



Vorlage		Vorlage-Nr:	A 61/0246/WP15
Federführende Dienststelle: Planungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: Bauverwaltung		AZ:	
		Datum:	21.11.2005
		Verfasser:	A 61/30 // Dez. III
Maastrichterlaan hier: Gutachten zur Verkehrsproblematik			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
08.12.2005	VA	Kenntnisnahme	
01.02.2006	B 5	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Die Gemeinde Vaals beauftragte das Büro Kragten, Roermond, mit der Analyse von alternativen Lösungsvorschlägen für die Verkehrsproblematik der Maastrichterlaan. Der Abschlussbericht wurde im Mai 2005 vorgelegt.

Das Gutachten wurde von Beginn an von einer Lenkungsgruppe (klankbordgroep) betreut. Dieser Gruppe gehörten neben dem Beigeordneten für räumliche Ordnung, Öffentliche Arbeit und Verkehr verschiedene Mitarbeiter der Gemeinde Vaals, Vertreter der Politik u.a. an.

In einem ersten Treffen am 22.2.05 wurde analysiert welche Probleme in Zusammenhang mit der Verkehrssituation auf der Maastrichterlaan gesehen werden. Die verschiedenen Problemfelder wurden hierarchisch geordnet:

- 1 Einkaufs- und Aufenthaltsklima
- 2 Erreichbarkeit
- 3 Verkehrssicherheit
- 4 Verkehrsdurchfluss und Staubildung
- 5 Verkehrsintensität
- 6 Trennwirkung für Fußgänger
- 7 Durchgangsverkehr
- 8 Visuelle Trennwirkung des Verkehrs
- 9 Luftqualität
- 10 Lärm

Im Gutachten wurden Lösungsmöglichkeiten in Form von 5 Varianten für den Zeithorizont 2020 untersucht.

Grundlage der Untersuchung war eine Verkehrserhebung am Donnerstag, den 3. Februar 2005 und eine Kennzeichenverfolgung aus dem Jahre 1998. Es wurde davon ausgegangen, dass die maßgeblichen Belastungsspitzen in der Sommerperiode liegen. Da die aktuelle Verkehrszählung im Winter stattfand, wurden die dort ermittelten Werte als Grundlage der weiteren Untersuchung um bis zu 70% erhöht (20% für Maastrichterlaan, 70 % für die westliche Umgehungsstraße). Bei der Hochrechnung der Verkehrsbelastung auf das Jahr 2020 wurde die Verkehrsmenge noch einmal pauschal um 22,5 % gegenüber heute angehoben.

Variante 1 „heutige Situation 2020“

In dieser Variante wurde die Wirkung einer Zunahme des Verkehrs unter Beibehaltung der heutigen Infrastruktur und Verkehrsführung untersucht.

Variante 2 „Nördliche Umgehungsstraße“

Die Variante „Nördliche Umgehungsstraße“ wurde als Vorzugsvariante hinsichtlich einer möglichen Trassierung genauer untersucht.

Variante 3 „Südliche Umgehungsstraße“

Die Machbarkeit einer südlichen Umgehungsstraße wird grundsätzlich in Frage gestellt. Die Südumgehung wurde hier jedoch als Variante geprüft.

Variante 4 „Verlegung Geschäftsbereiche“

Bezüglich der Verlegung der Geschäftsbereiche an der Maastrichterlaan wurde eine ökonomische Machbarkeitsstudie durchgeführt. Geprüft wurden die Auswirkungen einer Umsiedlung oder Teilumsiedlung der Einkaufsgelegenheiten von der Maastrichterlaan an die Julianaplein und

Umgebung. Als Kosten für eine vollständige Umsiedlung des „Kerneinkaufsgebietes“ wurden 32 Mio Euro, für eine Teilumsiedlung 20 Mio Euro geschätzt. Der Gutachter sprach sich unter ökonomischen Gesichtspunkten gegen eine Umsiedlung der Einkaufsbereiche aus.

Variante 5 „Ertüchtigung Maastrichterlaan“

Diese Variante besteht aus mehreren „kleineren“ verkehrlichen Maßnahmen wie

- Verbot des Linksabbiegens von der Maastrichterlaan
- Entfernen der Tankstelle
- Neuregelung des Parkens
- Verlegung des Bushofs
- Einschränkung des Liefern und Ladens
- u.a.

Ergebnis der Variantenuntersuchung

Für jede Variante wurde eine Mikrosimulation durchgeführt, die den Streckenzug der gesamten Ortsdurchfahrt von Vaals im Modell nachbildete. Im Modell wurde die Durchfahrtszeit von Ortseingang (Kreisverkehr Lemierserberg) bis Ortsausgang (Grenze) simuliert. Diese Durchfahrtszeit wurde als Hauptindikator für die Wirksamkeit der Lösungsvariante gesehen.

	Heutige Situation	Variante 1 „heutige Situation 2020“	Variante 2 „Nördliche Umgehungs-straße“	Variante 3 „Südliche Umgehungs-straße“	Variante 4 „Verlegung Geschäftsbereiche“	Variante 5 „Ertüchtigung Maastrichterlaan“
Durchfahrtszeit	9:25 min	25:10 min	3:55 min	5:07 min	2:32 min	22:20 min

Als Ergebnis wurde festgestellt, dass aus verkehrlicher Sicht nur die nördliche und die südliche Umgehungsstraße eine gute Lösung darstellt. Die Verlegung der Geschäftsbereiche kann nur in Verbindung mit einem rigorosen Verhindern von Fußgängerquerungen über die Maastrichterlaan zum Erfolg führen. Die südliche Umgehungsstraße wurde hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Landschaft negativ beurteilt. Bei der Wirkung auf das Einkaufsklima wurde dem nördlichen Randweg eine positivere Wirkung zugeschrieben als dem südlichen Randweg. Die Verlegung der Geschäftsbereiche wurde hinsichtlich ihrer Wirkung auf das ökonomische Klima am besten beurteilt.

Untersuchung von Trassierungsvarianten

Für die nördliche Umgehungsstraße wurden 5 Trassierungsvarianten untersucht. Alle Varianten haben ihren östlichen Anschluss an die Vaalser Straße auf deutschem Staatsgebiet und unterscheiden sich im wesentlichen hinsichtlich ihrer Lage zur nördlichen Randbebauung von Vaals.

Die nachstehend abgebildeten Varianten wurden als Vorzugsvarianten ausgewählt. Beide sehen eine Trassenführung auf der Grensstraat oder - als wohnbebauungs schonende Alternative - östlich der Grensstraat vor.

Trassierungsvariante 2



Trassierungsvariante 5



Stellungnahme der Stadt Aachen

Der Gemeinde Vaals ist bekannt, dass aus Sicht der Stadt Aachen nur eine Führung der Umgehungsstraße über die Grensstraat in Frage kommt.

Das Planungsamt der Stadt Aachen regte an, den Einsatz von Fußgängersignalanlagen an der Maastrichterlaan als Alternative zur Umgehungsstraße zu untersuchen.

Nach Ansicht des Planungsamtes kann die Behinderung des durchströmenden Verkehrs durch eine zeitliche Bündelung der Fußgängerströme an den Hauptquerungsstellen so reduziert werden, dass ein Rückstau auch zu Spitzenzeiten verhindert werden kann. Dafür müssten die Signalanlagen an den

Fußgängerfurten in Höhe der Koperstraat und an der Tentstraat anders als im 2003 durchgeführten Versuch koordiniert werden.

Dieser Vorschlag wurde von den Gutachtern als unwirksam eingestuft.

Beschlusslage

Der Gemeinderat von Vaals hat in seiner Sitzung vom 4.Juli 2005 beschlossen, „dass der Randweg Noord die einzig mögliche wirksame Lösung für die Verkehrsproblematik auf der Maastrichterlaan ist“. Der Gemeinderat beauftragte den Magistrat, die oben abgebildeten Trassenvarianten näher auszuarbeiten.

Anlage/n: