

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1046/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 17.12.2013 Verfasser: Dez. III / FB 61/30									
<b>Erneuerung Bismarckstraße, Abschnitt Oppenhoffallee bis Adalbertsteinweg Planungsbeschluss</b>										
Beratungsfolge: <span style="float: right;"><b>TOP: __</b></span>  <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>23.01.2014</td> <td>MA</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>12.02.2014</td> <td>B 0</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	23.01.2014	MA	Anhörung/Empfehlung	12.02.2014	B 0	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
23.01.2014	MA	Anhörung/Empfehlung								
12.02.2014	B 0	Entscheidung								

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er empfiehlt der Bezirksvertretung Aachen-Mitte, gemäß Plan-Nr. 2012 / 10 - 02 den Planungsbeschluss für Gestaltungsvariante 1 mit beidseitigen Schutzstreifen und unter Beibehaltung der heutigen Parkplatzanzahl zu fassen und die Verwaltung zu beauftragen, eine Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er fasst gemäß Plan-Nr. 2012 / 10 - 02 den Planungsbeschluss für Gestaltungsvariante 1 mit beidseitigen Schutzstreifen und unter Beibehaltung der heutigen Parkplatzanzahl und beauftragt die Verwaltung, eine Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen.

## finanzielle Auswirkungen

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2014	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2014	Ansatz 2015 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	339.000	339.000	0	0	339.000	339.000
Ergebnis	339.000	339.000	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2014	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2014	Ansatz 2014 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2014 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	6.000	6.000	0	0	0	0
Abschreibungen	7.500	7.500	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

## **Erläuterungen:**

Die Erneuerung der Bismarckstraße im Abschnitt zwischen Oppenhoffallee und Adalbertsteinweg stand bereits auf der Tagesordnung des Mobilitätsausschusses am 15.11.2012. Der TOP wurde seinerzeit wegen der nicht beendeten Baumaßnahme Schlosstraße abgesetzt.

Zwischenzeitlich ist die Baumaßnahme Schlosstraße abgeschlossen, so dass die notwendige Erneuerung der Bismarckstraße angegangen werden kann.

### **1. Anlass**

Der betroffene Abschnitt der Bismarckstraße zwischen Oppenhoffallee und Adalbertsteinweg liegt im Osten des Frankenger Viertels. Das Teilstück verbindet das Quartier mit dem Adalbertsteinweg und bildet einen Übergang in das angrenzende Viertel Aachen-Ost/Rothe Erde.

Im Jahr 2007 wurde für das Frankenger Viertel auf Grundlage einer Bürgerbeteiligung ein Rahmenplan erstellt, in den ein Handlungskonzept für die Straßenräume des Quartiers integriert wurde. Für den Straßenraumquerschnitt des hier behandelten Abschnitts der Bismarckstraße ist eine symmetrische Straßenraumaufteilung vorgesehen. Zudem soll der Übergang in benachbarte Viertel durch Radverkehrsanlagen sichergestellt werden. Ein Umbau soll die gestalterischen und verkehrlichen Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer verbessern.

Die durch Alter und Witterung bedingten Schäden in der Fahrbahnoberfläche geben den Anlass, den Umbau zeitnah zu veranlassen. Im Jahr 2008 war eine Erneuerung der Asphaltdecke vorgesehen. In den zuständigen Gremien wurde beschlossen, im Rahmen der Deckenerneuerung auf den Linksabbiege-Fahstreifen auf der Bismarckstraße in Richtung Goerdelerstraße zu verzichten. Dadurch sollte - als Übergangslösung - das aufgeschulterte Parken verlängert und Parkraum gewonnen werden. In Anbetracht der allgemeinen funktionalen Mängel wurde von einer Deckenerneuerung Abstand genommen und ein Umbau geplant.

### **2. Heutige Situation** (Anlage 1: Fotos, Anlage 2: Querschnitte, Anlage 3: Lageplan Bestand)

Die Straßenraumbreite im hier behandelten Teil der Bismarckstraße beträgt durchgehend etwa 15 m. Die Straßenraumaufteilung ist symmetrisch mit einer mittigen Fahrbahn und beidseitigen Gehwegen und Parkständen. Die Straße ist beidseitig bebaut, zwischen Hausnummern 188 und 194 ist die geschlossene Blockrandbebauung jedoch durch einen zu einer Kfz-Werkstatt gehörigen Parkplatz unterbrochen.

Die Bismarckstraße weist gemäß Zählung von 2007 im betroffenen Abschnitt eine Belastung von 7.433 Kfz zwischen 7 und 19 Uhr auf (entspricht einem DTV von etwa 9.700 Kfz). In Richtung Adalbertsteinweg ist die Kfz-Verkehrsbelastung (475 Kfz in der Spitzenstunde) höher als in Richtung Goerdelerstraße/Oppenhoffallee (280 Kfz in der Spitzenstunde). In einer Zählung von 2002 wurden im Querschnitt 8.148 Kfz zwischen 7 und 19 Uhr gezählt. Laut Zählungen ist die Kfz-Verkehrsbelastung der Bismarckstraße zwischen 2002 (vor der Umgestaltung der Oppenhoffallee) und 2007 (nach der Umgestaltung) also gesunken.

Die Anschlüsse an die angrenzenden Knoten am Adalbertsteinweg und an der Goerdelerstraße / Oppenhoffallee sind signaltechnisch geregelt. Zur Abwicklung der Verkehre stehen dort folgende Spuraufteilungen zur Verfügung:

Knoten Adalbertsteinweg: Geradeaus/Links, Geradeaus/Rechts

Knoten Goerdelerstraße/Oppenhoffallee: Links, Geradeaus/Rechts

Am Knoten Adalbertsteinweg fahren die meisten Kfz (ca. 75%) aus der Bismarckstraße geradeaus in Richtung Sedanstraße. Am Knoten Goerdelerstraße/Oppenhoffallee verteilen sich die Abbiegeströme auf die Oppenhoffallee und auf die Bismarckstraße in Richtung Drimbornstraße. Bei der Zählung wurde festgestellt, dass im Tagesverlauf lediglich 59 Kfz aus der Bismarckstraße aus Richtung Adalbertsteinweg nach links in die Goerdelerstraße abbiegen.

### *ÖPNV*

Die Bismarckstraße ist nicht Bestandteil des örtlichen Busliniennetzes.

### *Radverkehr*

Radverkehrsanlagen sind weder auf der Fahrbahn noch im Seitenraum vorhanden. Im Rahmenplan für das Frankenberger Viertel ist ein Planungsziel für diesen Bereich der Bismarckstraße die Anlage von Schutz- oder Radfahrstreifen. Im Rahmen der im Jahr 2008 geplanten, aber nicht durchgeführten Deckenerneuerung wurde die Anlage von Schutzstreifen geprüft. Dies hätte allerdings bei der bestehenden Fahrbahnbreite den Verlust aller zur Verfügung stehenden Parkplätze zur Folge gehabt. Eine Lösung sollte bei der Gesamtüberplanung mit Umbau des Straßenraums angestrebt werden.

Als Projekt aus dem Maßnahmenplan Radverkehr werden derzeit durchgängige Radverkehrsanlagen zwischen Europaplatz und Adalbertsteinweg geplant, also unter anderem auch auf der Sedanstraße.

### *Parken*

Im betrachteten Teilabschnitt der Bismarckstraße wird beidseitig längs und aufgeschultert geparkt. Durch das aufgeschulterte Parken werden ca. 90 cm Breite des Gehwegs von abgestellten Fahrzeugen in Anspruch genommen. Zur Fahrbahnaufweitung mit zusätzlichen Spuren in den Knotenbereichen wird die Länge des aufgeschulterten Parkens durch Haltverbote eingeschränkt. Im Straßenverlauf gibt es so bei einer durchschnittlichen Fahrzeuglänge von 5,00 m 13 Parkstände (6 am nordwestlichen und 7 am südöstlichen Fahrbahnrand).

Zurzeit wird im Frankenberger Viertel, wozu auch das hier behandelte Teilstück der Bismarckstraße gehört, die Einführung des Bewohnerparkens untersucht. Hierzu hat eine Beteiligung der Bürgerschaft stattgefunden, die derzeit aufbereitet wird.

### *Fußgänger*

Die ausgebaute Gehwegbreite liegt jeweils bei etwa 3,00 m. Bei aufgeschultertem Parken ist der Gehweg aber nicht in voller Breite nutzbar. Das Öffnen von Türen an den längs parkenden Fahrzeugen führt zusätzlich zu Engstellen im Gehwegbereich. Die Gestaltung entspricht nicht den aktuell gültigen Standards der Barrierefreiheit.

### *Unfallsituation*

Eine Verkehrsunfallauswertung der Polizei Aachen weist am Knoten Bismarckstraße / Goerdelerstraße / Oppenhoffallee für den Untersuchungszeitraum 2009 bis 2012 insgesamt 3 Unfälle mit Personenschäden auf: 1 Unfall im Längsverkehr und 2 Abbiegeunfälle, davon einer mit Fußgängerbeteiligung. Radfahrer waren nicht beteiligt. Am Knoten Adalbertsteinweg/Bismarckstraße kam es seit September 2011 zu 5 Verkehrsunfällen, jedoch nicht zu einem Verkehrsunfall im Zusammenhang mit einer Fahrbewegung aus der bzw. in die Bismarckstraße. Zwischen den beiden Knoten ereigneten sich im genannten Zeitraum keine Unfälle.

### **3. Planung**

Der Umbau der Straße soll die Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer verbessern. Bei der Planung wurden die Prinzipien der aktuellen Regelwerke berücksichtigt. Für die Abwägung der Planungselemente gilt grundsätzlich, dass die Verkehrssicherheit über den Komfort der Verkehrsteilnehmer zu stellen ist. Bei den Umgestaltungsmaßnahmen werden die Belange Behinderter, alter Menschen, Kinder und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt.

Ein Überprüfung der Signalsteuerung am Knoten Bismarckstraße/Goerdelerstraße/Oppenhoffallee unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommen hat ergeben, dass im Einmündungsbereich der Bismarckstraße auf den Linksabbiege-Fahrbahnen verzichtet werden kann, ohne dass die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt wird. Am Knoten Bismarckstraße/Adalbertsteinweg bleiben beide Fahrbahnen der Zufahrt der Bismarckstraße aus Leistungsfähigkeitsgründen erhalten.

Es wurden zwei Varianten erarbeitet. Wesentliche Unterschiede der Varianten ergeben sich in der Führung des Radverkehrs und in der Anordnung von Parkständen:

Variante 1 (Anlage 2: Querschnitte, Anlage 4: Lageplan Variante 1)

#### *Radverkehr*

Durch eine bauliche Anpassung und durch den Verzicht auf den Linksabbiege-Fahrbahnen an der Goerdelerstraße wird Raum für die beidseitige Anlage von Schutzstreifen gewonnen. Die Schutzstreifen entsprechen mit 1,50 m der Regelbreite aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Neben dem Längsparken ist zusätzlich ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen erforderlich. Die Fahrbahn zwischen den Schutzstreifen ist 5,00 m breit. Damit ist ein Begegnen von Pkw ohne Nutzung der Schutzstreifen möglich.

Im Bereich der Knoten Adalbertsteinweg und Goerdelerstraße/Oppenhoffallee werden aufgeweitete Aufstellflächen für den Radverkehr geschaffen, um das direkte Linksabbiegen des Radfahrers konfliktfrei zu ermöglichen.

Es werden Standorte für ca. 4 Fahrradbügel im Seitenraum vorgesehen.

### *Parken und Baumpflanzungen*

Im nordwestlichen Seitenraum befinden sich 2,00 m breite Längsparkstände in Parkbuchten. Insgesamt 3 Baumfelder unterbrechen die Parkbucht bzw. grenzen sie ab. Der Eindruck einer dominanten Fahrbahn im Straßenraum wird so gemindert. Zwischen den Baumpflanzungen mit schmalkronigen Bäumen werden 13 Parkstände angelegt.

Am signalisierten Knoten Adalbertsteinweg/Bismarckstraße wird die Fahrbahn für den zweiten Fahrstreifen und den Rückstaubereich am Knoten aufgeweitet. Der Rückstaubereich muss im Vergleich zur heutigen Situation gekürzt werden, um wie heute 13 Parkstände anbieten zu können. Soll die Leistungsfähigkeit am Knoten hingegen erhalten bleiben, müssen 2 Parkstände entfallen.

### *Fußgänger*

Der Gehweg neben der Fahrbahn bzw. dem Schutzstreifen ist 2,00 m und an den Parkbuchten mit Längsaufstellung 2,50 m breit. Die Parkbucht ist durch ein Hochbord abgesetzt, so dass die Verkehrsflächen klar voneinander getrennt sind.

Querungsmöglichkeiten sind an den signalisierten Knoten an der Oppenhoffallee am Adalbertsteinweg vorhanden.

### Variante 2 (Anlage 2: Querschnitte, Anlage 5: Lageplan Variante 2)

#### *Radverkehr*

In Variante 2 werden keine Schutzstreifen angelegt, um so an beiden Straßenseiten Parkbuchten anlegen zu können. Der Radverkehr wird in diesem Fall mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn ist 6,00 m breit und auf den Begegnungsfall Lkw/Lkw bemessen.

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen ist bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 m und 7,00 m und Kfz-Verkehrsstärken über 400 Kfz/h ist nach den geltenden Richtlinien (ERA 2010) problematisch (bzw. 700 Kfz/h bei geringeren Fahrbahnbreiten). Da die vorhandene Verkehrsstärke auf dem betroffenen Teilstück der Bismarckstraße (mehr als 700 Kfz/h) diese Grenze übersteigt, wurde geprüft, ob verkehrsrechtliche Maßnahmen die Sicherheit des Radverkehrs verbessern können. Eine solche Maßnahme ist die Einführung von Tempo-30 zwischen Goerdelerstraße und Adalbertsteinweg. Der Radverkehr wird dann gleichberechtigt mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

In den Bereichen der signalisierten Knotenpunkte werden für die Radfahrer vorgezogene Aufstellflächen angelegt.

Es werden Standorte für ca. 4 Fahrradbügel im Seitenraum vorgesehen.

#### *Parken*

Durch den Verzicht auf Schutzstreifen können im nordwestlichen und im südöstlichen Seitenraum 2,00 m breite Parkbuchten hergestellt werden. An der nordwestlichen Straßenseite werden 3

Baumfelder angelegt. Zwischen den Baumpflanzungen mit schmalkronigen Bäumen gibt es 9 Parkstände. In der südöstlichen Parkbucht entstehen etwa 13 Parkstände. Aufgrund der Lage der Wasser- und Gasleitungen werden dort keine Bäume gepflanzt. Insgesamt werden 22 Parkstände angelegt.

Die Parkbuchten werden so angelegt, dass durch den Rückstaubereich die Leistungsfähigkeit am Knoten Bismarckstraße/Adalbertsteinweg erhalten bleibt.

#### *Fußgänger*

Die Gehwege sind an beiden Straßenseiten 2,50 m breit und werden mit einem Hochbord von den Parkbuchten getrennt.

### **3. Kosten**

Für die Umsetzung der Maßnahme ist überschlägig mit Kosten in Höhe von 345.000 € zu rechnen.

Vorbehaltlich der Beschlussfassung des Rates über den Haushalt 2014 stehen diese Mittel auf den PSP-Elementen 5-120102-000-00100-300-1 und 4-120102-002-1 zur Verfügung.

Gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NRW sind Beiträge zu erheben, da die Baumaßnahme eine Beitragspflicht auslöst.

### **4. Fazit und Empfehlung**

Beim Umbau der Bismarckstraße im Abschnitt Goerdelerstraße bis Adalbertsteinweg können durch eine Neuordnung des Parkens die Gehwege von parkenden Fahrzeugen geräumt werden. Wenn nur an einer Straßenseite Parkbuchten angelegt werden (gemäß Variante 1), kann zusätzlich die Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr erreicht werden. Mit den Schutzstreifen werden die geplanten Radverkehrsanlagen in der Sedanstraße fortgeführt. Durch eine Reduzierung der Rückstaufläche am Knoten Bismarckstraße/Adalbertsteinweg bleibt die Parkraumbilanz ausgeglichen: Variante 1 enthält wie der Bestand 13 Parkstände.

Bei einer Erhöhung des Parkraumangebots auf 22 Parkstände durch das Anlegen von Parkbuchten an beiden Straßenseiten (gemäß Variante 2), ist die Berücksichtigung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nur durch die Einführung von Tempo-30 richtlinienkonform. Die Straße entspricht jedoch nicht der Charakteristik einer Straße mit Tempo-30-Zone. Das Streckengebot erstreckt sich nur über einen kurzen Straßenabschnitt. Die nah aneinander liegenden signalisierten Knoten Adalbertsteinweg und Goerdelerstraße/Oppenhoffallee verleiten den Kfz-Verkehr, den Radfahrer auf der Fahrbahn zu überholen. Straßen mit Tempo-30 haben zudem in der Regel ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen als die Bismarckstraße im betroffenen Abschnitt. Die Bismarckstraße zwischen Goerdelerstraße und Adalbertsteinweg erfüllt für den Kfz-Verkehr eine wichtige Verbindungsfunktion. Durch die vergleichsweise hohe Kfz-Verkehrsstärke ist eine Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs durch Tempo-30 nicht gewährleistet. Die Geschwindigkeitsregelung würde an den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen nichts ändern.

Unter Abwägung aller Belange empfiehlt die Verwaltung, auf Grundlage der Variante 1 mit beidseitigen Schutzstreifen unter Beibehaltung der heutigen Parkplatzanzahl (Plan-Nr. 2012 / 10 – 02 „Bismarckstraße Variante 1“) den Planungsbeschluss zu fassen.

#### **5. Weitere Vorgehensweise**

Die weitere Bearbeitung sieht zunächst die Durchführung einer Bürgerinformationsveranstaltung vor. Die Ergebnisse fließen in die weitere Entwurfsplanung mit ein und werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung in den Gremien vorgestellt. Im Rahmen der Entwurfsplanung werden auch die Kosten konkretisiert und Aussagen zur weiteren Finanzierung der Maßnahme getroffen.

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

Anlage 1: Fotos

Anlage 2: Querschnitte Bismarckstraße zwischen Goerdelerstraße und Adalbertsteinweg

Anlage 3: Lageplan Bismarckstraße Bestand

Anlage 4: Lageplan Bismarckstraße Variante 1

Anlage 5: Lageplan Bismarckstraße Variante 2