

Vorlage Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1183/WP15-1 Status: öffentlich AZ: Datum: 24.08.2009 Verfasser: FB 61/30/-70/-80									
Mariabrunnstraße und Weberstraße, Änderung der Einbahnregelung im Zusammenhang mit Umbau Boxgraben hier: Ergänzende Vorlage										
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>03.09.2009</td> <td>B 0</td> <td>Entscheidung</td> </tr> <tr> <td>03.09.2009</td> <td>VA</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	03.09.2009	B 0	Entscheidung	03.09.2009	VA	Anhörung/Empfehlung
Datum	Gremium	Kompetenz								
03.09.2009	B 0	Entscheidung								
03.09.2009	VA	Anhörung/Empfehlung								

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt der Bezirksvertretung Aachen-Mitte, die Aufhebung der Einbahnregelung in der Weberstraße unter Beibehaltung eines Verbotes der Einfahrt in Richtung Boxgraben mit Freigabe für den Radverkehr auf Höhe Haus 17 und die Einrichtung einer Einbahnregelung in der Mariabrunnstraße in Richtung Reumontstraße im Abschnitt zwischen Boxgraben und Reumontstraße mit Freigabe für den Fahrradverkehr zu beschließen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt die Aufhebung der Einbahnregelung in der Weberstraße unter Beibehaltung eines Verbotes der Einfahrt in Richtung Boxgraben mit Freigabe für den Radverkehr auf Höhe Haus 17 und die Einrichtung einer Einbahnregelung in der Mariabrunnstraße in Richtung Reumontstraße im Abschnitt zwischen Boxgraben und Reumontstraße mit Freigabe für den Fahrradverkehr.

Erläuterungen:

Im Zusammenhang mit den Vorschlägen der Verwaltung zur Änderung der Verkehrsführung sind mehrere Bürgereingaben eingegangen, zu denen inhaltlich wie folgt ergänzend zur Vorlage FB 61/1183/WP 15 Stellung genommen wird:

Straßengestaltung und Barrierefreiheit

Die eingebauten Leiteinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte wurden in der Kommission barrierefreies Bauen abgestimmt. Es handelt sich dabei um eine Kompromissform, die die Bedürfnisse der Behinderten als auch den gestalterischen Anspruch des Straßenbaus im Zuge des historischen Alleenrings berücksichtigt.

Die im ersten Abschnitt eingebauten Leitelemente wurden von der Vorsitzenden und der Geschäftsstelle der o.g. Kommission begutachtet, zwar als "rudimentär" klassifiziert, aber nicht als unwirksam beurteilt.

Korrekturen am Detail, z.B. Verbreiterung der Rillenfelder, sind noch möglich und werden in nächster Zeit umgesetzt.

Aufpflasterung und Lärmschutz in den Einmündungsbereichen

Grundsätzlich sind Aufpflasterungen im Bezug auf die Lärmentwicklung nachteilig, wenn Fahrzeuge schneller als 20 km/h über diese Pflasterung fahren können. Im Bereich einer Zufahrt oder in einem Einmündungsbereich ist das wegen der geringen Geschwindigkeiten beim Abbiegen kein Problem.

Das Lärmgutachten zum Parkhaus berücksichtigt in jedem Fall die Verkehrsführung in der Weberstraße und der Mariabrunnstraße. Im Bereich der Mariabrunnstraße wird die Lärmbelastung dadurch geringer, weil sich bedingt durch die Verkehrsführung das Verkehrsaufkommen verringert.

Schülerlotsendienst während der Bauphase des Parkhauses

Grundsätzlich ist der Einsatz von "Schülerlotsen" zur Absicherung von Schulwegbeziehungen möglich und erfolgt in Abstimmung mit der Polizei. In der Praxis bereitet es häufig Schwierigkeiten, Schulweghelfer zu gewinnen, die bereit sind, den Dienst für eine relativ geringe Aufwandsentschädigung zu leisten. Meist melden sich engagierte Eltern, die ein naheliegendes Interesse an der zusätzlichen Absicherung der Kinder haben. Der Einsatz von Verkehrshelfern an signalisierten Querungsstellen ist in der Regel überflüssig, da bereits die bestmögliche technische Absicherung besteht. Das gilt auch für die Überquerung des Boxgrabens, da nach Umbau ein signalisiertes Querungsangebot erhalten bleibt. Inwieweit während der Baumaßnahme ein Handlungsbedarf hinsichtlich der zusätzlichen Absicherung besteht, ist zur Zeit nicht absehbar. Die notwendigen Sicherungsmaßnahmen bei Inanspruchnahme von öffentlichen Flächen zur Baustelleneinrichtung werden dem verantwortlichen Bauunternehmen auferlegt und nicht im Bebauungsplanverfahren festgelegt.

Lärmgutachten berücksichtigt geplante Verkehrsführung nicht

Das Lärmgutachten zum Parkhaus berücksichtigt in jedem Fall die Verkehrsführung in der Weberstraße und der Mariabrunnstraße. Im Bereich der Mariabrunnstraße wird die Lärmbelastung geringer, weil sich bedingt durch die geänderte Verkehrsführung das Verkehrsaufkommen verringert.

Schulwegsituation

Da viele Anregungen auf die Mobilität von Kindern bzw. auf die Bewältigung der Wege von/zu den Schulen/Kindertagesstätten eingehen, ist es sinnvoll, die Erfordernisse der schulischen Mobilität vorab zu thematisieren. Da durch die Aufhebung der Grundschulbezirke die Bring- und Holvorgänge mit dem KFZ zugenommen haben, ist zu erwarten, dass durch eine Analyse dieser Vorgänge und Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen insgesamt ein zusätzliches Potential für die Reduktion von Kfz-Fahrten im unmittelbaren Umfeld der Mariabrunnstraße und Reumontstraße besteht.

Die Stadt Aachen hat in den vergangenen Jahren sehr erfolgreich Maßnahmekonzepte für Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse an einzelnen Grundschulen aufgestellt und umgesetzt. Die Grundschule Oberforstbach wurde in 2008 mit dem Aachener Energiepreis, Sparte Mobilität, ausgezeichnet. Aktuell finden umfangreiche Beteiligungsprozesse und Maßnahmekonzeptionen für die Grundschule Am Höfling und die Realschule Im Gillesbachtal statt. Eine politische Diskussion um die Fortführung des Konzeptes findet derzeit statt. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Baumaßnahme wäre eine Durchführung der Aktion an den Grundschulen Reumontstraße und - als Pilot - auch an den drei vorhandenen Kitas anzustreben.

Gehweg vor dem Parkhaus ist heute schon zu schmal

Das Verfahren wird genutzt, um die Situation zu verbessern. Der Gehweg wird im Bereich des Parkhauses auf über 2,00m auf dem Gelände des Investors verbreitert.

Einbahnregelung der Mariabrunnstraße

Grundsätzlich erlaubt der Einmündungsbereich Reumontstraße/ Mariabrunnstraße ein ordnungsgemäßes Wenden. Die Verlängerung der Einbahnstraßenregelung in die Reumontstraße bis zur Südstraße ist ebenfalls möglich, die Lösung wird geprüft, dabei sind sichere Absetzstellen für Schulkinder zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist auch eine zusätzliche Einbahnregelung für die Südstraße zu untersuchen.

Alternative Verkehrslösung

Ein Vorschlag lautet, die Einbahnführung der Weberstraße beizubehalten, die Hauptzufahrt in das Parkhaus über die Weberstraße (ausgenommen Anwohnerparkplätze in der Mariabrunnstraße) zu belassen, die Ausfahrt aber nur über die Weberstraße in Richtung Hohenstaufenallee bzw. über die Mariabrunnstraße zu erlauben und das Teilstück PH- Boxgraben als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Boxgraben zu ermöglichen. Der Rest der Mariabrunnstraße wäre im Zweirichtungsverkehr zu befahren. Gegen diese Lösung spricht, dass u.a.

- die Unterbindung der Ausfahrt in die Mariabrunnstraße, Fahrtrichtung Reumontstraße, bei gleichzeitiger Einfahrmöglichkeit für Anlieger, die aus dieser Fahrtrichtung kommen, sehr schwierig zu gestalten ist;
- Leistungsfähigkeitsprobleme bei der Einfahrt von der Mariabrunnstraße in den Boxgraben wegen der zusätzlichen Verkehrsbelastung zu erwarten sind und

- unmittelbar am Parkhaus eine Wendefläche für den Verkehr aus Richtung Reumontstraße geschaffen werden müsste.

Abschaffung der Beampelung der Fußgängerüberwege Mariabrunnstraße und unterer Hubertusplatz, Neuanlage des signalisierten Überweges über den Boxgraben auf den grünen Mittelbereich des Hubertusplatzes

Bei beiden Einmündungsbereichen handelt es sich zukünftig nur noch um wegführende Einbahnstraßen. Beide Einmündungsbereiche werden baulich umgestaltet, so dass die zukünftig einfahrenden Verkehre u.a. durch den Einbau eines Flachbordes deutlich untergeordnet werden. Auch die heute von Fußgängern zu querende Fahrbahnbreite wird sich durch den Neuausbau deutlich verringern.

Am unteren Hubertusplatz entfällt die heutige Einfahrt aus der Mariabrunnstraße, damit entfällt auch der Regelungsgehalt für den bisher auf der Achse Reumontstraße/Mariabrunnstraße/Hubertusplatz/... fließenden Verkehr.

Insgesamt können die Wartezeiten für querende Fußgänger auf ein Mindestmaß minimiert und damit das heute insbesondere bei geringen Verkehrsbewegungen zu beobachtende "Rotläuferverhalten" vermieden werden. Die Querungsbedingungen für Fußgänger verbessern sich nach Ansicht der Verwaltung deutlich.

Durch die Verlagerung der signalisierten Fußgängerquerung auf die mittlere Fläche des Hubertusplatzes wird die Querungsstelle in die Flucht der heutigen Gehwegführung in der Mariabrunnstraße verlagert. Die an der Signalanlage wartenden Fußgänger haben ein besseres Sichtfeld, werden zugleich auch besser gesehen; gleichzeitig können die Nebenflächen im Boxgraben (Lieferrn+Laden, bzw. Parken) günstiger arrondiert werden. Schließlich bietet diese Querungssituation auch Vorteile für den zukünftig gegen die Einbahnstraße Mariabrunnstraße freigegebenen Radverkehr.

Ein- und Ausfahrten am Parkhaus in der Mariabrunnstraße

Von der Mariabrunnstraße sollen nur 103 Parkplätze (60 Plätze für Anwohner und Anlieger; 43 Plätze für Mitarbeiter im Notdienst) erschlossen werden; diese Plätze werden speziell bewirtschaftet. Dies wird im Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan geregelt. Entsprechend werden natürlich auch Dauerstellplätze für Anwohner und Anlieger angeboten. Eine Prognose der tageszeitlichen Belastungen ist Bestandteil des Gutachtens. Während der Gutachter davon ausgeht, dass von den Anwohnern der Großteil (40) zwischen 7 und 8 Uhr aus dem Parkhaus ausfährt, werden für die 43 Stellplätze des Notfallpersonals keine differenzierten Tagesganglinien vorgelegt.

Verkehrsbelastung in der Mariabrunnstraße

Die heutige und die Prognose der zukünftigen Verkehrsbelastung ist im Verkehrsgutachten dargestellt. Die Ist-Belastung (nach Verkehrszählung 10/2003 der Stadt Aachen) zeigt im Zeitraum von 7-19 Uhr 779 einfahrende und 888 ausfahrende Kfz, also eine gesamte Querschnittsbelastung von 1.667 Kfz mit einer Spitzenstunde zwischen 17.30 Uhr und 18.30 Uhr. Hochgerechnet ergibt sich eine Tagesbelastung von 2.110 Kfz (DTV). Mit der neuen Verkehrsregelung wird durch den Gutachter eine Reduktion auf eine Tagesbelastung von 961 Kfz (DTV) berechnet; selbst wenn die Annahmen

der Gutachter nach oben korrigiert werden müssten, ist davon auszugehen, dass die zukünftige Belastung deutlich unter der heutigen Tagesbelastung verbleiben wird.

Parkhausnutzung durch Bewohner

Die Nutzung für Bewohner wird für die Tagesstunden im städtebaulichen Vertrag gesichert.