

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0580/WP15
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	17.07.2007
		Verfasser:	FB 61/30//Dez. III
Öffentliche Erschließung Kaiserplatzgalerie			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
09.08.2007	B 0	Anhörung/Empfehlung	
09.08.2007	VA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die vorgelegte Planung zum Umbau des Kaiserplatzes als Grundlage für die Erschließung der Kaiserplatzgalerie zur Kenntnis und empfiehlt dem Verkehrsausschuss, auf der Basis zu beschließen.

Der Verkehrsausschuss beschließt die vorgelegte Planung zum Umbau des Kaiserplatzes als Grundlage für die Erschließung der Kaiserplatzgalerie und beauftragt die Verwaltung, auf der Basis den Baubeschluss vorzubereiten.

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Planungsausschuss, auf der Grundlage der vorgelegten Planung im Bebauungsplan Festsetzungen für die verkehrliche Erschließung zu treffen und die Anzahl der Parkplätze im Parkhaus auf maximal 600 zu begrenzen.

Erläuterungen:

Mit der Planung der Kaiserplatzgalerie in Aachen durch die Kahlen Bauplanungsgesellschaft mbH sind neben dem Bau von Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen auch Pkw-Stellplätze auf 2 Dachparkebenen sowie eine zentrale Anlieferzone im Basement vorgesehen. Die externe Verkehrserschließung wurde im Rahmen einer verkehrlichen Machbarkeitsstudie, durchgeführt durch die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Aachen (Juli 2006), in Verbindung mit einem skizzenhaften verkehrstechnischen Vorentwurf für den Bereich des nördlichen Kaiserplatzes nachgewiesen.

Der Bezirksvertretung Aachen-Mitte (09.08.2006), dem Verkehrsausschuss (17.08.2006) und dem Planungsausschuss (24.08.2006) wurde das Verkehrskonzept vorgestellt und erörtert. Es wurde der Aufstellungsbeschluss zur Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans verabschiedet.

Auf der Basis des skizzenhaften Vorentwurfs wurde durch die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG zwischenzeitlich eine Entwurfsplanung erstellt, die auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie aufbaut. Die Planung wurde bereits in der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 23.05.2007 beraten, jedoch mit weiteren Fragen u.a. zur Einbindung der betrieblichen Belange des Busverkehrs und zur weiteren Verkehrsführung der abfließenden Verkehre zurück verwiesen.

1. Erschließungsplanung

Die Erschließung der Kaiserplatzgalerie erfolgt über eine, in der nördlichen Umfahrt des Kaiserplatzes gelegene Auf- und Abfahrtsrampe, die sowohl von Kunden (Pkw), als auch von Anlieferfahrzeugen zu befahren ist und im Basement mündet. Zur Bewirtschaftung der Stellplätze sind Schrankenanlagen vorgesehen. Diese befinden sich innerhalb des Grundstücksbereichs, so dass Rückstaueffekte in den öffentlichen Straßenraum ausgeschlossen werden können. Es wird empfohlen, die Lage der Abfertigungsanlagen bzw. deren Abstand von der Tiefgarageneinfahrt im Erschließungsvertrag genau festzulegen, damit gewährleistet werden kann, dass der Rückstau nicht im öffentlichen Straßenraum stattfindet.

Die maximale Rampenneigung beträgt 13,0 %. Die ca. 52 m lange Rampe sieht zwei 3,50 m breite Richtungsfahrbahnen vor, welche im Kurvenbereich auf ca. 3,90 m aufgeweitet werden. Entlang der gesamten Rampe werden beidseitig 0,50 m breite Schrammborde angeordnet.

Der Deckenaufbau der Rampenfahrbahn ist gemäß der RSTO 01 zu dimensionieren und im Vorfeld mit dem Auftraggeber und der Stadt Aachen abzustimmen.

Die Überdeckung im Unterführungsbereich beträgt 1,80 m. Diese ergibt sich aus 0,80 m Konstruktion sowie 1,00 m Deckenaufbau für die Verkehrsflächen (Gehweg/Fahrbahn und Leitungstrassen). Die lichte Durchfahrtshöhe beträgt durchgehend 4,50 m.

Um die Schallimmission zu minimieren, werden die Wände des offen liegenden Rampenbereiches mit einer schallabsorbierenden Oberfläche ausgestattet.

Darüber hinaus sind im Bereich des Kaiserplatzes folgende Um- und Ausbaumaßnahmen erforderlich:

- Aufweitung der verlängerten, östlichen Stiftstraße auf drei Fahrspuren. Hierbei dient die nördliche Spur der Zufahrt in Richtung Kaiserplatzumfahrt, Gasborn, Willy-Brandt-Platz. Über die beiden anderen Fahrspuren erfolgt die Zu- und Ausfahrt der Kaiserplatzgalerie (Rampe ins Basement).
- Umwandlung der Busspur in der Heinrichsallee zwischen Promenadenstraße und Haus Nr. 9 in eine Fahrspur.
- Bau einer zusätzlichen separaten Rechtsabbiegespur sowie Ausweisung eines Radangebotsstreifens in der Heinrichsallee ab Hs.Nr. 15 vom Hansemanplatz kommend.
- Verkürzung der Bussonderspur in der Heinrichsallee zwischen dem Adalbertsteinweg und der verlängerten Stiftstraße.

Aufgrund dieser Maßnahme Verlängerung der Linksabbiegespuren in der Heinrichsallee zwischen Stiftstraße und Adalbertsteinweg in beiden Fahrrichtungen.

- Bau einer Querungshilfe für Fußgänger in der Stiftstraße am Einmündungspunkt mit der Heinrichsallee zur Sicherung der Fußgängerströme von/in Richtung Adalbertstraße von/in Richtung Bushaltestelle Heinrichsallee / Adalbertsteinweg.
- Verengung der nördlichen Zufahrt vom Hansemanplatz in die Kaiserplatzumfahrt von derzeit 7,50 m auf eine 5,00 m breite Fahrspur.
- Ausweisung einer Bushaltebucht auf der nördlichen Kaiserplatzfläche (Dreiecksinsel) entlang der östlichen Stiftstraße für die Linie 4.
- Anpassung der Straßenführung und der Querschnittsgestaltung im Bereich der Stiftstraße / Kaiserplatzumfahrt.
- Aufweitung der Eckausrundung von der Stiftstraße in die Kaiserplatzumfahrt für die Befahrbarkeit mit Gelenkbussen. Hierdurch ergibt sich eine Veränderung/Verkürzung der Haltestelle für die 5er-Linien.
- Verschiebung der Kaiserplatzumfahrt um die Rampenbreite $b = 8,00$ m in Richtung Westen auf einer Länge von rd. 60,00 m.
- Anpassung der Grün- und Zwischenzeiten der Lichtsignalsteuerung Kaiserplatz / Stiftstraße an den geänderten Knotenausbau.

Anmerkungen zur Stellungnahme der ASEAG

Von der ASEAG wurden einzelne Elemente kritisch beurteilt (siehe Anlage). Aus Sicht der Verwaltung sind diese Befürchtungen grundlos, da keine wesentliche Benachteiligung entsteht. Im Einzelnen:

Beibehaltung Bussonderspur vom Kaiserplatz bis zur Heinrichsallee:

Der Bus kann statt der heutigen Busspur zukünftig sowohl die Linksabbiegespur als auch die linke Geradeausspur benutzen, um dann die Busspur in der Allee (Mittellage) zu erreichen. Damit sind aus Sicht der Verwaltung keine Nachteile gegenüber der heutigen Situation für den Busverkehr in dieser Richtung verbunden.

Demgegenüber bedeutete der Wegfall der zweiten Linksabbiegespur in die Gegenrichtung, als Konsequenz der Beibehaltung der Busspur, eine erhebliche Einbuße der Leistungsfähigkeit der Fahrbeziehung Heinrichsallee - Adalbertsteinweg.

Verbreiterung der Aufstellfläche der Haltestelle Kaiserplatz in Fahrrichtung Hansemanplatz auf 4,00 m

Die gewünschte Verbreiterung der Aufstellfläche von 3,00 m auf 4,00 m ist problemlos zu Lasten der in der aktuellen Planung mit 4,00 m Breite ausgewiesenen Busfahrspur möglich. Dafür reichen auch 3,00 m. Diese Änderung kann im Zuge der Ausbauplanung umgesetzt werden.

Beibehaltung der Bussonderspur in der Heinrichsallee zwischen Promenadenstraße und Stiftstraße:

Auf der bisherigen Bussonderspur kann der Busverkehr zukünftig gemeinsam mit den noch geringeren Abbiegeströmen in die Kaiserplatzumfahrt/Stiftstraße abgewickelt werden. Auch die Linien 3 und 13 können hierüber unproblematisch die Haltestelle erreichen. Nachteile für den Busverkehr entstehen deshalb nicht, weil die Busse in ihrer Fahrspur bleiben, andere Verkehrsteilnehmer dagegen einen Fahrspurwechsel durchführen und dabei den Vorrang der Busse beachten müssen.

Entfall der separaten Rechtsabbiegespur von der Heinrichsallee in die Parkhauszufahrt:

Die Rechtsabbiegespur wurde aus Gründen der Leistungsfähigkeit vorgesehen. Ein Verzicht auf die Spur wäre auch aus städtebaulichen Gründen begrüßenswert. Allerdings muss dann mit Rückstausituationen für den Verkehrsfluss auf dem Alleenring gerechnet werden, die durch einfahrende Parkhausnutzer bei gleichzeitig querenden Fußgängern oder anderen rückstauenden Fahrzeugen aus der Stiftstraße/Parkhauszufahrt entstehen. Bei der vorgesehenen Planung würde der aus der Haltestelle ausfahrende Bus signaltechnisch bevorteilt, womit sich die entstehenden Nachteile der neuen Haltestellensituation kompensieren ließen.

Haltestellenbereich Kaiserplatz H2 auf ein Maximum verlängern und gleichzeitig Rechtsabbiegen von der Stiftstraße in die Stiftstraßenumfahrt auch für Standardgelenkbusse ermöglichen:

Dies wurde in der vorliegenden Planung berücksichtigt.

Busspurverlängerung in der Stiftsumfahrt prüfen: Da zukünftig nicht mehr Fahrzeuge als heute die Stiftsumfahrt befahren werden, wird keine Notwendigkeit dieser Verlängerung gesehen. Dennoch wird die planerische Machbarkeit geprüft und eine mögliche spätere Umsetzung mit dem Investor verhandelt.

2. Begründung

Im Rahmen des Umbaus der Kaiserplatzumfahrt sind sechs Bäume soweit möglich umzusetzen bzw. zu fällen. Die erforderlichen Ersatzmaßnahmen können in den Bereichen der zukünftigen Gehwege vorgenommen werden.

3. Ver- und Entsorger

Die Leitungsträger wurden beteiligt. Die insbesondere durch den Einschnitt der Rampe notwendigen Leitungsverlegungen werden als unproblematisch angesehen. Die zwischen Beeckstraße und unterer

Adalbertstraße bestehende Kanalleitung wird in ihrer Fließrichtung gedreht, so dass das Wasser in Richtung Wilhelmstraße abfließt. Der entsprechende hydraulische Nachweis wurde bereits durch die STAWAG erbracht. In diesem Zusammenhang ist angedacht, über eine Kameradurchfahrung des Kanals abzuklären, ob die oben beschriebene Leitung zukünftig überhaupt noch benötigt wird, oder ob diese abgeklemmt werden kann. Diese Entscheidung ist abhängig davon, inwieweit die angrenzende Bebauung entwässerungstechnisch angeschlossen ist.

4. Finanzierung

Alle hier beschriebenen Umbauten gehen zu Lasten des Investors. Dazu gehören auch evtl. notwendige Rückzahlungen von Städtebauförderungsmitteln aus der damaligen Bezuschussung des Umbaus am Kaiserplatz. Dies wird in einem städtebaulichen Vertrag (§ 12 BauGB) geregelt!

5. Leistungsfähigkeit der Erschließung

Grundlage der Verkehrsaufkommensberechnung des Verkehrsgutachters, IVV Aachen, war bisher ein Parkhaus mit 600 Stellplätzen (560 für Kunden und 40 für Beschäftigte). Das Verkehrsaufkommen im Kunden-, Beschäftigten- und Anlieferverkehr wurde hierfür auf 2.500 Kfz pro Tag und Richtung geschätzt. Für die Spitzenstunde zwischen 15.00 und 17.00 Uhr wurde eine Verkehrsmenge von 240 Kfz pro Richtung berechnet.

Neue Betrachtungen gehen von einem Parkhaus mit 720 Parkplätzen aus (s.a. „Ergänzende Verkehrsuntersuchung Kaiserplatzgalerie“, die durch den Investor an die Fraktionen verteilt wurde). U.a. durch die Dauervermietung von ca. 100 Stellplätzen soll das Verkehrsaufkommen laut Berechnungen des Verkehrsgutachters, trotz höherer Stellplatzzahl gegenüber der Prognose für 600 Stellplätze nicht ansteigen. Aus Sicht der Verwaltung kann dies jedoch nicht gewährleistet werden, da der Anteil nicht öffentlich nutzbarer Stellplätze dauerhaft nicht garantiert werden kann.

Die komplexen verkehrlichen Auswirkungen der beschriebenen Umgestaltung des Knotenpunktes wurden für 600 Stellplätze unter Ansatz der durch das Vorhaben verursachten zusätzlichen Verkehrsbelastung und unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Aus- und Umbaumaßnahmen in einer Microsimulation untersucht.

Die Simulation zeigte, dass eine Abwicklung der Verkehrsmengen auch bei 600 Stellplätzen (in einer ersten Fassung waren lediglich 450 Stellplätze vorgesehen) noch möglich ist. Die Erschließung der Kaiserplatz Galerie kann damit für alle Verkehrsteilnehmer (IV / ÖPNV / Radverkehr / Fußgänger) als gesichert angesehen werden.

Allerdings wurde auch deutlich, dass die bereits heute nicht mehr störungsfrei abwickelbaren Verkehrsspitzen bei der Verkehrszunahme zukünftig noch häufiger auftreten werden. Da der Kaiserplatz bereits heute an den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist, nimmt die Rückstaugefahr durch zusätzlichen Verkehr aus dem geplanten Parkhaus zu. Bei einer theoretisch möglichen Überlagerung starken Berufsverkehrs mit starkem Parkhausabreiseverkehr ist nicht auszuschließen, dass der Verkehrsfluss am Kaiserplatz vollständig zum Erliegen kommt.

Da die maximal mögliche Größe des in Spitzenstunden auftretenden Parkhausabreiseverkehrs unmittelbar von der Anzahl der Stellplätze im Parkhaus abhängig ist, wird daher empfohlen, die Stellplatzanzahl auf maximal 600 zu beschränken.

6. Verteilung der abfließenden Verkehre / weitere verkehrliche Fragestellungen

Verschiedene weitere Varianten der Zu- und insbesondere der Abfahrt wurden im Vorfeld intensiv untersucht. Dazu zählte auch eine Abwicklung des abfließenden Parkhausverkehrs über die Kaiserplatzumfahrt, die aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Knotens Kaiserplatz abgelehnt werden musste. Bei der 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.

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. Ohne eine Signalisierung der Einmündung in die Heinrichsallee ist es jedoch nicht möglich, aus der Stiftstraße nach links in Richtung Hansemannplatz abzubiegen.

In der gewählten Erschließungsvariante müssen die aus dem Parkhaus ausfahrenden Fahrzeuge 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.

Zur Führung von abfließenden Verkehren in Richtung Hansemannplatz wurden Möglichkeiten für die Einrichtung eines U-Turn untersucht mit dem Ergebnis, dass weder auf dem Adalbertsteinweg noch auf der Wilhelmstraße hierfür ein geeigneter, verkehrssicherer Bereich vorhanden ist. Falls es dennoch zu widerrechtlichen, die Verkehrssicherheit gefährdenden U-Turns kommen sollte, wäre die nachträgliche Anbringung von Klemmfixelementen auf der Mitteltrennlilie der Fahrbahn notwendig.

Es ist davon auszugehen, dass die Route Friedrichstraße/Augustastraße für „Wendefahrten“ genutzt werden wird. Dieser Schleichverkehr ließe sich mit Hilfe einer Einbahnstraßenregelung in der Augustastraße (Einbahnstraße in Fahrtrichtung Friedrichstraße mit Freigabe für Linienverkehr) unterbinden.

Die Route Adalbertsteinweg/Aretzstraße/Hein-Janssen-Straße könnte ebenfalls von Schleichverkehren aus dem Parkhaus betroffen sein. In diesem Fall wird es sich jedoch nur um wenige Fahrten handeln, da für den größten Teil der Verkehrsteilnehmer die Fahrt über die Alternativstrecken Stolberger Straße/Breslauer Straße oder Stolberger Straße/Joseph-von-Görres-Straße attraktiver sein wird.

Bereits aus dem Verkehrsgutachten zum Rehmviertel ist bekannt, dass aufgrund der gestiegenen Verkehrsmengen in der Aretzstraße Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs ergriffen

werden sollten. Eine planerische Betrachtung der Aretzstraße wird - abhängig von den im Fachamt vorhandenen Arbeitskapazitäten - baldmöglichst geschehen.

Grundsätzlich gilt, dass vor dem Ergreifen der oben genannten Maßnahmen eine Beobachtungszeit verstreichen sollte, um beurteilen zu können, ob eine Umsetzung überhaupt erforderlich ist.

Anlagen:

Zufahrt Kaiserplatzgalerie Längsschnitt

Zufahrt Kaiserplatzgalerie Lageplan

Zufahrt Kaiserplatzgalerie Querschnitt

Zufahrt Kaiserplatzgalerie ASEAG Stellungnahme

Schreiben der ASEAG