

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0939/WP15
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	08.10.2008
		Verfasser:	FB 61/30//Dez. III
<p>Maria-Theresia-Allee, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und in den angrenzenden Straßen - Antrag der SPD- Fraktion im Rat der Stadt vom 04.06.2008 - Eingabe von Frau Elke Frey vom 16.08.2008 an die Bezirksvertretung Aachen- Mitte</p>			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
05.11.2008	B 0	Kenntnisnahme	
27.11.2008	VA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen- Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
 Sie empfiehlt dem Verkehrsausschuss

- die Tempo-30-Zone in der Weißhausstraße bis zur Einmündung Ronheider Weg zu vergrößern
- die Einrichtung eines Fußgängerüberweges in der Goethestraße.

Sie beauftragt die Verwaltung

- die Knotenpunkte Maria-Theresia-Allee/ Schillerstraße und Maria-Theresia-Allee/ Weißhausstraße zu überplanen und die Maria-Theresia-Allee und Schillerstraße hinsichtlich einer Veränderung der Parkanordnung zu untersuchen.

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Er beschließt

- die Tempo-30-Zone in der Weißhausstraße bis zur Einmündung Ronheider Weg zu vergrößern
- die Einrichtung eines Fußgängerüberweges in der Goethestraße.

Erläuterungen:

In beigefügten Eingaben (Anlage 1 und Anlage 2) wird beantragt, möglichst bald umfangreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Bereich der Maria-Theresia-Allee sowie der verschiedenen angrenzenden Straßen auszuführen.

Als Begründungen werden angeführt:

a) im Ratsantrag

„Die Maria-Theresia- Allee liegt in einer Tempo-30-Zone. Allerdings übernimmt sie vor allem im Abschnitt Weißhausstraße-Habsburgerallee auch die Aufgaben einer stark belasteten Zubringerstraße in Richtung Innenstadt.“

Im Ratsantrag wird die Verwaltung beauftragt, „die Verkehrssituation auf der Maria-Theresia- Allee (MTA) weiter zu entschärfen. Zu diesem Zweck sind vor allem die MTA/ Schillerstraße und MTA/ Weißhausstraße umzugestalten. Entsprechende Pläne sind den zuständigen Fachgremien in der zweiten Jahreshälfte 2008 vorzulegen.“

b) in der Eingabe der Frau Elke Frey

„Das Viertel ist stark mit Durchgangsverkehren sowie mit Quell- und Zielverkehren belastet. Gleichzeitig herrscht ein starker Parkdruck durch einige große gewerbliche Anlieger. Darüber hinaus hat in den letzten Jahren die Wohnbevölkerung stark zugenommen – insbesondere wohnen viel mehr Kinder im Viertel als früher. Außerdem wurden schon bei der Einrichtung der Tempo-30-Zone einige Fehler gemacht. Durch all diese Effekte hat die Zahl der Konflikte im Straßenverkehr in den letzten Jahren immer weiter zugenommen.

Um die große Zahl dieser Konflikte deutlich zu reduzieren und die aus diesen Konflikten resultierende Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder, Senioren, Fußgänger, Radfahrer) sowie die auch zunehmend vorkommenden Unfälle spürbar zu verringern, sind inzwischen umfangreiche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen dringend erforderlich geworden.

Mit dem Antrag werden die zwei wesentlichen Ziele verfolgt:

1. Mehr Sicherheit für unsere Kinder und andere schwache Verkehrsteilnehmer
2. Vermeidung von Unfällen an besonders gefährlichen Stellen.

Bereits bei der Anlage der Tempo-30-Zone seien seinerzeit einige Fehler gemacht worden, die es zu beheben gelte.

- 1) Dazu zählen einmal die überdimensionierten Fahrbahnen und Kreuzungsbereiche,
- 2) die unzureichende Beschilderung und Kennzeichnung als Tempo-30-Zone und
- 3) die fehlenden Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie sie für Tempo-30-Zonen eigentlich vorgesehen sind.
- 4) Die Maria-Theresia-Allee (MTA) hat in den vergangenen Jahren zunehmend ihren Charakter als Wohn- bzw. als Haupteinfahrungsstraße eingebüßt, weil sie durch verschiedene sich gegenseitig verstärkende Einflüsse mehr und mehr den Charakter einer Hauptverkehrsstraße angenommen hat.

Zu den Ursachen zählen insbesondere:

- die allgemeine Zunahme des Verkehrs
- die starke Zunahme von Verkehrsquellen und -zielen im Viertel wie z.B.
 - neue Bürogebäude auf dem Gebiet des „Alten Klinikums“,
 - Neubau einer großen Anzahl von Wohneinheiten zwischen Schillerstraße und Habsburgerallee,
 - stärkere Nutzung des „Euregionalen Gästehauses“ (Jugendherberge),
 - Neubau von ca. 100 Wohneinheiten auf dem Gebiet des ehemaligen Gutes Neuenzapp,
 - Nahversorgungszentrum Schillerstraße
- die starke Zunahme des Parkdrucks im genannten Gebiet durch die oben schon erwähnte starke Ausweitung der Arbeitsplätze sowie der Veranstaltungen im/am Euregionalen Gästehaus.

Aus Sicht der Verwaltung wird zu den einzelnen Punkten wie folgt Stellung bezogen:

1 die überdimensionierten Fahrbahnen und Kreuzungsbereiche

Hierzu wurden in der Maria-Theresia-Allee (5 Querschnitte)
der Weißhausstraße
der Straße Im Brockenfeld und
der Schillerstraße (2 Querschnitte)

Querschnittsmaße aufgenommen (s. Anlagen 3a-3i)

Querschnitt Maria-Theresia-Allee: Q1

Der Querschnitt (sh. Anlage 3a) liegt in der Maria-Theresia-Allee im Bereich des Außenringes, des Brüsseler Ringes.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,00 m. Auf der angebauten Seite wird die Fahrbahn beparkt. Dadurch wird die nutzbare Fahrfläche auf 4,20 m eingeengt. Ein 2-Richtungsverkehr ist durch diese Einengung nur eingeschränkt möglich. Bei Begegnungsverkehr muss ein Fahrzeug in eine Lücke im beparkten Bereich ausweichen.

Querschnitt Maria-Theresia-Allee: Q2

Der Querschnitt (sh. Anlage 3b) liegt in der Maria-Theresia-Allee zwischen Yorckstraße und Weißhausstraße.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,00 m. Auf der angebauten Seite wird die Fahrbahn beparkt. Dadurch wird die nutzbare Fahrfläche auf 4,20 m eingeengt. Ein 2-Richtungsverkehr ist durch diese Einengung nur eingeschränkt möglich. Bei Begegnungsverkehr muss ein Fahrzeug in eine Lücke im beparkten Bereich ausweichen.

Querschnitt Maria-Theresia-Allee: Q3

Der Querschnitt (sh. Anlage 3c) liegt in der Maria-Theresia-Allee nördlich der Einmündung Weißhausstraße.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 7,70 m. Auf der angebauten Seite wird die Fahrbahn auf einem 2,00m breiten Streifen beparkt. Dadurch verbleibt eine nutzbare Fahrfläche von 5,70 m. Ein 2-Richtungsverkehr mit Begegnungsverkehr Pkw/ Bus ist mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen in diesem Bereich möglich.

Querschnitt Maria-Theresia-Allee: Q4

Der Querschnitt (sh. Anlage 3d) liegt in der Maria-Theresia-Allee südlich der Einmündungen Schillerstraße.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 7,95 m. Auf der angebauten Seite wird die Fahrbahn auf einem 1,85 m breiten Streifen beparkt. Dadurch verbleibt eine nutzbare Fahrfläche von 6,10 m. Ein 2-Richtungsverkehr mit Begegnungsverkehr Pkw/ Bus ist in diesem Bereich möglich.

Querschnitt Maria-Theresia-Allee: Q5

Der Querschnitt (sh. Anlage 3e) liegt in der Maria-Theresia-Allee zwischen den Einmündungen Schillerstraße und Habsburgerallee.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 9,10 m. Auf beiden Seiten der Fahrbahn wird auf jeweils einem 1,80 m breiten Streifen geparkt. Dadurch verbleibt eine nutzbare Fahrfläche von 5,50 m. Ein 2-Richtungsverkehr mit Begegnungsverkehr Pkw/ Bus ist in diesem Bereich nur mit eingeschränktem Bewegungsspielraum möglich. Bei Begegnungsverkehr muss ein Fahrzeug in eine Lücke im beparkten Bereich ausweichen.

Querschnitt Weißhausstraße: Q6

Der Querschnitt (sh. Anlage 3f) liegt in der Weißhausstraße zwischen der Einmündung Ronheider Weg und der Brücke der Bundesbahn.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,90 m. Ein 2-Richtungsverkehr mit Begegnungsverkehr Bus/ Bus ist in diesem Bereich möglich.

Querschnitt Im Brockenfeld: Q7

Der Querschnitt (sh. Anlage 3g) liegt in der Straße Im Brockenfeld zwischen der Maria-Theresia-Allee und der Einmündung Colynshofstraße.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,00 m. Auf einer Seite der Fahrbahn wird auf einem 1,80 m breiten Streifen geparkt. Dadurch verbleibt eine nutzbare Fahrfläche von 4,20 m. Die Straße Im Brockenfeld ist als Einbahnstraße in Richtung Hangeweiher ausgewiesen.

Querschnitt Schillerstraße (Sackgasse): Q8

Der Querschnitt (sh. Anlage 3h) liegt in der Schillerstraße zwischen der Maria-Theresia-Allee und dem Bahngelände.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 4,80 m. Ein 2-Richtungsverkehr mit Begegnungsverkehr Pkw/ Pkw ist in diesem Bereich möglich.

Querschnitt Schillerstraße: Q9

Der Querschnitt (sh. Anlage 3i) liegt zwischen der Goethestraße und der Maria-Theresia-Allee.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 9,40 m. Auf einer Seite der Fahrbahn wird auf einem 1,80 m breiten Streifen geparkt. Auf der anderen Straßenseite wird durch aufgeschultertes Parken 1,30 m der Fahrbahn und 0,50 m des 2,40 m breiten Gehweges in Anspruch genommen. Dadurch verbleibt eine nutzbare Fahrfläche von 6,30 m. Ein 2-Richtungsverkehr mit Begegnungsverkehr Pkw/ Bus ist in diesem Bereich möglich.

Als Bewertungsmaßstab sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), die den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten behandeln, heranzuziehen.

Danach sind die Fahrbahnbreiten für Zweistreifige Fahrbahnen der Erschließungsstraßen im Regelfall zwischen 4,50 m-5,50 m. Bei einem Anwendungsbereich mit Linienbusverkehr 6,50 m bzw. mit geringem Linienbusverkehr mit geringem Nutzungsanspruch 6,00 m (Begegnungsfall Bus/ Bus möglich).

Bei Begegnungsverkehren

Pkw/ Pkw

ist ein Verkehrsraum von 4,75 m vorgegeben; mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen 4,10 m. Der lichte Raum wird mit zusätzlichen beidseitigen 0,50 m vorgegeben.

Lkw oder Bus/ Pkw

ist ein Verkehrsraum von 5,55 m vorgegeben; mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen 5,00 m. Der lichte Raum wird mit zusätzlichen beidseitigen 0,50 m vorgegeben.

Die Querschnittsmaße zeigen, dass nur in Einzelfällen überdimensionierte Straßenräume vorliegen.

2 die unzureichende Beschilderung und Kennzeichnung als Tempo-30-Zone

Die Tempo-30-Zone ist an den äußeren Grenzen mit den dafür vorgesehenen Schildern der Straßenverkehrsordnung (Z.274.1-50) beschildert und unterscheidet sich somit nicht von allen anderen Aachener Tempo-30-Zonen. Innerhalb der Zone gilt an allen Einmündungen und Kreuzungen die Rechts- vor- Links Regelung, um die Fahrgeschwindigkeiten nachhaltig zu beeinflussen.

Außerdem wird in der Zone weitestgehend auf Mittelmarkierungen (Leitlinien/ Fahrstreifenbegrenzungen sowie Richtungspfeile) verzichtet, um den Charakter der Nebenstraßen zu unterstreichen. Innerhalb von Tempo-30-Zonen soll weitestgehend auf Regelungen mit Verkehrszeichen und Markierungen verzichtet werden.

3) die fehlenden Maßnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie sie für Tempo-30-Zonen eigentlich vorgesehen sind

Da die Tempo-30-Zonen insbesondere zum Schutz der Fußgänger angeordnet werden und nur dort in Betracht kommen, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist, sind weitere Maßnahmen in der Regel nicht erforderlich. Natürlich schließt das eine Anpassung des Straßenraumes an die besonderen Gegebenheiten nicht aus. So wurde der Knotenpunkt Maria Theresia Allee/ Habsburger Allee/ Kamperstraße erst in diesem Jahr umgestaltet, um die Fußgängersicherheit zu erhöhen. An stark frequentierten Querungsstellen können Mittellinien oder Gehwegverbreiterungen zur Erhöhung der Fußgängersicherheit einen guten Beitrag leisten. Signalanlagen dürfen in Tempo-30-Zonen allerdings nicht eingesetzt werden.

4) Zunahme des Verkehrs

Verkehrserhebungen (7 – 19 Uhr) (Vergleich)

Nachfolgend sind die vorhandenen Zähldaten aus dem Gebiet zusammengestellt. An allen vorgestellten Querschnitten wurden auch aktuelle Erhebungen, die die heutige Belastung darstellen sollen vorgenommen.

a) Querschnittsbelastung Maria-Theresia-Allee; (Bereich Brüsseler Ring)

Datum	Richtung stadteinwärts	Richtung stadtauswärts	Σ beide Richtungen
17.09.96	696 Kfz	850 Kfz	1.546 Kfz
18.03.03	591 Kfz	694 Kfz	1.285 Kfz
20.11.07	542 Kfz	669 Kfz	1.211 Kfz
14.10.08 *	606 Kfz	1473 Kfz	2.079 Kfz

b) Querschnittsbelastungen Maria-Theresia-Allee; zwischen Yorckstraße und Im Brockenfeld / Weißhausstraße

Datum	Richtung stadteinwärts	Richtung stadtauswärts	Σ beide Richtungen
17.04.80	1.202 Kfz	1.049 Kfz	2.251 Kfz
29.11.88	1.039 Kfz	991 Kfz	2.030 Kfz
26.05.93	1.097 Kfz	1.097 Kfz	2.194 Kfz
13.05.97	1.135 Kfz	1.087 Kfz	2.222 Kfz
17.06.03	907 Kfz	862 Kfz	1.769 Kfz
21.10.08 *	1.282 Kfz	1.370 Kfz	2.652 Kfz

c) Querschnittsbelastungen Maria-Theresia-Allee; nördlich der Einmündungen Weißhausstraße / Im Brockenfeld

Datum	Richtung stadteinwärts	Richtung stadtauswärts	Σ beide Richtungen
17.04.80	2.096 Kfz	3.292 Kfz	5.388 Kfz
29.11.88	1.477 Kfz	3.360 Kfz	4.837 Kfz
26.05.93	1.799 Kfz	3.366 Kfz	5.165 Kfz
13.05.97	1.580 Kfz	3.061 Kfz	4.641 Kfz
17.06.03	1.536 Kfz	3.057 Kfz	4.593 Kfz
21.10.08 *	2.912 Kfz	1.775 Kfz	4.687 Kfz

d) Querschnittsbelastungen Maria-Theresia-Allee; südlich der Einmündungen Schillerstraße

Datum	Richtung stadteinwärts	Richtung stadtauswärts	Σ beide Richtungen
17.06.03	1.427 Kfz	3.212 Kfz	4.639 Kfz
04.12.07	2.062 Kfz	3.235 Kfz	5.297 Kfz
14.10.08 *	2.540 Kfz	1.977 Kfz	4.517 Kfz

e) Querschnittsbelastungen Maria-Theresia-Allee; nördlich der Einmündungen Schillerstraße

Datum	Richtung stadteinwärts	Richtung stadtauswärts	Σ beide Richtungen
17.06.03	1.430 Kfz	1.616Kfz	3.046 Kfz
04.12.07	1.812 Kfz	1.746 Kfz	3.558 Kfz
14.10.08 *	2.796 Kfz	1.214 Kfz	4.010 Kfz

f) Querschnittsbelastungen Maria-Theresia-Allee; südlich der Einmündung Habsburgerallee

Datum	Richtung stadteinwärts	Richtung stadtauswärts	Σ beide Richtungen
25.04.06	1.743 Kfz	1.610 Kfz	3.353 Kfz
21.10.08 *	3.381 Kfz	1.228 Kfz	4.609 Kfz

g) Querschnittsbelastungen Weißhausstraße; (Bereich M-T-A)

Datum	Richtung stadteinwärts	Richtung stadtauswärts	Σ beide Richtungen
17.04.80	4.454 Kfz	2.787 Kfz	7.241 Kfz
29.11.88	4.340 Kfz	3.165 Kfz	7.505 Kfz
26.05.93	5.073 Kfz	3.122 Kfz	8.195 Kfz

13.05.97	4.282 Kfz	3.008 Kfz	7.290 Kfz
17.06.03	4.102 Kfz	2.871 Kfz	6.973 Kfz
21.10.08 *	4.512 Kfz	864 Kfz	5.376 Kfz

h) Querschnittsbelastungen Im Brockenfeld

Datum	Richtung stadteinwärts	Richtung stadtauswärts	Σ beide Richtungen
17.04.80	3.016 Kfz	0	3.016 Kfz Einbahnstr.
29.11.88	3.106 Kfz	0	3.106 Kfz Einbahnstr.
26.05.93	3.518 Kfz	0	3.518 Kfz Einbahnstr.
13.05.97	2.734 Kfz	0	2.734 Kfz Einbahnstr.
17.06.03	2.797 Kfz	0	2.797 Kfz Einbahnstr.
21.10.08 *	2.423 Kfz	0	2.423 Kfz Einbahnstr.

i) Querschnittsbelastungen Schillerstraße (Sackgasse); östlich M-T-A

Datum	Richtung stadteinwärts	Richtung stadtauswärts	Σ beide Richtungen
17.06.03	276 Kfz	312 Kfz	588 Kfz
04.12.07	249 Kfz	263 Kfz	512 Kfz
14.10.08 *	173 Kfz	226 Kfz	399 Kfz

k) Querschnittsbelastungen Schillerstraße; westlich M-T-A

Datum	Richtung stadteinwärts	Richtung stadtauswärts	Σ beide Richtungen
17.06.03	672 Kfz	2.307 Kfz	2.979 Kfz
04.12.07	1.056 Kfz	2.309 Kfz	3.365 Kfz
14.10.08 *	873 Kfz	1.945 Kfz	2.818 Kfz

* Eine Beurteilung ist nur bis zum Jahr 2007 möglich, da bei den erhobenen Daten im Oktober 2008 die Zufahrt von der Weißhausstraße in die Eupener Straße wegen einer Baustelle gesperrt war.

Erkennbar ist aus diesen Daten, dass die Verkehrsbelastungen als Querschnittsdaten

- für die Maria-Theresia-Allee im Bereich Brüsseler Ring

der zufließende und der ausfließende Verkehr seit 1996 von 1.546 Kfz auf 1.211 Kfz (2007) abgenommen hat.

- für die Maria-Theresia-Allee zwischen Yorckstraße und Im Brockenfeld/Weißhausstraße
dass die Verkehrsmengen seit 1980 bis 2003 von 2.251 Kfz auf 1.769 Kfz gefallen sind
- für die Maria-Theresia-Allee nördlich der Einmündungen Weißhausstraße/Im Brockenfeld
die Anzahl der Verkehre seit 1980 bis 2003 von 5.388 Kfz auf 4.593 Kfz gefallen sind
- für die Maria-Theresia-Allee südlich der Einmündungen Schillerstraße
die Stärke der Verkehre von 2003 bis 2007 von 4.639 Kfz auf 5.297 Kfz gestiegen sind. Hierbei ist der Anteil der Verkehre, die stadteinwärts führen, von 1.427 Kfz auf 2.062 Kfz gestiegen.
- für die Maria-Theresia-Allee nördlich der Einmündungen Schillerstraße
die Verkehrsstärke von 2003 bis 2007 von 3.046 Kfz auf 3.558 Kfz gestiegen ist.
- für die Weißhausstraße
die Verkehrsmenge ab 1980 von 7.241 Kfz mit einem Anstieg auf 8.195 Kfz (1993) und danach wieder auf 6.973 Kfz im Jahre 2003 gefallen ist.
- für die Straße Im Brockenfeld
die Anzahl der Verkehrsmenge von 3.016 Kfz auf 3.518 Kfz in 1993 gestiegen und auf 2.797 Kfz in 2003 gefallen sind.
- für die Schillerstraße (Sackgasse)
die Verkehrsmenge von 588 Kfz (2003) auf 512 Kfz in 2007 gefallen sind und
- für die Schillerstraße zwischen M-T-A und Goethestraße
die Verkehrsstärke von 2003 mit 2.979 Kfz auf 3.365 Kfz im Jahr 2007 angestiegen ist. Hierbei ist der Verkehrsstrom in Richtung M-T-A konstant bei 2.300 Kfz geblieben. Nur der entgegengerichtete Verkehrsstrom Richtung Goethestraße ist von 672 Kfz (2003) auf 1.056 Kfz (2007) angestiegen.

Wegen der Sperrung der Weißhausstraße in Richtung Eupener Straße müssen die Aussagen den stadtauswärtigen Verkehr betreffend, relativiert werden.

5 Unfalldaten

Um Angaben zu den Unfalldaten in den letzten 3 Jahren zu erhalten, wurde die Polizei gebeten, eine Auflistung zu erstellen.

Beigefügt sind die der Verwaltung mitgeteilten Verkehrsunfälle ab dem Jahre 2006.

Als Hinweis der Polizei ist noch zu beachten, dass in der Unfallstatistik ab Juli 2007 die sog. KAT 5-Unfälle (nicht aufnahmepflichtigen Unfälle) eingegeben sind. Deshalb sind die Zahlen nur bedingt vergleichbar.

Verkehrsunfälle 2006 bis 2008

Straße	Jahr	Anzahl Unfälle
Maria- Theresia- Allee	2006	14
	2007	25
	2008	18
Martelenberger Weg	2006	0
	2007	1
	2008	1
Colynshofstraße	2006	0
	2007	3
	2008	1
Yorckstraße	2006	0
	2007	0
	2008	0
Weißhausstraße	2006	2
	2007	5
	2008	2
Im Brockenfeld	2006	2
	2007	0
	2008	2
Schillerstraße	2006	28

2007	61
2008	40

Habsburgerallee

2006	10
2007	28
2008	17

Goethestraße

2006	13
2007	35
2008	20

Aachener und Münchener Allee

2006	2
2007	2
2008	9

Anton- Kurze- Allee

2006	2
2007	0
2008	3

Arndtstraße

2006	4
2007	2
2008	2

6 Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer und Geschwindigkeitsmessungen

In der Eingabe wird auf die gefahrenen Geschwindigkeiten verwiesen und diese als erschreckend hoch bezeichnet. Die mit dem Messgerät der Verkehrswacht durchgeführten Messungen sind aus dem Jahre 2007, erfasst vom 08.02. bis zum 21.02.. Eine Auswertung ist sehr detailliert als Anlage 5 beigefügt. Als Ergebnis der Langzeitmessung ist festzuhalten, dass die mittlere Geschwindigkeit für beide Fahrtrichtungen bei 33,8 km/h und der Anteil der Fahrzeuge, die schneller als 40 km/h fuhren bei 17,3 % oder 8667 Kfz lag.

Ein Vergleich mit anderen Langzeitmessungen (siehe Anlage 4) ergibt, dass aus Sicht der Verwaltung aufgrund der ermittelten Geschwindigkeiten kein Handlungsbedarf besteht. Erst bei einer 25%igen Überschreitung ist danach ein weitergehender Handlungsbedarf gesehen.

Die durch die Verwaltung durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen, die aus den Jahren 1993 und 2003 stammen, sind jeweils in den Zeiten von 7.30 bis 8.30 Uhr und von 14.45 bis 16.00 Uhr erfasst worden.

Als Ergebnisse wurden in unterschiedlichen Abschnitten ermittelt:

Maria-Theresia-Allee Abschnitt Yorckstraße/Weißhausstraße

am 03.11.1993 7.30 bis 8.30 Uhr				
Richtung	gem. Anzahl Kfz	V_m	% Anteil > 40 km/h	Anteil Kfz > 40 km/h
Brüsseler Ring	38	43,3	60,5	23
Innenstadt	169	41,5	56,8	96
am 03.11.1993 14.45 bis 16.00 Uhr				
Brüsseler Ring	110	44,6	68,2	75
Innenstadt	101	43,3	69,3	70
Gesamt:				
beide Richtungen	418	42,9	63,2	264

am 18.06.2003 7.30 bis 8.30 Uhr				
Richtung	gem. Anzahl Kfz	V_m	% Anteil > 40 km/h	Anteil > 40 km/h (Kfz)
Brüsseler Ring	55	39,2	47,3	26
Innenstadt	136	37,6	31,6	43
am 18.06.2003 14.45 bis 16.00 Uhr				
Brüsseler Ring	102	38,7	41,2	42
Innenstadt	82	38,3	37,8	31
Gesamt				
beide Richtungen	375	38,3	37,9	142

am 22.10.2008 7.30 bis 8.30 Uhr				
Richtung	gem. Anzahl Kfz	V_m	% Anteil > 40 km/h	Anteil > 40 km/h (Kfz)
Brüsseler Ring	69	36,4	43,8	26,1
Innenstadt	151	33,7	38,7	13,2
am 22.10.2008 14.45 bis 16.00 Uhr				
Brüsseler Ring	272	35,8	22,8	62
Innenstadt	111	32,9	14,4	16
Gesamt				
beide Richtungen	603	34,8	19,2	116

am 01.06.1993 7.30 bis 8.30 Uhr				
Richtung	gem. Anzahl Kfz	V_m	% Anteil > 40 km/h	Anteil > 40 km/h (Kfz)
Brüsseler Ring	154	45,5	78,6	121
Innenstadt	286	43,2	72,7	208
am 01.06.1993 14.45 bis 16.00 Uhr				
Brüsseler Ring	374	43,3	71,9	269
Innenstadt	185	42,1	65,9	122
Gesamt				
beide Richtungen	999	43,4	72,1	720

am 04.11.1993 7.30 bis 8.30 Uhr				
Richtung	gem. Anzahl Kfz	V_m	% Anteil > 40 km/h	Anteil > 40 km/h (Kfz)
Brüsseler Ring	235	42,4	66,0	155
Innenstadt	293	41,0	57,0	147
am 04.11.1993 14.45 bis 16.00 Uhr				
Brüsseler Ring	465	42,2	61,3	285
Innenstadt	182	41,1	61,0	111
Gesamt				
beide Richtungen	1.175	41,8	61,1	718

am 11.06.2003 7.30 bis 8.30 Uhr				
Richtung	gem. Anzahl Kfz	V_m	% Anteil > 40 km/h	Anteil > 40 km/h (Kfz)
Brüsseler Ring	285	39,8	49,5	141
Innenstadt	206	37,9	27,3	76
am 11.06.2003 14.45 bis 16.00 Uhr				
Brüsseler Ring	316	39,3	47,8	151
Innenstadt	139	36,3	27,3	38
Gesamt				
beide Richtungen	946	38,7	42,9	406

Eine erste Verbesserung wurde im Jahr 2003 festgestellt, nachdem in der Maria-Theresia-Allee, im Abschnitt zwischen Yorckstraße und Weißhausstraße die Fahrbahn dichter beparkt wurde. Dies ist aus dem Vergleich der Daten aus dem Jahr 1993 mit dem Jahr 2003 ersichtlich, als der Anteil der Kfz, die schneller als 40 km/h fahren von 63,2% auf 37,9% zurückging.

Wie aus der Messung am 22.10.2008 gesehen werden kann, ist die mittlere Geschwindigkeit auf 34,8 km/h gesunken und der Anteil der Fahrzeuge, die schneller als 40 km/h fahren, lag bei 19,2 % oder 116 Kfz.

Für den Abschnitt Weißhausstraße/Schillerstraße kann die gleiche Aussage getroffen werden.

Im Jahr 1993 wurden für beide Richtungen 999 Kraftfahrzeuge erfasst. Hierbei wurde eine mittlere Geschwindigkeit von 43,4 km/h ermittelt. Der Anteil der Kraftfahrzeuge, die schneller als 40 km/h fahren, lag bei 72,1 % oder 720 Kfz.

Bei einer Messung im November 1993 wurde für beide Richtungen bei 1.175 gemessenen Kfz eine mittlere Geschwindigkeit von 41,8 km/h ermittelt. Der Anteil der Kraftfahrzeuge, die schneller als 40 km/h fahren, lag bei 61,1% oder 718 Kfz.

Im Jahr 2003 reduzierte sich der Anteil der Fahrzeuge, die schneller als 40 km/h fahren, auf 42,9% bzw. 406 Kraftfahrzeuge bei 946 gemessenen Kfz.

Die neu durchgeführte Messung am 15.10.2008 ergab als Ergebnis eine mittlere Geschwindigkeit von 35,9 km/h. Der Anteil der Fahrzeuge, die schneller als 40 km/h fahren lag bei 25,6% bzw. 253 Kfz.

Der Trend wird durch die Langzeitmessung bestätigt.

Für die Maria-Theresia-Allee, im Abschnitt zwischen Schillerstraße und Habsburgerallee kann folgende Aussage getroffen werden.

Zwischen einer Messung, die im Jahre 2003 durchgeführt wurde und einer neu durchgeführten Messung (29.10.2008) konnte als Ergebnis festgestellt werden: Im Jahre 2003 lag der Anteil der Kfz, die schneller als 40 km/h fahren, bei 31,0 % oder 199 Kfz, von 641 gemessenen Kfz; bei der neuen Messung wurden bei 871 gemessenen Kfz eine mittlere Geschwindigkeit von 33,5 km/h gemessen. Der Anteil der Kfz, die schneller als 40km/h fahren, lag bei 12,7 % oder 111 Kfz.

Erkennbar ist, dass das Geschwindigkeitsverhalten sich ebenfalls in diesem Abschnitt wie in den anderen Abschnitten verbessert hat.

7 Öffentlicher-Personen-Nah-Verkehr (ÖPNV)

Das angesprochene Gebiet wird durch den ÖPNV erschlossen bzw. durchfahren durch die Linien 53 und 30 sowie durch eine Schulbus-Linie.

Während die Linie 53 eingesetzt ist zwischen Bushof - Friedrich-Wilhelm-Platz - Franzstraße - Mozartstraße - Habsburgerallee - Maria-Theresia-Allee - Weißhausstraße fährt die Linie 30 zwischen Vaals-Grenze (Vaalser Straße) über Kronenberg - Amsterdamer Ring - Hohenstaufenallee - Limburger Straße - Goethestraße - Schillerstraße - Maria-Theresia-Allee - Weißhausstraße - Salierallee - Siegelallee - Burtscheid - Branderhofer Weg - Haaren - Polizeipräsidium.

Retour über Weißhausstraße - Im Brockenfeld - Aachener-und-Münchener-Allee - Limburger Straße - Vaals-Grenze.

Eine Schulbuslinie fährt vom Brüsseler Ring über Maria-Theresia-Allee bis zur Weißhausstraße.

Durch die Linienbusse wird die Maria-Theresia-Allee von 22 Bussen über Tag befahren.

8 Möglichkeiten der Abhilfe

Die Ratsfraktionen und Bürger schlagen verschiedene Maßnahmen vor:

Dazu zählt

a) die Verdeutlichung der Tempo-30-Zone

Die Einrichtung der Tempo-30-Zone Maria-Theresia-Allee entspricht den Standards aller anderen Zonen. Sollte dieser Standard verändert werden, so ist dieser auch in den anderen Zonen zu verändern. Hierzu müssten dann entsprechende Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden.

Notwendig erscheint aus Sicht der Verwaltung den Eingang der Tempo-30-Zone aus der Weißhausstraße zu vergrößern durch geeignete Maßnahmen zu verdeutlichen. Die derzeitige Regelung setzt unvermittelt in der Straße ein, die hinsichtlich ihres Ausbaustandards eher als Verkehrsstraße wahrgenommen werden muss und daher auch Durchgangsverkehre anzieht. Weitere Veränderungen der Querschnitte sind nur in Teilbereichen möglich und werden geprüft.

b) die Einrichtung von Fußgänger- Querungshilfen an Kreuzungen

Die Gefährdungssituation durch hohe Geschwindigkeiten hat sich insgesamt verbessert. Dennoch werden auch von der Verwaltung weitere Maßnahmen als sinnvoll betrachtet.

Dazu zählt in dieser Reihenfolge

- eine Umgestaltung des Knotens Maria-Theresia- Allee/ Schillerstraße

Dessen Fußgänger- und Radverkehrsgerechte Gestaltung auch wegen der Öffnung des angestrebten Bahntunnels an Bedeutung gewinnt

- die Anlage einer Querungshilfe am Knoten Schillerstraße/ Goethestraße

die von der Verwaltung bereits erarbeitet wurde (sh. Anlage 6) und zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

Weitere Maßnahmen an der Maria-Theresia-Allee müssen bei der Überprüfung der Querschnitte geprüft werden. Dies betrifft insbesondere die Einrichtung von Fußgänger- Querungshilfen auf der freien Strecke der Maria-Theresia-Allee.

c) die Reduzierung der Fahrbahnbreiten durch eine andere Anordnung des Parkens

Auch dies wird im Rahmen der Gesamtmaßnahmen geprüft. Mit Blick auf die vorhandenen Fahrbahnbreiten sind allerdings nur an wenigen Stellen weitergehende Umänderungsmöglichkeiten gegeben.

d) Reduzierung des Parkdrucks

Der Parkdruck durch die ansässigen Firmen ist seit längerer Zeit bekannt; erste Ansätze zur Änderung fanden im Zusammenhang mit der ehemals beabsichtigten Bebauung des Alten Klinikum- Geländes statt, wurden danach jedoch nicht weitergeführt. Die Verwaltung wird dies wieder aufnehmen, ist aber letztlich von der Mitarbeit der Unternehmen abhängig.

Mit der neu eingerichteten betrieblichen Mobilitätsberatung bei der IHK werden allerdings bessere Chancen zur Problembewältigung gesehen.

e) Prävention und Restriktion

Aus Sicht der Verwaltung soll sich die „Kinderunfallkommission“ mit den Unfällen mit Kindern, die sich im Viertel ereignet haben behandelt werden. Nach der Behandlung erfolgt eine Information an die politischen Gremien.

Zu den einzelnen ausgearbeiteten Kreuzungen wird folgendes ausgesagt:

- Maria-Theresia-Allee/ Schillerstraße

Ob die Einrichtung eines Kreisverkehrs oder das Vorziehen der Gehwege um Parkstandtiefe sinnvoll ist, ist noch zu untersuchen. Bei einer Verkehrserhebung im Jahr 2007 reichte die Anzahl der querenden Fußgänger nicht zur Einrichtung eines Fußgängerüberweges.

Zur Untersuchung dieses Knotens sollte die Verwaltung beauftragt werden.

- Maria-Theresia-Allee/ Weißhausstraße/ Im Brockenfeld

Da in diesem Knoten die Anlegung einer Haltestelle untersucht werden soll, sollte auch hierzu die Verwaltung beauftragt werden eine Lösung für den Knoten zu erstellen.

- Maria-Theresia-Allee/ Zufahrt Neubaugebiet „Gut Neuenzapp“

Die vorgeschlagene Zick-Zack-Linie vor der Ein- und Ausfahrt zum Neubaugebiet ist von der Verwaltung angeordnet.

Für ein Vorziehen der Gehwege um Parkstandtiefe und um den Bedarf zur Einrichtung zu ermitteln ist eine Fußgängerzählung durchzuführen.

- Maria-Theresia-Allee/ Yorckstraße

Die Verengung des Einmündungsbereiches ist sehr sinnvoll, jedoch bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen nicht notwendig. Aus Sicht der Verwaltung könnte diese Maßnahme in eine 3. Priorität gestuft werden.

- Maria-Theresia-Allee/ Colynshofstraße

Die Verengung des Einmündungsbereiches ist sehr sinnvoll, jedoch bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen nicht notwendig. Aus Sicht der Verwaltung könnte diese Maßnahme in eine 3. Priorität gestuft werden.

- Goethestraße/ Schillerstraße

In Anbetracht, dass der Linienverkehr aus der Goethestraße in die Schillerstraße einfährt, ist eine Einengung des Einmündungsbereiches zu untersuchen.

Die Querungsmöglichkeit der Goethestraße durch Fußgänger ist schon seit längerer Zeit in Untersuchung und bei den Fördermöglichkeiten angemeldet. Ein Abstimmungsergebnis mit Polizei, ASEAG und Verwaltungsdienststellen konnte jetzt erzielt werden. (sh. Anlage 6)

Dieser Plan wird zur Beschlussfassung vorgelegt.

- Yorckstraße/ Colynshofstraße

Die Verengung des Einmündungsbereiches ist sehr sinnvoll, jedoch bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen nicht notwendig. Aus Sicht der Verwaltung könnte diese Maßnahme in eine 3. Priorität gestuft werden.

- Maria-Theresia-Allee/ Brüsseler Ring

Der vorgenannte Knotenpunkt ist signalisiert.

Die Fahrbahnbreite beträgt für die Maria-Theresia-Allee 6,00m (sh. Anlage 3a).

Für die Markierung der Aufstellflächen ist die Fahrbahnbreite von 6,00m erforderlich, um einen 2-Richtungsverkehr zu ermöglichen.

Aus diesem Grund ist die vorgeschlagene Einengung der Fahrbahn nicht möglich.

9 Zusammenfassung

Der ausführlich vorliegende Antrag der Anwohner zeigt eine sehr weit reichende Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehr, die in konkreten Umgestaltungsvorschlägen endet.

Aus Sicht der Verwaltung sollte die Verwaltung beauftragt werden, die Kreuzungsbereiche der Maria-Theresia-Allee mit der Schillerstraße und der Weißhausstraße zu untersuchen.

Die Bezirksvertretung Aachen- Mitte sollte beschließen, die 30-Km/h-Zone in der Weißhausstraße bis zur Einmündung Ronheider Weg zu vergrößern.

Den Vorschlag einer Querungshilfe Goethestraße/ Schillerstraße hat die Verwaltung unabhängig davon seit längerem bearbeitet und legt ihren mit ASEAG und Polizei abgestimmten Vorschlag zur Beschlussfassung vor.

Für den Knoten Maria-Theresia-Allee/ Schillerstraße und den Beginn der Tempo-30-Zone in der Weißhausstraße werden konkrete Vorschläge erarbeitet, die weiteren vorgeschlagenen Änderungen werden auf ihre Machbarkeit hin überprüft. Insgesamt zeigt sich an den Geschwindigkeitsdaten, dass die in der Vergangenheit ergriffenen Maßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der Situation geführt haben.

In Abhängigkeit von den vorgeschlagenen Maßnahmen müssen in den kommenden Jahren Haushaltsmittel zur Umsetzung eingebracht werden.

Anlagen:

Anlage 1 Antrag der SPD- Fraktion im Rat vom 04.06.2008

Anlage 2 Eingabe der Frau Elke Frey vom 16.08.2008 an die Bezirksvertretung

Aachen- Mitte

Anlage 3 Querschnitte 3a bis 3i

Anlage 4 Langzeitmessung Übersicht

Anlage 5 Langzeitmessung Auswertung der Daten der Verkehrswacht Aachen

Anlage 6 Vorschlag Querungshilfe in der Goethestraße/ Ecke Schillerstraße