

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1298/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	18.10.2019
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/ 300
Adalbertsteinweg, neue Flächenaufteilung			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
30.10.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	
31.10.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Verwaltung zu beauftragen, für eine Beobachtungsphase stadteinwärts eine Kfz-Spur auf dem Adalbertsteinweg zwischen Stolberger Straße und Ottostraße einzuziehen und dem Radverkehr zur Verfügung zu stellen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, für eine Beobachtungsphase stadteinwärts eine Kfz-Spur auf dem Adalbertsteinweg zwischen Stolberger Straße und Ottostraße einzuziehen und dem Radverkehr zur Verfügung zu stellen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2019	Fortgeschrieb ener Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2019	Fortgeschrieb ener Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020 ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Erläuterungen:

Anlass

Die Verkehrsfläche des Adalbertsteinwegs ist aus unterschiedlichen Gründen Gegenstand der aktuellen Diskussion: Die Oberfläche wird nach Tiefbauarbeiten in Teilbereichen wieder hergestellt, der Rat der Stadt hat die Einführung einer Umwelttrasse stadtauswärts beschlossen, aufgrund der Unfallsituation sind Änderungen notwendig.

Die Regionetz GmbH hat auf der stadteinwärtigen Nordseite des Adalbertsteinwegs etwa im Bereich zwischen Aretzstraße und Ottostraße Arbeiten an den Versorgungsleitungen und am Kanal ausgeführt. Im Zuge der Maßnahme musste die Haltestelleninsel auf Höhe der Scheibenstraße entfernt werden. Diese wurde anschließend in denselben Maßen einschließlich Bushochbord und taktilem Leitsystem für die Haltestelle wiederhergestellt. Der Aachener Stadtbetrieb erneuert im Oktober die Asphaltdecke auf den stadteinwärtigen Fahrspuren (inkl. Busspur). Nach Abschluss der Asphaltarbeiten ist geplant, die Betonfahrbahn in der Bushaltestelle bzw. in der Busspur herzustellen. Diese Arbeiten dauern bis Mitte Dezember 2019.

Der schadstoffmindernden Belag/Asphalt wurde (zum Zeitpunkt der Sitzung) auf einer Fläche von ca. 4.500 m² im stadteinwärtigen Fahrbahnbereich des Adalbertsteinwegs eingebaut. Die stadtauswärtige Fahrbahn war von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Der Rat der Stadt Aachen hat in seiner Sitzung am 18.09.2019 beschlossen, u.a. am Adalbertsteinweg Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität durchzuführen. Die Verwaltung wurde beauftragt unverzüglich eine Umwelttrasse auf dem Adalbertsteinweg stadtauswärts – im Zuge der Wiederherstellung nach der Baumaßnahme – umzusetzen und bei der anstehenden Asphaltierung am Adalbertsteinweg schadstoffmindernden Belag/Asphalt auf einer Fläche von ca. 4.500 m² im Zuge der Baumaßnahme einzubauen.

Darüber hinaus soll das Ladezeiten- und Flächenkonzept auf dem Adalbertsteinweg zur Verringerung von Halten in zweiter Reihe überarbeitet werden.

Die im Anlass beschriebenen Aufgabenstellungen können nicht alle gleichzeitig sofort mit den bestehenden baulichen Randbedingungen abgearbeitet werden. Daher ist eine abgestufte Vorgehensweise notwendig.

Umsetzung des Beschlusses der Unfallkommission

Auf Höhe der Ottostraße kreuzen sich im Zulauf zum Knoten Kaiserplatz auf dem Adalbertsteinweg die Ströme der Fahrzeuge, die am Kaiserplatz nach links abbiegen wollen, mit dem Busverkehr, der bis dahin in Mittellage zwischen stadtein- und auswärtigem Verkehr geführt wird. Hier hatte sich im Jahr 2018 ein tödlicher Unfall ereignet, der auf diese Kreuzungssituation zurück zu führen ist.

Da die Überschneidung der Fahrwege in der oben beschriebenen Problemsituation planerisch nicht ausgeschlossen werden kann, muss die Situation signaltechnisch gelöst werden. Dazu wird ein Bussondersignal an der Lichtsignalanlage (LSA) Adalbertsteinweg/Ottostraße ergänzt, mit dem der Bus eine eigene Freigabezeit erhält. Anschließend erhält der parallele Kfz-Verkehr eine separate Freigabe, sodass ausgeschlossen wird, dass die sich kreuzenden Verkehre gleichzeitig fahren. Die Verkehrssicherheit wird damit erhöht, die Leistungsfähigkeit an dieser LSA allerdings verringert. Die Umsetzung wurde durch die Unfallkommission beschlossen und die notwendigen Auftragsvergaben angestoßen, sodass mit einer Ausführung noch in diesem Jahr zu rechnen ist.

Grundsatzüberlegungen

Die vom Stadtrat beschlossene Umsetzung einer Umwelttrasse auf dem Adalbertsteinweg stadtauswärts bedarf der Überplanung der gesamten Verkehrsfläche, die parallel stattfindet. Dabei ist für den Linienverkehr zu beachten, dass sich Zeiteinsparungen dann realisieren lassen, wenn über einen längeren zusammenhängenden Abschnitt eine durchgehend nutzbare Spur unabhängig vom sonstigen Verkehr zur Verfügung steht.

Um eine für alle Verkehrsarten ausgewogene Planung zu erstellen, ist es also notwendig den gesamten Adalbertsteinweg in beiden Richtungen im Bereich zwischen dem Kaiserplatz und der Josefskirche zu betrachten. Die im Zuge der Wiederherstellung jetzt notwendigen Markierungen sollen sich nach Möglichkeit in das angestrebte Gesamtkonzept einpassen. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die nun kurzfristig notwendigen Entscheidungen getroffen werden können, ohne dass im Anschluss arbeitsintensive Anpassungen vorgenommen werden müssen. Dazu werden im Folgenden Überlegungen für ein Gesamtkonzept dargestellt und die Ableitung einer temporären Zwischenlösung vorgenommen.

Bereits mit der Vorlage "Ertüchtigung des Adalbertsteinwegs für ÖPNV und Rad" vom 13.09.2018 wurde auf die begrenzten Möglichkeiten der Einrichtung von Radverkehrsanlagen im Adalbertsteinweg eingegangen:

Die Breite der öffentlichen Verkehrsfläche zwischen der Bebauung beträgt in weiten Teilen des betrachteten Abschnitts etwa 27,60 m. Die Fahrbahn ist zwischen den baulich angelegten Gehwegen etwa 21,50 m breit.

Eine richtlinienkonforme Anpassung mit Busspuren (mindestens 2 x 3,25 m), Radverkehrsanlagen (mindestens 2 x 1,85 m) in beiden Richtungen, mindestens 3,00 m breiten Haltestellenbereichen in der Mittelage sowie Linksabbiegespuren führt selbst bei einem Komplettumbau mit Anpassung der Gehwege (mindestens 2 x 2,50 m) dazu, dass für den Kfz-Verkehr weder zwei durchgängige Fahrspuren pro Richtung noch jeweils überbreite Fahrspuren pro Richtung (mindestens 2 x 5,55 m) angeboten werden können. Selbst bei einer Aneinanderreihung von Mindestmaßen wäre ein Flächenbedarf von 29,30 m nötig, der deutlich größer ist als die zur Verfügung stehende Fläche. Bei dieser Querschnittsüberlegung wurde bereits auf Flächen für Liefern und Laden sowie Parken und eine Begrünung mit Straßenbäumen auf dem Adalbertsteinweg verzichtet. Richtlinienkonforme

Querschnittsaufteilungen unter verstärkter Berücksichtigung des Umweltverbundes für den Adalbertsteinweg im Abschnitt zwischen Kaiserplatz und Josefskirche sind demnach nur möglich, wenn auf die bisherigen Flächen für das Liefern und Laden und die Parkplätze verzichtet wird und zusätzlich Platz aus den bisherigen Fahrspuren für den Individualverkehr gewonnen wird.

Neben der Frage der Querschnittsaufteilungen im Bereich der Strecke sind vor allem die Aufteilungen im Bereich der Knotenpunkte und insbesondere im Zulauf zum Kaiserplatz entscheidend für die Abwicklung aller Verkehre. Es werden deshalb im Folgenden „Streckenquerschnitte“ und „Knotenquerschnitte“ dargestellt, die im Anschluss in einer Lageplanbetrachtung im Detail ausgearbeitet werden müssen.

Streckenbereich Adalbertsteinweg

Für den „Streckenbereich“ des Adalbertsteinwegs werden Querschnittsaufteilungen auf Höhe der Hausnummern 46 bzw. 51 (vgl. Anlage 1 – Querschnitte A-weg Hausnr. 46 bzw. 51) dargestellt. Alle Querschnittsvarianten haben gemeinsam, dass das Thema Liefern und Laden aufgrund der Flächenansprüche für den Umweltverbund nicht mehr in eigenen Bereichen auf dem Adalbertsteinweg abgewickelt werden kann. Daher müssen im Rahmen der weiteren Planung möglichst in den Einmündungsbereichen der angrenzenden Nebenstraßen Ersatzflächen gefunden werden.

Die vorhandene Querschnittsbreite lässt die Einrichtung einer stadteinwärtigen Radverkehrsanlage nur zu, wenn auf einen Geradeausfahrstreifen verzichtet wird. Auch das Anlegen einer überbreiten Fahrspur (Mindestmaß 5,55m) ist neben einer Radverkehrsanlage nicht möglich.

1. Streckenvariante "schmale Umweltpur stadtauswärts"

- Umweltpur Bus/Rad stadtauswärts in Seitenlage mit Haltestellenbereich Scheibenstraße (Beschilderung Rad mit Freigabe Bus)
- überbreite Kfz-Fahrspur stadtauswärts
- Beibehaltung Busspur in Mittellage stadteinwärts
- eine Kfz-Fahrspur für Linksabbieger ins Parkhaus Adalbertsteinweg
- eine Kfz-Fahrspur für geradeausfahrenden Kfz-Verkehr stadteinwärts
- Radfahrstreifen stadteinwärts in Seitenlage (bauliche Trennung möglich)
- Gehwegbreiten bleiben erhalten

Die Mischung von Bussen und Radverkehr auf einer Spur führt dazu, dass die Busse durch die Radfahrer ausgebremst werden und sich die Radfahrer auf einer Spur mit den Bussen unwohl fühlen. Daher ist diese Variante nicht empfehlenswert, auch wenn sie die einzige Variante ist, bei der stadtauswärts auf überbreiter Spur zwei Kfz nebeneinander fahren können.

2. Streckenvariante "breite Umweltpur stadtauswärts"

- Umweltpur Bus/Rad stadtauswärts in Seitenlage mit Haltestellenbereich Scheibenstraße (Beschilderung Rad mit Freigabe Bus)
- eine Kfz-Fahrspur stadtauswärts

- Beibehaltung Busspur in Mittellage stadteinwärts
- eine Kfz-Fahrfahrspur für Linksabbieger ins Parkhaus Adalbertsteinweg
- eine Kfz-Fahrspur für geradeaus fahrenden Kfz-Verkehr stadteinwärts
- Radfahrstreifen stadteinwärts in Seitenlage (bauliche Trennung möglich)
- Gehwegbreiten bleiben erhalten

Die breite Umweltspur mit der Möglichkeit zum Überholen des Radverkehrs durch die Busse führt dazu, dass nur noch eine Kfz-Fahrspur stadtauswärts angeboten werden kann. Eine Verbreiterung der Umweltspur zulasten der Kfz-Spur ist möglich. Die gemeinsame Nutzung einer Spur durch Radverkehr und Busse erzeugt weiterhin Unwohlsein.

3. Streckenvariante "Busspur- und Radfahrstreifen stadtauswärts"

- Busspur stadtauswärts in Seitenlage mit Haltestellenbereich Scheibenstraße
- Radfahrstreifen stadtauswärts (u.U. teilweise bauliche Trennung möglich)
- eine Kfz-Fahrspur stadtauswärts
- Beibehaltung Busspur in Mittellage stadteinwärts
- eine Kfz-Fahrfahrspur für Linksabbieger ins Parkhaus Adalbertsteinweg
- eine Kfz-Fahrspur für geradeausfahrenden Kfz-Verkehr stadteinwärts
- Radfahrstreifen stadteinwärts in Seitenlage (bauliche Trennung möglich)

Weil bei Verzicht auf die zweistreifige Kfz-Führung stadtauswärts der zur Verfügung stehende Platz eigene Spuren für Radverkehr und Busse erlaubt, ist diese Aufteilung der Variante 2 vorzuziehen.

4. Streckenvariante "Busspur in Mittellage"

- Radfahrstreifen stadtauswärts in Seitenlage (bauliche Trennung möglich)
- eine Kfz-Fahrspur stadtauswärts
- beide Busspuren in Mittellage
- Bereich im dem je nach Position im Lageplan Wartefläche für Haltestellen oder Linksabbiegespuren untergebracht werden
- eine Kfz-Fahrspur für geradeausfahrenden Kfz-Verkehr stadteinwärts
- Radfahrstreifen stadteinwärts in Seitenlage (bauliche Trennung möglich)
- Gehwegbreiten bleiben erhalten

Im Rahmen der weiteren Planung muss bei dieser Variante geklärt werden, wie das Linksabbiegen in die Stolberger Straße, Aretzstraße/Kongressstraße, Wilhelmstraße sowie die Parkhauszufahrt PH Adalbertsteinweg gewährleistet werden kann.

Knotenbereich Kaiserplatz

Für den Bereich des Zulaufs zum Knoten Kaiserplatz sind mögliche Querschnittsaufteilungen auf Höhe der Hausnr. 1 bzw. 2 (vgl. Anlage 2 – Querschnitte Adalbertsteinweg Hausnr. 1 bzw. 2) dargestellt.

In der stadtauswärtigen Fahrbahn unmittelbar am Kaiserplatz muss zunächst das Nebeneinanderfahren von zwei Kfz möglich bleiben, da der Linksabbieger aus der Heinrichsallee aus Gründen der Leistungsfähigkeit zweistreifig geführt wird.

Für den Busverkehr ist hier keine separate Führung erforderlich, da Busse lediglich aus der Umfahrt des Kaiserplatzes zufahren und eine andere Signalphase nutzen.

Der stadteinwärtige Radverkehr, der am Kaiserplatz geradeaus in Richtung Aquis Plaza oder nach links zur Wilhelmstraße fahren möchte, kann am Kaiserplatz aus Sicherheitsgründen nur indirekt geführt werden. Eine eigene Geradeaus- und/oder Linksabbiegespur für den Radverkehr kann nicht gleichzeitig mit dem linksabbiegenden Kfz-Verkehr geführt werden, da der geradeausfahrende Bus aus der rechten Linksabbiegespur fährt und somit keine sichere Führung möglich ist. Eine signaltechnisch notwendige eigene Signalphase für den Radverkehr würde zu immensen Leistungsfähigkeitsproblemen führen.

Unklar ist derzeit noch, ob wegen der Fundamente der ehemaligen Fußgängerunterführung auf der stadtauswärtigen Seite ein baulicher Eingriff zur Verbreiterung des Fahrbahnbereiches bautechnisch möglich ist. Daher werden im Folgenden nur Varianten beschrieben, die ohne diesen baulichen Eingriff möglich sind.

Knotenvariante „Erhalt Parken“

- Parken stadtauswärts
- Radfahrstreifen stadtauswärts in Seitenlage (Sicherheitsbereiche zum Parken und fließenden Verkehr)
- überbreite Kfz-Fahrspur stadtauswärts
- Linksabbiegespur stadteinwärts (wird auch durch den geradeausfahrenden Bus genutzt)
- Busspur für den rechtsabbiegenden Bus
- Rechtsabbiegespur stadteinwärts
- Radfahrstreifen stadteinwärts in Seitenlage (bauliche Trennung möglich)
- Gehwegbreiten bleiben erhalten

Der Verzicht auf eine Linksabbiegespur vom Adalbertsteinweg in die Wilhelmstraße führt zu erheblichen Leistungsfähigkeitsproblemen und einer Verstärkung der bereits heute vorhandenen Rückstausituation am Knotenpunkt Kaiserplatz.

Knotenvariante „Erhalt Kfz-Fahrspuren“ (im Knotenbereich)

- Radfahrstreifen stadtauswärts in Seitenlage (bauliche Trennung möglich)
- überbreite Kfz-Fahrspur stadtauswärts
- überbreite Linksabbiegespur stadteinwärts (rechter Teil wird auch durch den geradeausfahrenden Bus genutzt)
- Busspur für den rechtsabbiegenden Bus
- Rechtsabbiegespur stadteinwärts
- Radfahrstreifen stadteinwärts in Seitenlage (bauliche Trennung möglich)
- Gehwegbreiten bleiben erhalten

In dieser Variante ist das zweistreifige Linksabbiegen vom Adalbertsteinweg in die Wilhelmstraße weiterhin möglich. Die Leistungsfähigkeit des Knotens kann weitgehend erhalten bleiben.

Temporäre Markierung nach Asphaltarbeiten stadteinwärts (Erprobungsphase)

Nach den Asphaltarbeiten (Ende Oktober) muss in stadteinwärtiger Richtung die Markierung wieder hergestellt werden. Die Verwaltung empfiehlt, zunächst wieder zwei Fahrspuren neben der Busspur in Mittellage zu markieren.

Die Busspur in Mittellage wird bis Mitte Dezember 2019 nicht befahrbar sein. In dieser Zeit wird der Bus stadteinwärts auf den Kfz-Fahrspuren geführt.

Die Verwaltung schlägt vor, im Anschluss einen Verkehrsversuch durchzuführen, in dem der rechte Kfz-Fahrstreifen für Radfahrer reserviert und der Kfz-Verkehr stadteinwärts einstreifig geführt wird. Dieser Versuch könnte als Erprobungsphase für das vom Rat der Stadt gewünschte Gesamtkonzept dienen.

Dazu ist es notwendig zu entscheiden, wie weit der Bereich der Spureinziehung gefasst werden soll. Grundsätzlich ist eine durchgehende Radverkehrsführung von der Stolberger Straße bis zum Kaiserplatz notwendig. Allerdings ist abzuwägen, ob die bei einer Variante ohne Umbau zu erwartenden Rückstausituationen des Kfz-Verkehrs in Kauf genommen werden sollten. Je weiter die Spureinziehung in Richtung des Kaiserplatzes realisiert wird, desto schwieriger wird die Rückstausituation. Mögliche alternative Bereiche wären die Einmündungen der Rudolfstraße und der Ottostraße.

Zwischen Ottostraße und Kaiserplatz ist eine Ummarkierung im Rahmen der Wiederherstellung nach Asphaltarbeiten nicht vorgesehen, da hier keine Baumaßnahmen stattgefunden haben. Unabhängig davon ist eine Querschnittsumgestaltung nur bei einer Betrachtung des Gesamtquerschnitts sinnvoll möglich.

Spureinziehung bis zur Ottostraße

Die Reduktion auf einen Kfz-Fahrstreifen bis zur Ottostraße wird unter signaltechnischen Gesichtspunkten als besonders Rückstau verursachend eingeschätzt. Möglicherweise wird die einstreifige Zuführung des Kfz-Verkehrs im unmittelbaren Zulauf zum Knoten Kaiserplatz aufgrund der komplexen signaltechnischen Zusammenhänge der benachbarten Knotenpunkte zu langen Rückstausituationen über mehrere Lichtsignalanlagen hinweg führen. Die Verkehrsdaten geben dazu folgende Information: Die stärkste Verkehrsbelastung ist in der Morgenspitze zwischen 7.30 und 8.30 Uhr festzustellen. Gemäß einer Zählung vom 24.11.2016 fahren in dieser Stunde am Knoten Ottostraße/Adalbertsteinweg 1.260 Kfz stadteinwärts.

Bei einer einstreifigen Führung des Kfz-Verkehrs benötigt dieser Verkehrsstrom eine Grünzeit von 62 Sekunden pro Umlauf. Mit dem in der Unfallkommission beschlossenen Signalprogramm, welches

Bus und Kfz-Verkehr separat signalisieren wird, kann der Kfz-Verkehr maximal eine Grünzeit von 47 Sekunden pro Umlauf erhalten, was mit den in 2016 gezählten Verkehrsbelastungen einen sehr langen Rückstau zur Folge hätte. Die Erfahrung zeigt, dass sich Verkehrsteilnehmer in der Folge umorientieren und ggfs. höhere Verkehrsbelastungen auf Alternativrouten verursachen. Im Rahmen des Verkehrsversuchs ist es also wichtig, auch diese Auswirkungen zu evaluieren.

Weniger kritisch kann unter signaltechnischen Gesichtspunkten die Fahrspurreduktion bis zur Rudolfstraße gesehen werden.

Dem steht bei einer Spureinzugung bis zur Ottostraße die Schaffung einer sicheren und kontinuierlichen Radverkehrsführung gegenüber. Ab dort besteht für Radfahrer die Möglichkeit entweder als Rechtsabbieger die Alternativroute über die Ottostraße oder indirekt im Schutz der Signalanlage die Route über die Friedrichstraße zu nutzen.

Denkbar ist auch die Erprobungsphase in zwei Zeitabschnitte zu unterteilen, in der zunächst die Auswirkungen bei einer Spureinzugung bis zur Rudolfstraße und dann in der zweiten Stufe die Auswirkungen der Einstreifigkeit bis zur Ottostraße evaluiert werden.

Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, für einen noch festzulegenden Zeitraum auf dem Adalbertsteinweg zwischen der Stolberger Straße und der Ottostraße eine Kfz-Spur einzuziehen und dem Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Anlage 3 zeigt die Spuraufteilung in der Erprobungsphase für den stadteinwärtigen Verkehr. Bei der vorübergehenden Markierung werden nicht alle Elemente des Plans aufgebracht werden können (z.B. wird die Roteinfärbung der Einmündungsbereiche nicht möglich sein).

Die Auswirkungen auf die anderen Verkehrsarten – insbesondere auf den Kfz-Verkehr im Bereich des Adalbertsteinwegs sind zu evaluieren.

Da sich die Verkehrsteilnehmer aufgrund des Rückstaus umorientieren werden, ist von höheren Verkehrsbelastungen auf den Alternativrouten auszugehen. Daher sollten diese Auswirkungen ebenfalls evaluiert werden. Hierfür kommen z.B. Reisezeitmessungen in den Bussen auf der Jülicher Straße und auf der Oppenhoffallee in Frage.

Die Ergebnisse werden im Rahmen der weiteren Vorlagenerstellung für die notwendigen politischen Entscheidungen zur Verfügung gestellt.

Weiteres Vorgehen

Folgende Phasen schlägt die Verwaltung vor:

- 1) Asphaltierung und Aufbringen der Freigabemarkierung im Baustellenbereich stadteinwärts (Ende Oktober)
- 2) Beobachtungsphase mit Spureinzugung stadteinwärts (ab Januar 2020)
- 3) Ausarbeitung der Streckenvarianten „Busspur und Radfahrstreifen stadtauswärts“ und „Busspur in Mittellage“ zusammen mit den Knotenvarianten im Lageplan (Beschlussfassung 1. Quartal 2020)

- 4) endgültige Markierung stadteinwärts (ab April 2020)
- 5) bauliche Anpassung im Adalbertsteinweg stadtauswärts und Ummarkierung stadteinwärts im Bereich des Kaiserplatzes (ggf. nach entsprechendem Beschluss ab 2. Quartal 2020, abhängig von finanziellem Aufwand)

Anlage/n:

Anlage 1: Querschnitte Adalbertsteinweg Hausnr. 46 bzw. 51

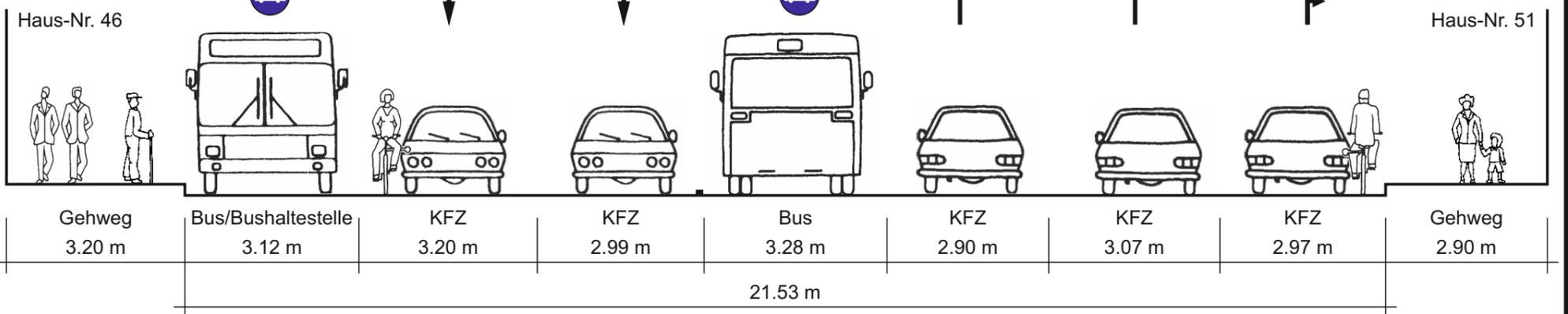
Anlage 2: Querschnitte Adalbertsteinweg Hausnr. 1 bzw. 2

Anlage 3: Spuraufteilung Erprobungsphase

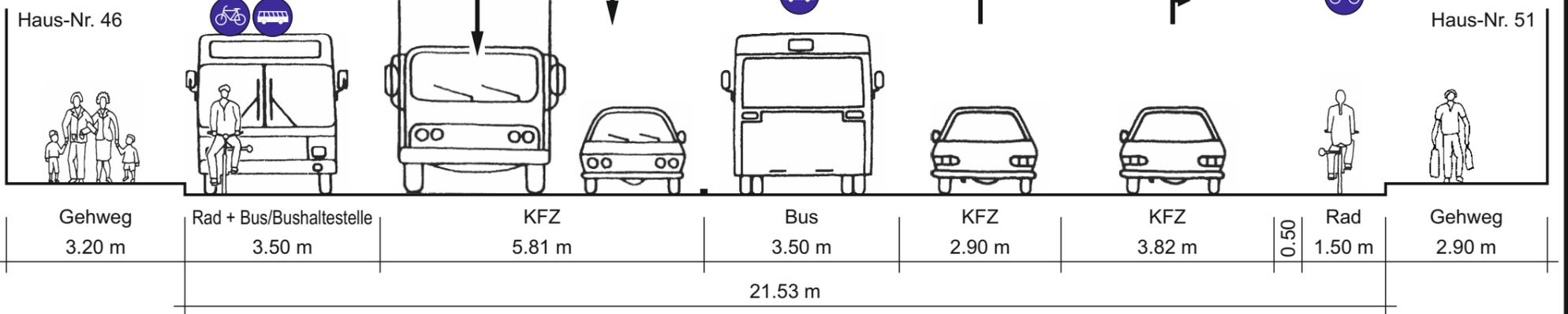
Adalbertsteinweg

Streckenabschnitt auf Höhe Haus-Nr. 46 bzw. 51
(Blickrichtung stadteinwärts)

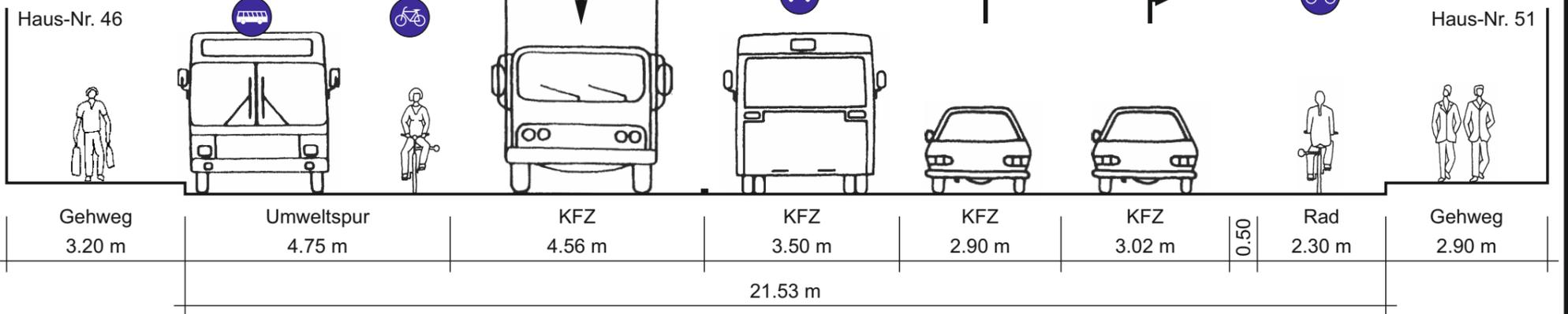
Bestand



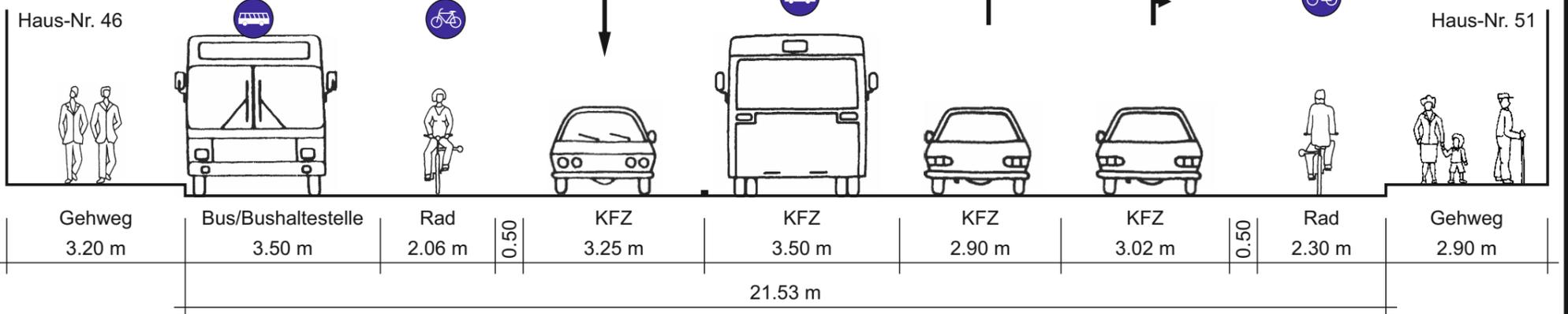
Variante schmale Umweltpur stadtauswärts



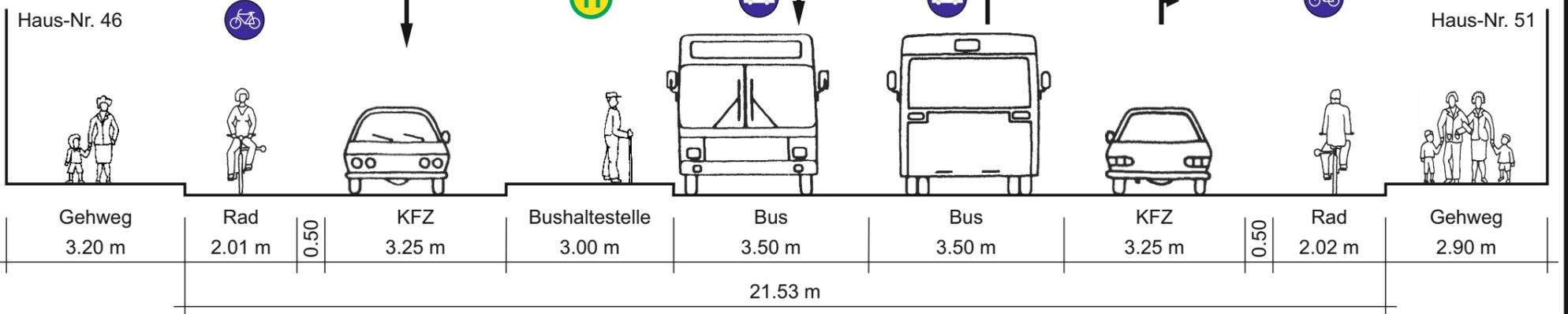
Variante breite Umweltpur stadtauswärts



Variante Busspur und Radspur stadtauswärts



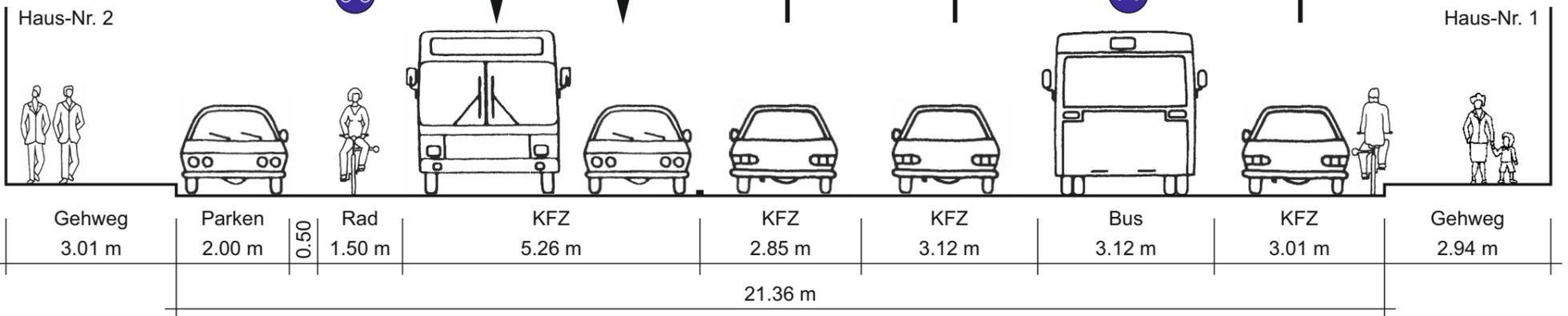
Variante Busspur in Mittellage



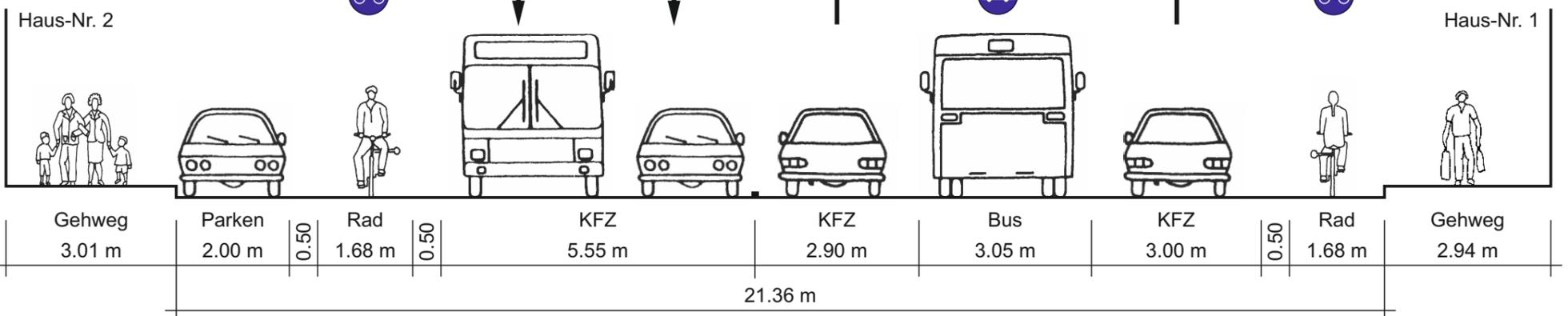
Adalbertsteinweg

Streckenabschnitt auf Höhe Haus-Nr. 1 bzw. 2
(Blickrichtung stadteinwärts)

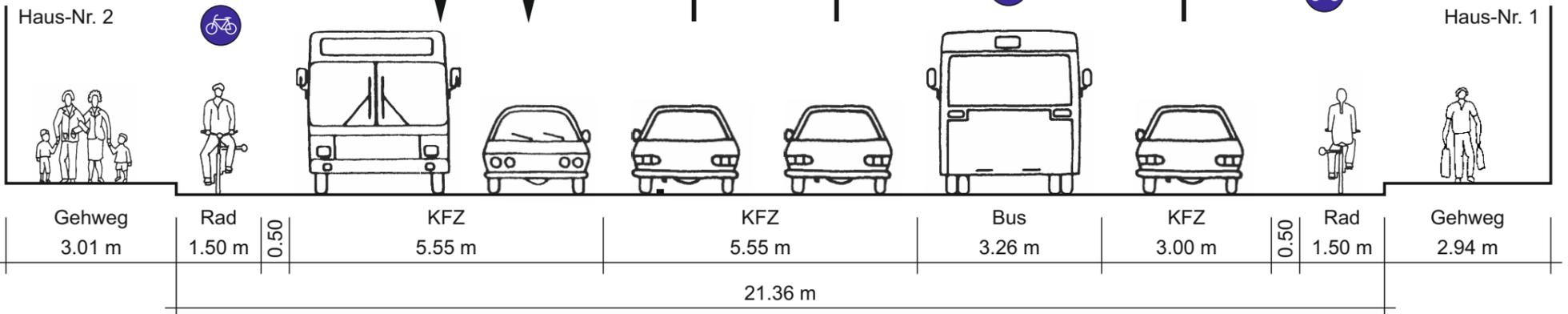
Bestand

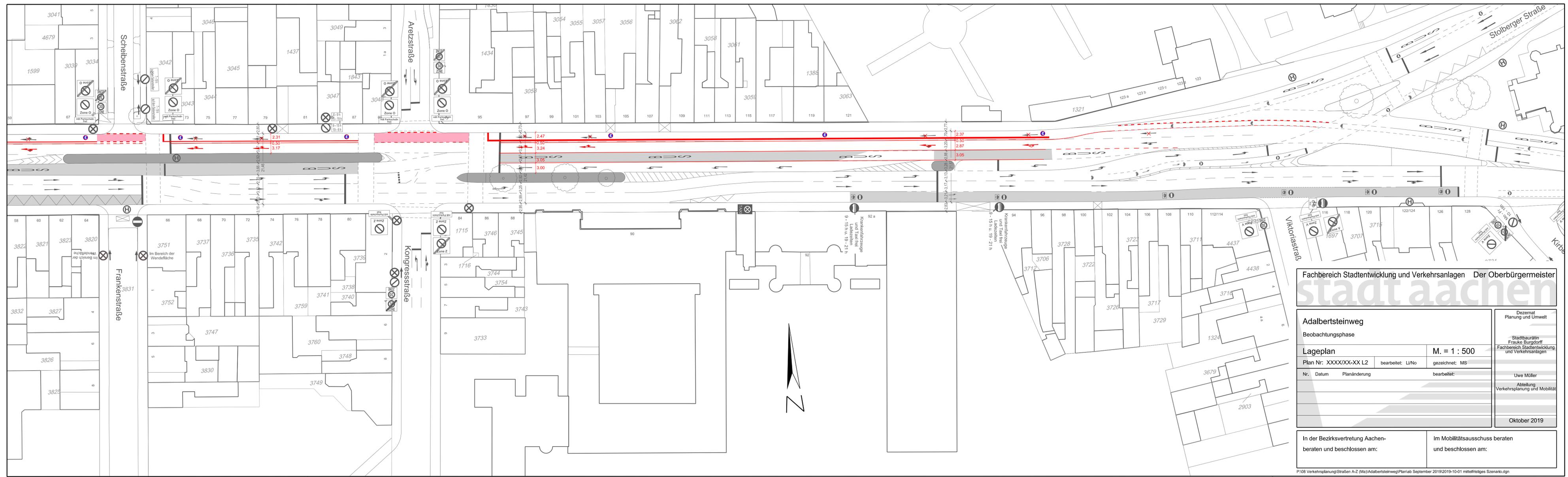


Variante Erhalt Parken



Variante Erhalt KFZ-Fahrspuren





Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Der Oberbürgermeister

stadt aachen

Adalbertsteinweg Beobachtungsphase		M. = 1 : 500	Dezernat Planung und Umwelt Stadtbaurätin Frauke Bürgdorf Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
Lageplan Plan Nr: XXXX/XX-XX L2 bearbeitet: LI/No gezeichnet: MS			
Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:
In der Bezirksvertretung Aachen- beraten und beschlossen am:		Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:	

Oktober 2019

In der Bezirksvertretung Aachen-beraten und beschlossen am:

Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:

P:08 Verkehrsplanung/Straßen A-Z (Ma)/Adalbertsteinweg/Planlab September 2019/2019-10-01 mittelfristiges Szenario.dgn