

Vorlage		Vorlage-Nr:	A 61/0432/WP15
Federführende Dienststelle: Planungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: Bauverwaltung		AZ:	
Fachbereich Umwelt		Datum:	16.11.2006
Fachbereich Verkehr und Tiefbau		Verfasser:	A 61/30 Dez. III
<p>Parken im Frankenberger Viertel hier: Ergebnisse der Zukunftswerkstatt und Antrag der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Aachen vom 04.09.2006</p>			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
06.12.2006	B 0	Entscheidung	
14.12.2006	VA	Entscheidung	

Finanzielle Auswirkungen:

Zur Umsetzung des Parkraumkonzeptes entstehen Kosten für Markierung/ Demarkierung, Schwellen sowie Baumverpflanzung in Höhe von ca. 55.500,-- € zzgl. der Beschilderungskosten. Bei der Haushaltsstelle 1.61000.61080.5 stehen für 2006 noch 34.000,-- € zur Verfügung, der Rest muss aus Mitteln für 2007 finanziert werden.

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt, in der Bismarckstraße, Neumarkt, von-Görschen-Straße und Warmweierstraße laut Plan Nr. 2006/09-01 LP Schrägparkstreifen anzulegen.

Sie empfiehlt dem Verkehrsausschuss, die Mittelstreifen der Oppenhoffallee und der Viktoriaallee von parkenden Fahrzeugen frei zu stellen und das Parken nur noch entlang der Bordsteinkante zu gestatten. Die Oppenhoffallee soll eine Fahrspur von 3,00 m plus 1,50 m Angebotsstreifen erhalten.

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt, vorausgesetzt der Empfehlung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte, in der Viktoriaallee und Oppenhoffallee den Mittelstreifen von parkenden Fahrzeugen frei zu halten und das Parken nur noch in Längsaufstellung entlang der Bordsteinkanten zu gestatten. Die Oppenhoffallee erhält eine Fahrspur von 3,00 m plus 1,50 m Angebotsstreifen.

Er schließt sich dem Beschluss der Bezirksvertretung Aachen-Mitte an, in den in ihrer Zuständigkeit liegenden Straßen das Schrägparken einzurichten (Plan Nr. 2006/09-01 LP).

Der Antrag der CDU gilt als behandelt.

|

Erläuterungen:

Parken im Frankenerger Viertel

hier: Ergebnisse der Zukunftswerkstatt und

Antrag der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Aachen vom 04.09.2006

Sachstand

Die CDU-Fraktion beantragt, den Stand der Planung zur Reorganisation des ruhenden Verkehrs im Frankenerger Viertel den Bewohnern vorzustellen. Darüber hinaus sollen die Auswirkungen auf den fließenden Verkehr begutachtet werden.

Im Zusammenhang mit der im Frankenerger Viertel durchgeführten Zukunftswerkstatt haben sich mehrere Arbeitsgruppen gebildet. Unter anderem hat sich unter der Prämisse „Freiräumung der Alleen (Oppenhoffallee und Viktoriaallee) von parkenden Fahrzeugen“ eine Gruppe intensiv dem Thema Neuordnung des ruhenden Verkehrs gewidmet.

Ziel war, die Anzahl der vorhandenen Parkplätze unter Berücksichtigung und Gewährung der Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer etc. beizubehalten

Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs ist die Basis für weitere gestalterische Maßnahmen, die andere Arbeitsgruppen sich zur Aufgabe gemacht haben.

Die AG „ruhender Verkehr“ hat sich seit Februar 2006 mehrfach getroffen und unter Beteiligung der Fachverwaltung und des externen Planungsbüros HHS das Planungskonzept erarbeitet.

Planung

Die einzelnen Straßen des Frankenerger Viertels wurden auf die Möglichkeit, die Anzahl der Parkstände zu erhöhen, geprüft. Für Fußgänger sollte die nutzbare Restgehwegbreite das Maß von 2,00 m nicht unterschreiten.

In der Oppenhoffallee und der Viktoriaallee wurden die Mittelstreifen von parkenden Kfz freigestellt.

Oppenhoffallee

Der Mittelstreifen soll von parkenden Fahrzeugen frei gestellt werden und das Parken nur noch in Längsanordnung beidseitig entlang der Bordsteine - wie schon im Abschnitt zwischen Viktoriaallee/Viktoriastraße und Bismarckstraße praktiziert - erfolgen. Eine Reduzierung von heute 2 auf zukünftig 1 Fahrspur pro Richtung mit einer Breite von 3,00 m und einem begleitenden Angebotsstreifen von 1,50 m ist erforderlich.

Die Linksabbiegespur in die Viktoriastraße wird auf ein Minimum von 10,00 m verkürzt, wodurch die Leistungsfähigkeit des Knotens nicht herabgesetzt, jedoch das Parkangebot erheblich verbessert wird (ca. 13 Parkplätze). Nach wie vor bleibt genügend Aufstellfläche für die in der Spitzenstunde festgestellten Abbiegeverkehre von 66 Fahrzeugen.

Im Bereich der Häuser Nr. 47-51 und 101-109 ist eine zeitliche Bewirtschaftung (Parkscheibe, 2 Std., werktags 8 - 19 Uhr) vorgesehen.

226 Parkplätze auf dem Mittelstreifen entfallen, dafür können 159 neue Parkplätze geschaffen werden, das Defizit von 67 Parkplätzen wird durch Anlegung von Schrägparkmöglichkeiten in umgebenden Straßen aufgefangen.

Die entstehenden Kosten betragen für
Markierungs- und Demarkierungsarbeiten 8.400,- €

Viktoriaallee

Auch für die Viktoriaallee ist das Ziel, den Mittelstreifen von parkenden Fahrzeugen freizuhalten.

Heute wird in den beiden Abschnitten zwischen Bismarckstraße und Kirche Herz-Jesu schon überwiegend längs entlang der Bordsteinkante geparkt. Lediglich auf dem Abschnitt zwischen Oppenhoffallee und Bismarckstraße werden auf dem Mittelstreifen noch Fahrzeuge abgestellt. Hier entfallen 21 Parkmöglichkeiten.

Durch die Einrichtung des Bordsteinlängsparkens können 9 zusätzliche Parkplätze gewonnen werden.

In der Spitzenstunde wurden 70 Kfz auf der Linksabbiegespur in Richtung Oppenhoffallee erfasst. Eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit hat ergeben, dass auf die Abbiegespur verzichtet werden kann. Ein Ausgleich für das Defizit von 12 Stellplätzen wird durch Ausweisung von Schrägparkstreifen in den umgebenden Straßen geschaffen.

Die entstehenden Kosten betragen für:
Markierung- bzw. Demarkierungsarbeiten 2.500,-€

In den nachfolgend in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Straßen wurden Veränderungen geplant:

Bismarckstraße (zwischen Schlossstraße und Drimbornstraße)

Die Bismarckstraße erlebt eine umfassende Umgestaltung. Sie wird als Quartierswohn- und Geschäftsstraße geschwindigkeitsreduziert. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h reduziert.

Der Radverkehr kann künftig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Die Anlage eines Kreisverkehrs im Knoten Bismarckstraße/Viktoriaallee ermöglicht die Wegnahme der Aufstellspuren für den Linksabbieger in die Viktoriaallee; dies gilt für beide Richtungen. Eine Umsetzung ist im Zuge der noch erforderlichen städtebaulichen Untersuchung zu prüfen.

Die Fahrbahnbreite wird im gesamten Abschnitt auf 6,00 m festgelegt. Damit bleibt eine Option zur Verlegung der Buslinien von der Oppenhoffallee auf die Bismarckstraße erhalten.

Das geplante Schrägparken wurde im gesamten Abschnitt auf der nördlichen Straßenseite vorgesehen.

Abschnitt zwischen Schlossstraße und Goffartstraße/Haßlerstraße

In diesem Straßenabschnitt im Bereich der Häuser ungerade Haus-Nummern 59-71 können durch die Änderung des Längsparkstreifens in einem Schrägparkstreifen 11 zusätzliche Parkplätze gewonnen werden. Die nutzbare Gehwegbreite wird nur um 0,06 m verringert, d.h. von heute 2,53 m auf zukünftig 2,47 m. Die gegenüberliegende Straßenseite bleibt unverändert.

Abschnitt zwischen Goffartstraße und Viktoriaallee

Die Ausweisung eines Schrägparkstreifens ermöglicht den Gewinn von 24 zusätzlichen Parkplätzen. Darin sind 2 Parkstände enthalten, die durch die Anlage eines Kreisverkehrs im Knoten Bismarckstraße/Viktoriaallee möglich werden. In diesem Abschnitt ist eine Reduzierung der nutzbaren Breite des Gehweges auf der nördlichen Seite um 0,08 m bzw. 0,07 m und auf der südlichen Seite um 0,16 m bzw. 0,07 m notwendig.

Die Taxenstände werden auf die südliche Seite der Bismarckstraße gegenüber Haus Nr. 113 verlagert, da der vorhandene Standort nicht mehr als Parkplatz ausgewiesen wird.

Im Bereich der Häuser Nr. 127/129 ist eine Bewirtschaftung mit Parkscheibe vorgesehen.

Abschnitt zwischen Viktoriaallee und Drimbornstraße

Die Anlegung eines Schrägparkstreifens mit Anschluss eines kurzen Längsparkstreifens auf der nördlichen Straßenseite ermöglicht eine zusätzliche Ausweisung von 14 Parkplätzen. Auch hierin sind 2 Längsparkplätze aufgrund des Kreisverkehrs möglich. Hierzu muss der nördlich gelegene nutzbare Gehweg um 0,26 m reduziert werden - es verbleiben immer noch 3,26 m -. Der südliche Gehweg - hier befindet sich auch die Wohnbebauung - wird um 0,18m auf 3,26 m verbreitert.

Für die Bismarckstraße im Abschnitt zwischen Schlossstraße und Drimbornstraße können durch die Anlegung von Schrägparken insgesamt **49** zusätzliche Parkplätze angeboten werden.

Die entstehenden Kosten betragen für:

Markierung- bzw. Demarkierungsarbeiten	30.600,-- €
--	-------------

Brabantstraße zwischen Oppenhoffallee und Luisenstraße

Auf der östlichen Straßenseite ist von Ecke Oppenhoffallee bis zur Zufahrt von Haus Nr. 47 Schrägparken vorgesehen. Für die Ausweisung eines Schrägparkstreifens muss der Radweg entfallen. Das kann nur durch eine kostenintensive Baumaßnahme realisiert werden. Hier könnten 9 zusätzliche Parkplätze ausgewiesen werden.

Frankenberger Straße

In der Frankenberger Straße ist im Bereich der Häuser Nr. 14 bis Nr. 30 (gerade Hausnummern) die Anlage eines Schrägparkstreifens vorgesehen. 15 zusätzliche Parkplätze können dadurch gewonnen werden. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite wird im Bereich der vorhandenen Garagenzufahrten das Parken untersagt. Durch die Einrichtung des Haltverbots gegenüber den Häusern 26, 28 und 30 wird außerdem der Blick auf den Platz des Neumarktes (Spielplatz) freigestellt. Der nutzbare Gehweg im Bereich des Schrägparkstreifens muss von zurzeit 2,95 m auf 2,25m reduziert werden.

Die entstehenden Kosten betragen für

Markierungs- und Demarkierungsarbeiten	1.900,--€
--	-----------

Kurfürstenstraße

Die Ausweisung von Schrägparken bei Erhalt des auf der gegenüberliegenden Seite vorhandenen Längsparken kann nur durch die Einrichtung einer Einbahnstraße erreicht werden. Das soll nur im Abschnitt Oppenhoffallee bis Haus Nr. 17 umgesetzt werden. Im anschließenden Straßenabschnitt bis zur Oranienstraße gibt es anliegende Gewerbebetriebe, für die der Zweirichtungsverkehr erhalten bleiben soll. Hier können 4 zusätzliche Parkplätze gewonnen werden.

Die nutzbaren Gehwege müssen außerdem beidseitig in ihrer Breite verringert werden, dies bedeutet auf der östlichen Straßenseite eine Reduktion von 3,00 m auf 2,30 m und auf der westlichen Seite von 2,90 m auf 2,05 m.

Die entstehenden Kosten betragen für

Markierungs- und Demarkierungsarbeiten	1.700,-- €
--	------------

Neumarkt

Die Anlegung von Schrägparken entlang der östlichen Bebauung bringt lediglich einen Gewinn von 2 Parkplätzen. Der große Nutzen liegt jedoch darin, dass entlang des gesamten Platzes auf das Längsparken verzichtet werden kann.

Ebenso ist vor Haus Nr. 3 eine breite Furt vorgesehen, die von parkenden Fahrzeugen frei gehalten werden soll. Für den Platzbereich bedeutet dies eine Aufwertung mit gleichzeitig gefahrloserem Überqueren der Fahrbahn. Die Einrichtung einer Einbahnstraße ist hierzu notwendig.

Um einen Überhang der schrägparkenden Fahrzeuge von nur 0,50 m zu gewährleisten, sollte innerhalb des Parkstreifens eine Schwelle angebracht werden, da der Überhang normalerweise 0,70 m beträgt. Hierdurch kann ein nutzbarer Gehweg von 2,30 m erhalten werden.

Die entstehenden Kosten betragen für

Markierungs- und Demarkierungsarbeiten	900,-- €
--	----------

Schwellen im Parkstreifen	5.000,--€
---------------------------	-----------

Triebelsstraße

Der Längsparkstreifen kann um 2 Parkplätze verlängert werden.

Von-Görschen-Straße

Die Ausweisung von Schrägparken auf der östlichen und Beibehaltung von Längsparken auf der westlichen Straßenseite macht die Einrichtung einer Einbahnstraße erforderlich. Durch diese Parkordnung bleibt nur eine Restfahrbahnbreite von 3,50 m übrig.

Der Gehweg muss in seiner nutzbaren Breite auf der östlichen Seite von 2,96 m auf 2,26 m und auf der westlichen Seite von 2,96 m auf 2,16 m reduziert werden.

Es kann ein Plus von 9 Parkplätzen erzielt werden.

Die entstehenden Kosten betragen für

Markierungs- und Demarkierungsarbeiten	2.300,- €
--	-----------

Warmweiherstraße zwischen Zollernstraße und Bachstraße

Für den gesamten Straßenabschnitt muss bei Anlegung eines Schrägparkstreifens die schon im oberen Teil vorhandene Einbahnstraße bis zur Einmündung Bachstraße fortgeführt werden. Der auf der westlichen Seite liegende Gehweg bleibt in voller Breite (ca. 3,00 m) erhalten, der gegenüberliegende Gehweg erhält jedoch nur noch eine nutzbare Breite von 1,35 m. Auf dieser Straßenseite befindet sich lediglich die Kreisverwaltung, die entlang der Straße keinen Eingang hat. Der Baum vor Haus-Nr. 22 muss wegen notwendiger Feuerwehrefflächen versetzt werden.

Ein neuer Standort kann gegenüber Haus Nr. 32 eingerichtet werden.

7 neue Parkplätze können mit dieser Maßnahme geschaffen werden.

Die entstehenden Kosten betragen für

Markierungs- und Demarkierungsarbeiten	900,- €
Versetzen des Baumes	3.000,- €

Bei Einrichtung aller Schrägparkplätze in den v.g. Straßen kann ein Plus von **18 Parkplätzen** erreicht werden. In der nachfolgenden Tabelle sind die heutigen Parkplatzausweisungen und die nach der vorgestellten Planung zukünftige Anzahl straßen- und abschnittsweise gegenübergestellt.

Straße	Parkplätze				Bilanz
	Zustand	unver- änderte	wegfal- lende	neue	
Bismarckstraße, westl. Schloss- straße/keine Veränderung; zwischen Schloss- u. Goffart-/ Haßlerstraße	66	66	0	0	0
zw. Goffartstr./Viktoriaallee	37	19	18	29	+ 11
zw. Viktoriaallee/Drimbornstr.	70	30	40	64	+ 24
	31	18	13	27	+ 14
<u>Bismarckstraße - gesamt</u>	<u>204</u>	<u>133</u>	<u>71</u>	<u>120</u>	<u>+ 49</u>
Brabantstraße	51	22	29	38	+ 9
Frankenberger Straße	40	15	25	40	+ 15
Kurfürstenstraße	52	20	32	36	+ 4
Neumarkt (Ostseite)	25	0	25	27	+ 2
Oppenhoffallee	471	245	226	159	- 67
Triebelsstraße	51	51	0	2	+ 2
Viktoriaallee	220	199	21	9	- 12
von-Görschen-Straße	43	15	28	37	+ 9
Warmweiherstraße	<u>43</u>	30	13	20	+ 7
gesamt betrachtete Straßen	1.200	730	470	488	+ 18

Verkehrliche Auswirkungen auf die Oppenhoffallee

Das Verkehrsmodell der Stadt Aachen weist für die Oppenhoffallee eine Belastung von 15.000 Kfz/Tag auf. Davon sind ca. 10.000 Fahrten dem Durchgangsverkehr zwischen Bismarckstraße und Schlossstraße zuzuordnen.

Verkehrserhebungen liegen für den Knoten Viktoriaallee/Viktoriastraße/Oppenhoffallee vor. Anlage 3 zeigt die erhobene Belastung in den einzelnen An- bzw. Abfahrten. Nach den Ergebnissen der Zählung aus dem Oktober 2004 sind die Belastungen im Abschnitt zwischen Viktoriastraße und Schlossstraße mit 6.188 bzw. 6.438 Kfz am höchsten. Im Abschnitt zwischen Goerdelerstraße und Viktoriaallee sind die Belastungen mit 5.318 bzw. 5.506 Kfz niedriger. Deutlich niedriger sind die Querschnittsbelastungen der Viktoriaallee (3.175 Kfz) und Viktoriastraße (2.071 Kfz).

Ein Zeitreihenvergleich zeigt, dass im Vergleich zu einer Erhebung aus 11/96 die Belastungen in allen Zufahrten gesunken sind, mit Anteilen zwischen - 8,4% und - 38,8% zum Teil recht deutlich.

Vergleicht man gar mit einer Erhebung aus 10/84, die allerdings nur für den Abschnitt Viktoriastraße/Viktoriaallee bis Schlossstraße vorliegt, lässt sich der dargestellte Trend auch in die

weitere Vergangenheit rückverfolgen. Mit Werten von 7.318 und 7.721 Kfz lagen hier die höchsten Belastungen vor.

Eine Analyse der aktuellsten Verkehrserhebung zeigt für die Spitzenstunde 17 - 18 Uhr eine Querschnittsbelastung von 575 Kfz in der Zufahrt Oppenhoffallee (aus Richtung Normaluhr) in den Knoten Viktoriaallee/Viktoriastraße; signaltechnisch werden hier in Zukunft auch weiterhin 700 Kfz/h + Spur abgewickelt werden.

Die Oppenhoffallee wird auch von Buslinienverkehr befahren. Die Linie 33 verkehrt über Zollernstraße, Oppenhoffallee und Viktoriaallee und verbindet das Frankenger Viertel mit Beverau bzw. Innenstadt/Vaals in einem 15-Minuten-Takt. Die Linien 34/57, die die Oppenhoffallee in ihrer ganzen Länge im 30-Minuten-Takt befahren, vervollständigen das Busangebot.

Mängel/Probleme im Verfahrensablauf können durch Verkehrsbehinderungen widerrechtlich abgestellter Liefer- und Ladefahrzeuge entstehen; bei einer gesamten nutzbaren Breite der Fahrbahn von 4,50 m stellt die Vorbeifahrt Pkw/Pkw bzw. Pkw/Lkw jedoch kein Hindernis dar. Für die Fälle Lkw/Lkw bzw. Bus/Lkw könnte das Problem eintreten. Erfahrungen und Beobachtungen in dem bereits einspurig gestalteten Abschnitt der Oppenhoffallee sowie der Viktoriaallee haben allerdings gezeigt, dass keine unzumutbaren Störungen des Verkehrsflusses auftreten.

Aussagen der Polizei und der ASEAG

Hierüber wird in der Sitzung mündlich berichtet.

Vorschlag der Verwaltung

Als erster Schritt im Erneuerungsprozess des Frankenger Viertels soll der Mittelstreifen der Oppenhoffallee wie auch der Viktoriaallee gänzlich von parkenden Fahrzeugen freigestellt werden und dafür ausreichende Ersatzparkplätze geschaffen werden.

Die Verwaltung schlägt vor, das im Plan Nr. 2006/09-01 LP dargestellte Parkraumkonzept - ohne Brabantstraße und Kurfürstenstraße - umzusetzen.

Die Änderung der Parkordnung in der Brabantstraße sollte aufgrund der anstehenden Kosten zurückgestellt werden.

In der Kurfürstenstraße ist der Aufwand (Einbahnstraßen in Teilabschnitten) im Vergleich zum eintretenden Nutzen zu hoch, so dass auch hier auf die Umsetzung verzichtet werden sollte.

Dennoch verbliebe insgesamt ein Zuwachs von fünf Parkplätzen.

Die Verwaltung ist weiterhin bemüht noch zusätzliche Parkangebote auf Flächen von privaten Eigentümern zu ermöglichen. Aktuell finden konkrete Gespräche mit einem Anbieter statt.

Bürgerinformation:

Im Zuge des Prozesses der Zukunftswerkstatt ist am Freitag, den 01.12.2006 eine "Ergebniswerkstatt" zur Präsentation der Ergebnisse von Arbeitsgruppen und Studenten vorgesehen. Dazu sind alle Bürger eingeladen. Über die Presse und Wurfsendungen sollen erneut alle Bürger, Geschäfts- und Firmeninhaber des Frankenberger-, des Viktoria- und Steffensviertel erreicht werden.

Stufenplan Handlungskonzept

Bisher sind folgende Stufen vorgesehen:

1. Stufe Bürgerinformation (Ergebniswerkstatt)
2. Stufe Anlegung von Schrägparkstreifen
3. Stufe Freiräumung der Alleen
4. Stufe Neugestaltung der Alleen.

Die weiteren Stufen werden mit den Erfahrungen der Ergebniswerkstatt den politischen Gremien zur Beratung vorgelegt.

Anlagen:

Anlage 1 Lageplan

Anlage 2 Ratsantrag der CDU-Fraktion

Anlage 3 Verkehrserhebung

Anlage 4 Ratsantrag der SPD- u. Grüne-Fraktionen