- / Ausstiegstüren sowie einer Rampeanlage an mindestens einer Tür
- optische Anzeige / akustische Ansage der nächsten Haltestelle(n)
- Fahrgastkapazität mindestens 30 Personen
- die Fahrzeuge sollen dem neuesten Umweltstandard EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) entsprechen.

Betriebskonzept

Die Citybuslinie soll im 15-Minuten-Takt in möglichst gestreckter Form die Innenstadt bedienen. Die Linie wird aufgrund der häufig beengten Straßenverhältnisse und vorhandenen Einbahnstraßenregelungen lediglich in einer Fahrtrichtung, im Uhrzeigersinn (Hauptbahnhof - Dom - Markt - Eurogress - Bushof - Dom - Theater - Hauptbahnhof), befahren. Die geplanten Betriebszeiten sind montags bis freitags von ca. 8:00 bis 20:00 Uhr und samstags, sonn- und feiertags von ca. 10:00 bis 20:00 Uhr.

Zeitplan

Es ist geplant, die neue Citybuslinie im September 2009 einzuführen. Die eingesetzten Fahrzeuge werden zunächst über herkömmliche Antriebssysteme mit Dieselmotoren verfügen, bis eine parallel in einem Forschungsprojekt unter Beteiligung von RWTH-Instituten entwickelte innovative Antriebstechnik vorliegt. Die Umrüstung der Fahrzeuge erfolgt sukzessiv nach einem Zeitplan, der bis zum Sommer 2009 festgelegt wird.

Finanzielle Auswirkungen

Betriebskosten werden in Abhängigkeit der zurückgelegten Strecke, des zeitlichen Aufwandes und des gewählten Fahrzeugtyps berechnet. Für die neue Citybuslinie entstehen jährliche Betriebskosten zwischen ca. 367.000 EUR (Berechnungsansatz über Nutzwagen-Kilometer) und ca. 500.000 EUR (Berechnungsansatz über Nutzwagen-Stunden). Aufgrund der niedrigen Reisegeschwindigkeit der Citybuslinie wird der Ansatz über die Nutzwagen-Stunden als Grundlage der weiteren Betrachtung verwendet und der höhere Betrag für die Betriebskosten zugrunde gelegt.

Den Betriebskosten stehen z. Zt. nicht quantifizierbare Einnahmen durch zusätzliche Fahrgelderlöse gegenüber.

Durch Ausschöpfung spezifischer Förderprogramme soll der Finanzierungsanteil der ASEAG für die Neuanschaffung der Fahrzeuge minimiert werden. Genauere Angaben können noch nicht gemacht werden.

Durch die Einrichtung eines versenkbaren Pollers in der Annastraße entstehen Anschaffungs- und Einbaukosten in Höhe von ca. 15.000 EUR. Für einen versenkbaren Poller müssen zudem jährliche Wartungskosten von 550 EUR eingeplant werden.

Darüber hinaus müssen die Citybusfahrzeuge mit einem Transponder zur Steuerung des Pollers ausgestattet werden. Der Aufwand für die Ausstattung der vier Fahrzeuge wird auf ca. 1.000 EUR geschätzt.

Die neuen Tarifvorschläge (City-XL-Tarif) verursachen nach Einschätzung eines Gutachtens Einnahmeverluste in Höhe von ca. 250.000 EUR. Dieser Betrag kann nur zum Teil durch Einnahmesteigerungen aufgrund neuer Fahrgäste kompensiert werden.

Im noch nicht genehmigten Haushalt sind für die Jahre 2010 bis 2012 insgesamt 800.000 EUR für die tariflichen Maßnahmen in Kombination mit dem Citybus eingeplant. Die Finanzierung erfolgt zum Teil direkt aus dem Haushalt der Stadt Aachen. Der nicht auszugleichende Teil müsste ggf. über den steuerlichen Querverbund der EVA erfolgen.

Die Aufwandsdeckung der ASEAG konnte in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert werden und liegt zurzeit bei der für Verkehrsunternehmen sehr hohen Quote von 74,5%. Auf der Citybuslinie wird mit hohen Einnahmen gerechnet, da auf dieser besonders für Touristen interessanten Linie der Anteil der verkauften Einzelfahrscheine relativ hoch sein wird.

Die Maßnahme trägt zur Umsetzung der Ziele des Aachener Luftreinhalteplanes bei.

Anlage/n:

- Anlage 1: SPD / GRÜNE-Antrag „Luftreinhalteplan unterstützen durch einen attraktiven ÖPNV vom 26.01.2009
- Anlage 2: Erschließungsqualität Innenstadt, Einzugsradius 200m
- Anlage 3: Geplante Linienführung der Citybuslinie
- Anlage 4: Beispiele der Fahrzeugtypen Kleinbus / Midibus