



Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1029/WP15
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	23.01.2009
		Verfasser:	
Mostardstraße			
Niveaugleicher Ausbau der Mostardstraße			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
11.02.2009	B 0	Kenntnisnahme	
05.03.2009	VA	Kenntnisnahme	

Finanzielle Auswirkungen:

Die Baumaßnahme löst eine Beitragspflicht aus, so dass hierfür Beiträge gemäß § 8 KAG NW zu erheben sind

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Verkehrsausschuss die vorgelegte Planung des niveaugleichen Ausbaus der Mostardstraße Plannummer 2009/ 01-03 zu beschließen und die Verwaltung mit den weiteren Schritten zur Planung und Umsetzung zu beauftragen.

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beschließt die vorgelegte Planung des niveaugleichen Ausbaus der Mostardstraße gemäß Plannummer 2009/ 01-03 und beauftragt die Verwaltung die weiteren Schritte zur Planung und Umsetzung in die Wege zu leiten.

Erläuterungen:

Anlass:

Aufgrund sehr schmaler Gehwege und einem damit einhergehenden unzureichenden Angebot für Fußgänger, hat die CDU-Fraktion am 3. April 2008 einen Antrag auf einen niveaugleichen Ausbau der Mostardstraße gestellt. Ebenfalls beantragt wurden eine zusätzliche Parkleitsystemanzeige am Fuße der Mostardstraße und eine Verbesserung der räumlichen Situation vor dem Parkhaus „Rathaus“, infolgedessen die Ladezone vor dem Parkhaus entfallen soll. Die Verwaltung hat dies zur Kenntnis genommen und Verbesserungsmöglichkeiten geprüft (Beschlussauszug des Verkehrsausschusses vom 5. Juni 2008).

Da die Erneuerung der Straßenkanäle auf ganzer Länge der Mostardstraße bis zum Jahr 2010 vorgesehen ist und die Mostardstraße derzeit im Rahmen der Jahresbeauftragung zur Oberflächeninstandsetzung ansteht, können durch eine darauf abgestimmte Überplanung zeitliche und finanzielle Synergieeffekte genutzt werden.

Analyse:

Die Mostardstraße grenzt im Süden an den Fußgängerbereich („Fußgängerzone“) rund um Markt und Rathaus. Die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr ist somit dort nicht möglich, sodass die Mostardstraße eine nach Süden geschlossene Sackgasse darstellt. In Fahrtrichtung Neupforte dürfen über den Sackgassenverkehr hinaus die Taxen und der abfließende Lieferverkehr aus den Fußgängerbereichen die Mostardstraße befahren.

Die **Kfz-Belastung** setzt sich demnach aus

- Parkhausverkehr des Parkhauses „Rathaus“
- Parkplatzverkehr des Parkplatzes von Sinn&Leffers
- Taxen (vom Markt)
- Lieferverkehr für Sinn&Leffers und aus den Fußgängerbereichen
- Verkehr vom Wochenmarkt und Veranstaltungen
- Anwohnerverkehr

zusammen.

Der Parkhausverkehr des Parkhauses „Rathaus“ macht den größten Anteil am Verkehr in der Mostardstraße aus. Die Belastung in der Spitzenstunde (Sph) an einem Werktag liegt etwas höher als die Belastung an einem Samstag. Sie kann auf ca. 200 Kfz-Fahrten/Sph in der Mostardstraße festgelegt werden.

Auf dem Parkplatzes Sinn&Leffers (40 Plätze) parken ungefähr 150 Kfz täglich (Aussage des Parkplatzwartes, 15.10.2008), sodass sich dadurch in der Mostardstraße, unter Zugrundelegung eines Spitzenstundenfaktors von 17%, 51 Kfz-Fahrten in der Spitzenstunde ergeben.

Der Taxenverkehr erscheint im Vergleich zu den Parkverkehren vernachlässigbar. Damit sind ungefähr 250 Kfz/Sph (Pkw) zu erwarten.

Es ist davon auszugehen, dass der Parkverkehr nach der teilweisen Schließung des Parkhauses Büchel zunehmen wird. Die Auslastung des Parkhauses Rathaus liegt in der Woche von Mo – Fr in der Spitzenstunde ca. zwischen 70 und 80 % und an Samstagen bei knapp 100 %. Das bedeutet,

dass der reine Parkverkehr nur in der Woche von Mo – Fr noch zunehmen kann. Um zu verhindern, dass der *Parksuchverkehr* (der Verkehr, der keinen Parkplatz mehr im Parkhaus findet) in der Mostardstraße zunimmt, kann eine Anzeige von freien Parkplätzen im Parkhaus Rathaus an der Einfahrt Mostardstraße hilfreich sein.

In der Mostardstraße findet regelmäßig Lkw-Verkehr statt. Dieser setzt sich hauptsächlich aus dem Lieferverkehr für Sinn&Leffers und dem Anlieferverkehr aus dem Bereich Markt und der oberen Großkölnstraße sowie der Marktbeschicker des Wochenmarktes zusammen.

Der maßgebliche Begegnungsfall für den Kfz-Verkehr stellt die Begegnung „Lkw-Pkw“ dar. Die Mostardstraße ist nicht Bestandteil des örtlichen Busliniennetzes.

Fußgängerverkehr findet hauptsächlich als Längsverkehr im unteren Bereich statt. Auf der Höhe des Parkhauses Rathaus queren zusätzlich auch viele Fußgänger, da das Parkhaus oft Quelle und Ziel ist. Es sind deutlich mehr Fußgänger unterwegs als Kfz. Weiterhin ist zu beobachten, dass viele Fußgänger auf der Fahrbahn gehen, besonders dort, wo der Gehweg sehr schmal ist.

Der **Radverkehr** wird, wie in Tempo 30-Zonen üblich, auf der Fahrbahn geführt. Die Mostardstraße stellt keine bedeutende Fahrradachse dar. Allerdings ist Sie Bestandteil der touristischen Grünroute der Grünmetropole. Es wurden in der Kfz-Spitzenstunde 15-20 Radfahrer gezählt.

In der Mostardstraße ist das **Halten und Parken** auf der ganzen östlichen Seite verboten. An westlicher Seite besteht ebenfalls ein Haltverbot, welches durch ein eingeschränktes Haltverbot vor dem Parkhaus „Rathaus“ abgelöst wird.

Eine Übersicht über die **Unfälle/Verkehrsdelikte** der letzten zwei Jahre hat keine Konflikte zwischen Fuß- oder Radverkehr und Kfz-Verkehr verzeichnet. In den meisten Fällen wurden leichte Karosseriebeschädigungen während Parkvorgängen im Parkhaus verursacht.

Durch die beidseitige Bebauung ist der **Straßenraum** sehr eng begrenzt und es bleibt kein großer Gestaltungsspielraum für Fahrbahn- und Gehwegbreiten. Die Verkehrsflächen sind nach dem Trennungsprinzip gestaltet. Die Gehwege sind durch Hochborde von der Fahrbahn getrennt. Stellenweise beträgt die Gehwegbreite sogar nur 0,75 m. Da die Mostardstraße Teil einer Tempo 30-Zone ist, sind keine besonderen Radverkehrsanlagen erforderlich.

Planung:

Das vorrangige Ziel der Überplanung Mostardstraße ist die Verbesserung des Straßenraumangebots und der Verkehrssicherheit für Fußgänger. Dies kann durch zwei Maßnahmen erreicht werden:

1. Durch einen niveaugleichen Ausbau von Fahrbahn und Gehwegen, welche im Mischprinzip weich separiert werden, sodass eine optische Trennung weiterhin vorliegt. Dadurch wird eine barrierefreie Nutzung des Straßenraumes ermöglicht.
2. Durch eine Verbreiterung der Gehwege auf ca. 1,40 m auf beiden Seiten. Das stellt eine deutliche Verbesserung des Angebots dar. Da der Straßenraum durch die angrenzende Bebauung sehr eng ist, wird durch eine Verbreiterung der Gehwege die Fahrbahn verschmälert. Sie ist mit 4,50 m so gewählt,

dass sich entgegenkommende Pkw noch begegnen können, ohne auf den Gehweg ausweichen zu müssen. Treffen breitere Fahrzeuge aufeinander, ist ausnahmsweise eine Inanspruchnahme der Nebenanlagen möglich, solange eine Gefährdung der Fußgänger ausgeschlossen werden kann.

Mit der schmalen Fahrbahn wird außerdem eine angemessene Geschwindigkeitswahl beabsichtigt. Eine Einschränkung der Befahrbarkeit durch Nutzfahrzeuge kann durch den niveaugleichen Ausbau ausgeschlossen werden.

Es wurden verschiedene Varianten des niveaugleichen Ausbaus untersucht. Vorgeschlagen wird eine Umgestaltung, bei der sich die Flächenaufteilung an die Gestaltung des Bereiches Markt/Großkölnstraße anschließt. Die Aufweitung des Fahrbahnbereiches entfällt und damit auch die Haltemöglichkeit für den Kfz-Verkehr vor dem Parkhaus Rathaus. Der Gehweg kann vor dem Parkhaus Rathaus entsprechend verbreitert werden. Die Oberflächenmaterialien werden im weiteren Planungsprozess geklärt.

Finanzierung

Die Kosten der Baumaßnahme betragen je nach Materialwahl 120.000 – 300.000 €. Voraussichtlich wird die Straße im Vollausbau hergestellt unter Einbeziehung der eventuell notwendigen Erneuerung der Ver – und Entsorgungsleitungen. Die Finanzierung ist im derzeitigen Haushaltsentwurf nicht vorgesehen und müsste entsprechend bereitgestellt werden. Die Möglichkeit des Einsatzes von Städtebaufördermitteln ist noch zu prüfen.

Die Baumaßnahme löst eine Beitragspflicht aus, so dass hierfür Beiträge gemäß § 8 KAG NW zu erheben sind.

Anlage/n:

1. Antrag der CDU-Fraktion
2. Lageplan des Ausbaubereiches