

Vorlage Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0911/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 05.06.2013 Verfasser: FB 61/30
	Promenadenstraße, Radverkehrsanlagen
Beratungsfolge: TOP: __	
Datum: 19.06.2013 Gremium: B 0	Kompetenz: Entscheidung

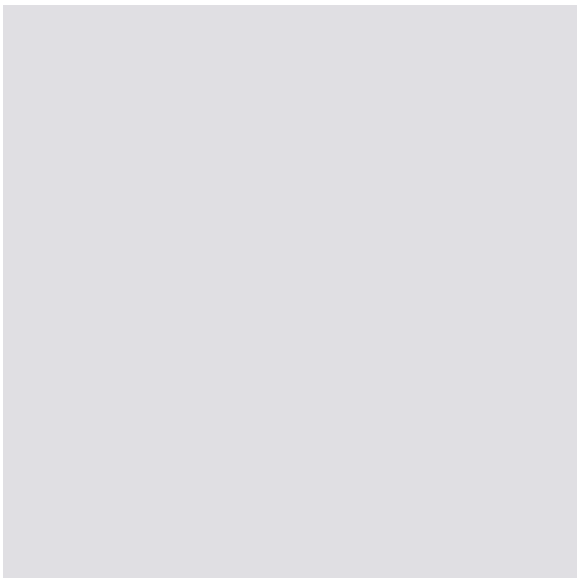
Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Sie fasst den Beschluss,

- den Radverkehr in der Promenadenstraße zukünftig in beiden Fahrrichtungen auf der Fahrbahn zu führen,
- den Gehweg auf der nördlichen Straßenseite auf 2,50 m auszubauen,
- die Querungsmöglichkeiten für die Fußgänger auf dem südlichen Gehweg durch vorziehen der Gehwegköpfe im Einmündungsbereich Gasborn sowie zur Heinrichsallee zu verbessern,
- die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger durch vier Pflanzbeete zu steigern,
- die Fahrbahn gemäß Variante 2 in Asphalt mit Großpflasterrinne herzustellen und dies zunächst im 1. Bauabschnitt (Gasborn – Synagoge) im Zusammenhang mit den anstehenden STAWAG-Arbeiten auszuführen.
- Die Fortführung im 2. Bauabschnitt (Gasborn – Heinrichsallee), ist im Zuge mit dort vorzunehmenden STAWAG-Arbeiten in 2014/15 umzusetzen.

finanzielle Auswirkungen

PSP- Element 5-120102-900-02000-300-1 „Straßenerneuerung nach Baumaßnahmen STAWAG -J-“



ner	Ansatz	fortgeschriebener	Gesamt-	Gesamt-
3	2014 ff.	Ansatz 2014 ff.	bedarf (alt)	bedarf (neu)
0	0	0	0	0
,99	-240.000,00	-240.000,00	-999.097,99	-999.097,99
,99	-240.000,00	-240.000,00	-999.097,99	-999.097,99
	0			

Deckung ist gegeben

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2013	fortgeschriebener Ansatz 2013	Ansatz 2014 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2014 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal- /Sachaufwand	-47.500,00	-47.500,00	-10.000,00	-10.000,00	0	0
Abschreibungen	-47.412,30	-47.412,30	-12.500,00	-12.500,00	0	0
Ergebnis	-94.912,30	-94.912,30	-22.500,00	-22.500,00	0	0
+ Verbesserung / -Verschlechterung	0		0			

Deckung ist gegeben

Deckung ist gegeben

Erläuterungen:

1. Anlass

Die Promenadenstraße liegt innerhalb des Alleenrings und wird vom Synagogenplatz Richtung Heinrichsallee als Einbahnstraße geführt (Anlage 1: Lage im Netz, 1:5000). Sie ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW und dient dem Radverkehr als Verbindungsachse zwischen Rehmviertel und Innenstadt. Aus diesem Grund ist das Radfahren entgegen der Einbahnregelung heute schon auf Gehwegniveau in Seitenlage Richtung Innenstadt zugelassen. Entsprechend der Bedeutung für die Verbindungsfunktion ist es wünschenswert, zukünftig den Radverkehr auf die Fahrbahn zu verlegen, eine flüssigere Fahrweise zu ermöglichen und die Konfliktpotentiale zwischen Fußgängern und Radfahrern hiermit zu entschärfen. Im Zusammenhang mit einer aktuell anstehenden Baumaßnahme der STAWAG bietet sich noch in diesem Jahr die Möglichkeit, dies mit der Wiederherstellung der Fahrbahn zu kombinieren und die dafür notwendigen Breitenverhältnisse in einem Teilabschnitt des Fahrbahnbereichs zu schaffen.

2. Heutige Situation

Die Bereiche für Fußgänger und Radfahrer linksseitig zur Einbahnstraßenrichtung betragen jeweils 1,75 m. Sowohl für den Radverkehr als auch den Fußverkehr werden die Mindestmaße deutlich unterschritten. Eng gesetzte Poller und eine zusätzliche Nutzung durch ansässige Händler für ihre Warenauslage verengen die insgesamt 3,50 m breite Fläche derart, dass die Bewegungs- und Aufenthaltssituation stark beeinträchtigt ist (Anlage 2, Bild 1). Radfahrer und Fußgänger müssen sich auf der Restfläche arrangieren. Die durchgehende Bebauung wie auch die durchgehende Abpollerung zur Fahrbahn lassen dabei Ausweichmanöver kaum zu (Anlage 2, Bild 2). Eine Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn bietet somit für Radfahrer und Fußgänger mehr Bewegungsfreiraum. Sicherheitsgründe sprechen aber zurzeit noch dagegen, das Radfahren entgegen der Einbahnrichtung zuzulassen. Die Fahrbahn hat eine Breite von 5,50 m, die sich durch das zulässige Parken am Fahrbahnrand auf 3,50 m reduziert (siehe Anlage 3: Bestand). Alle Parkplätze sind die meiste Zeit belegt, Ausweichmöglichkeiten in Einfahrtbereiche sind nicht vorhanden. Bei einer Ortsbegehung im August 2012 unter Teilnahme von Vertretern der Polizei und der Verwaltung wurde deswegen festgehalten, dass eine Öffnung der Promenadenstraße für entgegengerichteten Radverkehr erst dann erfolgen kann, wenn entweder das Parken verboten wird oder der vorhandene Geh-/Radweg zu Gunsten der Fahrbahn reduziert wird.

3. Planung

Die STAWAG wird noch in diesem Jahr eine Verlegung von Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen im Bereich Gasborn, Promenadenstraße vornehmen. Im Zuge dieser kurzfristig angesetzten Baumaßnahmen kann der erforderliche Umbau des Rad-/ Gehweges von 3,50 m auf 2,50 m in einem Teilabschnitt der Promenadenstraße erfolgen. Die Fahrbahn wird dann um 1,00 m auf 6,50 m verbreitert, sodass das Parken erhalten bleibt und daneben eine 4,50 m breite Fahrbahn für den fließenden Verkehr entsteht. Der Teilabschnitt reicht von der Ecke Gasborn stadteinwärts bis in Höhe von Haus Nr. 29. Ab dort muss die neue Bordsteinkante auf den vorhandenen Bordstein verschwenkt werden, da ab dem Haus Nr. 25 Planungen zu berücksichtigen sind, die im Zuge von Sicherungsmaßnahmen im Bereich der Synagoge notwendig werden (siehe Anlage 4: Planung, 1.

Bauabschnitt). Damit der Querschnitt der Fahrbahn auch in diesem Bereich ca. 4,50 m breit ist und genug Platz für entgegengerichteten Radverkehr bietet, muss der Parkstreifen bis Haus Nr. 36 um 6 m verkürzt werden. Die im weiteren Verlauf vorhandenen Fahrradbügel müssen schon im Zuge der Sicherungsmaßnahmen versetzt werden, sechs verbleibende Radbügel werden längs zur Fahrtrichtung aufgestellt.

Die Fortführung des Straßenumbaus über den Kreuzungsbereich Gasborn/ Promenadenstraße bis zur Heinrichsallee ist vorgesehen, wenn die STAWAG auch hier Leitungsarbeiten vornimmt. (siehe Anlage 4: Planung, 2. Bauabschnitt). Die Fläche für die Fußgänger wird dort ebenfalls auf 2,50 m ausgebaut und der Fahrbahnquerschnitt auf 6,50m verbreitert, um das Radfahren entgegen der Einbahnregelung freigeben zu können.

Wegen der bestehenden beengten Verhältnisse, der starken Fußgängernutzung und der vielen Umfeldnutzungen ist der Umbau der Promenadenstraße nicht nur im Sinne der Radfahrer. Dementsprechend soll die Gelegenheit genutzt werden, die Straße auch unter stadtgestalterischen Aspekten aufzuwerten und zugleich ordnend ins Parkgeschehen einzugreifen. Dafür sind auf der südlichen Straßenseite vier Pflanzbeete mit niedrig wachsenden Blühpflanzen vorgesehen. Bäume können auf Grund der Kanalsituation im Untergrund nicht gesetzt werden. Die Anlage der Pflanzbeete reduziert zwar den vorhandenen Parkraum um einen Parkstand in jedem Bauabschnitt, ist aber mit einer deutlichen Verbesserung der Aufenthaltssituation verbunden. Ebenso soll durch die Anlage von Gehwegvorbauten im Kreuzungsbereich Gasborn/ Promenadenstraße sowie im Querungsbereich an der Heinrichsallee der fußgängerfreundliche Aspekt des Straßenumbaus unterstrichen werden.

Für die Wiederherstellung des Fahrbahnbelags wurden vier Varianten untersucht:

Variante 1: Großpflaster / geschnittenes Großpflaster

Das alte Großpflaster aus Naturstein wird wieder eingesetzt und der Kreuzungsbereich Gasborn/ Promenadenstraße sowie der Querungsbereich an der Heinrichsallee wird in geschnittenem Großpflaster ausgeführt.

Variante 2: Asphalt mit Großplasterrinne

Die Fahrbahndecke wird komplett, d. h. auch in den Kreuzungs- und Querungsbereichen, in Asphalt ausgeführt und zum Bordstein mit einer Pflasterrinne aus Naturstein abgesetzt.

Variante 3: Geschnittenes Großpflaster

Die Fahrbahndecke wird komplett, d. h. auch in den Kreuzungs- und Querungsbereichen, mit geschnittenem Großpflaster belegt.

Variante 4: Asphalt / geschnittenes Großpflaster

Die Fahrbahndecke wird in Asphalt ausgeführt und zum Bordstein mit einer Pflasterrinne aus Naturstein abgesetzt. Der Kreuzungsbereiche Gasborn/ Promenadenstraße sowie der Querungsbereich an der Heinrichsallee wird in geschnittenem Großpflaster ausgeführt.

4. Baukosten

Die Kosten für die gesamte Baumaßnahme zwischen Synagogenplatz und Heinrichsallee zeigt die folgende Tabelle.

	Baukosten insg. 1. und 2.	Anteil STAWAG	Anteil Stadt	Mehrkosten zur günstigsten

	Bauabschnitt			Variante 2
Variante 1: Großpflaster / geschnittenes Großpflaster	482.000 €	195.000 €	287.000 €	+63.000 €
Variante 2: Asphalt mit Großpflasterterrinne	419.000 €	177.000 €	242.000 €	+/- 0
Variante 3: Geschnittenes Großpflaster	532.000 €	195.000 €	337.000 €	+113.000 €
Variante 4: Asphalt / geschnittenes Großpflaster	474.000 €	189.000 €	285.000 €	+55.000 €

Danach liegen die Kosten für die günstigste Variante, der **Variante 2**, die einen Ausbau in Asphalt mit Großpflasterterrinne vorsieht, bei ca. 419.000 € für beide Bauabschnitte. Diese Kosten enthalten sowohl den städtischen Anteil (242.000 €) als auch den Anteil der STAWAG (177.000 €).

5. Variantenvergleich

Für eine Wiederherstellung in Asphalt sprechen:

- die Schaffung eines angemessenen Fahrkomforts für den Radverkehr,
- der Schutz der Anlieger vor verkehrsbedingten Lärmbeeinträchtigungen,
- die Bau- und vor allem Unterhaltskosten,
(Erfahrung des städtischen Eigenbetriebs ist, dass bei Großpflasterbauweise schon nach kurzer Zeit mit erheblichem Unterhaltungsaufwand zu rechnen ist.)
- das bereits in den Straßen des Rehmviertels verfolgte Gestaltungsprinzip,
- die Vorgaben des aktuell beschlossenen Gestaltungshandbuchs.

Für eine Wiederherstellung in Pflasterbauweise sprechen:

- die vorhandene Denkmalsubstanz in der Promenadenstraße,
- die alte Nutzung als Promenade für die Kurgäste auf dem Alleenring und damit der Erhalt des historischen Erscheinungsbildes.

6. Ausblick

Die Bauphasen für den Umbau müssen terminlich mit den Vorhaben der STAWAG abgeglichen werden und sollten aus Kostenerwägungen und insbesondere zur Reduzierung der Beeinträchtigungen für die anliegenden Bürger in beiden Bauabschnitten zeitgleich erfolgen.

Der 1. Bauabschnitt der STAWAG beginnt im Sommer 2013.

Der 2. Bauabschnitt wird nach Auskunft der STAWAG nicht vor 2014 erfolgen.

7. Finanzielle Auswirkungen

Der städtischer Anteil an den Baukosten der Variante 2, die von der Verwaltung empfohlen wird, beläuft sich auf ca. 242.000 €.

Für den 1. Bauabschnitt fallen in der Variante 2 Kosten i. H. v. ca. 76.000 € an.

Für den 2. Bauabschnitt fallen in der Variante 2 Kosten i. H. v. ca. 166.000 € an.

Die Kosten für den 2. Bauabschnitt sind zz. komplett zu Lasten der Stadt angesetzt, da noch keine konkrete Maßnahmenbeschreibung der STAWAG vorliegt. Wenn die Stadt Aachen ihre Arbeiten mit der STAWAG synchronisiert, wird sich auch der Kostenteil für den 2. Bauabschnitt reduzieren.

Unter dem investiven **PSP-Element 5-120102-900-02000-300-1** „Straßenerneuerung nach Baumaßnahmen der STAWAG“ stehen für die Haushaltsjahre 2013 Mittel i. H. v. 759.097,99 € und für 2014 Mittel i. H. v. 240.000,- € zur Verfügung.

Beim konsumtiven **PSP-Element 4-120102-923-9** „Straßenerneuerung nach Baumaßnahmen der STAWAG“ stehen für die Haushaltsjahre 2013 Mittel i. H. v. 94.912,30 € und für 2014 Mittel i. H. v. 10.000,- € zur Verfügung.

Somit stehen die für die Umsetzung der Maßnahme die benötigten Mittel i. H. v. 250.000,- € zur Verfügung.

8. Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt:

- den Radverkehr in der Promenadenstraße zukünftig in beiden Fahrrichtungen auf der Fahrbahn zu führen,
- den Gehweg auf der nördlichen Straßenseite auf 2,50 m auszubauen,
- die Querungsmöglichkeiten für die Fußgänger auf dem südlichen Gehweg durch vorziehen der Gehwegköpfe im Einmündungsbereich Gasborn sowie zur Heinrichsallee zu verbessern,
- die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger durch vier Pflanzbeete zu steigern,
- die Fahrbahn gemäß Variante 2 in Asphalt mit Großpflasterrinne herzustellen und
- dies zunächst im 1. Bauabschnitt (Gasborn – Synagode) im Zusammenhang mit den anstehenden STAWAG-Arbeiten auszuführen.
- Die Fortführung im 2. Bauabschnitt (Gasborn – Heinrichsallee), ist im Zuge mit dort vorzunehmenden STAWAG-Arbeiten in 2014/15 umzusetzen.

Die Ausführung der Fahrbahnoberfläche in Asphalt mit einer seitlichen Großpflasterrinne entspricht einerseits den Vorgaben des aktuell beschlossenen Gestaltungshandbuchs (Kap. 2, S. 35) und bietet andererseits einen optimalen Komfort für die Radfahrer. Zudem kann diese Bauausführung vollständig mit den eingeplanten Mitteln finanziert werden.

Anlage/n:

- Anlage 1: Lageplan, 1:5000
- Anlage 2: Bestandsfotos
- Anlage 3: Plan: Bestand
- Anlage 4: Plan: Planung

