

Vorlage Federführende Dienststelle: Planungsamt Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: A 61/0047/WP15-1 Status: öffentlich AZ: Datum: 03.01.2005 Verfasser: A 61/30 // Dez. III									
Karl-Marx-Allee/ Viehhofstraße hier: Ergänzung zur Vorlage Signalisierung der Einmündung Karl-Marx-Allee/ Viehhofstraße										
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">Datum</td> <td style="width: 15%;">Gremium</td> <td></td> </tr> <tr> <td>19.01.2005</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td></td> </tr> <tr> <td>20.01.2005</td> <td>Verkehrsausschuss</td> <td></td> </tr> </table>		Datum	Gremium		19.01.2005	Bezirksvertretung Aachen-Mitte		20.01.2005	Verkehrsausschuss	
Datum	Gremium									
19.01.2005	Bezirksvertretung Aachen-Mitte									
20.01.2005	Verkehrsausschuss									

Finanzielle Auswirkungen:

Es entstehen Kosten in Höhe von 22.000€, die bei der Haushaltsstelle 9.66000.95050 Erneuerung Signalanlagen 1999-2006 (Landes- und Bundesstraßen), nach Genehmigung der Korridormaßnahmen 2005 durch die Bezirksregierung, zur Verfügung stehen.

Beschlussvorschlag:

- 1. Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Verkehrsausschuss die Einmündung Karl-Marx-Allee/ Viehhofstraße zu signalisieren.**
- 2. Der Verkehrsausschuss beschließt, die Einmündung Karl-Marx-Allee/ Viehhofstraße zu signalisieren.**

Erläuterungen:

In der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte vom 15.12.2004 wurde das Thema Signalisierung der Einmündung Karl-Marx-Allee/ Viehhofstraße beraten und eine Signalisierung empfohlen. Darüber hinaus wurden Prüfaufträge zur verkehrsabhängigen Signalisierung, zur Ausdehnung der Spurbreiten in der Zufahrt Viehhofstraße und zur Nutzung der Bushaltestelle Marienhospital formuliert, die im folgenden behandelt werden.

Verkehrsabhängige Signalsteuerung

Der Einsatz von verkehrsabhängigen Steuerungen verfolgt in der Regel das Ziel, Wartezeiten vor der Lichtsignalanlage zu minimieren und dadurch falls erforderlich die Leistungsfähigkeit an hochbelasteten Knotenpunkten zu steigern. Die Verkehrsdetektion kann dabei in 3 Formen erfolgen:

1) Busbeeinflussung

An der Anlage Karl-Marx-Allee/ Friedrich-Ebert-Allee ist eine Busbeeinflussung geplant. Die Linien der Streckenverbindungen Viehhofstraße/ Friedrich-Ebert-Allee und Viehhofstraße/ Branderhofer Weg können dann mittels RBL ihr Grün verlängern oder vorziehen. Weiterhin soll an der vorhandenen Signalanlage an der Bushaltestelle Ecke Branderhofer Weg der Bus mittels eines Detektors erfasst und einen längeren Vorlauf vor dem Individualverkehr erhalten.

2) Fußgängererfassung

Eine Fußgängeranforderung ist bei langen Furten oder wenig Fußgängeraufkommen sinnvoll, da Fußgänger, die die Hauptverkehrsstraße überqueren, durch lange Räumzeiten ungleich längere Unterbrechungen der Grünzeiten des Hauptstromes verursachen als die aus der Nebenrichtung einfahrenden Kfz. Durch die Mittelinseln sind die Furten über die Hauptrichtung Karl-Marx-Allee/ Friedrich-Ebert-Allee allerdings sehr kurz, so dass nur geringe Räumzeiten entstehen. Um die Grüne Welle nicht zu beschädigen, könnte nur ein festes Zeitfenster für das Fußgängergrün definiert werden wodurch sich allerdings die Wartezeit im schlimmsten Fall auf über 75 Sekunden erhöht. Da sich in der näheren Umgebung viele Schulen befinden, ist es unverträglich durch Drucktasten hohe Wartezeiten für Fußgänger und damit Rotlichtmissachtungen zu initiieren.

3) Fahrzeugerfassung

An Knotenpunkten mit schwachen Verkehrsmengen in den untergeordneten Straßen und geringem Fußgängerverkehr ist die Strategie der verkehrsabhängigen Steuerung einfach nachzuvollziehen. Im Idealfall sollen lediglich die Richtungen Grün erhalten, auf denen auch Verkehr vorhanden ist. Am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Allee/ Karl-Marx-Allee ist die Belastung auf der Nebenrichtung Branderhofer Weg/ Zeise nur sehr gering. Da aber die Fußgänger über die Hauptrichtung in jedem Umlauf grün erhalten, kann auch die Nebenrichtung mit einer Mindestgrünzeit gezeigt werden. Eine Bemessung der Nebenrichtung bringt demnach keine Verkürzung der Phase. Am Nebenknoten Karl-Marx-Allee/ Viehhofstraße liegt die höchste Belastung in der Morgenspitze auf der Karl-Marx-Allee Richtung Friederich-Ebert-Allee und in der Nachmittagsspitze auf der Viehhofstraße Richtung Friedrich-Ebert-Allee. Diese Unterschiede wurden in den unterschiedlichen Festzeitprogrammen berücksichtigt. Bei der Planung des Knotens wurde darauf geachtet, dass sich die Verkehre an der Einmündung Viehhofstraße koordiniert mit der vorhandenen Signalanlage abwickeln lassen und dass alle Fahrbeziehungen innerhalb ihrer Freigabezeit vollständig geräumt werden können. Soll diese Koordinierung beibehalten werden, dann ist der

Spielraum der Grünzeitumverteilung sehr eng begrenzt und eine verkehrsabhängige Steuerung nicht sinnvoll.

Die Umsetzung einer umfassenden verkehrsabhängigen Steuerung würde an diesem Knoten zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 20.000,- Euro bedeuten. Aufgrund des geringen Nutzens empfiehlt die Verwaltung von dieser Ausstattung abzusehen.

Bushaltestelle Marienhospital

Die Bushaltestelle Marienhospital Richtung Burtscheid wird in der Morgenspitze von zahlreichen Schulbussen angefahren. Laut Fahrplan ist ein gleichzeitiges Eintreffen mehrerer Busse nicht vorgesehen. Durch Verspätungen kann es aber nicht vermieden werden, dass einige Busse die Haltestelle mit einem nur geringen Abstand erreichen. Das Problem war der ASEAG bisher nicht bekannt und wird im Januar 2005 überprüft.

Spurbreiten in der Zufahrt Viehhofstraße

In der Zufahrt Viehhofstraße können sich nur im oberen Bereich zwei Fahrzeuge parallel nebeneinander aufstellen. Die Verkehrsbelastung auf der Rechtsabbiegespur beträgt allerdings in der Morgenspitze nur 0,6 Kfz/Umlauf und in der Nachmittagsspitze 0,9 Kfz/Umlauf, so dass eine vollwertige Rechtsabbiegespur hierfür nicht nötig ist. Bei einer Freigabe für den Busverkehr, könnte der in Fahrtrichtung Innenstadt verkehrende Linienverkehr diese Spur mitbenutzen und an dem wartenden Kfz vorbei fahren. Da durch die Signalisierung in Zukunft ein besserer Abfluss auch für den ÖPNV zu erwarten ist und da für den Rückbau der Mittelinsel zur Zeit keine Mittel zur Verfügung stehen, empfiehlt die Verwaltung, die Mittelinsel zunächst in ihrer derzeitigen Form zu belassen. Sollte sich nach Umsetzung der Signalisierung zeigen, dass Bedarf an einer Vorbeifahrt besteht, kann die dann eingeplant werden.