

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1133/WP15
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	30.04.2009
		Verfasser:	FB 61/30
Viktoriaallee, hier: Umgestaltung			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
27.05.2009	B 0	Anhörung/Empfehlung	
04.06.2009	VA	Entscheidung	
24.06.2009	Rat	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die **Bezirksvertretung Aachen-Mitte** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Verkehrsausschuss folgenden Beschluss zu fassen:

- Zwischen Oppenhoffallee und Kirche Herz Jesu den Fahrbahnquerschnitt auf 4,50 m und einen beidseitigen 1,80 m breiten Längsparkstreifen festzulegen,
 - den Knoten Viktoriaallee/Bismarckstraße als Kreisverkehr auszubauen,
 - im Knoten Viktoriaallee/Frankenberger Straße den Mittelstreifen um ca. 1 m auf jeder Seite zu verlängern,
 - den Kreisverkehr, die Kreuzung Viktoriaallee/Frankenberger Straße und die Einmündung der Kirchengumfahrt in die Viktoriaallee mit spezial eingefärbtem Asphalt, der an den einmündenden Fahrbahnen mit einem Pflasterstreifen begrenzt wird, auszubauen,
 - die Verkehrsfläche der Kirchengumfahrt erhält folgenden Querschnitt:

1,82 - 1,90 m	Gehweg neben Stützmauer
4,45 m	Schrägparkstreifen
4,50 m	Fahrbahn
1,80 m	Längsparkstreifen
2,50 m	Gehweg
 - in der Turpinstraße vor den Häusern Nr. 44 und 100 je eine Aufpflasterung mit begrenzendem Flachbord einzubauen,
 - die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h festzulegen,
 - Basis für den Beschluss ist der Plan Nr. 2008/08-02 L4
- und dem Rat der Stadt Aachen zu empfehlen, dem lärmtechnischen Umbau der Fahrbahn evt. aus dem KP II zuzustimmen und eine Änderung des derzeitigen Programms zu beschließen.

Der **Verkehrsausschuss** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt,

- zwischen Oppenhoffallee und Kirche Herz Jesu den Fahrbahnquerschnitt auf 4,50 m und einen beidseitigen 1,80 m breiten Längsparkstreifen festzulegen,
- den Knoten Viktoriaallee/Bismarckstraße als Kreisverkehr auszubauen,
- im Knoten Viktoriaallee/Frankenberger Straße den Mittelstreifen um ca. 1 m auf jeder Seite zu verlängern,
- den Kreisverkehr, die Kreuzung Viktoriaallee/Frankenberger Straße und die Einmündung der Kirchengumfahrt in die Viktoriaallee mit spezial eingefärbtem Asphalt, der an den einmündenden Fahrbahnen mit einem Pflasterstreifen begrenzt wird, auszubauen,
- die Verkehrsfläche der Kirchengumfahrt erhält folgenden Querschnitt:

1,82 - 1,90 m	Gehweg neben Stützmauer
4,45 m	Schrägparkstreifen
4,50 m	Fahrbahn
1,80 m	Längsparkstreifen
2,50 m	Gehweg
- in der Turpinstraße vor den Häusern Nr. 44 und 100 je eine Aufpflasterung mit begrenzendem Flachbord einzubauen,
- die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h festzulegen,
- auf der Basis des Plan Nr. 2008/08-02 L4 den Ausbauentwurf zu erstellen.

Er empfiehlt dem Rat der Stadt Aachen, dem lärmtechnischen Umbau der Fahrbahn evtl. aus dem KP II zuzustimmen und eine entsprechende Änderung des derzeitigen Programms zu beschließen.

Der **Rat der Stadt Aachen** nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt, den lärmtechnischen Umbau der Fahrbahn evtl. aus dem KP II zu finanzieren, sowie die entsprechende Änderung des derzeitigen Programms.

Finanzielle Auswirkungen:

Maßnahme:

B 120 100 10 / 7852010

Viktoriaallee, Umgestaltung

Investitionskosten

1,1 Mio. €

- a. Im Haushalt? Jahr 2010 ja/nein _____ €
- b. Maßnahme über 150 T€: Liegt eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vor? ja/nein _____
- c. Wenn bei a. nein: Deckung?
Maßnahme: _____ €
_____ €
- d. Zuschüsse gem. KP II noch nicht genau bekannt. _____ €

Folgekosten

Aufwand

- Personalkosten _____ €
- Sachkosten _____ €
- Abschreibung _____ €
- a. Im Haushalt? ja/nein _____ €
- b. Wenn bei a. nein: Deckung?
Maßnahme: _____ €
_____ €
- c. Zuschüsse _____ €

Konsumtiv

- a. Im Haushalt? ja/nein _____ €
- b. Konsolidierung? ja/nein _____ €
- c. Personalkosten _____ €
- d. Sachkosten _____ €
- e. Wenn bei a. nein: Deckung?
Maßnahme _____ €
_____ €
- f. Dauer _____ Jahre
- g. Zuschüsse _____ €

Erläuterungen:

Die Viktoriaallee und deren nördliche Verlängerung (Viktoriastraße) teilen das Frankenerger Viertel in der Nord-Süd-Richtung. Der am Ende der leicht ansteigenden Viktoriaallee liegende Kirchplatz bildet den Abschluss des Frankenerger Viertels.

Die Viktoriaallee wurde zur Gründerzeit als Allee mit einer Promenade in Mittellage angelegt.

Zustand:

Die Viktoriaallee gehört zum Verkehrsstraßennetz der Stadt Aachen, derzeit sind Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h erlaubt.

Im Knoten Viktoriaallee/Oppenhoffallee und Viktoriaallee/Bismarckstraße wurden 1996, 2004 und 2008 Verkehrserhebungen durchgeführt.

Die Erhebungen zeigen (Anlagen 6-8), dass

- die Belastungen auf der Strecke Bismarckstraße/Oppenhoffallee zwischen 7.00 Uhr und 19.00 Uhr von 3.625 Kfz auf 3.157 Kfz und zuletzt auf 2.915 Kfz abgenommen hat, und
- im Abschnitt Frankenerger Straße/Bismarckstraße eine Reduzierung von 2.604 Kfz auf 2.400 Kfz und auf zuletzt 2.267 Kfz festgestellt werden konnte.

2008 wurde ebenso im Knoten mit der Frankenerger Straße die Verkehrsbelastung erhoben. Hier war im Bereich zwischen der Kirche Herz-Jesu und der Frankenerger Straße eine Belastung von 2.331 Kfz zu verzeichnen.

Die ÖPNV-Linie 33 befährt die Allee tagsüber im 15-Minuten-Takt und abends im 30 Minuten-Takt. Die Haltestellen befinden sich in Richtung stadtauswärts auf Höhe Viktoriaallee Haus Nr. 2 und stadteinwärts im Bereich Oppenhoffallee Ecke Viktoriastraße.

Die Fahrbahn der Viktoriaallee ist in großformatigem Natursteinpflaster angelegt. Im Zuge von notwendigen Ausbesserungsarbeiten wurde in der Vergangenheit die Fahrbahn teilweise mit einer Asphaltsschicht überzogen.

Verkehrsfläche:

Die Viktoriaallee hat zwischen Oppenhoffallee und Kirchengumfahrt eine öffentliche Verkehrsfläche mit einer Breite von ca. 30,90 m. Diese ist aufgeteilt in einen baumbestandenem Mittelstreifen mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 10,00 m, beidseitig neben der Mittelinsel verlaufenden Richtungsfahrbahnen, die zwischen ca. 7,15 m und 7,90 m breit sind und einem jeweiligen Gehweg entlang der Bebauung zwischen ca. 2,50 m und 3,00 m Breite (siehe Anlage 1).

Im Umfahrbereich der Kirche Herz Jesu hat die öffentliche Verkehrsfläche zwischen Bebauung und Stützmauer Kirche eine Breite von ca. 15 m. Zum Einmündungsbereich in die Turpinstraße wird die Fläche jedoch aufgeweitet. Die Fläche ist unterteilt in eine ca. 5 m breite Fahrbahn und beidseitig ausgebautem Längsparkstreifen (ca. 2 m) unterbrochen durch Baumfelder. Entlang der Häuserzeile und der Stützmauer ist ein ca. 3 m breiter Gehweg angelegt. Der Gehweg an der Kirchenseite ist jedoch zwischen Turpinstraße und Treppenanlage zu beiden Seiten der Kirche gesperrt, da hier Schrägparken ausgewiesen ist und dazu der Längsparkstreifen einschließlich Gehweg genutzt wird (s. Anlage 1).

Die Knoten Viktoriaallee/Oppenhoffallee und Viktoriaallee/Bismarckstraße sind signalisiert.

Parkflächen:

In der gesamten Viktoriaallee zwischen Oppenhoffallee und Kirchengumfahrt wird auf der Fahrbahn entlang der Bordsteinkanten (Gehweg und Mittelstreifen) längs geparkt. Hier können ca. 169 und im Bereich der Kirchengumfahrt ca. 44 Fahrzeuge abgestellt werden (s. Anlage 10).

Anlass der Planung:

Die Viktoriaallee ist in ihrem Zustand sehr stark erneuerungsbedürftig. Hierfür werden im Haushalt 2010 unter dem Auftrags-/Sachkonto B 120 100 10 / 7852010 (Viktoriaallee, Tiefbaumaßnahmen) 1.117.000,- € bereitgestellt.

Die Viktoriaallee und der Blücherplatz wurden ins Konjunkturprogramm II aufgenommen. Da der Blücherplatz aus übergeordneten städtebaulichen Erwägungen (Einbindung in die Rahmenplanung Aachen- Nord) vorläufig nicht als Erneuerung zur Ausführung kommt (vorerst wird nur die Fahrbahndecke erneuert), soll die Finanzierung der Viktoriaallee stattdessen vorgezogen werden. Die Terminplanung sieht die Vergabe in 2009 und einen Baubeginn Anfang 2010 vor. Dies bedeutet eine Verschiebung innerhalb der Prioritäten des verabschiedeten Konjunkturprogramms II, für die ein Ratsbeschluss erforderlich ist.

Rahmenplan Frankenger Viertel

Die Viktoriaallee bildet gemeinsam mit Oppenhoffallee und Viktoriastraße das am stärksten prägende städtebauliche Element des Frankenger Viertels. Als "Achsenkreuz" sind diese drei Straßen im "Rahmenplan öffentlicher Raum" 2008 als einer von fünf Handlungsschwerpunkten identifiziert und mit der ersten Priorität versehen worden. Dieser Rahmenplan ist das Ergebnis eines intensiven Planungsverfahrens, das sowohl auf Betreiben als auch mit reger Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt wurde.

Schon während der Erarbeitung des Rahmenplans wurden in enger Kooperation zwischen Verwaltung, Politik und Bürgerinnen und Bürgern die dort parkenden Kfz von den Mittelstreifen der Oppenhoff- und der Viktoriaallee verlagert. Als kurzfristige Maßnahme des Rahmenplans wurden

ebenfalls in 2008 die Mittelstreifen mit geringem Aufwand aber großem Erfolg aufgewertet, so dass hier mittlerweile ein Flanieren inmitten des gründerzeitlichen Viertels möglich ist.

Auf diese Kurzfristmaßnahmen sollen nach dem Rahmenplan für die Viktoriaallee vor allem die Einbeziehung in die Zone 30 und die Aufwertung der Gehwege folgen, die im Rahmen dieser Baumaßnahme umgesetzt werden. Für die Gestaltung ist es wichtig, die Oppenhoff- und die Viktoriaallee aufeinander abzustimmen, also unter Berücksichtigung der funktionalen Unterschiede unter anderem gleiche oder vergleichbare Materialien, Verlegeart und Ausstattung zu verwenden. Dies betrifft zum Beispiel die Gehwege.

Im Zuge der Neugestaltung des Straßenraumes ist, zur Erhaltung der Parkmöglichkeiten und zur Sicherung der Aufstellflächen von Rettungsfahrzeugen der Feuerwehr, eine Reduzierung der Gehwegbreite durchschnittlich um ca. 70 cm vorgesehen. Dementsprechend wird das in der Stadt Aachen übliche Mindestmaß an Gehwegbreite (2 m) nicht unterschritten. Als weitere Maßnahmen ist im Rahmenplan die verstärkte Nutzung des mittleren Grünstreifens für den Aufenthalt vorgeschlagen.

Denkmalpflegerische Aspekte

Die wichtigsten und dadurch das Frankenberger Viertel prägenden Straßen sind die Oppenhoffallee, die dazu parallel verlaufende Bismarckstraße und die rechtwinklig zu den vorgenannten Straßen liegende Viktoriaallee. In diesem Viertel sind nur einzelne Gebäude denkmalgeschützt. Die Gestaltung der Straßenräume unterliegt nicht dem Denkmalschutz, obwohl diese für das Erscheinungsbild des Viertels von großer Bedeutung ist.

Die Viktoriaallee besitzt noch die historische Ausgestaltung, die von der in der Mitte liegendem Grünstreifen, der linear geführt ist und zwei Baumreihen besitzt, geprägt ist.

Planung:

Grundsätze

Aufgrund der anstehenden umfassenden großflächigen Erneuerungsmaßnahmen im Fahrbahn- und Gehwegbereich besteht die Möglichkeit einer Veränderung des Straßenquerschnittes. In diesem Zusammenhang ist eine Verbesserung der rettungstechnischen Erschließung realisierbar. Durch Umgestaltungsmaßnahmen an den Knotenpunkten sollen die Geschwindigkeiten reduziert und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Dem soll auch die Einrichtung / Einbeziehung in die Tempo 30 - Zone dienen. Die Parkplatzbilanz soll weitgehend erhalten bleiben, die Nutzbarkeit des Mittelstreifens für Fußgänger und Aufenthalt soll verbessert werden.

Zwischen Oppenhoffallee und Kirchengumfahrt

Es wurden zwei Varianten erarbeitet, die sich im Bereich zwischen Oppenhoffallee und Kirche im wesentlichen in der Fahrbahn- und Gehwegbreite unterscheiden.

Variante 1

Der Bordstein auf der Seite der Bebauung wird durchschnittlich um ca. 0,70 m in Richtung der Gebäude verschoben, d.h. der Gehweg wird durchschnittlich um ca. 0,70 m schmaler. Es verbleibt ein Rest-Gehweg von ca. 2,15 m bis ca. 2,35 m. Hierdurch entsteht ein Fahrbahnquerschnitt von jeweils

zwei 1,80m breiten Parkstreifen und einer Fahrbahn mit einer Breite von 4,50 m, die optionale Voraussetzungen zur Aufstellung von Rettungsfahrzeugen der Feuerwehr bietet.(s. Anlage 2).

Variante 2

In Variante 2 bleibt die Lage der Bordsteine unverändert. Für die Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr werden Ausweichflächen angeboten, d.h. das beidseitige Längsparken muss durch Haltverbotabschnitte unterbrochen werden (Reduzierung Parkplätze). (s. Anlage 3)

Knotenpunktgestaltungen

Oppenhoffallee / Viktoriaallee

Im Bereich der Signalanlage vor der Oppenhoffallee soll anstatt der heute vorhandenen 2 Aufstellspuren (links und geradeaus/rechts) nur noch eine überbreite Spur ausgewiesen werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist weiterhin gewährleistet.

Die morgentliche Spitzenstunde liegt in der Zeit von 7:30 Uhr bis 8:30 mit einer Knotenbelastung von 889 Kfz, wobei sich die nachmittägliche Spitzenstunde sich in der Zeit von 16:30 Uhr bis 17:30 Uhr mit 865 Kfz befindet. Bei Belastungen in dieser Größenordnung kann die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

Bismarckstraße / Viktoriaallee

Bei Einbeziehung in eine Tempo 30-Zone ist der Abbau der Signalanlage notwendig.

.Dies könnte durch die Anlage eines Kreisverkehrs erreicht werden. Hierdurch kann u.a. die Anzahl der Konfliktpunkte (Linksabbieger) verringert werden. Ebenso trägt der Kreisverkehr zur Geschwindigkeitsreduzierung bei. Diese Knotengestaltung wird - als Ergebnis der Zukunftswerkstatt - auch von der Arbeitsgruppe "Parken und Verkehr", präferiert.

Der Kreisverkehr soll einen Außendurchmesser von 30,00 m, einen Innenkreisdurchmesser von 10,25 m und einen Kreisring von 7,00 m erhalten, wovon 2,25 m entlang des Innenkreises ein nur für LKW überfahrbare Streifen sein soll. Der überfahrbare Kreisring soll als Pflasterring und die übrige Fahrbahn in speziell eingefärbtem Asphalt, der in den einmündenden Fahrbahnen von einem Pflasterstreifen begrenzt wird, hergestellt werden. Mit dem Spezialasphalt und den Pflasterstreifen sollen nicht nur eine gestalterisch, sondern durch die Optik auch eine temporeduzierende Wirkung erzielt werden. Der Innenkreis soll begrünt und - als ein Hinweis aus der Bürgerinformationsveranstaltung - für Fußgänger begehbar sein. Die entsprechenden Radien wurden so ausgewählt, dass eine Option für eine ÖPNV-Verlegung über die Bismarckstraße besteht.

Aus denkmalpflegerischer Sicht weitet der geplante Kreisverkehr den Grünbereich an der Kreuzung Viktoriaallee / Bismarckstraße auf und verlässt somit die historische lineare Gestaltungsidee. Hier wäre die Verkleinerung des Kreisverkehrs in der Form zu begrüßen, dass die in der Viktoriaallee mittig liegende Grünfläche weiterhin linear und ohne Aufweitung im Kreuzungsbereich durchläuft. Der Verlust von 4 Alleebäumen ist für den Charakter der Allee nicht wesentlich und kann aus denkmalpflegerischer Sicht hingenommen werden.

Aufgrund von Bürgeranregungen aus der Informationsveranstaltung wurden die beiden Alternativplanungen Minikreisverkehr und Rechts-vor-Links-Regelung erstellt:

Ein Minikreisverkehr kann aufgrund der Einmündung von zwei sehr stark in ihrer Verkehrsflächengröße variierenden Straßen (zweistreifig bzw. einstreifig mit 10 m breitem Mittelstreifen) nach der vorgegebenen Richtlinien nicht erstellt werden (s. Anlage 5). Die Darstellung zeigt, dass die beabsichtigte Verschiebung der Fahrbeziehungen kaum erreicht werden kann.

Eine rechts-vor-links-Regelung ist machbar, hat jedoch gegebenenfalls mehr Konfliktpunkte für Fußgänger- und Kfz-Verkehr als ein Kreisverkehr mit Mittelinsel (s. Anlage 6).

Viktoriaallee/Frankenberger Straße

Im Knoten Viktoriaallee/Frankenberger Straße sollen die Inselköpfe vorgezogen werden, um den Fußgängern ein sicheres Queren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Hier soll die Oberflächengestaltung des Knoten Viktoriaallee/Bismarckstraße wiederholt werden. D.h. die Fahrbahn soll mit einem speziell eingefärbten Asphalt, der an den einmündenden Fahrbahnen mit einem Pflasterstreifen begrenzt wird, hergestellt werden. Auch hier soll eine optische wie auch bremsende Wirkung erzielt werden.

Umfahrt Kirche Herz Jesu

Grundsätzlich ist eine durchgehende Verbindung des Mittelstreifens zwischen Mittelinsel (Allee) und Kirchenvorplatz (Treppe) beabsichtigt.

Variante 1 beinhaltet, dass die heutige Verkehrsflächenaufteilung erhalten bleibt, jedoch das angeordnete Schrägparken entfällt und Parken nur noch entsprechend des Ausbaues gestattet wird, d.h. Längsparken auch entlang der Kirchenmauer (s. Anlage 2).

In **Variante 2** ist für die Kirchengumfahrt eine Neuaufteilung der öffentlichen Verkehrsfläche vorgesehen. Entlang der Stützmauer des Kirchenplatzes ist ein Gehweg in einer Breite zwischen 1,82 und 1,90 m (nutzbare Breite 1,12 und 1,20 m) geplant. Die weitere Querschnittsaufteilung beinhaltet neben der 4,50 m breiten Fahrbahn in Fahrtrichtung linksseitig einen Schrägparkstreifen und rechtsseitig einen Längsparkstreifen mit einem begleitenden Gehweg von 2,50 m Breite. Beide Parkstreifen - Seite Kirche wie auch Seite Wohnbebauung - sind durch Baumpflanzfelder unterbrochen. Die Bäume in den Parkstreifen sollen kleinkronig sein, damit eine Verschattung der Häuser vermieden wird. Bei dieser Variante ist eine Neupflanzung der Bäume notwendig. Im Bereich der Einmündung der Kirchengumfahrt in die Turpinstraße soll vor den Häusern Turpinstraße 44 und 100 die Fahrbahn aufgepflastert und mit einem Flachbord begrenzt werden, damit weiterhin die Vorfahrt des Linienbusverkehrs bestehen bleibt (s. Anlage3).

In beiden Varianten soll der Übergang vom geraden Fahrbahnverlauf in die Kirchengumfahrt mit speziell eingefärbten Asphalt, der durch Pflasterbänder begrenzt wird, ausgeführt werden.

Für die gesamte Viktoriaallee ist der Einbau von lärmreduzierendem Asphalt vorgesehen.

Finanzierung

Die geschätzten Kosten für die gesamte Maßnahme von Oppenhoffallee bis einschließlich Kirchenumfahrt betragen **ca. 1,1 Mio. €**.

Die Ausbaumaßnahme Viktoriaallee führt für die Eigentümer der anliegenden Grundstücke zu einem wirtschaftlichen Vorteil und löst insoweit eine Beitragspflicht nach § 8 KAG NW in Verbindung mit der städtischen Straßenbaubeitragssatzung aus. Weitere Einnahmen sind gegebenenfalls aus KP II zu erwarten.

Gestaltung des Mittelstreifens der Viktoriaallee

Im Rahmen der Freiräumung der Alleenmittelstreifen und der Wiederherstellung der Begrünung des Mittelstreifens wurde ein Nutzungskonzept erarbeitet. Übergeordnetes Ziel des Konzeptes ist die Inszenierung der Allee als prägendes Element und Aushängeschild für das Viertel. Um kurzfristig die Situation auf den freigeräumten Mittelstreifen von Oppenhoff- und Viktoriaallee zu verbessern, wurde durch das Büro 3+ Freiraumplaner ein Bündel von temporären Maßnahmen erarbeitet. Folgende Vorschläge wurden auf einer Bürgerinformation zur Gestaltung der Mittelinsel am 17.4.2008 vorgestellt, diskutiert und teilweise umgesetzt:

- Wegeverbindungen ergänzen / erweitern, herstellen der Mittelachse
- Rasenflächen nachsäen
- Möblierung und Ausstattung optimieren
- Hundeproblematik lösen
- Bepflanzung
- Sondermaßnahmen (Bsp. Einrichtung von Patenbeeten)

Im Juli wurde der Mittelweg auf der Viktoriaallee eingerichtet sowie auf Viktoria- und Oppenhoffallee 7 Bänke aufgestellt. Bereiche mit wenig Vegetation wurden nachgesäht. Schon während der Arbeit wurde der Mittelstreifen von Spaziergängern und Joggern in Besitz genommen! Zur Lösung der Hundekotproblematik wurden Hundestationen (Tütenspender + Müllbehälter) aufgebaut. Hierbei wird an alle Hundebesitzer appelliert, dieses Angebot anzunehmen und somit mitzuhelfen, die Alleen sauber zu halten. Gleichzeitig mit den Bänken wurden auch Pflanzbeete eingebaut, die von Paten bepflanzt und betreut werden. Die Übergabe an die Paten fand Ende August statt. Im Rahmen der Straßenbaumaßnahmen an der Viktoriaallee sollen als letzte Maßnahmen, im Bereich der Herz-Jesu-Kirche, die Alt-Glascontainer, Fahrradständer und der Briefkasten versetzt werden, so dass diese aus der Blickachse zu Herz-Jesu herausrücken. Um dem herausragenden Charakter der Allee zu entsprechen, wird vorgeschlagen, die vorhandenen Alt-Glascontainer gestalterisch ansprechend einzufrieden.

Parken

Parkdruck bzw. Ausweisung von Parkplätzen ist und bleibt ein großes Thema im Frankenberger Viertel. Die Verwaltung setzt sich kontinuierlich für eine Verbesserung der Situation ein.

In der Bismarckstraße zwischen Drimbornstraße und Adalbertsteinweg wurde die Fahrbahndecke erneuert. In diesem Zusammenhang konnten aufgrund von wegfallenden Linksabbiegespuren (in die Goerdelerstraße und in die Drimbornstraße) ca. 26 zusätzliche Parkplätze geschaffen werden.

Aufgrund von Gesprächen mit privaten Eigentümern konnte ein Angebot zur Anmietung von Parkplätzen in der Tiefgarage an der Goerdelerstraße aktiviert (erhebliche Steigerung der Vermietungszahlen) sowie am ehemaligen Moltkebahnhof an der Moltkestraße herbeigeführt werden. Es wird auch weiterhin nach Möglichkeiten zur Ausweisung von zusätzlichen Parkplätzen gesucht.

Parkmöglichkeiten

Zurzeit können im Abschnitt zwischen Oppenhoffallee und Kirche Herz Jesu ca. 169 Fahrzeuge und im Bereich der Kirchengumfahrt 44 Fahrzeuge abgestellt werden (s. Anlage 1 und 10)

In **Variante 1** (4,50 m Fahrbahnbreite zwischen den parkenden Fahrzeugen) können im Abschnitt der Allee für ca. 165 Fahrzeugen Parkmöglichkeiten angeboten werden. 4 Parkplätze müssen wegen des Kreisverkehrs entfallen.

In der Umfahrt Kirche wird die Anzahl der Parkstände von zurzeit 44 auf 29 verringert (s. Anlage 2 und 10).

Bei der **Variante 2** muss das Parkangebot im Abschnitt der Allee wegen der Feuerwehrfreihalteflächen um 169 um 35 Parkplätze auf 134 reduziert werden (s. Anlage 3 und 10). Es können ca. 44 Parkplätze in der Umfahrt der Kirche ausgewiesen werden (s. Anlage 3 und 10).

Stellungnahme der ASEAG und der Polizei

ASEAG

Auf Wunsch der ASEAG wird der Einmündungsradius aus der Oppenhoffallee in die Viktoriaallee angepasst. Dies bedeutet eine Einengung des Gehweges und somit auch eine Verlängerung der Fußgängerräumzeit an den Querungen über die Viktoriaallee und die Oppenhoffallee. Aufgrund der benötigten 2 sec. mehr Grünzeit für die Fußgänger, müsste die Grünzeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden. Hier müssten auch zwei Maste versetzt werden. Die kalkulierten Kosten betragen ca. 6.000 € + MWST.

Insgesamt weist die ASEAG auf mögliche Fahrzeitverluste durch die Einhaltung der Tempo 30 - Regelung hin und favorisiert eindeutig Variante 1.

Polizei

Die Polizei befürwortet mit die Variante 2, die schmalere Fahrbahn, da die Einhaltung der Geschwindigkeit von 30 km/h so unterstützt wird.

Bürgerinformationsveranstaltung:

Am 22.04.2009 wurde im Josefshaus in der Kurfürstenstraße eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt an der ca. 60 Bürger teilnahmen.

Die Mehrheit der Bürger hat sich für eine Kombination von Variante 1 und Variante 2 ausgesprochen. D.h. der Verlust von Parkplätzen soll so gering wie möglich gehalten werden. (Aufgrund des

Kreisverkehrs nicht ganz zu vermeiden, es entfallen 4). Allgemeiner Wunsch war, bei Einrichtung eines Kreisverkehr mit begrüntem Mittelkreis, dessen Mittelinsel als Querungsmöglichkeit für Fußgänger zu gestalten. Von einigen Bürgern wurde der Wunsch nach höherwertigem Oberflächenmaterial geäußert, wie auch die Gestaltung des Knotens mit der Bismarckstraße als Minikreisverkehr bzw. als rechts-vor-links-Lösung.

Das Protokoll der Veranstaltung liegt als Anlage 13 bei. Über die bis zur Sitzung eingehenden schriftlichen Eingaben wird die Verwaltung mündlich berichten.

Aufgrund von Bürgeranregungen wurden die Kosten für folgende Ausbauvarianten geschätzt:

- a) Fahrbahn in Asphalt, Parkstreifen in Betonpflaster: ca. 1,153 Mio. €
- b) Fahrbahn und Parkstreifen in Großpflaster mit 50 cm Natursteinrinnen: ca. 1,369 Mio. €
- c) Fahrbahn in Großpflaster und Parkstreifen in Kleinpflaster mit 50 cm Natursteinrinnen ca. 1,412 Mio. €

Verwaltungsvorschlag:

In Abwägung aller Vor- und Nachteile schlägt die Verwaltung vor, die Viktoriaallee zwischen Oppenhoffallee und Umfahrt Kirche - wie in Variante 1 - mit einer Fahrbahnaufteilung von 4,50 m und einem beidseitigen Längsparkstreifen von 1,80 m umzugestalten. Die Kreuzung Viktoriaallee/Bismarckstraße soll als Kreisverkehr mit einem begrüntem Mittelkreis mit Querungsmöglichkeit für Fußgänger ausgebildet werden.

Die Fahrbahn des Kreisverkehrs soll einen speziell eingefärbten Asphalt erhalten, der an den einmündenden Fahrbahnen von einem Pflasterstreifen begrenzt wird. Der begrünte Mittelkreis wird von einer für LKW überfahrbaren Pflasterung eingefasst.

Im Knoten Viktoriaallee/Frankenberger Straße sollen die Inselköpfe vorgezogen und die Oberflächengestaltung analog der vorherigen Kreuzung - Spezialasphalt mit Pflasterbändern begrenzt - ausgeführt werden. Diese Fahrbahnoberflächengestaltung soll sich im Bereich der Einmündung Kirchengumfahrt in die Allee wiederholen.

Nach Meinung der Verwaltung und der ASEAG sollte für die Kirchengumfahrt auf Schrägparken verzichtet werden, da durch das An- bzw. Ausfahren der Verkehrsablauf gestört wird.

Auf vielfachen Wunsch der Bürger soll jedoch die Anzahl der Parkplätze keinesfalls reduziert werden, daher schlägt die Verwaltung für die Umfahrt im Bereich der Kirche Herz Jesu die Variante 2 mit einer neuen Verkehrsflächenaufteilung vor.

Folgender Querschnitt ist vorgesehen:

- 1,82 - 1,90 m Gehweg neben Stützmauer Kirche
- 4,45 m Schrägparken

4,50 m	Fahrbahn
1,80 m	Längsparkstreifen
2,50 m	Gehweg

Im Bereich der Einmündung der Kirchengumfahrt in die Turpinstraße soll vor den Häusern Turpinstraße 44 und 100 die Fahrbahn aufgefästert und mit einem Flachbord begrenzt werden, damit weiterhin die Vorfahrt des Linienbusverkehrs bestehen bleibt. Für die gesamte Viktoriaallee ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorgesehen.

Der Verwaltungsvorschlag aus Variante 1 (zwischen Oppenhoffallee und Kirche Herz Jesu) sowie aus Variante 2 (Umfahrt Kirche) wurde zu einer Variante 3 zusammengefasst.

Die Variante 3 Plan Nr. 2008/08-02L4 soll Basis des Beschlusses sein.

Anlage/n:

Anlage 1	Zustandsplan
Anlage 2	Variante 1
Anlage 3	Variante 2
Anlage 4	Variante 3 (Kombination V 1 und V 2)
Anlage 5	Mini-Kreisverkehr
Anlage 6	Rechts-vor-Links-Regelung
Anlage 7	Verkehrserhebung Viktoriaallee/Oppenhoffallee
Anlage 8	Verkehrserhebung Viktoriaallee/Bismarckstraße
Anlage 9	Verkehrserhebung Viktoriaallee/Frankenberger Straße
Anlage 10	Tabelle Parkplätze
Anlage 11	Stellungnahme ASEAG
Anlage 12	Stellungnahme Polizei
Anlage 13	Protokoll Bürgerinfo
Anlage 14	Zeitplan