

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0154/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 05.03.2015 Verfasser: Dez. III / FB 61/700									
Kaiserplatz, Umbau der südlichen Stiftsumfahrt zur Optimierung des Busverkehrs Ausführungsbeschluss										
Beratungsfolge: TOP: __ <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>18.03.2015</td> <td>B 0</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>16.04.2015</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	18.03.2015	B 0	Anhörung/Empfehlung	16.04.2015	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
18.03.2015	B 0	Anhörung/Empfehlung								
16.04.2015	MA	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Ausführungsbeschluss für den Umbau der Umfahrung Kaiserplatz auf der Grundlage der Pläne 2014_053_L1, und 2014_053_AQ zu fassen vorbehaltlich der Bereitstellung außerplanmäßiger Mittel und der Integration der Stiftsumfahrt in die bestehende Tempo 30 Zone zuzustimmen.

Der Mobilitätsausschuss fasst vorbehaltlich der Bereitstellung außerplanmäßiger Mittel den Ausführungsbeschluss für den Umbau der Umfahrung Kaiserplatz auf der Grundlage der Pläne 2014_053_L1, und 2014_053_AQ und stimmt der Integration der Stiftsumfahrt in die bestehende Tempo 30 Zone zu.

finanzielle Auswirkungen

Investive Auswirkungen	Ansatz 2015	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015	Ansatz 2016	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	254.400	0	0	0	254.400
Ergebnis	0	-254.400	0	0	0	-254.000
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>-254.400</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2015	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2015	Ansatz 2016	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	10.800	0	0	0	0
Abschreibungen	0	4.800	0	0	0	0
Ergebnis	0	-15.600	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>-15.600</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Erläuterungen:

Allgemeines

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des innerstädtischen Achsenkreuzkonzeptes aus dem Konzept Busnetz 2015+ soll die Haltestelle „Kaiserplatz“ in der Stiftsumfahrt unmittelbar vor dem Knoten Heinrichsallee / Wilhelmstraße / Adalbertsteinweg neu eingerichtet werden. Dadurch kann eine Komfortverbesserung im ÖPNV für die Nutzer erzielt werden.

Der Umbau der südlichen Stiftsumfahrt ist Teil der Bustrasse Kaiserplatz –Blondelstraße und damit ein zentrales Element des beschlossenen Konzeptes „Busnetz 2015+“. Die Maßnahme ist Bestandteil der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Heutige Situation:

Mit dem Bau des neuen Einkaufszentrums Aquis Plaza am Kaiserplatz musste die Verkehrsführung im Bereich Kaiserplatz geändert werden. Der Linienverkehr bedient für die Zeit der Baumaßnahme in Richtung Adalbertsteinweg eine provisorische Haltestelle in der Heinrichsallee und wird direkt als Linksabbieger aus der Heinrichsallee in den Adalbertsteinweg geführt. Die Linie 4 endet seitdem bereits am Bushof.

Bis zum Beginn der Baumaßnahme Aquis Plaza wurden in stadtauswärtiger Fahrtrichtung am Kaiserplatz alle Buslinien in Richtung Adalbertsteinweg über die Stiftsumfahrt geführt und fuhren dort die Haltestellen Kaiserplatz an, die wegen der Kurvenlage nicht barrierefrei waren. Darüber hinaus waren die Flächen in den Nebenanlagen für die wartenden Fahrgäste unzureichend. Mit der Inbetriebnahme des Aquis Plaza wird sich die Zahl der derzeit werktäglich insgesamt 9.000 Ein- und Aussteiger an allen Haltestellen Kaiserplatz noch erhöhen.

Planung:

Es ist beabsichtigt, zukünftig neben der Linie 4 weitere Buslinien auf der Achse Bushof - Willy-Brandt-Platz - Kaiserplatz zu führen. Dies sowie die Herausbildung eines Achsenkreuzes am Bushof ist wesentlicher Bestandteil der Vorzugsvariante aus dem Gutachten Busnetz 2015+.

Vorteile dieser Buslinienführung sind die Entlastung der Peterstraße und des Knotens Hansemannplatz vom Busverkehr sowie eine direktere Anbindung des Aachener Ostens und des Südraums an die zentralen Einkaufsbereiche (Aquis Plaza, Willy-Brandt-Platz / Adalbertstraße) und den Hochschulbereich, insbesondere den Campus Kernbereich.

In einer ersten Stufe sollen neben der Linie 4 die Linien 23, 43, 73, 125, 173 sowie ggfs. die Eifellinien 66 und 68 im Zweirichtungsverkehr über den Willy-Brandt-Platz und Stiftsumfahrt geführt werden. Die Stiftsumfahrt würde dann nur noch für den Busverkehr und Anliegerverkehre zur Verfügung stehen.

Vor dem Knoten Stiftsumfahrt / Heinrichsallee / Adalbertsteinweg / Wilhelmstraße ist die neue Haltestelle Kaiserplatz in beiden Fahrtrichtungen geplant, welche in Richtung Bushof von allen Linien, die zukünftig aus dem Adalbertsteinweg kommend über den Willy-Brandt-Platz verkehren, bedient wird. Die Linie 4 endet wie früher am Kaiserplatz und fährt die Haltestelle in der Stiftstraße am Reiterdenkmal an. Die Ringlinien und die Linien, die auch zukünftig über den Hansemannplatz zum Bushof fahren (vor allem 2er- und 5er-Linien), halten weiterhin auf dem Alleenring.

In Richtung Adalbertsteinweg halten alle Linien außer den Ringlinien an der neuen Haltestelle.

In Fahrtrichtung Bushof wird die neue Haltestelle als Fahrbahnrandhaltestelle in der Bustrasse angelegt. Sie hat eine Gesamtlänge von ca. 50 m. In der Mitte wird die Haltestelle durch eine Zufahrt zur Kirche (mit nur wenigen Fahrten pro Tag) unterbrochen.

In Fahrtrichtung Adalbertsteinweg / Bahnhof Rothe Erde beträgt die Haltestellenlänge ca. 60 m und wird ebenfalls als Fahrbahnrandhaltestelle in der Bustrasse angelegt.

Die Warteflächen werden mit Bodenindikatoren versehen und zum Fahrbahnrand mit einem 16 cm hohen Formbordstein für einen barrierefreien Einstieg in die Niederflrbusse ausgebaut. Die Installation von Fahrgastunterständen je Fahrtrichtung ist geplant. Die Fahrbahn werden in Beton ausgeführt. Der Kiosk kann an der heutigen Stelle bleiben.

Mit der Planung sind auch Veränderungen für den MIV verbunden: Die Stiftsumfahrt selber soll zukünftig zwischen Stiftstraße und Martin-Luther-Straße nur noch von ÖPNV sowie Anlieger- und Lieferverkehren genutzt werden.

Querschnittsaufteilung

Die Fahrbahnbreite der Stiftsumfahrt beträgt zwischen Aquisplaza und St. Adalbert 8m und weitet sich im Bereich der Haltestellen bis zur Einmündung in den Alleenring auf 10,75m auf. Der zusätzliche Platzbedarf für die geplanten drei Fahrstreifen geht zu Lasten heutiger Fußgängerflächen.

Vor dem Hintergrund, dass sich der Charakter der Stiftsumfahrt in das gesamte Umfeld einfügt, ist beabsichtigt, die Stiftsumfahrt in die bereits bestehende Tempo 30 Zone aufzunehmen, da auch in diesem Bereich der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist und die Geschwindigkeitsreduzierung vorrangig dem Schutz der Fußgänger und Radfahrer dient.

Eine separate Ausweisung von Radverkehrsflächen ist dann ebenso entbehrlich wie die Fahrbahnmarkierung. Auch eine Klassifizierung steht der Zonenintegration nicht entgegen, da sich die Klassifizierung der B1 ausschließlich auf den geradeaus verlaufenden Streckenabschnitt Heinrichallee/Wilhelmstraße bezieht.

Für den Radverkehr werden keine separaten Flächen ausgewiesen, da die Geschwindigkeit wegen der Haltestellenlage und der engen Kurvenradien auf 30km begrenzt wird.

Ausbauelemente

Haltefläche Bus	Fußgängerbereich
27cm Fließbeton	8cm Betonplatten 20/20
15cm hydr. geb. Tragschicht	4cm Brechsand/Splitt 0/5
	15cm hydr.geb. Tragschicht
20cm Frostschuttschicht 0/45	13cm Frostschuttschicht 0/32
62cm Gesamtstärke	40cm Gesamtstärke

Baumbilanz

Im Haltestellenbereich müssen vier Bäume gefällt werden. Im aktuellen Ausbaubereich sind zwei neue Bäume vorgesehen.

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und mit Blick auf notwendige Klimaanpassungsprozesse sind zusätzliche Baumstandorte im räumlichen Umfeld dringend erforderlich, bislang jedoch nicht identifiziert. Dies gilt insbesondere auch mit Blick auf die negative Baumbilanz im Zusammenhang mit der Busumfahrt Kaiserplatz und dem Vorhaben Aquis Plaza.

Entwässerung

Zur Entwässerung der verbreiterten Fahrbahn müssen mehrere Abläufe ergänzt oder versetzt werden. Niederschlagswasser wird von dort aus über Rinnen und Straßenabläufe dem Kanal zugeführt.

Beleuchtung

Die Beleuchtung wird an die neue Geometrie der veränderten Verkehrsfläche angepasst.

Umsetzung

Es ist geplant, die dargestellte Maßnahme im 3. Quartal 2015 zu realisieren, sofern der Baubeginn dann zuschussunschädlich ist. Der Ausbau der Haltestelle soll in einem Zug mit der Wiederherstellung der durch das Bauvorhaben Aquisplaza in Anspruch genommenen Flächen erfolgen. Der ideale Zeitpunkt liegt zwischen Fertigstellung des Rohbaus Aquisplaza und der Inbetriebnahme. Ein früherer Umbau ist wegen des intensiven Baustellenverkehrs nicht möglich, erscheint aber auch wegen der Fristen aus der Zuschussbewilligung wenig realistisch. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich 6 Wochen.

Baukosten

Für die Errichtung der Bushaltestellen Kaiserplatz einschließlich erforderlicher Anpassung der Nebenanlagen fallen Kosten in Höhe von insgesamt ca. 270.000 € an.

Finanzierung

Für das Jahr 2015 stehen beim PSP-Element 5-120102-800-00800-300-1 „Verbesserung ÖPNV“, Sachkonto 7852000 „Tiefbaumaßnahmen“, noch nicht verplante investive Haushaltsmittel für die Maßnahme Bushaltestellen Kaiserplatz in Höhe von 156.500 € zur Verfügung. Die Mittel werden aus Gründen der Klarheit und Abgrenzung auf einem separaten PSP-Element mit der Bezeichnung 5-120102-000-07800-300-1 – „Stiftsumfahrt Kaiserplatz“ (investiv) und 4-120102-047-2 (konsumtiv) außerplanmäßig bereitgestellt. Zur Deckung der Gesamtkosten werden weitere Mittel in Höhe von 97.900 € investiv und beim PSP-Element 4-120102-047-2 „Stiftsumfahrt Kaiserplatz“ (konsumtiv) 15.600 € vom PSP-Element 5-120102-000-07200-300-1 – „Salierallee“ zum neuen PSP-Element verlagert. Auf Basis der vorliegenden Planung wird kurzfristig ein Finanzierungsantrag zur Bezuschussung eingereicht.

Die Maßnahme löst keine Beitragspflicht nach dem KAG aus.

Ein Förderantrag beim NVR wurde gestellt. Ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn ist noch zu klären. Im Planbereich wurden in der Vergangenheit Maßnahmen aus Städtebaufördermitteln gefördert, die noch der Zweckbindung unterliegen. Es ist zu klären, in wieweit Rückzahlungspflichten ausgelöst werden.

Zum 31.12.2014 ist in der Bilanz ein Restbuchwert für den Straßenanteil in Höhe von 116.725 € enthalten. Ebenfalls existieren Sonderposten in Höhe von 110.866 €. Im Jahr des Anlagenabgangs reduziert dieses die Allgemeine Rücklage um 5.859 €. Dieser Betrag ist aus den Mitteln des Produktes 12.01.02 zu bestreiten. Bei einer Rückzahlung der Städtebaufördermittel würde der Sonderposten zur Rückzahlung der Fördermittel verwendet werden und die Buchung des Restbuchwertes von 116.725 € würde in voller Höhe aus der Allgemeinen Rücklage anfallen.

Anlage/n:

Lageplan 2014_053_LP1 (nur im Ratsinformationssystem)