

Anlage 3

Campusbahn: Städtebauliche Bewertung

Was heißt „innovativ“?

Anlage 3

1. Ein gegebener Zweck (zum Beispiel Antrieb eines PKW) wird mit neuen Mitteln (z. B. Brennstoffzelle) erreicht.
2. Mit gegebenen Mitteln (beispielsweise bestehender Telefonleitung) wird ein neuer Zweck erreicht (Nutzung auch zur Datenübertragung für das Internet).
3. Gegebene Fördermodalitäten werden kreativ interpretiert und genutzt.

Was kann an der Campusbahn „innovativ“ sein?

Anlage 3

1. Das Verkehrsmittel (Fahrzeug, Fahrweg)
2. Neue Inhalte für ein vorhandenes Verkehrsmittel
3. Eine neue Finanzierung für 1. oder 2.

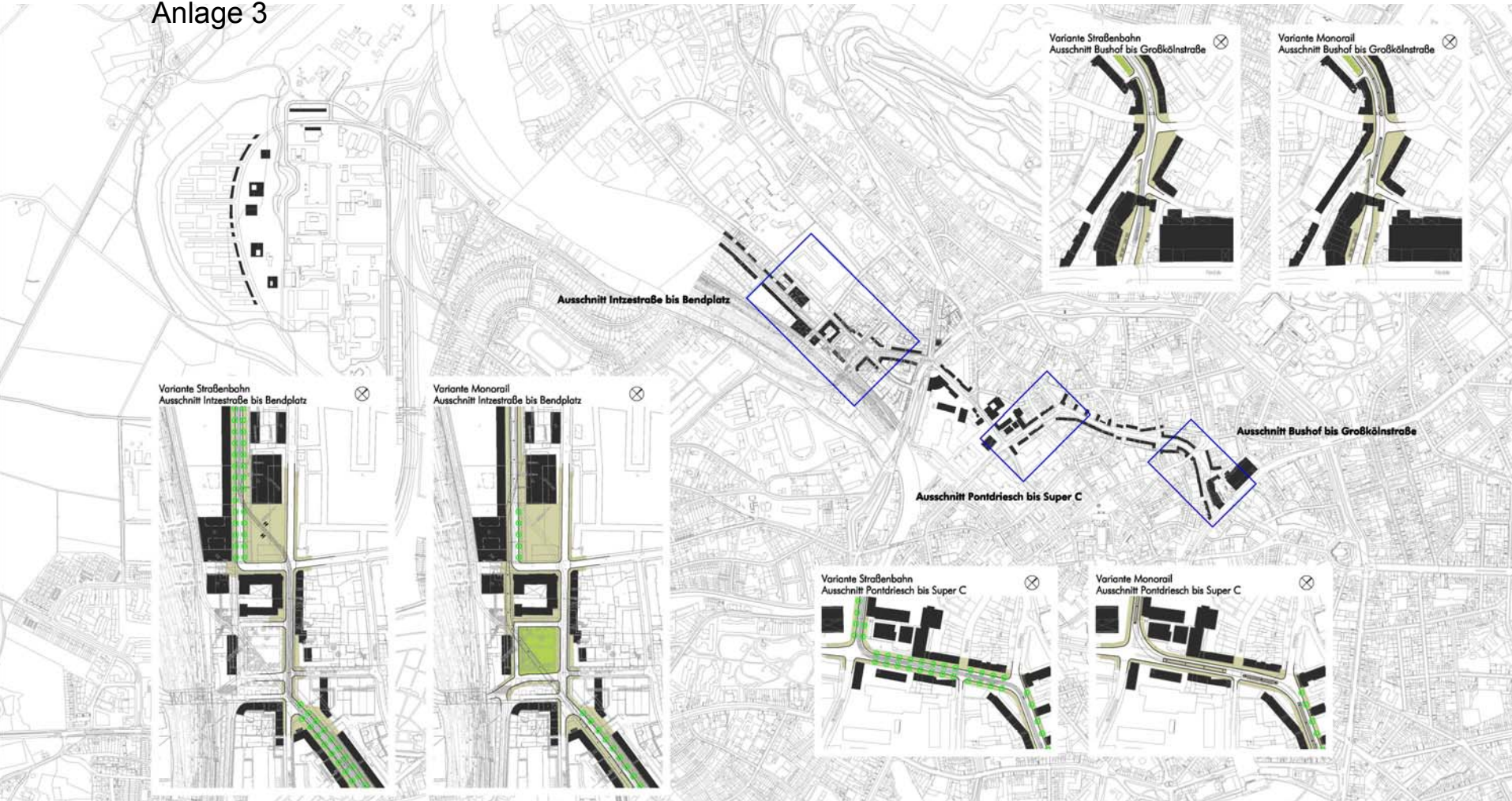
Innovation und Stadtstruktur

Anlage 3

1. Möglichkeit: Stadtstruktur ist für neues Verkehrsmittel geeignet.
2. Möglichkeit: Stadtstruktur kann an das neue Verkehrsmittel angepasst werden.
3. Möglichkeit: Das neue Verkehrsmittel kann nicht verträglich in die Stadtstruktur integriert werden.

Lageplan-Betrachtungen

Anlage 3



Kriterien 1

Anlage 3

Raumcharakter
Raubbreite (Fassade zu Fassade)
Schützenswerter Baumbestand vorhanden
Art der Bebauung
Gebäudehöhe
Dichte
Nutzung EG
Nutzung OG
Historischer Kontext
Linienführung
Kongruenz mit Raum möglich?
Auf öffentlichen Flächen möglich?
Querschnittsgestaltung
Anteil der Fahrbahn am Gesamttraum
Optische Trennwirkung
Bäume möglich
Auswirkungen auf Fließenden Verkehr
Fußgängerquerungen möglich?
Auswirkungen auf Längs-IV
Auswirkungen auf abbiegende Kfz
Busse
Radfahrer
Auswirkungen auf Ruhenden Verkehr
Parkstände möglich
Lieferr/Laden möglich
Auswirkungen auf Bebauung
Freie Sicht aus 1.OG?
Einsicht aus Verkehrsmittel in OG?
Erschwert Lärm Wohnnutzung?
Möglichkeit der Integration von Haltestellen
Haltestellen im Abschnitt sinnvoll?
Haltestellen im Abschnitt möglich?
Gesamtbewertung
Verträglichkeit System/Raum

Raumcharakter

Raubbreite (Fassade zu Fassade)

Schützenswerter

Baumbestand vorhanden

Art der Bebauung

Gebäudehöhe

Dichte

Nutzung EG

Nutzung OG

Historischer Kontext

Linienführung

Kongruenz mit Raum möglich?

Auf öffentlichen Flächen möglich?

Querschnittsgestaltung

Anteil der Fahrbahn am Gesamttraum

Optische Trennwirkung

Bäume möglich

Auswirkungen auf Fließenden Verkehr

Fußgängerquerungen möglich?

Auswirkungen auf Längs-IV

Auswirkungen auf abbiegende Kfz

Busse

Radfahrer

Kriterien 2

Anlage 3

Raumcharakter
Raubbreite (Fassade zu Fassade)
Schützenswerter Baumbestand vorhanden
Art der Bebauung
Gebäudehöhe
Dichte
Nutzung EG
Nutzung OG
Historischer Kontext
Linienführung
Kongruenz mit Raum möglich?
Auf öffentlichen Flächen möglich?
Querschnittsgestaltung
Anteil der Fahrbahn am Gesamttraum
Optische Trennwirkung
Bäume möglich
Auswirkungen auf Fließenden Verkehr
Fußgängerquerungen möglich?
Auswirkungen auf Längs-IV
Auswirkungen auf abbiegende Kfz
Busse
Radfahrer
Auswirkungen auf Ruhenden Verkehr
Parkstände möglich
Lieferr/Laden möglich
Auswirkungen auf Bebauung
Freie Sicht aus 1.OG?
Einsicht aus Verkehrsmittel in OG?
Erschwert Lärm Wohnnutzung?
Möglichkeit der Integration von Haltestellen
Haltestellen im Abschnitt sinnvoll?
Haltestellen im Abschnitt möglich?
Gesamtbewertung
Verträglichkeit System/Raum

Auswirkungen auf Ruhenden Verkehr

Parkstände möglich

Lieferr/Laden möglich

Auswirkungen auf Bebauung

Freie Sicht aus 1.OG?

Einsicht aus Verkehrsmittel in OG?

Erschwert Lärm

Wohnnutzung?

Möglichkeit der Integration von Haltestellen

Haltestellen im Abschnitt sinnvoll?

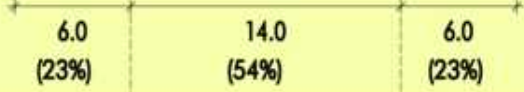
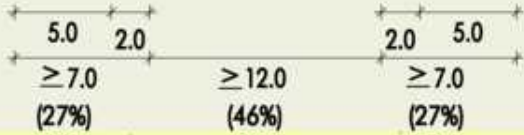
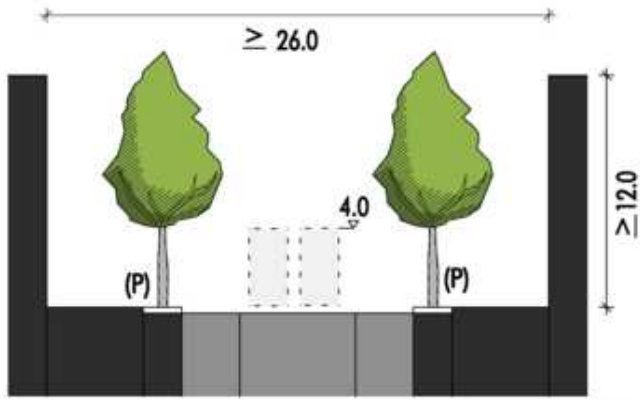
Haltestellen im Abschnitt möglich?

Gesamtbewertung Verträglichkeit System/Raum

Verkehrssystem und Straßenräume: Einsatzbereiche

Anlage 3

Allgemeine Mindestquerschnitte X1 - Straßen mit besonderem Bahnkörper



>30%! <40%! >30%!

Maßgebendes Kriterium:

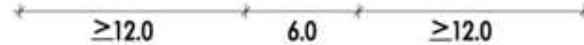
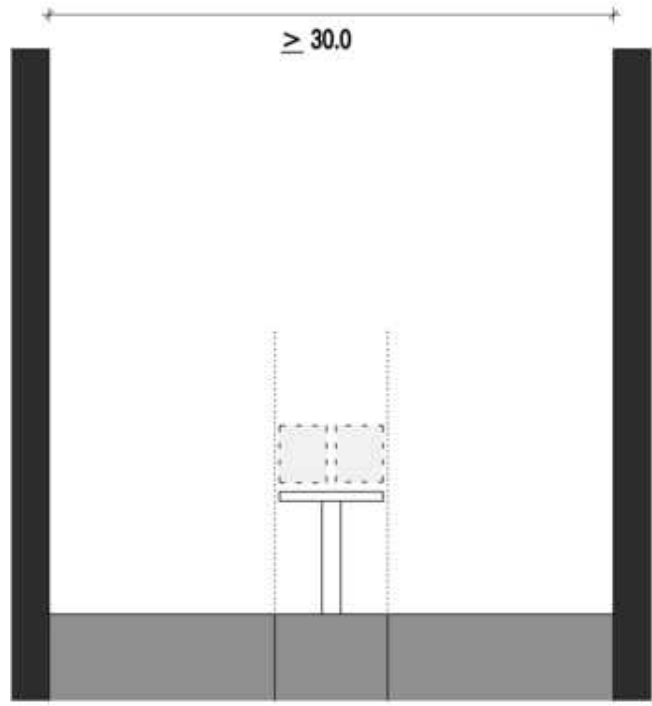
Proportionen

faktische
Aufteilung

Aufteilung
nach ESG

Idealaufteilung
nach ESG

Allgemeine Mindestquerschnitte X2 - Straßen mit Verkehrsmittel in +1-Ebene



Maßgebende Kriterien:

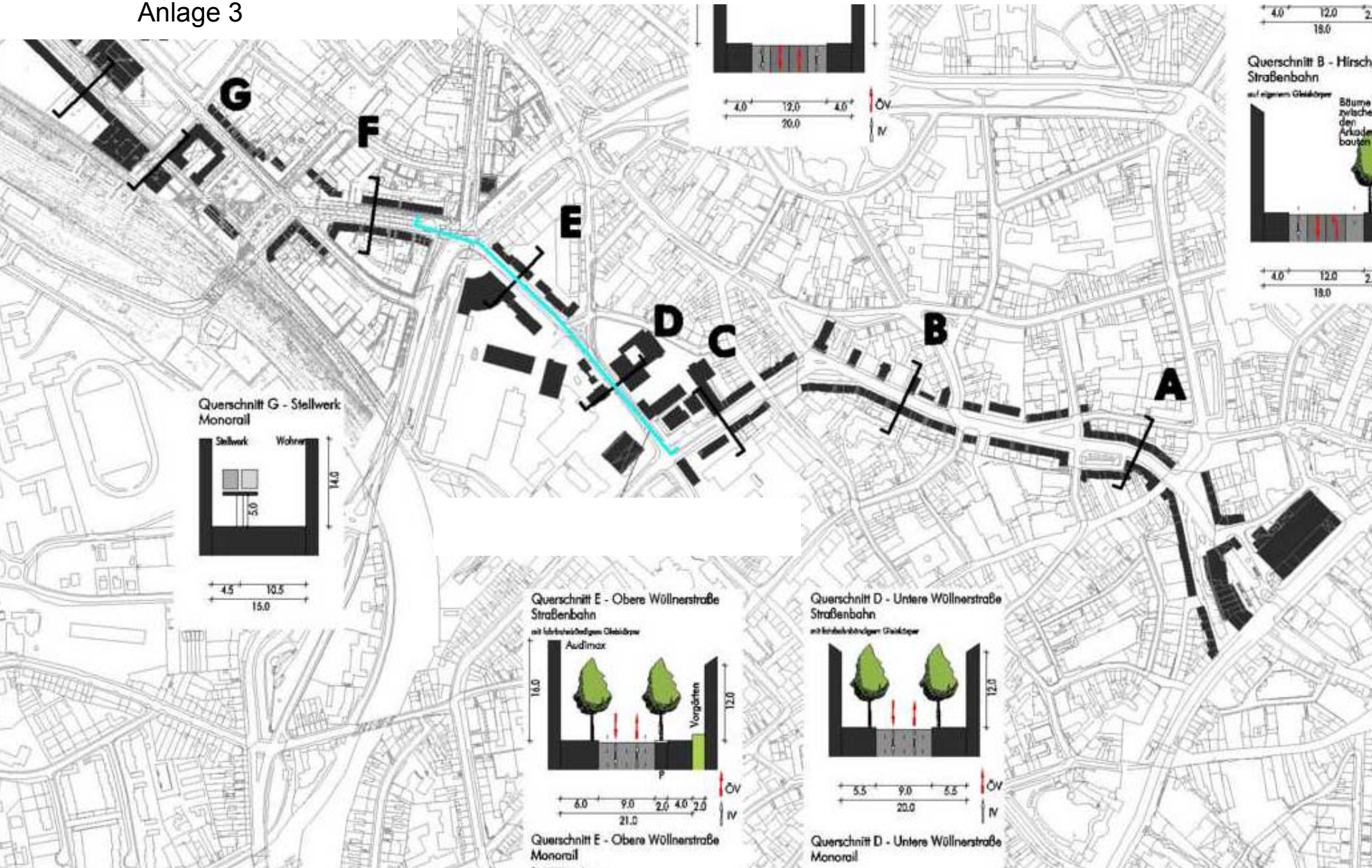
- Abstand von den Fassaden
- Höhenproportionen
- Nutzung der unteren Gebäudezonen

Wohnen erst ab 10m Höhe zu empfehlen

10.0 Hohe EG-Zone mit Lobby-Charakter

Abschnitte im Stadtkern

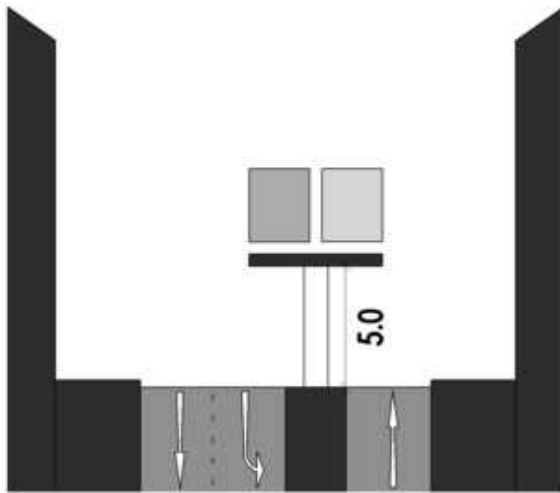
Anlage 3



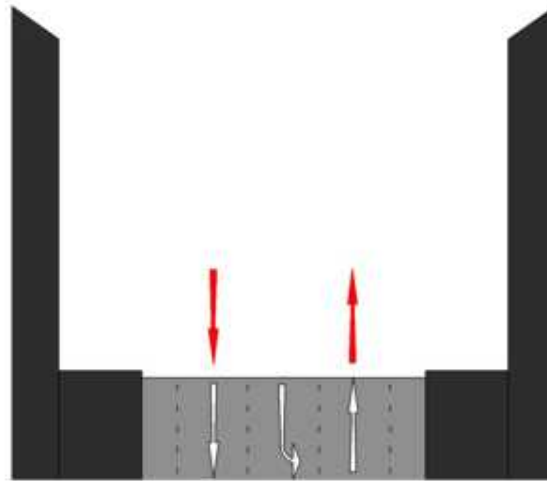
Harald Heinz HJPplaner

Querschnitt A Seilgraben

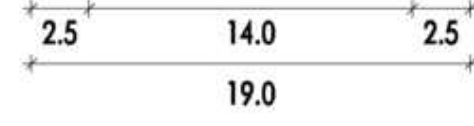
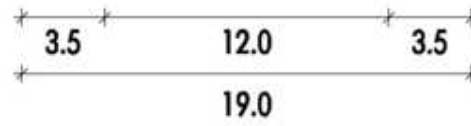
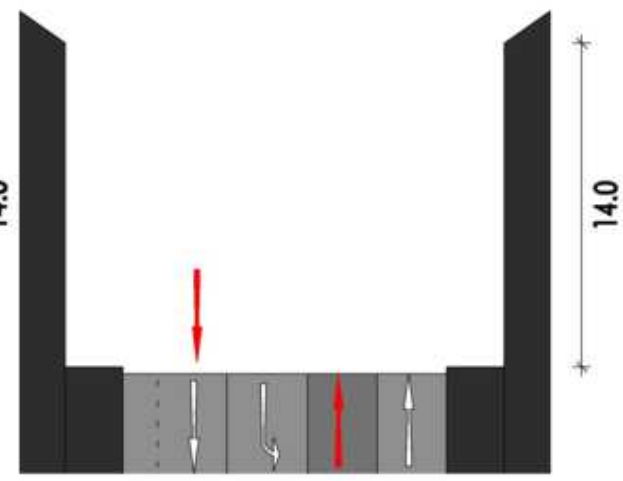
Anlage 3



mit fahrbahnbündligem Gleiskörper



mit besonderem Bahnkörper



© 2012 Hilti AG

Abschnitt A Seilgraben: Visualisierungen

Anlage 3



Harald Heinz HJPplaner

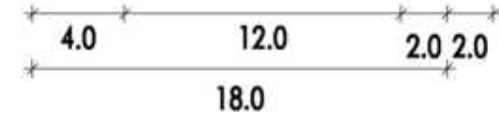
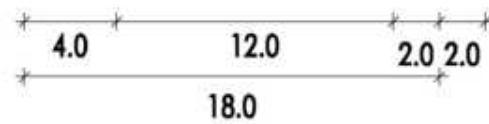
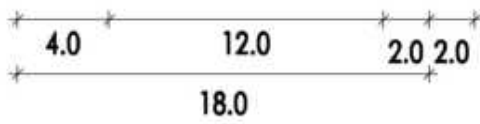
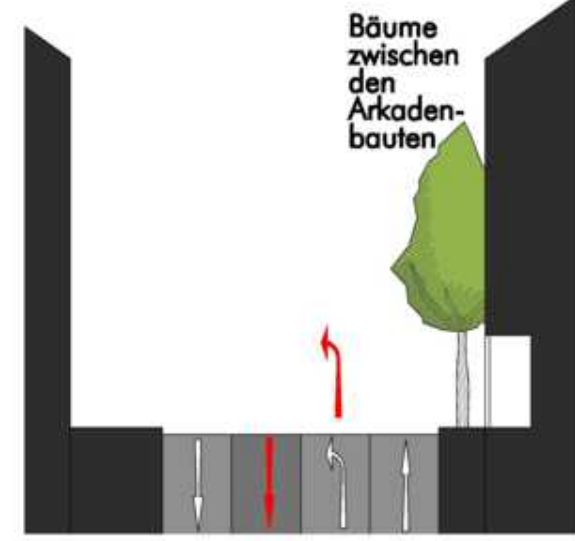
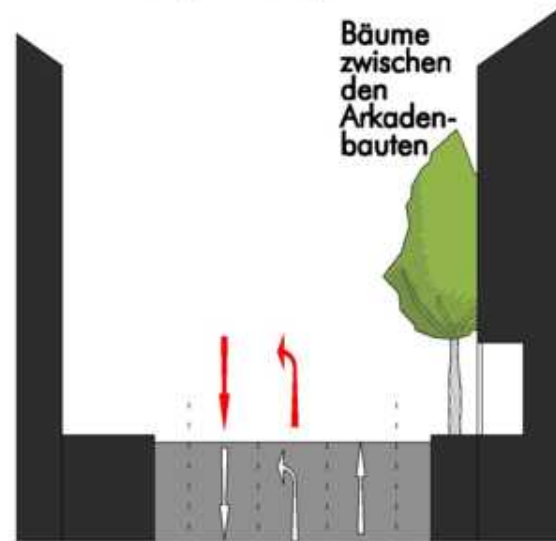
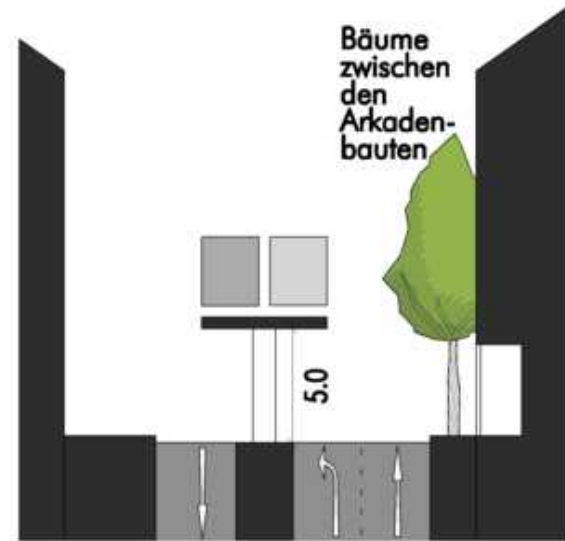
Querschnitt B Hirschgraben

Anlage 3



mit fahrbahnbündigem Gleiskörper

mit besonderem Bahnkörper



ÖV
IV

Harald Heinz HJPplaner

Abschnitt B Hirschgraben: Visualisierungen

Anlage 3



Harald Heinz HJPplaner

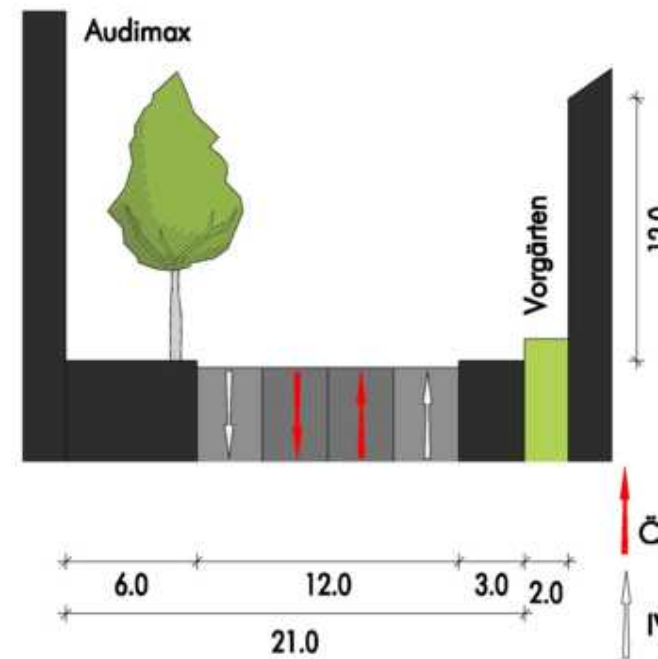
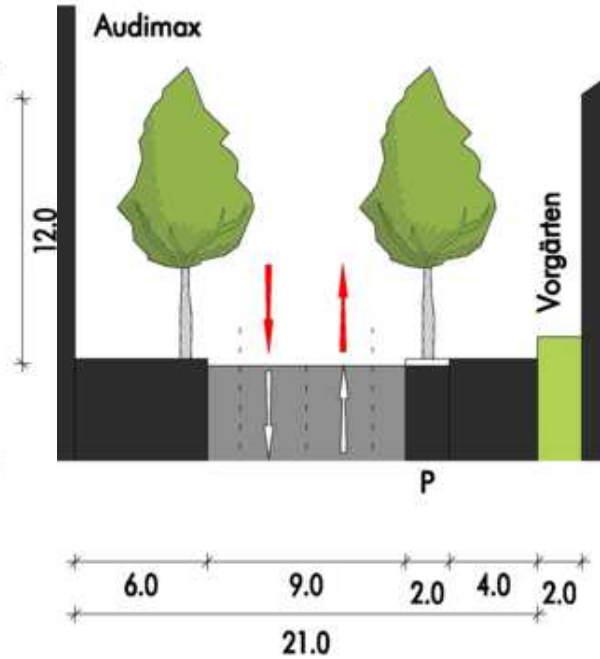
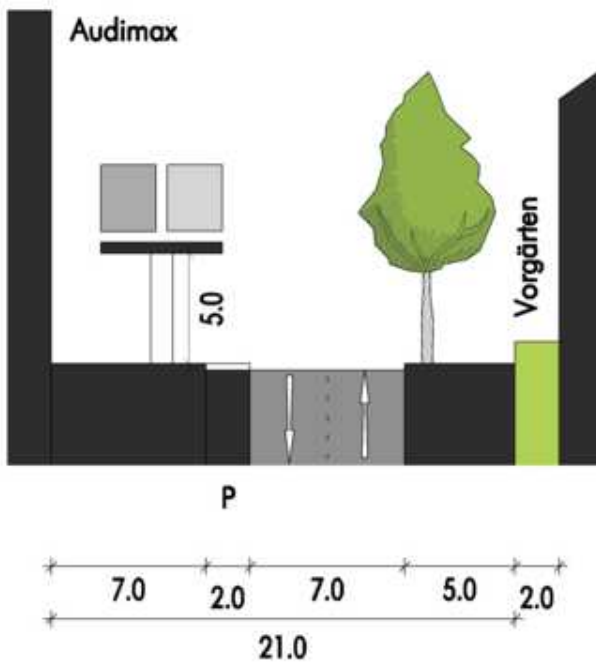
Querschnitt E Obere Wüllnerstraße

Anlage 3



mit fahrbahnbündigem Gleiskörper

mit besonderem Bahnkörper



Harald Heinz HJPplaner

Abschnitt E Obere Wüllnerstraße: Visualisierungen

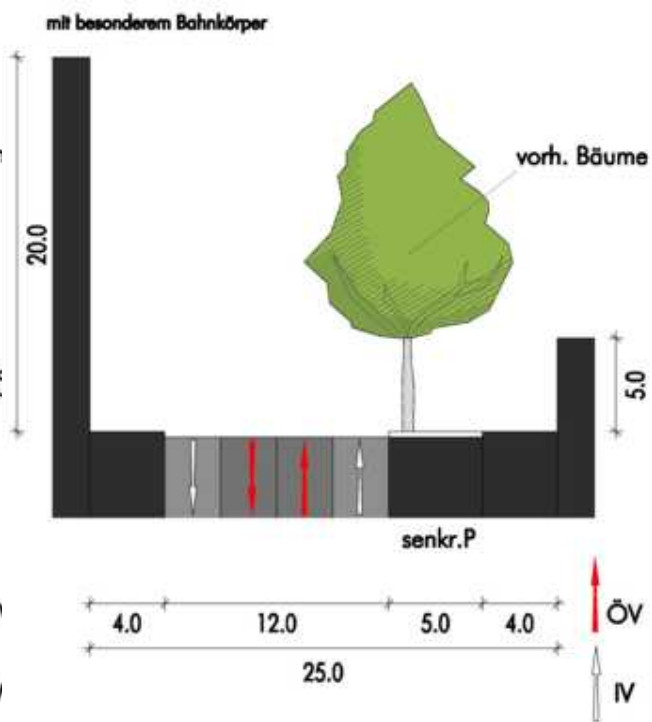
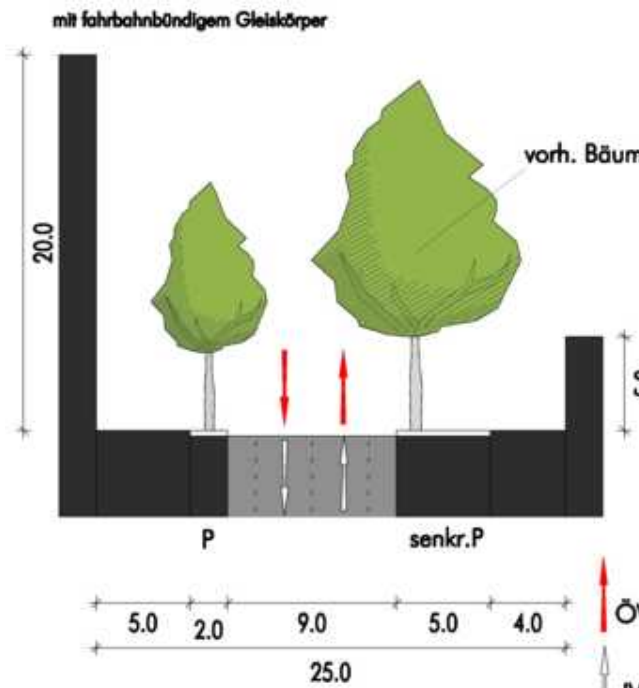
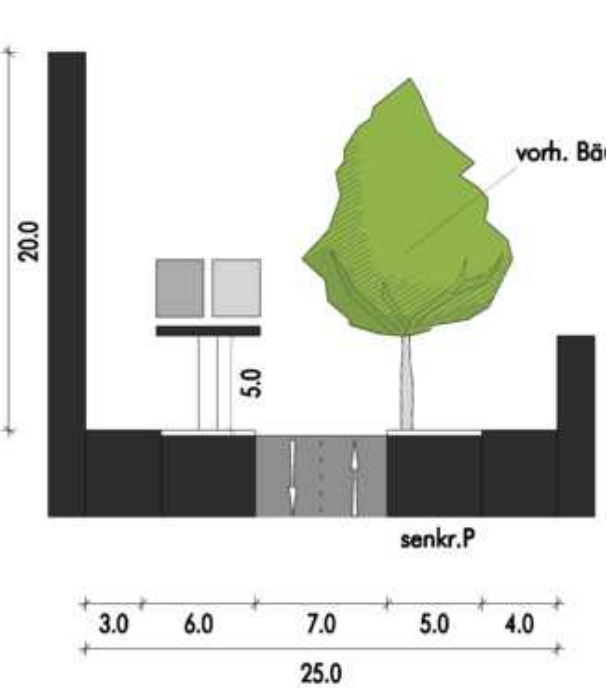
Anlage 3



Harald Heinz HJPplaner

Querschnitt F Intzestraße

Anlage 3



Harald Heinz HJPplaner

Lageplanausschnitt Republikplatz/Kongressplatz/Bendplatz

Anlage 3

Variante Monorail
Ausschnitt Intzestraße bis Bendplatz

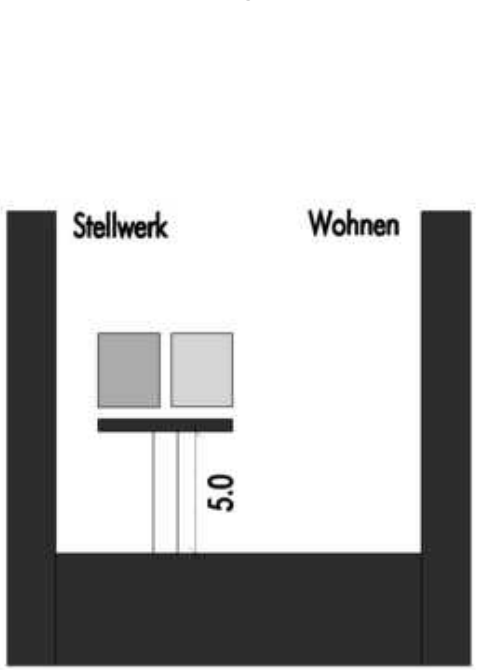


Variante Straßenbahn
Ausschnitt Intzestraße bis Bendplatz

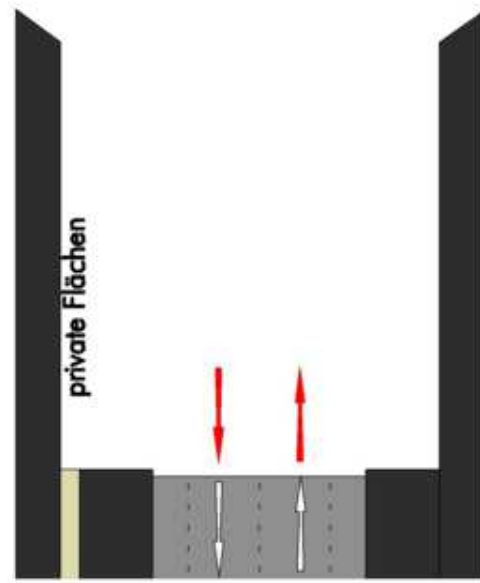


Querschnitt G Stellwerk bzw. Susterfeldstraße

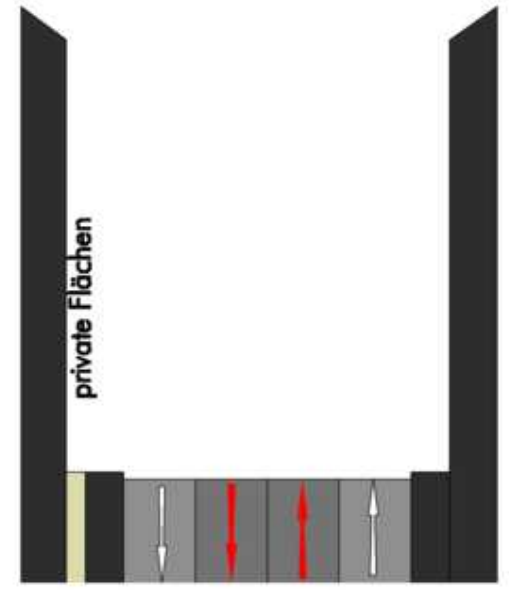
Anlage 3



mit besonderem Bahnkörper

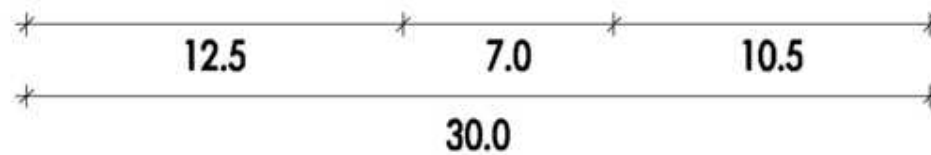
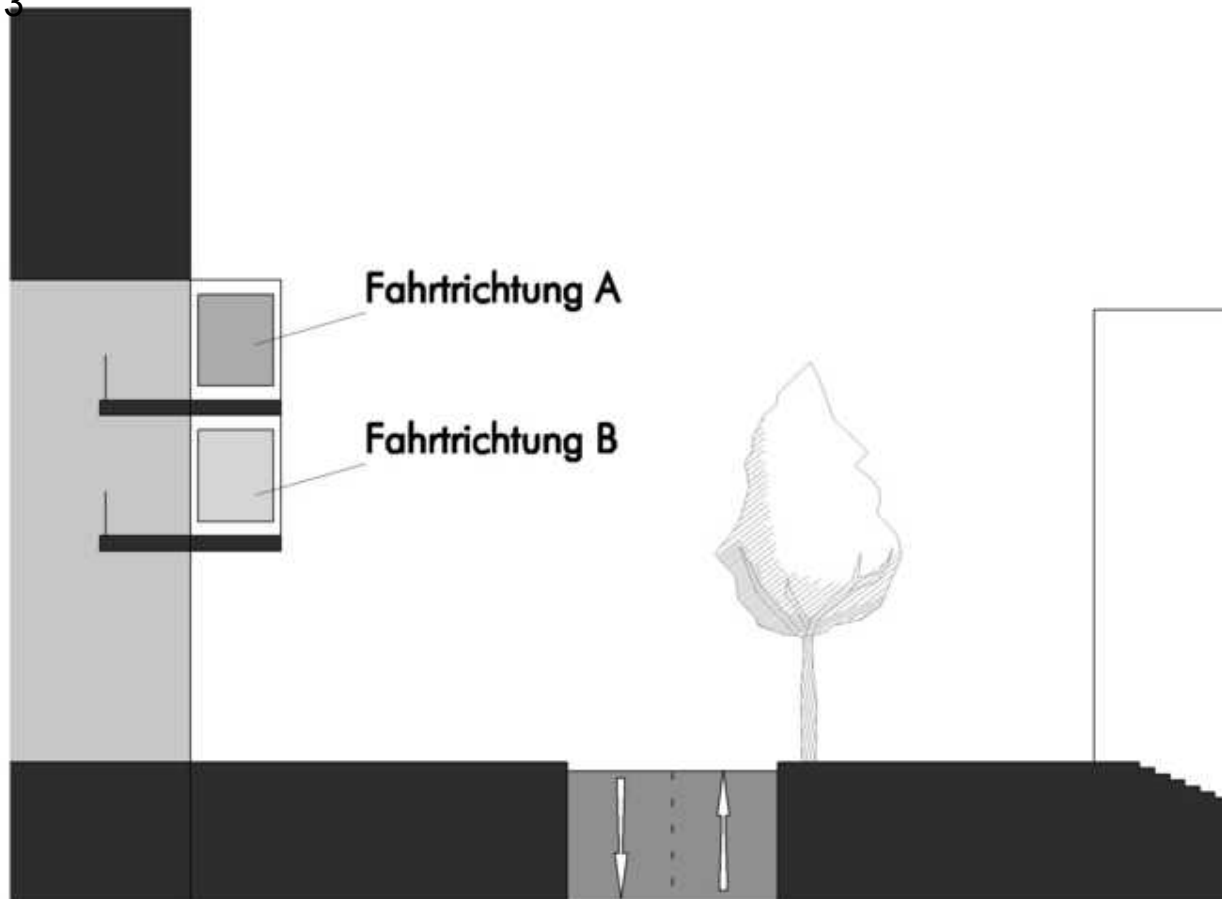


mit besonderem Bahnkörper



Querschnitt H Kongresszentrum/Campusband (Var. Monorail)

Anlage 3



Harald Heinz HJPplaner

Lageplan Kongresszentrum (Var. Monorail)

Anlage 3

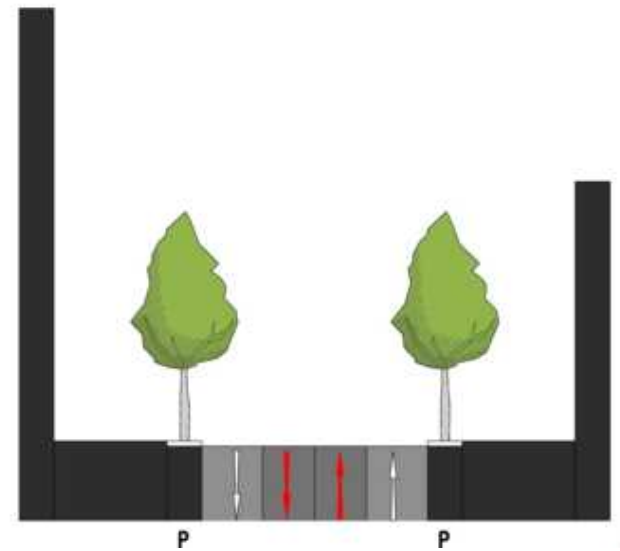
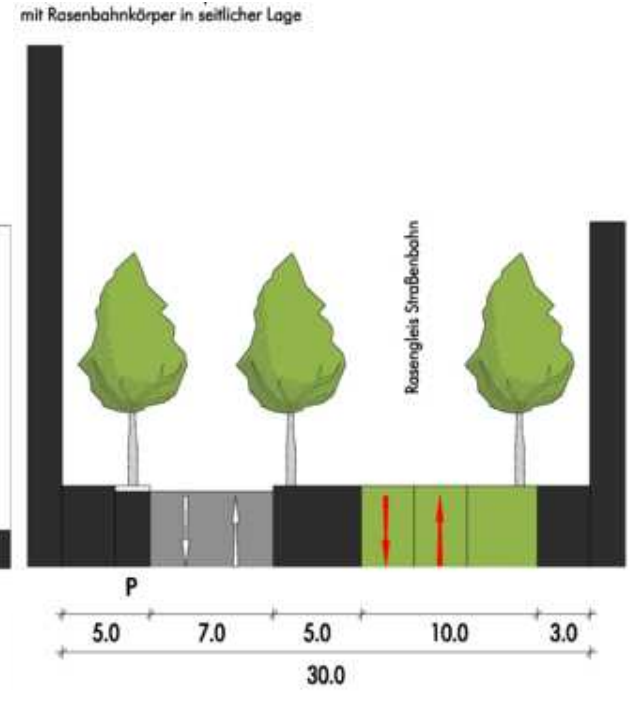
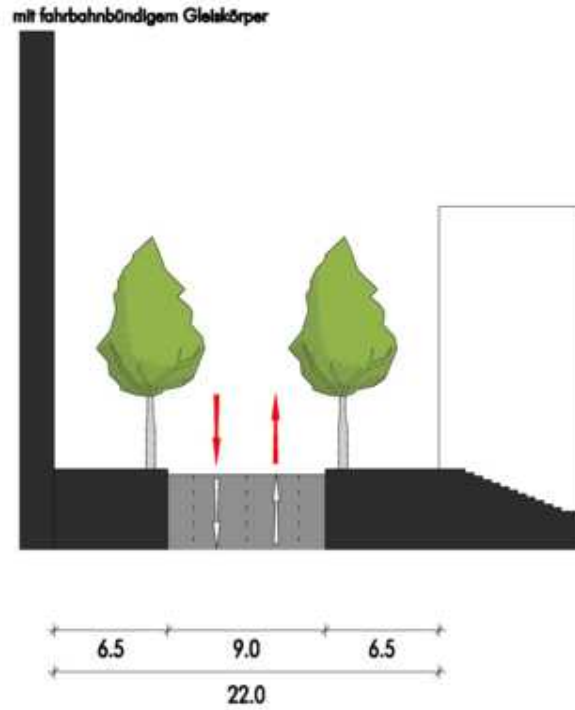
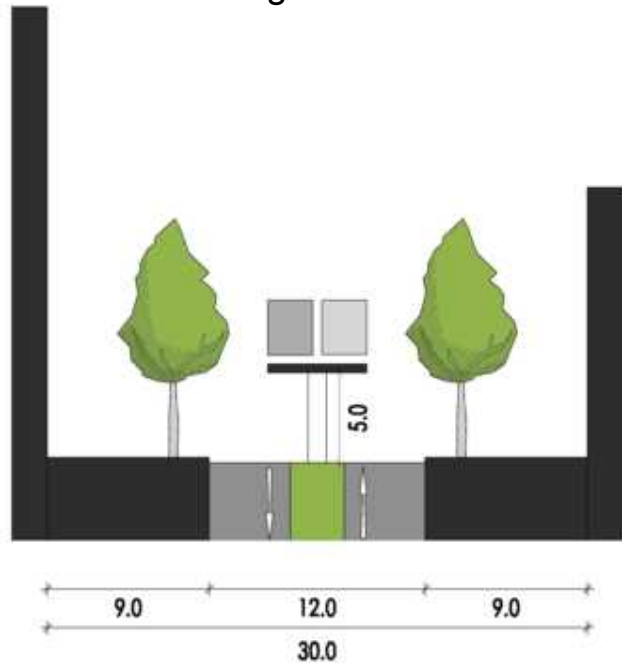
DB



Harald Heinz HJPplaner

Querschnitt H Campus West („Campusband“)

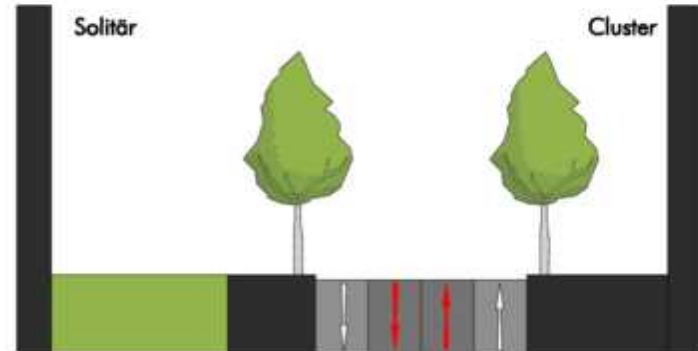
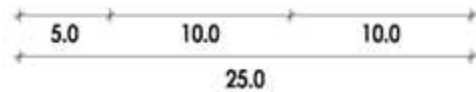
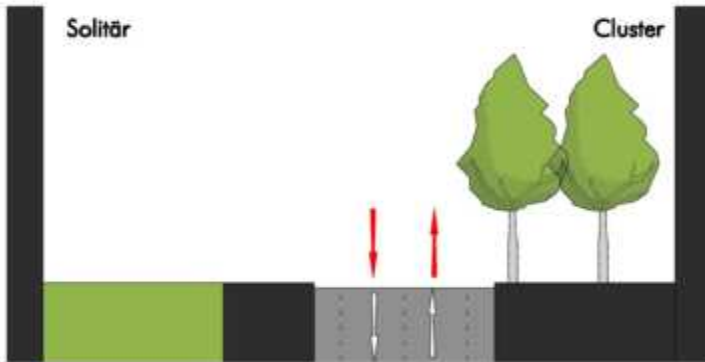
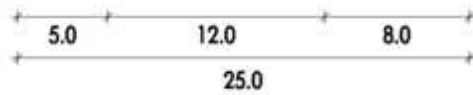
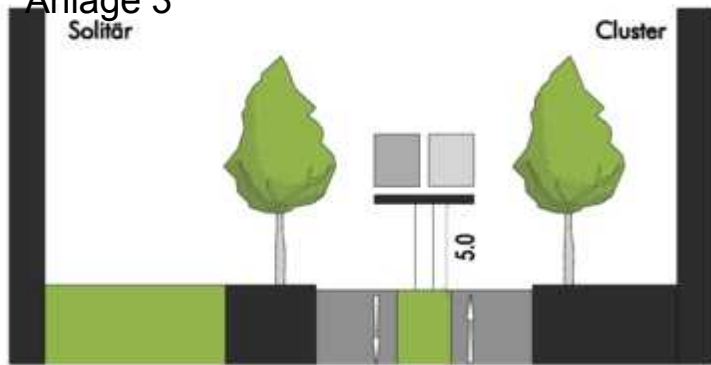
Anlage 3



Harald Heinz HJPplaner

Querschnitt K Campus Melaten („Boulevard“)

Anlage 3



Bewertungsergebnisse

Anlage 3

Kriterium	A	B	C	D	E	F	G	H	I
	Seilgr	Hirschgr	Templ.gr	unt. Wüllner	ob. Wüllner	Intzestr.	Süsterfeld- str.	Campusba nd	Boulev. Melaten

Monorail

Gesamtbewertung

Verträglichkeit

System/Raum

nicht verträglich	nicht verträglich	nicht verträglich	verträglich	nicht verträglich	schwierig	schwierig	verträglich	verträglich
----------------------	----------------------	----------------------	-------------	----------------------	-----------	-----------	-------------	-------------

Straßenbahn ohne besonderen Bahnkörper

Gesamtbewertung

Verträglichkeit

System/Raum

schwierig	schwierig	verträglich	verträglich	verträglich	verträglich	verträglich	verträglich	verträglich
-----------	-----------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Straßenbahn mit besonderem Bahnkörper

Gesamtbewertung

Verträglichkeit

System/Raum

schwierig	schwierig	nicht verträglich	nicht verträglich	nicht verträglich	verträglich	nicht verträglich	verträglich	verträglich
-----------	-----------	----------------------	----------------------	----------------------	-------------	----------------------	-------------	-------------

Zusammenfassende Bewertung 1

Anlage 3

Ein **System auf +1-Ebene** ist in den meisten Abschnitten städtebaulich **nur schwer zu integrieren**. Es passt nicht zur städtebaulichen Struktur von Aachen.



Zusammenfassende Bewertung 2

Anlage 3

Eine **Straßenbahn ohne besonderer Bahnkörper** ist in allen Abschnitten **städtebaulich verträglich**.



Zusammenfassende Bewertung 3

Anlage 3

Eine **Straßenbahn mit besonderem Bahnkörper** ist nur außerhalb des Alleenrings gut zu integrieren. Zwischen Turmstraße und Bushof werden besondere Bahnkörper nur in Bereichen mit Raumaufweitungen empfohlen.

