

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0575/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	19.10.2016
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Hohenstaufenallee, Anpassung infolge von STAWAG-Maßnahmen			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
09.11.2016	B 0	Anhörung/Empfehlung	
01.12.2016	MA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die markierungs- und bautechnische Änderung der Hohenstaufenallee im Abschnitt Goethestraße bis Mariabrunnstraße auf Grundlage der beigefügten Variante 2 zu beschließen. Die Verwaltung wird beauftragt, im Zuge der weiteren STAWAG-Maßnahmen die Planung der Radverkehrsanlagen bis zur Limburger Straße fortzuführen. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt unter Haushaltsvorbehalt.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt die markierungs- und bautechnische Änderung der Hohenstaufenallee im Abschnitt Goethestraße bis Mariabrunnstraße auf Grundlage der beigefügten Variante 2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Zuge der weiteren STAWAG-Maßnahmen die Planung der Radverkehrsanlagen bis zur Limburger Straße fortzuführen. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt unter Haushaltsvorbehalt.

finanzielle Auswirkungen

PSP-Element 5-120102-900-02000-300-1

„Straßenerneuerung nach Baumaßnahmen der STAWAG“

Investive Auswirkungen	Ansatz 2016	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016	Ansatz 2017 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	162.200	162.200	328.200	328.200	0	0
Ergebnis	162.200	162.200	328.200	328.200	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-923-9

„Straßenerneuerung nach Baumaßnahmen der STAWAG“

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	6.800	6.800	13.800	13.800	0	0
Abschreibungen	8.400	8.400	17.000	17.000	0	0
Ergebnis	15.200	15.200	30.800	30.800	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Erläuterungen:

1. Anlass

Im Zusammenhang mit Bauvorhaben der Fachhochschule Aachen nimmt die STAWAG eine umfangreiche Erneuerung der Ver- und Entsorgungsleitungen im Fahrbahnbereich der Hohenstaufenallee vor. Die Arbeiten im Abschnitt Goethestraße bis Mariabrunnstraße haben am 30.09.2016 begonnen und sollen zwei Monate andauern. In weiteren Bauabschnitten werden bis September 2017 die Leitungen bis zur Limburger Straße erneuert. Für einen umfassenden Gesamtumbau der Hohenstaufenallee sind keine Mittel vorhanden, so dass die STAWAG-Maßnahme genutzt werden soll, um den Zustand der Straße zu verbessern und funktionale Mängel zu beheben, insbesondere im Hinblick auf die mangelhafte Situation für den Radverkehr.

2. Heutige Situation

Die Hohenstaufenallee ist eine verkehrswichtige Straße, die eine Verbindung von der Innenstadt (Mozartstraße) zum Amsterdamer Ring (L 212) bzw. zur Lütticher Straße (B 264) herstellt. An der Straße befinden sich u.a. mehrere Fachbereiche der Fachhochschule Aachen, ein Verkehrsübungsplatz der Verkehrswacht Aachen, das Couven-Gymnasium und eine Kindertagesstätte. Die übrige angrenzende Bebauung ist überwiegend mehrgeschossige Wohnbebauung. Die Straßen Habsburgerallee, Goethestraße, Mariabrunnstraße, Schillerstraße, Barbarossaplatz, Limburger Straße und Klemensstraße münden untergeordnet bzw. teilweise auch signalisiert in die Hohenstaufenallee.

Im Abschnitt zwischen Goethestraße und Mariabrunnstraße befinden sich beidseitig raumprägende Bäume zwischen Fahrbahn und Nebenanlagen, die der Straße ihren Alleencharakter geben.

Kfz-Verkehr

Die Hohenstaufenallee ist mit jeweils einem Fahrstreifen je Richtung ausgebaut. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. Aktuelle Verkehrszählungen für den Abschnitt zwischen Goethestraße und Mariabrunnstraße liegen nicht vor. Daten aus dem Jahr 2007 weisen hier eine Kfz-Verkehrsbelastung von ca. 6.800 Kfz im Zeitraum zwischen 7 und 19 Uhr auf. An der Einmündung der Schillerstraße wurde am 25.02.2016 eine Erhebung durchgeführt. Auf der Hohenstaufenallee wurden dort ca. 6.900 Kfz zwischen 7 und 19 Uhr und 680 Kfz in der Spitzenstunde gezählt. Die Zählraten entsprechen einem hochgerechneten DTV von etwa 8.900 Kfz/Tag.

Parken

Im Abschnitt zwischen Goethestraße und Mariabrunnstraße wird beidseitig senkrecht geparkt. Im nördlichen Seitenraum befinden sich die Parkstände in ausreichender Tiefe (4,50 bis 5,10 m) in Parkbuchten zwischen Baumfeldern. Im südlichen Seitenraum wird hingegen auf einer wassergebundenen Decke unmittelbar neben den dort vorhandenen Bäumen geparkt. Die Parkstände sind lediglich ca. 3,50 m tief, so dass dort parkende Kfz teilweise im Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer stehen und einen 1,80 m breiten Zwischenstreifen zwischen Fahrbahn und Parkständen mitnutzen. Insgesamt sind etwa 28 Parkstände im o.g. Abschnitt vorhanden.

Radverkehr

Im Jahr 2010 wurde die Benutzungspflicht der etwa 1,50 m breiten begleitenden Radwege im Seitenraum wegen mangelnder Breite aufgehoben. Verblieben sind nicht benutzungspflichtige, sogenannte „andere“ Radwege. Stadteinwärts wird der Verkehrsraum des Radweges teilweise durch parkende Kfz beansprucht, so dass noch geringere Breiten zur Verfügung stehen. Stadtauswärts endet der Radweg mit Beginn der 5,10 m tiefen Senkrechtparkstände und geht in einen freigegebenen Gehweg über. Wegen der mangelhaften Radverkehrsanlagen in Verbindung mit den Nutzungsansprüchen der anliegenden Fachhochschule und des in der Nähe befindlichen Couven-Gymnasiums besteht für den Radverkehr ein hoher Handlungsbedarf.

Fußgänger

Der nördlich gelegene Gehweg im Bereich zwischen Goethestraße und Mariabrunnstraße weist Breiten zwischen ca. 1,50 m und 2,90 m auf. Der südlich gelegene Gehweg ist ca. 1,40 m bis 2,60 m breit. Beide Gehwege liegen damit teilweise unter dem Regel-Mindestmaß von 2,50 m. Die geringsten Breiten treten im Bereich der Senkrechtparkstände mit daneben liegenden anderen Radwegen auf.

Das Querungsangebot ist ausreichend: an der Einmündung Mariabrunnstraße befindet sich ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen), und an der Einmündung Goethestraße ist eine signalisierte Furt mit Mittelinsel. Im Rahmen der STAWAG-Arbeiten ist die Mittelinsel allerdings bereits ausgebaut worden. Die zwei auf der Insel vorhandenen Bäume wurden ausgehoben und an anderer Stelle wieder eingepflanzt.

ÖPNV

Die Hohenstaufenallee wird von der Linie 32 zwischen 7 und 18 Uhr im 30-Minuten-Takt befahren. Am südlichen Fahrbahnrand befindet sich eine Bushaltestelle, die etwa viermal pro Woche ausschließlich von der Verkehrswacht für den Verkehrsübungsplatz genutzt wird.

Unfallsituation

Der Bereich der Hohenstaufenallee zwischen Goethestraße und Mariabrunnstraße ist nicht als Unfallhäufungsstelle bekannt. Im weiteren Verlauf der Hohenstaufenallee in Richtung Einmündung Schillerstraße hat es von 2011 bis 2015 jedoch mehrere Unfälle mit Radfahrerbeteiligung gegeben. Unfälle mit Fußgängerbeteiligung sind in diesem Zeitraum nicht bekannt.

3. Planung

Die Planung zielt vor allem auf die Verbesserung der Situation für Radfahrer. Der Radverkehr soll auf der Fahrbahn eine sichere und adäquate Führungsform erhalten. In beiden vorgeschlagenen Varianten sind zwischen den Einmündungen Goethestraße und Mariabrunnstraße Schutzstreifen mit einer Regelbreite von 1,50 m vorgesehen. Ein zusätzlicher Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrbahn neben den Senkrechtparkständen ist nicht notwendig bzw. bereits im Parkstreifen berücksichtigt, wenn die Parkstände eine ausreichende Tiefe besitzen (mindestens 5,05 m inklusive Zwischenstreifen). Aus diesem Grund sollen die Parkstände im nördlichen Seitenraum auf ihrer gesamten Länge auf die in Richtung Mariabrunnstraße bereits vorhandenen 5,10 m Tiefe ausgebaut

werden. Die Zustimmung im Rahmen der Baumschutzsatzung zur Verlegung der Parkstände in Richtung Gehweg kann dann in Aussicht gestellt werden, wenn keine standsicherheitsrelevanten sowie lebensnotwendigen Wurzeln eines Baumes durchtrennt werden. Dies soll im Rahmen der weiteren Planung mit einer Sondierschachtung geprüft werden.

Weitere Gemeinsamkeiten in den Varianten befinden sich im Einmündungsbereich der Goethestraße:

- an der Mittelrennung in Richtung Habsburgerallee soll die derzeit vorhandene Pflasterfläche in der Fahrbahn gegen Asphalt getauscht werden,
- an der signalisierten Furt wird der stadtauswärts fahrende Radfahrer durch Befestigung und Absenkung der bisherigen Grünfläche vom Seitenraum auf die Fahrbahn geführt,
- die Mittelinsel an der signalisierten Furt soll nicht wiederhergestellt werden, um auf den angrenzenden Fahrbahnen eine ausreichende Verkehrsfläche für den Kfz- und Radverkehr sicherzustellen.

Weitere Anpassungen in den Nebenanlagen sind aufgrund der begrenzten zur Verfügung stehenden Mittel zunächst nicht vorgesehen. Unterschiede in den beiden Varianten ergeben sich in der Parkstandsordnung im südlichen Seitenraum und damit auch in der Restfahrbahnbreite:

Variante 1

In der ersten Variante bleiben die Senkrechtparkstände unter Mitbenutzung der Nebenanlagen und des Zwischenstreifens zwischen den vorhandenen Bäumen erhalten. Es besteht kein Unterschied zur heutigen Situation. Aus o.g. Gründen ist auch hier kein Sicherheitstrennstreifen erforderlich. Die Fahrbahn zwischen den Schutzstreifen ist 5,70 m breit.

Variante 2

In der zweiten Variante wird der Grünstreifen zum Schutz der Bäume von parkenden Fahrzeugen freigehalten. Anstelle des heute vorhandenen Zwischenstreifens ist Längsparken geplant. Dazu wird ein 2,00 m breiter Längsparkstreifen markiert. Zum Fahrrad-Schutzstreifen ist ein 0,50 m Sicherheitstrennstreifen erforderlich, wodurch für die Fahrbahn 5,00 m Breite verbleiben. Eine Leitlinie in Fahrbahnmitte darf wegen der Fahrbahnbreite (unter 5,50 m) nicht markiert werden, die Fahrbahnbreite liegt jedoch über dem Mindestmaß von 4,50 m. Grenzmarkierungen halten die Bushaltestelle der Verkehrswacht bzw. des Verkehrsübungsplatzes sowie den Bereich vor dem Fußgängerüberweg von parkenden Fahrzeugen frei. Gegenüber dem Bestand sind 4 Parkstände weniger vorhanden.

4. Fazit und Empfehlung

Im Rahmen der Neubauten des BLB (Kompetenzzentrum Mobilität und Prüfstandsgebäude der FH Aachen) werden zusätzliche Stellplätze hergestellt, die zur Entspannung der Parkraumsituation in den anliegenden Straßen beitragen. Eine Reduzierung des Parkraumangebots ist dementsprechend aus Sicht der Verwaltung vertretbar. Die Bäume im Straßenraum der Hohenstaufenallee prägen zudem die Straßencharakteristik. Eine hohe Priorität bei der Umgestaltung hat neben der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auch der Schutz der Bäume, die derzeit durch parkende Fahrzeuge im

Wurzelbereich beeinträchtigt werden. Die Verwaltung empfiehlt daher, die markierungs- und bautechnische Änderung der Hohenstaufenallee auf Grundlage der Variante 2 zu beschließen.

5. Kosten und finanzielle Auswirkungen

Da die STAWAG die Straße nach ihrer Baumaßnahme in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzen muss, die dem vorherigen Querschnitt der Straße entspricht, kann ein Teil der Straßenbaukosten als Wiederherstellung nach Leitungsverlegung abgerechnet werden. Für Anpassungsarbeiten in den Nebenanlagen sind für beide Varianten nach überschlägiger Schätzung städtische Mittel in Höhe von etwa 15.000 € erforderlich.

Die Maßnahme soll vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushaltsplans 2017 in 2017 umgesetzt werden. Für die Haushaltsjahre 2017 bis 2019 wurden unter dem PSP-Element 5-120102-900-02000-300-1 „Straßenerneuerung nach Baumaßnahmen der STAWAG“ Mittel in Höhe von 328.200 € eingeplant. Von den eingeplanten Mitteln werden für die Umsetzung der Maßnahme 15.000 € zur Verfügung gestellt.

6. Weiteres Vorgehen

Die STAWAG-Arbeiten im Straßenraum der Hohenstaufenallee werden in weiteren Bauabschnitten bis voraussichtlich September 2017 fortgeführt. Die weiteren Maßnahmen sollen genutzt werden, um die Markierung von Radverkehrsanlagen bis zum Ende des Arbeitsbereiches am signalisierten Knoten Limburger Straße fortzuführen.

Anlage/n:

1. Bestandsplan
2. Fotos
3. Planung Variante 1
4. Planung Variante 2
5. Querschnitte



stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
Hohenstaufenallee
Bestand
 M 1:500
 Oktober 2016



Hohenstaufenallee, Fahrbahn stadtauswärts



Hohenstaufenallee, Nebenanlagen stadtauswärts



Hohenstaufenallee, Fahrbahn stadteinwärts



Hohenstaufenallee, Nebenanlagen stadteinwärts



stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
Hohenstaufenallee
Planung Variante 1
 M 1:500
 Oktober 2016



stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
Hohenstaufenallee
Planung Variante 2
 M 1:500
 Oktober 2016

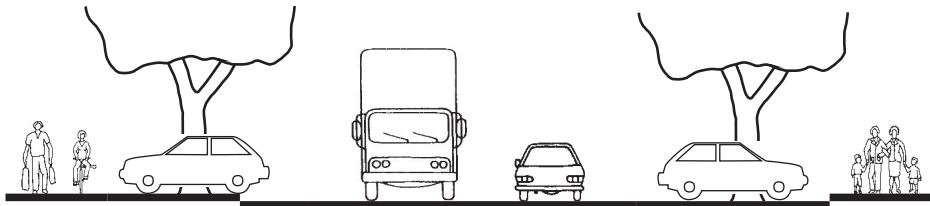
Hohenstaufenallee

Schnitt A

Bestand

Flur 46

Hausnr. 6

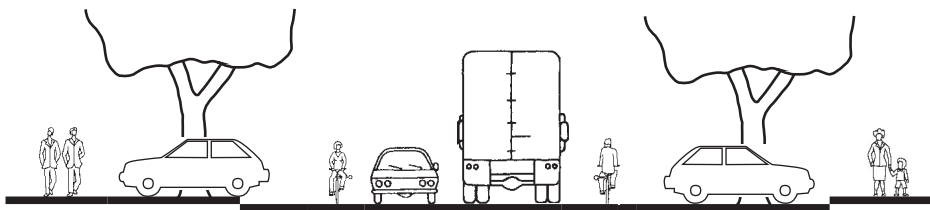


Gehweg/ anderer Radweg 2,70 m	Parken 3,50 m	Zw- streifen 1,80 m	Fahrbahn 8,70 m	Parken 5,10 m	Gehweg 2,90 m
24,70 m					

Planung Variante 1

Flur 46

Hausnr. 6

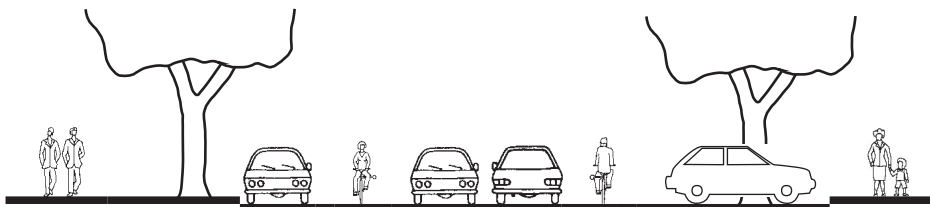


Gehweg/ anderer Radweg 2,70 m	Parken 3,50 m	Sch.- streifen 1,50 m	Fahrbahn 5,70 m	Sch.- streifen 1,50 m	Parken 4,35 m	Gehweg 2,90 m
		Zw.-/ Trenn- streifen 1,80 m		Trenn- streifen 0,75 m		

Planung Variante 2

Flur 46

Hausnr. 6



Gehweg/ anderer Radweg 2,70 m	Grünstreifen 3,50 m	Parken 2,00 m	Sch.- streifen 1,50 m	Fahrbahn 5,00 m	Sch.- streifen 1,50 m	Parken 4,35 m	Gehweg 2,90 m
			Trenn- streifen 0,50 m		Trenn- streifen 0,75 m		

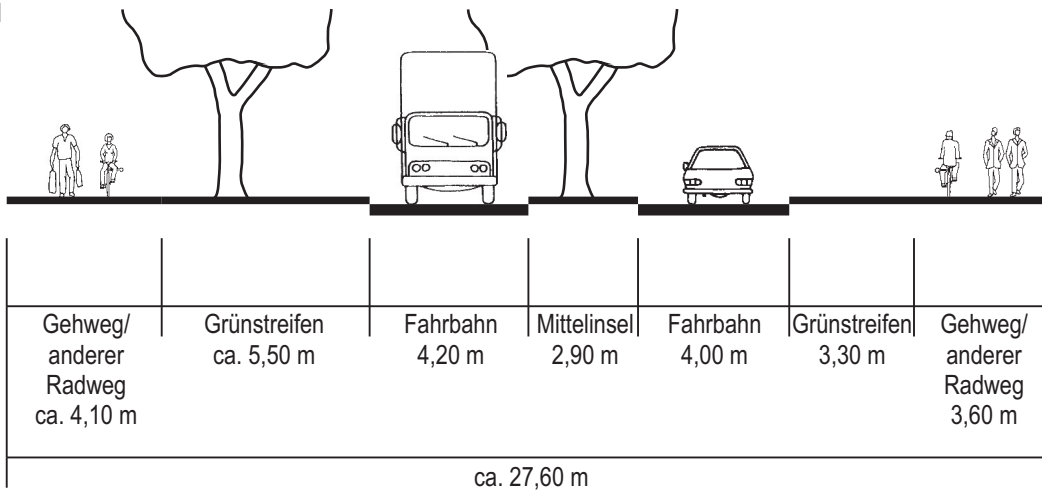
Hohenstaufenallee

Schnitt B

Bestand

Hausnr. 1

Hausnr. 6



Planung Varianten 1 und 2

Hausnr. 1

Hausnr. 6

