

Vorlage		Vorlage-Nr: A 61/0361/WP15
Federführende Dienststelle: Planungsamt		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: Bauverwaltung		AZ:
Fachbereich Verkehr und Tiefbau		Datum: 19.07.2006
		Verfasser: A 61/30 / Dez. III
Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für das Bauvorhaben - Kaiserplatz Galerie - hier: Verkehrserschließung		
Beratungsfolge:		TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz
09.08.2006	B 0	Kenntnisnahme
17.08.2006	VA	Entscheidung
24.08.2006	PLA	Kenntnisnahme

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht des Verkehrsgutachters und der Verwaltung zur Kenntnis. Er empfiehlt dem Verkehrsausschuss, die weitere Ausarbeitung der Verkehrserschließung über eine Tiefgaragenrampe in der Stiftstraße (zwischen Heinrichsallee und Kaiserplatzumfahrt) zu beschließen.

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht des Verkehrsgutachters und der Verwaltung zur Kenntnis. Er beschließt die weitere Ausarbeitung der Verkehrserschließung über eine Tiefgaragenrampe in der Stiftstraße (zwischen Heinrichsallee und Kaiserplatzumfahrt).

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht des Verkehrsgutachters und der Verwaltung zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für das Bauvorhaben "Kaiserplatz Galerie"

hier: Verkehrserschließung

Verfahren

Bereits im letzten Jahr wurde ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst (25.05.05 Bezirksvertretung Aachen-Mitte, 09.06.05 Planungsausschuss). Der Planungsausschuss (1.6.2006) und die Bezirksvertretung Aachen-Mitte (21.06.2006) haben die Verwaltung beauftragt, die frühzeitige Bürger- und Behördenbeteiligung durchzuführen. Zuvor sollte jedoch der Politik das Verkehrsgutachten vorgestellt werden. In einer gemeinsamen Sitzung des Planungsausschusses und des Verkehrsausschusses wurde am 22.06. die verkehrliche Erschließung des Vorhabens vorgestellt und diskutiert. Unter Einbeziehung der ASEAG sollten die Varianten überprüft und konkretisiert werden und den Ausschüssen schnellstmöglich zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Erschließung:

Die wesentlichen Aussagen des Gutachters sind nachfolgend nochmals zusammen gestellt:

Grundlage der Verkehrsaufkommensberechnung des Verkehrsgutachters, IVV Aachen, (siehe auch Anlage 1) ist ein Parkhaus mit 600 Stellplätzen (560 für Kunden und 40 für Beschäftigte). Das Verkehrsaufkommen im Kunden-, Beschäftigten- und Anlieferverkehr wird auf 2.500 Kfz pro Tag und Richtung geschätzt. Für die Spitzenstunde zwischen 16.00 und 17.00 Uhr wurde eine Verkehrsmenge von 240 Kfz pro Richtung berechnet.

Das Einkaufszentrum "Kaiserplatz Galerie" soll über eine Tiefgaragenrampe in der Stiftsumfahrt erschlossen werden. Bei der Erschließung der Neubebauung soll vermieden werden, dass der Parkhausverkehr über die Stiftsumfahrt unmittelbar auf den Knotenpunkt Wilhelmstraße / Heinrichsallee / Adalbertsteinweg geführt wird. Bei einer Verlängerung der Grünzeit für die Stiftsumfahrt, die bei Zunahme des Verkehrs in der Stiftsumfahrt erforderlich würde, wäre die Signalanlage nicht mehr in der Lage, den Verkehr der anderen Zufahrten ohne erheblichen Rückstau abzuwickeln.

Planung:

Nach Prüfung aller Möglichkeiten kann nur eine **Tiefgaragenrampe in der Stiftstraße (zwischen Heinrichsallee und Kaiserplatzumfahrt)** vorgeschlagen werden. Die Planung liegt als Anlage 3 bei.

Die Tiefgaragenrampe ragt wegen der benötigten Rückstaulängen, ihrer eigenen Längenentwicklung ($\geq 60\text{m}$ bei einer Neigung von 10%) und wegen der gleichzeitigen Nutzbarkeit für die Anlieferung der Kaiserplatz-Galerie gemäß der beiliegenden Planskizze abgekröpft in die Kaiserplatzumfahrt hinein. Dies hat zur Folge, dass eine Ausfahrt aus dem stadteinwärts gelegenen Teil der Stiftstraße nur über die Kaiserplatzumfahrt möglich ist. Bei dieser Planung sind Funde der spätmittelalterlichen

Stadtmauer im Bereich der Rampe zu beachten; das anstehende Felsgestein ist laut Aussage des Investors unproblematisch.

Die Knotenpunktsituation an der Stiftstraße/Heinrichsallee wird bei Anpassungen beibehalten. Für die Zufahrt aus Richtung Hansemannplatz kommend wird eine zusätzliche Rechtsabbiegespur angelegt, über die der motorisierte Individualverkehr in die Stiftstraße geführt wird.

Die bisherige Zufahrt von der Heinrichsallee in die Kaiserplatzumfahrt bleibt für Linienbusse und darüber hinaus für alle weiteren Erschließungsverkehre erhalten. Sie sollte allerdings auf eine Fahrspur mit dem für die Abwicklung aller Verkehre (Kurvenfahrt Linienbus, Ein- und Ausparkvorgänge) notwendigen Breitenmaß reduziert werden.

Aus Richtung Wilhelmstraße, bzw. Adalbertsteinweg kommend wird zur Abwicklung der höheren Zahl von links einbiegenden Fahrzeugen in die Stiftstraße die heutige Busspur aufgegeben und in eine Linksabbiegespur umgewandelt. Dadurch ergibt sich gleichzeitig die Möglichkeit, die Linksabbiegespuren aus der Heinrichsallee in den Adalbertsteinweg ebenfalls zu verlängern. Die Leistungsfähigkeit der linken Linksabbiegespur wird verdoppelt, die des gesamten Knotenpunktes Adalbertsteinweg / Kaiserplatz damit erhöht.

Für den ÖPNV ergeben sich durch diese Lösung in Richtung Hansemannplatz infrastrukturelle Verschlechterungen, die durch eine Freigabe der Linksabbiegespur für geradeaus fahrende Busse allerdings aufgefangen werden können. In der Stiftstraße wird eine separate Bushaltestelle für die Busse der Linie 4 angelegt.

Für den Radverkehr wird bei einer Umgestaltung die bestehende Netzlücke geschlossen. Allerdings verschlechtert sich durch die Umwandlung der heutigen Busspur in eine Linksabbiegespur auch die Situation für Radfahrer, die links in die Stiftstraße abbiegen.

Für Fußgänger verschlechtern sich die heutigen Querungsbedingungen. In der Heinrichsallee müssen zusätzliche Fahrbahnen gequert werden, gleiches trifft auf die Querung der Stiftstraße zwischen Heinrichsallee und Kaiserplatzumfahrt zu. Allerdings soll hier die heutige "kurze" Verbindung in die untere Adalbertstraße durch Aufrechterhaltung eines 3 Meter breiten Fußweges zwischen der Rampe und dem Adalbertsberg sowie einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit über die Stiftstraße weiterhin ermöglicht werden.

Die aus dem Parkhaus ausfahrenden Fahrzeuge müssen nach rechts in die Heinrichsallee einbiegen und belasten damit den Knotenpunkt Adalbertsteinweg / Heinrichsallee zusätzlich. Gleichzeitig entfallen allerdings die heute über die Stiftstraße ausfahrenden Verkehre, die nunmehr über die Kaiserplatzumfahrt an den Knoten Adalbertsteinweg/Wilhelmstraße/Heinrichsallee gelangen. Hier entsteht kein Mehrverkehr, da die bisher aus dem Taeter-Parkhaus ausfahrenden Fahrzeuge entfallen.

Die komplexen verkehrlichen Auswirkungen der beschriebenen Umgestaltung des Knotenpunktes wurden unter Ansatz der durch das Vorhaben verursachten zusätzlichen Verkehrsbelastung in einer

Microsimulation untersucht. Hierbei war es möglich auch den Verkehrsfluss zwischen den benachbarten Knotenpunkten innerhalb der Grünen Welle auf dem Alleenring zu überprüfen. Die Simulation zeigt, dass das Vorhaben keine wesentlichen Veränderungen gegenüber heute hervorrufen wird.

Auch die Busse (zugrunde gelegt wurde der bestehende Fahrplan) werden in der Regel nicht durch einen Rückstau an der signalisierten Fußgängerfurt im Bereich der Bushaltestelle auf der Heinrichsallee behindert.

Allerdings ist der Knotenpunkt Kaiserplatz auch weiterhin stark rückstaugefährdet. Angesichts der problematischen Verkehrssituation und der im Umfeld vorhandenen Stellplatzkapazitäten sollte das Parkraumangebot im neuen Parkhaus deshalb so gering wie möglich ausfallen. Bei der Planung des Parkhauses ist zu berücksichtigen, dass die Abfertigungsanlagen so weit innerhalb angelegt werden, dass der Rückstau nicht im öffentlichen Straßenraum stattfindet.

Die gesamten baulichen Umgestaltungen sind mit der Bezirksregierung hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ehemalige Städtebauförderungsmaßnahme Kaiserplatz abzustimmen; eventuell müssen Fördermittel zurück gezahlt werden.

Im weiteren Planungsprozess sind mit dem Umweltamt Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für entfallende Bäume festzulegen.

Die Erschließung über einen voll signalisierten Knoten Heinrichsallee/verlegte Stiftstraße wurde von allen beteiligten Dienststellen, der ASEAG und dem Investor wegen mangelnder Realisierungsperspektiven verworfen. Wesentliche Aspekte waren hierbei ein Verlust von Aufstellflächen und zusätzliche Wartezeiten für den Bus, weitergehende Leistungseinbußen für die Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs auf dem Alleenring, sowie unverhältnismäßig hohe Kosten für notwendige Anpassungsmaßnahmen im öffentlichen Raum.

Weiteres Verfahren

Aufgrund der geänderten Lage der Tiefgaragenrampe ergibt sich eine geringfügige Vergrößerung des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes.

Nach Beratung und Beschlussfassung zur verkehrlichen Erschließung soll die Bürgerbeteiligung zeitnah durchgeführt werden.

Anlagen:

1. Verkehrsgutachten, IVV
2. Bestandsplan
3. Verkehrserschließung über eine Tiefgaragenrampe in der Stiftstraße (zwischen Heinrichsallee und Kaiserplatzumfahrt)
4. Geänderter Geltungsbereich des Bebauungsplanes