

<b>Vorlage</b>	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
	<b>Haltepunkt Eilendorf, Ergebnisse der Machbarkeitsstudie</b> <b>Auch:</b> <b>Sachstandsbericht CitizensRail Projekt Bahnhof Haltepunkt Aachen-Eilendorf;</b> <b>Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf vom 11. Januar 2015</b>	
Beratungsfolge:		<b>TOP: __</b>
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“**

<b>Investive Auswirkungen</b>	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
<b>+ Verbesserung /</b>						
<b>-</b>	0		0			
<b>Verschlechterun</b>						

**g**

--	--

**Deckung ist gegeben**

**Deckung ist gegeben**

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	<b>Ansatz 2015</b>	<b>Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015</b>	<b>Ansatz 2016 ff.</b>	<b>Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016 ff.</b>	<b>Folgekos- ten (alt)</b>	<b>Folgekos- ten (neu)</b>
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 / - Verslechterun g</b>	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 Bahnhof 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](http://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 Fahrtrichtung 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 Bahnhofhaltepunktes 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.

	<b>Variante 1 Brücke Wolfsbendenstraße</b>	<b>Variante 2 Brücke Hansmannstraße</b>	<b>Variante 3 Tunnel Hansmannstraße</b>	<b>Variante 4 Tunnel Nirmer Straße</b>
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 Nirmmer Straße

Anlage 9: Visualisierung Variante 4 Nirmmer Straße

Anlage 10: Protokoll Bürgerinformationsveranstaltung vom 17.10.2013



CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung  
Aachen Eilendorf

Oliver Bode, Rödgener Str. 39, 52080 Aachen

An  
Frau Bezirksbürgermeisterin Elke Eschweiler  
Herrn Bezirksamtsleiter Martin Freude  
Bezirksamt Aachen-Eilendorf  
Heinrich-Thomas-Platz 1  
52080 Aachen

**CDU-Fraktion Eilendorf**  
Oliver Bode  
Rödgener Str. 39  
52080 Aachen  
Tel. 0241 / 55 61 06

Eilendorf, 11. Januar 2015

### **Sachstandsbericht CitizensRail Projekt Bahnhofpunkt Aachen-Eilendorf**

Sehr geehrte Frau Eschweiler, sehr geehrter Herr Freude,

die CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf bittet um die Aufnahme des folgenden Tagesordnungspunktes in die Tagesordnung der Sitzung am 04. März 2015 der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf:

#### **„Sachstandsbericht CitizensRail Projekt Bahnhofpunkt Aachen-Eilendorf“**

Die Verwaltung wird gebeten (hier: Fachbereich Verkehrsplanung) die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf über den aktuellen Sach- / Planungsstand hinsichtlich des CitizensRail Projektes "Bahnhofpunkt Aachen-Eilendorf" zu informieren.

Hintergrund sind die in den Haushaltsplanungen für die Jahre 2015 bis 2018 eingeplanten Mittelzuweisungen und Landeszuschüsse für dieses Projekt.

„Für den Bahnhofpunkt Aachen-Eilendorf sollen die Verbesserung der Zugangssituation, der Barrierefreiheit sowie die Erhöhung der sozialen Sicherheit und die Vermarktung (Bewerbung) des Haltepunktes eine zentrale Rolle spielen. Das Ziel besteht darin, die Nutzung des ÖPNV in Eilendorf allgemein und die Nutzung des SPNV speziell zu erhöhen.“

Weiterhin soll die Anbindung an eine der beiden Regionalexpresslinien RE1 bzw. RE9 wieder hergestellt werden.

Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Bode  
(CDU-Fraktionsvorsitzender)

Anlage 2



0	Eerste uitgave	Kirsten Colenbrander	Roger Marien	Roger Marien	25-09-2014
revisie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
opdrachtgever <b>Aachener Verkehrsverbund GMBH</b>			project <b>Aachen Eilendorf</b>		
omschrijving <b>Variante 1 Wolfsbendenbrücke</b>					
formaat	schaal	fase	bladnr.	van	projectnummer
A3	1:1000				BB4713-100-100
					tekeningnummer
					BB4713-100-100

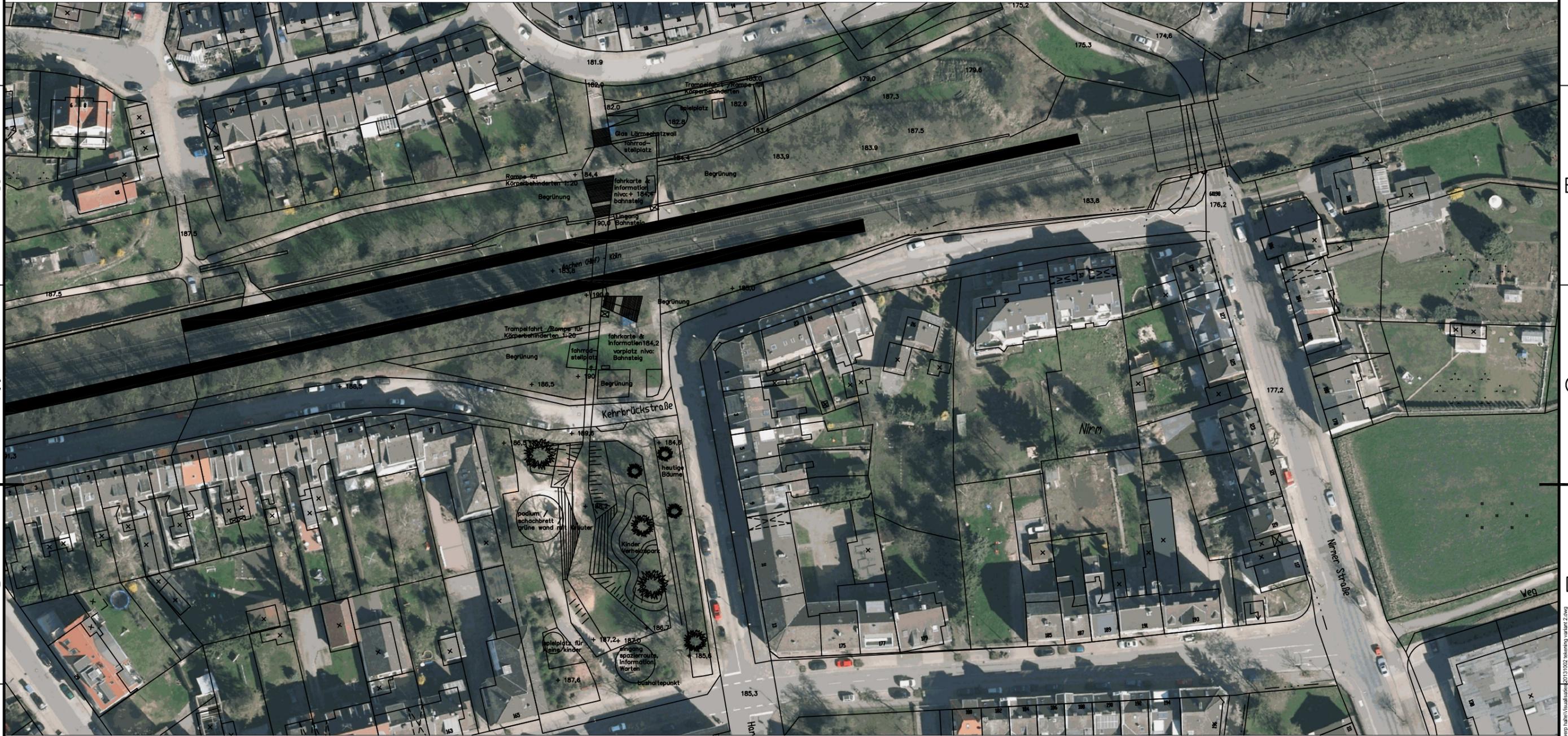


File name: \\haskoningdhv.com\haskoningdhv\visual\haskoningdhv\130527\_Eilendorf\_Luftbild\_RS\_Col\_02\_Spaxle\_1\_uitwerking\_burg.wg

## Anlage 3: Visualisierung Variante 1 - Brücke Wolfsbendenstraße



Anlage 4



0	Eerste uitgave	Kirsten Colenbrander	Roger Marien	Roger Marien	25-09-2014
revisie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
opdrachtgever		project			
Aachener Verkehrsverbund GMBH		Aachen Eilendorf			
omschrijving					
Variante 2 Hansmannstrasse - traverse					
 <small>HaskoningDHV Nederland B.V. Buildings / Infrastructure</small>					
formaat	schaal	fase	bladnr.	van	projectnummer   tekeningnummer
A3	1:1000				BB4713-100-100

Filenaam: \\server1\992468\Box\_Sys\BB4713 (PNV-100-100)\Aachen\_Eilendorf - Traverse\final Data\Drawings\Visualisatie\20131002\_tweevoud\_waiver\_2.dwg

## Anlage 5: Visualisierung Variante 2 - Brücke Hansmannstraße





## Anlage 7: Visualisierung Variante 3 - Tunnel Hansmannstraße





## Anlage 9: Visualisierung Variante 4 - Nirmmer Straße





Aachen, Dezember 2013

## Bürgerbeteiligung Bahnhof Eilendorf

### **Vermerk zum Workshop zur Gestaltung des Bahnhofs Eilendorf am 17.10.2013 im Bezirksamt Aachen-Eilendorf**

Im Rahmen des Workshops wurden erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für eine Umgestaltung des Bahnhofs Eilendorf durch Frau Colenbrander vom beauftragten Ingenieurbüro Royal HaskoningDHV, Utrecht vorgestellt. Anschließend bestand die Möglichkeit, in kleineren Gruppen die vier Varianten zu diskutieren sowie Anregungen für die weitere Planung zu verfassen.

Variante 1: Brücke Wolfsbendenstraße

Variante 2: Traverse Hansmannstraße

Variante 3: Tunnel Hansmannstraße

Variante 4: Nimmer Straße

Darüber hinaus bestand auch die Möglichkeit, Wünsche/Anregungen zum Thema Bürgerbeteiligung zu formulieren.

Unmittelbar nach den einführenden Präsentationen wurden folgende Aspekte / Anmerkungen angeführt:

- Eine Tunnellösung sei aufgrund der sozialen Sicherheit nicht sinnvoll und solle nicht weiter untersucht werden.
- Die heutige Situation, insbesondere das häufige zu beobachtende, unerlaubte Queren der Gleisanlagen sei sehr gefährlich. Eine Verbesserung dieser Situation könne am besten durch eine neue, zentrale Quermöglichkeit (Tunnel, Brücke) erreicht werden. Die bestehende Geländetopographie soll besser ausgenutzt werden. Daher solle geprüft werden, ob die Brücke in Variante 2 mehr in Richtung Westen verschoben werden kann.
- Insbesondere im Zusammenhang mit der Diskussion um das 3. Gleis soll auch die Option eines Mittelbahnsteigs untersucht werden.
- Es wurde angeregt, unabhängig von erforderlichen infrastrukturellen Verbesserungen auch die Verbindungen in Richtung Köln zu verbessern. Hier sollten insbesondere die Anschlüsse in Rothe Erde und Düren optimiert werden.
- Die räumliche Nähe zwischen dem Kinderspielplatz an der Kehrbrückstraße und Bahnanlagen wurde als Gefahrenpotenzial genannt. Aus diesem Grund solle die Variante 1 vorgezogen werden.
- Bei allen Varianten soll auch das Thema Park+Ride in Zukunft stärker berücksichtigt werden.

Die Gruppendiskussionen an den Stellwänden führten zu folgenden Ergebnissen:

#### **Bürgerbeteiligung**

- Der frühe Zeitpunkt der Bürgerbeteiligung sowie die Darstellung und Unterstützung mit Visualisierungen wurde begrüßt.

- Als Zielgruppe in Eilendorf wurden die Neubürger genannt. Da das Neubaugebiet Breitbenden am anderen Ende von Eilendorf liege, solle hier für den Haltepunkt geworben werden.
- Es wurde gewünscht, dass die Anbindung nach Köln verbessert wird
- Bei der zukünftigen Gestaltung und Vermarktung des Bahnhofs solle die Historie des Haltepunktes (Eröffnung bereits 1842) herausgestellt / aufgegriffen werden.
- Die Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofs bietet die Chance auch eine bessere Verbindung zwischen Eilendorf und Nirm zu schaffen.
- Begrüßt wird die Möglichkeit, weitere Termine und Informationen (Präsentationen, Berichte) auf [www.aachen.de/haltepunkteilendorf](http://www.aachen.de/haltepunkteilendorf) abzurufen

### **Variante 1: Brücke Wolfsbendenstraße**

- Die Variante stellt eine übersichtliche Lösung mit guter Einsehbarkeit und hoher sozialer Sicherheit dar.
- Gute Busverknüpfung zur Linie 57. Zur Linie 2 (besserer Takt) ist der Weg aber zu weit.
- Wenn alte Zugänge erhalten bleiben, dann werden auch weiterhin Personen die Gleise überqueren.
- Der Zaun in Mittellage sollte in jedem Fall entfernt werden.
- Es wurde vorgeschlagen, den Straßenquerschnitt der Wolfsbendenstraße im Bereich der Brücke zu verkleinern. Positive Auswirkung auf Geschwindigkeit der Kfz und heutige Straßenfläche könnte in Fläche für neuen Vorplatz einbezogen werden (Kostenersparnis).
- Flächen für P+R sollten in weiterer Planung berücksichtigt werden.
- Es sollen ausreichend Fahrradabstellanlagen geschaffen werden. Gut wäre auch ein Fahrradverleih bzw. eine VeloCITY Station am Bahnhof.

### **Variante 2: Traverse Hansmannstraße**

- Es wurde auf die historische Situation hingewiesen, dass sich das historische Bahnhofsgebäude an dieser Stelle befand.
- Die zentrale Lage sowie die daraus resultierende gute Anbindung an den Ortskern wurden herausgestellt.
- Die geplante Brücke wurde als zusätzliche Ortsteilverbindung zwischen Eilendorf und Nirm positiv wahrgenommen.
- Die Variante bietet viele Chancen für eine städtebauliche Aufwertung des Bereichs.
- Einige Bürger sprachen sich für eine Verlängerung der Brücke mit einer Rampe bis zur Josefstraße aus, da in diesem Fall auch der Vorplatz umgestaltet werden könnte.
- Andere Bürger sprachen sich gegen diese Planung aus, da dann Kinder, die auf dem Kinderspielplatz spielen, dazu verleitet werden, die neue Brücke als Spielplatz zu nutzen.
- Vorteilhaft an der zentralen Lage sei die gute Busanbindung.
- Es wurde der Wunsch geäußert, die geplante Brücke zu überdachen (Wetterschutz).
- Die bestehende Topographie soll besser ausgenutzt werden. Eine Verschiebung des südlichen Brückenfußes etwas nach Westen soll geprüft werden.
- Die Auswirkungen auf die angrenzenden Häuser auf der Nirm Seite (Sichtbeziehung von der Brücke) sollen geprüft und berücksichtigt werden.
- In der dargestellten Visualisierung erscheint die Höhe der Brücke zu gering.

### **Variante 3: Tunnel Hansmannstraße**

- Die Vorteile, die sich aus der zentralen Lage ergeben, sind analog zu Variante 2.
- Die Tunnelvariante wird aufgrund von Vandalismus und der sozialen Sicherheit als negativ bewertet.
- Im Falle einer Tunnellösung soll dem Thema Beleuchtung ein hoher Stellenwert beigemessen werden.
- Vorteil der Tunnellösung sind die kürzeren Wege aufgrund der geringeren Höhendifferenz im Gegensatz zur Brückenlösung.
- Die soziale Kontrolle kann auch verbessert werden, wenn im Zuge der Umbaumaßnahmen die Kundenfrequenz am Bahnhof erhöht wird, z.B. durch die Etablierung anderer Nutzungen wie Bäcker, Kiosk...
- Die Möglichkeiten der intermodalen Verknüpfung sollen verbessert werden, z.B. Car-Sharing Station, Fahrradverleih-Station, Verknüpfung zur Buslinie 2 optimieren

### **Variante 4: Nirmen Straße**

- Die Aufweitung des Tunnels bringt auch den Fußgängern, die den Bahnhof nicht nutzen, Vorteil.
- Die dargestellte Lösung sieht offen und übersichtlich aus.
- Die Busverknüpfung kann verbessert werden, da auch Busse den aufgeweiteten Tunnel nach Nirmen nutzen können.
- Die Durchfahrt für Lkw müsste allerdings unterbunden werden.
- Die Lage zum Zentrum wurde als nicht zentral genug beschrieben.
- An der Randlage könne gfs. ein Park+Ride Platz angelegt werden.

### **Zusammenfassung.**

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.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung soll die Machbarkeitsstudie im Jahr 2013 abgeschlossen, Anfang 2014 in den politischen Gremien vorgestellt und der Beschluss für eine Vorzugsvariante gefasst werden. In den weiteren Planungsphasen werden regelmäßig Bürgerinformations- und Bürgerbeteiligungsveranstaltungen durchgeführt. Termine werden auf [www.aachen.de/haltepunkteilendorf](http://www.aachen.de/haltepunkteilendorf) angekündigt.

## Fotos und Abschriften der Workshop-Stellwände

### Was verbinden Sie mit dem Begriff Bürgerbeteiligung?

- Visualisierung sehr hilfreich
- Zeitpunkt (früh) gut
- in Vergangenheit zu wenig „Protest“ gegen Rückbau Bahn

### Wie kann die Identifikation von Bürgern mit ihrem Bahnhofspunkt gelingen?

- Neubürger einbinden → neue Wohngebiete (Randlagen)
- Ergebnisse kommunizieren
- Kosten angeben
- Anbindung verbessern
  - Stadtteil: ÖPNV/Rad
  - Schiene in Richtung Köln
- zusammen machen/planen
- Vereinsstruktur nutzen
- Engagement der Bürger nutzen
- Historie als Potential
- „Man kennt sich (hier)“
- Identifikation <> bessere Verbindung (Problem Stolberg)
- Attraktivität stärken → RE9 halten lassen
- Varianten gut, aber weniger Wahlmöglichkeiten
- nicht von Haltepunkt, sondern von Bahnhof sprechen
- bessere Vernetzung; Richtung Haaren, Kundenpotential

### Wie würden Sie sich in Bezug auf den Bahnhofspunkt Eilendorf den weiteren Beteiligungsprozess vorstellen?

- Internet:
  - Informationen
  - Verlauf/Archiv
- Internet
- kurzer Planungsprozess
- schnelle, sachliche Informationen
- Informationsmöglichkeit Internet sehr gut
- + alle Akteure eingebunden! (Stadt, DB, AVV, Bürger, ...)
- Ergebnisse Zukunftswerkstatt nutzen

## Variante 1, Standort Wolfsbendenbrücke:

### Was finden Sie gut an der Planung?

- Einsehbarkeit ; soziale Sicherheit
- Anbindung Hansmannstraße bleibt
- Übersichtliche Lösung mit hoher sozialer Sicherheit
- Treppe an der Südseite Wolfsbendenstraße sollte Element aller Varianten sein
- gute Verknüpfung mit Bus

### Was sollte besser geändert werden?

- alte Zugänge besser schließen
- Zugänge erhalten
- Überquerung Gleise bleibt
- Zaun in Mittellage eher entfernen
- Fußwege zur Linie 2 zu lange; Linie fährt auch am Wochenende und öfter

### Weitere Anregungen/Wünsche:

- Wolfsbendenstraße Straßenquerschnitt verringern
- P & R sicher stellen
- vorhandene Straßenfläche mit in Vorplatz einbeziehen
- 3. Gleis beachten
- 3. Streckengleis
- Abstellmöglichkeiten Fahrräder B & R
- Fahrradverleih Velo City
- behindertengerechten Zugang ohne Aufzüge gewährleisten

## Variante 2, Standort Hansmannstraße – Traverse

### Was finden Sie gut an der Planung?

- Lage des alten Bahnhofs
- Anbindung an den Kern (Handel) gut!
- zentral
- zusätzliche Ortsverbindung
- offener, freundlicher Zugang
- weniger Steigung zu bewältigen
- Lage in der Mitte gut bei langen Zügen
- vermindert Überqueren der Gleise
- gute heutige Busanbindung
- Platz in lange Variante integrieren
- lange Variante wegen „sanfter“ Rampe

- lange Variante: städtebauliche Aufwertung

#### **Was sollte besser geändert werden?**

- für Sicherheit sorgen (Kinder)
- Brücke überdachen
- Sicherheit → Suizidgefahr
- in Nirm stehen Häuser an der Böschung

#### **Weitere Anregungen/ Wünsche:**

- Anwohner vs. lange Variante
- Spielplatz erhalten
- kein Parkproblem
- Topographie unter Brücke nach Westen
- Flyer + Adresse
- Parkproblem Kehrbrückstraße
- unabhängig von der Variante Treppe Wolfsbendenstraße
- positive + negative Nutzung der langen Rampe
- Vandalismus resistent
- zusätzliches Wartehäuschen

### **Variante 3, Standort Hansmannstraße – Tunnel**

#### **Was finden Sie gut an der Planung?**

- Mittellösung passt zum Ortsbild
- Busanbindung
- ÖPNV-Verknüpfung mit der wichtigeren Linie 2 mit „kurzen Wegen“

#### **Was sollte besser geändert werden?**

- Tunnel:
  - teuer
  - Vandalismus
  - Pflege/Wartung
  - soziale Sicherheit
- Treppe auf der Südseite von Brücke Wolfsbendenstraße direkt auf den Bahnsteig trotzdem realisieren. „Favorit Variante Mitte bleibt“
- Vandalismus nimmt bei Tunnel zu
- dunkle Bereiche nehmen zu; also kein Tunnel
- Tunnel Nordseite ohne Treppe durch Ausnutzung der Topographie hell und freundlich (auch ohne Aufzug möglich!?)

#### **Weitere Anregungen/Wünsche:**

- Höhe auf Nirmer Seite prüfen
- Variante 1 und Variante 4 kombinieren
- P + R Anlage schaffen
- Tunnel erlaubt kurze Wege; keine sozialen Probleme bei guter Ausführung
- Cambio – Platz schaffen
- Sitz- und Ablagemöglichkeiten
- Beleuchtung, Videoüberwachung, Frequenz schaffen
- Wartehäuschen in Richtung Aachen neu gestalten

## **Variante 4, Nirmer Straße**

### **Was finden Sie gut an der Planung?**

- der neue sichere Durchgang für Fußgänger /Schulkinder
- offen, übersichtlich, Licht, kurzer Weg
- beste Lösung, da Alles sofort vorhanden; Haltepunkt, Aufzug, Tunnelvergrößerung nach Nirm
- Alles an einem Punkt

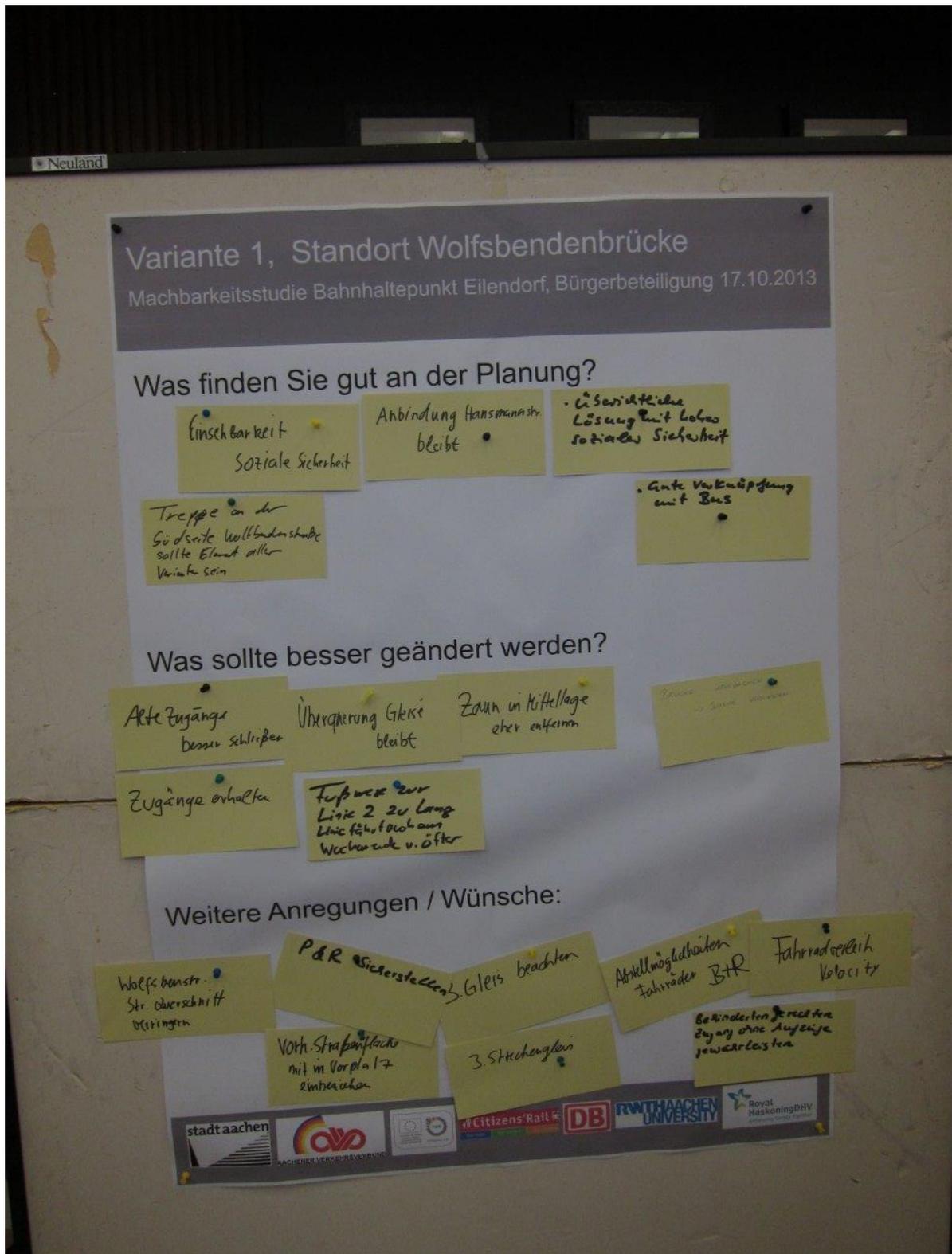
### **Was sollte besser geändert werden?**

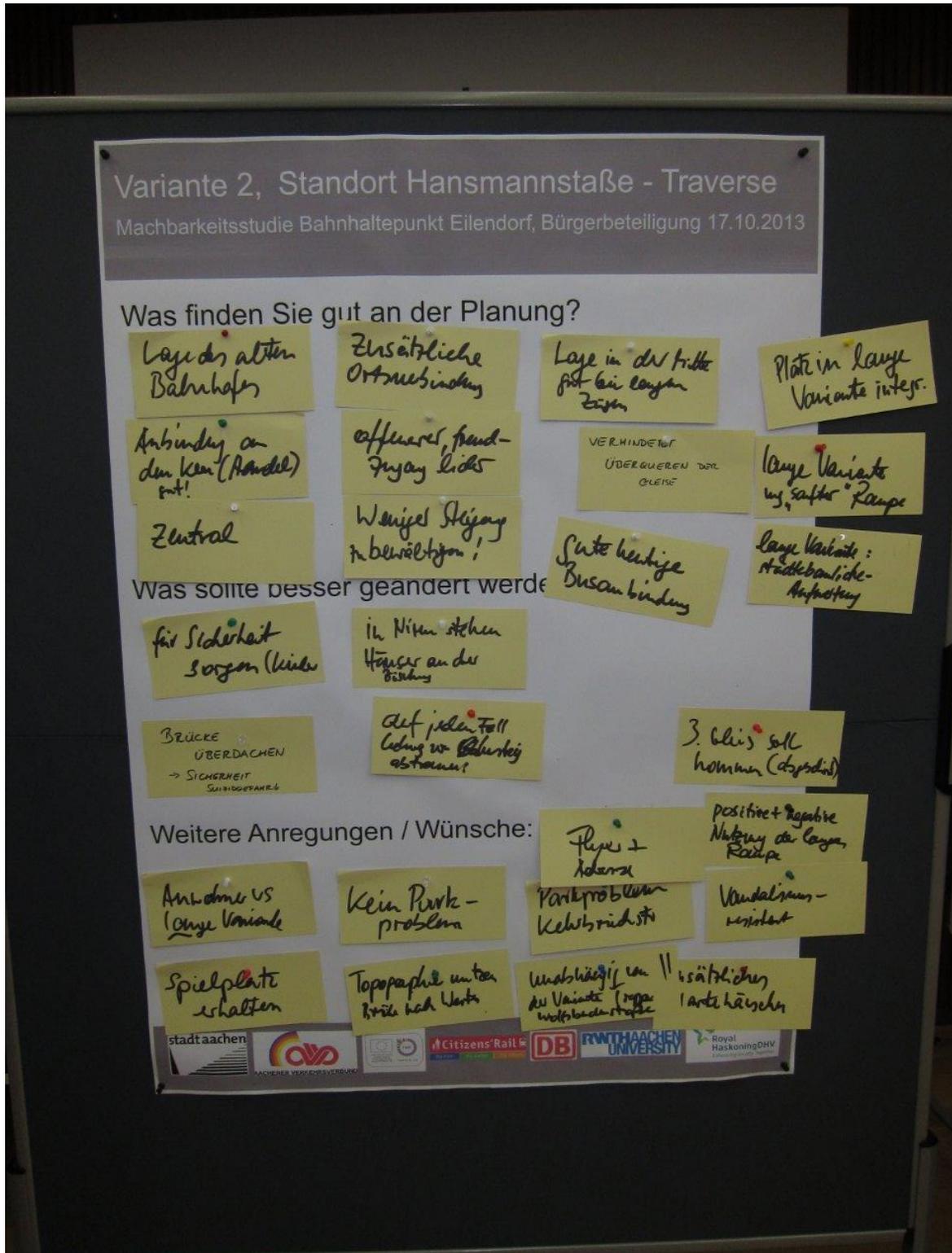
- Fahrzeugtunnel so breit, dass ein Bus durch passt
- Mittelpoller, der nur für Bus öffnet
- Verbesserung der Busverknüpfung
- zu weite Wege, Busanbindung zu weit
- P + R: rechts Richtung Tunnel an der Strecke
- nicht zentral genug
- Kopflage → Gleisquerung
- Bahnhof nicht Haltepunkt

### **Weitere Anregungen/Wünsche**

- im Mittelteil ein kleiner Bäcker wäre gut (kein Alkohol) für die Pendler
- Sicherstellung der Erreichbarkeit ohne Aufzug, da häufig defekt (vgl. Rothe Erde oder Schanz)  
→ Rampe
- historischer Eindruck des Tunnels sollte erhalten bleiben („ältester Bahnhof“)
- Standort zu weit entfernt von Mitte; vorteilhaft eher für Nirmer Bewohner
- Tunnel = Denkmalschutz?
- Schulweg







## Variante 3, Standort Hansmannstraße - Tunnel

Machbarkeitsstudie Bahnhofseilendorf, Bürgerbeteiligung 17.10.2013

### Was finden Sie gut an der Planung?

- Mittellösung passt zum Ortsbild

Busanbindung

ÖPNV-Verknüpfung mit der wichtigeren Linie 2 mit „kurzen Wegen“

### Was sollte besser geändert werden?

Tunnel:  
- Steuer  
- Vandalismus  
- soziale Sicherheit

Vandalismus einwandfrei  
Sei Tunnel ein  
Dunkle Bereiche nehmen zu  
also kein Tunnel

Tunnel Nordseite ohne Treppe durchs Ausstieg der Topographie Hell und freundlich (auch ohne Ausstieg möglich?)

Treppe mit der Seilbahn von Brücke Weltbühnenstraße direkt auf den Bahnhof. Ist das machbar? (Tunnel Variante 3/4/5?)

### Weitere Anregungen / Wünsche:

- Höhe auf Nimmer Seite prüfen

P+R-Anlage schaffen

Canopy-Platz schaffen

Beleuchtung, Videoüberw., Erkennungsschalt.

Var 1 + Var 4 kombinieren

Tunnel erlaubt kurze Wege / keine soz. Probleme bei guter Anbindung.

Sitz- u. Ablage-möglichkeiten

Wartehäuschen Ri. AC neu gestalten

## Variante 4, Standort Nirmmer Straße

Machbarkeitsstudie Bahnhofsteil Eilendorf, Bürgerbeteiligung 17.10.2013

### Was finden Sie gut an der Planung?

Der neue südliche Durchgang für Fußgänger  
Schalwände x2

offen, übersichtl.  
Licht, klare Weg.

Lösung 4

Beste Lösung, da alles sofort vorhanden, Haltepunkt, Aufzug, Tunnelvergrößerung nach Nimm

Alles an einem Punkt!

### Was sollte besser geändert werden?

Fahrwegtunnel so breit das ein Bus durch passt  
Hilfz. Pöller der nur für Bus öffnet

zu viele Wege,  
Busanbindung zu weit

nicht zentral genug

Bahnhof,  
nicht Haltepunkt

Verbesserung der Busverknüpfung

D+R  
↳ Rechts richtig Tunnel der Strecke

Konkage  
→ Gleisquerung

### Weitere Anregungen / Wünsche:

Im Mittelteil ein kleiner Bärchen wäre gut (kein Alkohol) für die Pendler

HISTORISCHER EINDRUCK DES TUNNELS SOLLTE ERH. BLEIBEN ('AEGIDER SANDSTEIN')

Tunnel - Dunkel-schwarz?

Sicherstellung der Erreichbarkeit ohne Aufzug, da häufig defekt (vgl. tolle Erde oder Silans) → RAHPE

Standort zu weit entfernt von Mitte. vorteilhaft eher für Nürmer Bewohner.

Schulweg