

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0475/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	25.05.2016
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Kurbrunnenstraße; Anpassung in Folge von STAWAG-Maßnahmen			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
31.08.2016	B 0	Anhörung/Empfehlung	
29.09.2016	MA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss auf Basis des Plan Nr.: 2016 / 06-01 den Planungsbeschluss zu fassen und die Verwaltung mit der Erarbeitung einer Ausbauplanung und der Durchführung einer Bürgerinformation zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und fasst auf Basis des Plan Nr.: 2016 / 06-01 den Planungsbeschluss. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Ausbauplanung zu erarbeiten und eine Bürgerinformation durchzuführen.

finanzielle Auswirkungen**PSP-Element 5-120102-000-08700-300-1, Kurbrunnenstraße**

Investive Auswirkungen	Ansatz 2016	Fortgeschriebener Ansatz 2016*	Ansatz 2017 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2017 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	45.200	45.200	0	0	0	0
Ergebnis	45.200	45.200	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-056-2, Kurbrunnenstraße

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2016	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016*	Ansatz 2017 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
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
+ Verbesserung / - Verslechterun g	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Erläuterungen:

Anlass

Die STAWAG wird in der Kurbrunnenstraße in 2017 eine umfangreiche Leitungserneuerung vornehmen. Die Maßnahme soll genutzt werden, um den Zustand der Straße zu verbessern und funktionale Mängel zu beheben.

Dies ist im Wesentlichen die mangelhafte Situation für den Radverkehr und Fußverkehr.

Heutige Situation

Räumliche Gegebenheiten

Die Kurbrunnenstraße stellt zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Wilhelmstraße das Verbindungsstück der L 233 dar. An der Straße befindet sich mit der Reha-Klinik Rosenquelle eine der verbliebenen Einrichtungen des Kurbetriebs. In der Kurbrunnenstraße 6 ist seit einiger Zeit die Amos Comenius-Schule als privates Gymnasium beheimatet; in den Hs.-Nrn 16 bis 22 befindet sich Wohn- und Gewerbenutzung. Die Parkpalette Bachstraße mit dauerhaft vermieteten und öffentlich genutzten Stellplätzen ist ebenfalls direkt über die Kurbrunnenstraße erschlossen. Die Straßen Dammstraße, Bachstraße, Michaelsbergstraße und Moltkestraße sowie die Nebenfahrbahn vor der Schule münden als untergeordnete Straßen in die Kurbrunnenstraße. Der Einmündungsbereich der Moltkestraße ist durch eine baumbestandene Dreiecksinsel in üppiger Breite ausgebaut.

Die Kurbrunnenstraße ist mit jeweils einer Richtungsfahrbahn ausgebaut. An der Einmündung der Moltkestraße wurde durch die Aufweitung der Fahrspur eine Aufstellfläche für linksabbiegende Verkehre geschaffen; Zwischen Einmündung Dammstraße und Kasinostraße wird der stadteinwärtige Verkehr auf einer überbreiten Fahrspur geführt.

Entlang der nördlichen Fahrbahnkante reihen sich raumprägende Bäume zwischen Nebenanlagen und Fahrbahn, die zum Teil über nicht ausreichende Pflanzfelder verfügen, bzw. die Oberfläche durchwurzeln.

Im Straßenabschnitt befindet sich die Bushaltestelle Rosenquelle, an der zahlreiche Buslinien in und aus dem Aachener Süden halten.

Im Bereich der Einmündung Michaelsbergstraße befindet sich eine signalgesicherte Fußgängerquerung. Weitere Fußgängerquerungen bestehen als Mittelinseln zudem an den Einmündungen Bachstraße und Dammstraße.

Begleitend existieren zum Teil unterdimensionierte Fußwege und mangelhafte Radverkehrsanlagen.

Radverkehr

Vor Jahren wurde der begleitende Beidrichtungsradweg wegen mangelhafter Breiten aufgehoben und stadtauswärts ein Radfahrerschutzstreifen mit geringen Breiten zwischen 1,20 m und 1,40 m angelegt. Stadteinwärts verblieb der Radweg als getrennter Geh-/Radweg in Seitenlage, mit den damit verbundenen Gefahren für den Fußgängerlängsverkehr. Auch der ehemalige Unfallschwerpunkt mit

ein- und ausfahrenden Kfz in/aus die/der Bachstraße blieb weiterhin auffällig. Für den Radverkehr besteht zusätzlich Handlungsbedarf, da die Führung über Kurbrunnenstraße/Friedrich-Ebert-Allee die einzige, auf Radwegen gesichert befahrbare Verbindung zwischen der Aachener Innenstadt undurtscheid darstellt: Die für den Radverkehr kritische Sachlage auf dem Krugenofer ist hinreichend bekannt, eine Befahrbarkeit der Burtscheider Fußgängerzonen wurde mehrfach abgelehnt.

Fußgänger

Auch für Fußgänger stellt sich die Situation in der Kurbrunnenstraße als verbesserungswürdig dar. Der nördlich gelegene Gehweg weist in seiner gesamten Länge Maße unterhalb der Regel-Mindestmaße von 2,50 m auf. In kritischen Teilabschnitten (z.B. ab Bachstraße stadteinwärts) sind Abschnitte mit Gehwegbreiten von nur noch 1,20 m vorhanden und auch im Bereich der Moltkestraße weichen die Maße mit Breiten von 1,35 m deutlich von den Mindestmaßen ab.

Weiterer Handlungsbedarf für Fußgänger besteht bei der Querung der Straße. So ist die Mittelinsel auf Höhe der Reha-Klinik Rosenquelle mit ca. 1,80 m Breite deutlich zu schmal und genügt – u.a. wegen der Bushaltestelle oder der in unmittelbarer Nähe befindlichen Parkpalette Bachstraße – nicht den Anforderungen. Die signalisierte Querungsstelle im Bereich der Michaelsbergstraße hingegen ist zusätzlich noch mit einer Mittelinsel ausgestattet. Aus verkehrsplanerischer Sicht empfiehlt sich auf jeden Fall der Ausbau der Mittelinsel. Alternativ kann hier vollständig auf die Signalisierung verzichtet werden; die Mittelinsel muss dann in entsprechender Breite hergestellt werden

Verkehrszählung

Aktuelle Verkehrszählungen liegen für den betroffenen Bereich der Kurbrunnenstraße nicht vor. Daten aus dem Jahr 2002 weisen eine Gesamtbelastung von ca. 14.000 Kfz im Zeitraum zwischen 7 und 19 Uhr, bei ca. 700 Radfahrern auf. Das entspricht dem aktuellen modellierten DTV-Wert des städtischen Verkehrsmodells von ca. 20.000 KFZ/Tag. Eine aktuelle Verkehrserhebung ist beauftragt.

Planung

Aufgrund der Straßencharakteristik, der bestehenden Flächenverfügbarkeit und den oben beschriebenen Aufgabenstellungen ergeben sich überschaubare Planungsansätze. Aufgrund der Bedeutung für das Ortsbild wird – bis auf den Baum in unmittelbarer Nähe der Querungsstelle Rosenquelle – die Beibehaltung der Baumreihung am nördlichen Fahrbahnrand vorgeschlagen. Das bedeutet, dass sich die Verkehrsflächenaufteilung an der Breite der vorhandenen Fahrbahn von im Durchschnitt ca. 9,00 m Breite orientieren muss.

Vorgeschlagen wird, den Radverkehr als Fahrverkehr konsequent auf die Fahrbahn zu verlegen und dort adäquate Führungsformen anzubieten. Entsprechend kann durch die Verlagerung aus den Nebenanlagen Fläche für Fußgänger und den Baumschutz gewonnen werden. Dabei bleiben für den fließenden Verkehr auch weiterhin ausreichend Flächen – sowohl für den Längsverkehr als auch für die Abbiegebeziehungen – zur Verfügung.

Bei einer Berücksichtigung von Radfahrstreifen im Regellaß von 1,85 m beidseitig, verbliebe eine 5,50 m breite Mittelfahrbahn, die für den hier vorhandenen Busverkehr unterdimensioniert wäre.

Vorgeschlagen wird daher der Einsatz von Schutzstreifen, die im Bedarfsfall vom Kfz-Verkehr überfahren werden können. Denkbar sind Schutzstreifen von 1,50 m Breite als Regelmaß oder – angesichts der oben skizzierten Bedeutung der Wegeverbindung für den Radverkehr – auch mit einem komfortablen Maß von 1,75 m Breite. Die Querschnitte sind in den Anlagen dargestellt. Als Ergebnis der Beratung in der Verkehrsbesprechung wird die Variante mit 1,50m breiten Schutzstreifen und verbleibender Fahrbahn von 6,30 m wegen des Sicherheitsgewinns für die Radfahrer durch ausbleibende Ausweichmanöver sich begegnender Großfahrzeuge bevorzugt.

Anschlüsse an die vorhandenen Radverkehrsanlagen in der Friedrich-Ebert-Allee sowie im Bereich Normaluhr müssten entsprechend der dort vorhandenen Radwegemarkierungen vor-genommen werden. Im Bereich der Dreiecksfläche Moltkestraße kann der Straßenraum er-weitert werden.

Die Nebenanlagen sollten als durchgängiger Gehweg gestaltet werden, der im Regelfall brei-ter als die Mindestgehwegbreite von 2,50 m ausgeführt werden sollte. Auch für die Baumfelder ergäbe sich dabei die Möglichkeit der Verbreiterung der Wurzelfelder.

Die Haltestellenbereiche müssen an die Anforderungen der Barrierefreiheit und auf die heutigen Standards der Busbedienung angepasst werden (Formbord, 22 m Haltestellenlänge).

Die vorhandenen Querungs-Mittelinseln werden auf ein Regelmaß von 2,50 m ausgebaut, die LSA an der Michaelsbergstraße wird zugunsten einer breiteren Querungs- Mittelinsel abgebaut. Im Bereich der Mittelinseln werden die Schutzstreifen für den Radverkehr unterbrochen.

Bauphasen

Die Umsetzung der Planung muss in Abstimmung mit den Baumaßnahmen der STAWAG geschehen und ist für 2017/18 zu erwarten.

Kosten und Finanzierung

Aus dem Haushaltsplan 2016 stehen für die Kurbrunnenstraße unter PSP-Element 5-120102-000-08700-300-1 auskömmliche Planungsmittel i.H.v. 45.200 € zur Verfügung; in der Liste der nach § 14 GemHVO zunächst nicht in den Haushalt aufgenommenen Maßnahmen sind weitere Mittel in Höhe von insgesamt 367.800 € aufgeführt.

Die haushaltsneutrale Einplanung der Maßnahme in den Haushalt wird auf der Basis der Ergebnisse der Ausbauplanung erfolgen.

Die Kurbrunnenstr. hat zum 31.12.2015 noch einen Restbuchwert von 151.199,51 €.

Aufgrund des Neubaus ist dieser um einen noch bestehenden Sonderposten in Höhe von 31.887,53 € zu reduzieren und gegen die allgemeine Rücklage auszubuchen. Dementsprechend ergibt sich eine Verschlechterung der allgemeinen Rücklage um 119.311,98 €.

Nach dem Neubau ist ein Buchwert in Höhe der Herstellungskosten zu veranschlagen, parallel zu den aus der Finanzierung entstehenden Verbindlichkeiten.

Für die Herstellung der Bushaltestellen sowie die baulichen Anpassungen für den Schutzstreifenausbau stehen ausreichende Mittel aus dem Sonderposten der Ablösezahlungen zur Verfügung.

Weiteres Vorgehen

Im Anschluss an die politische Beratung ist die Durchführung einer Bürgerinformation beabsichtigt. Verwertbare Ergebnisse der Anhörung fließen in die Ausbauplanung ein; ein Protokoll der Bürgerinformation wird dem Ausschuss in diesem Zusammenhang zur Verfügung gestellt.

Anlage/n:

Anlage 1 Bestandsplan

Anlage 2 Querschnitte

Anlage 3 Fotos

Anlage 4 Planung