

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1189/WP15
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	29.07.2009
		Verfasser:	FB 61/30 // Dez. III
<p>Maria-Theresia-Allee, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Maria-Theresia- Allee und den angrenzenden Straßen hier: - 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	
20.08.2009	VA	Entscheidung	
26.08.2009	B 0	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zu den Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Bereich der Maria-Theresia-Allee zur Kenntnis. Er beschließt als ersten Teil der Sofortmaßnahmen für die in seiner Beschlusskompetenz liegende Weißhausstraße, den Eingangsbereich der Tempo-30-Zone durch eine einseitige Einengung (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 11 aus Anlage 13) hervorzuheben und empfiehlt der Bezirksvertretung Aachen-Mitte die Verwaltung mit der Umsetzung des dreistufigen Maßnahmenkonzepts zu beauftragen:

- 1) Als weitere Sofortmaßnahmen werden
 - a. in der Schillerstraße von Goethestraße bis Maria-Theresia-Allee die Fahrbahn durch Markierung der aufgeschulterten Parkbereiche auf der Südseite auf 5,50 m Restfahrbahnbreite (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 4 aus Anlage 6) eingeengt und
 - b. in der Maria-Theresia-Allee von Schillerstraße bis Weißhausstraße auf der westlichen Straßenseite zwei Fahrbahnrandparkbereiche (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 9 aus Anlage 11) markiert.
- 2) Die beiden vorgeschlagenen Querungshilfen mit Einengung der Restfahrbahn auf 4,50 m Breite im Bereich Schillerstraße 65 (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 5 aus Anlage 7) und im Bereich Maria-Theresia-Allee 67/77 (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 10 aus Anlage 12) werden in die Prioritätenliste für Querungshilfen aufgenommen.
- 3) Für den Umbau der beiden Knotenpunkte Schillerstraße / Maria-Theresia-Allee (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 6 aus Anlage 8) und Maria-Theresia-Allee / Weißhausstraße (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 12 aus Anlage 14) wird die Verwaltung beauftragt, Mittel in den Haushalt einzuplanen, um einen Umbau zu ermöglichen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zu den Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Bereich der Maria-Theresia-Allee zur Kenntnis. Sie schließt sich dem

Beschluss des Verkehrsausschusses an als ersten Teil der Sofortmaßnahmen in der Weißhausstraße, den Eingangsbereich der Tempo-30-Zone durch eine einseitige Einengung (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 11 aus Anlage 13) hervorzuheben und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung des dreistufigen Maßnahmenkonzepts:

- 1) Als weitere Sofortmaßnahmen werden
 - a. in der Schillerstraße von Goethestraße bis Maria-Theresia-Allee die Fahrbahn durch Markierung der aufgeschulterten Parkbereiche auf der Südseite auf 5,50 m Restfahrbahnbreite (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 4 aus Anlage 6) eingeengt und
 - b. in der Maria-Theresia-Allee von Schillerstraße bis Weißhausstraße auf der westlichen Straßenseite zwei Fahrbahnrandparkbereiche (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 9 aus Anlage 11) markiert.
- 2) Die beiden vorgeschlagenen Querungshilfen mit Einengung der Restfahrbahn auf 4,50 m Breite im Bereich Schillerstraße 65 (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 5 aus Anlage 7) und im Bereich Maria-Theresia-Allee 67/77 (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 10 aus Anlage 12) werden in die Prioritätenliste für Querungshilfen aufgenommen.
- 3) Für den Umbau der beiden Knotenpunkte Schillerstraße / Maria-Theresia-Allee (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 6 aus Anlage 8) und Maria-Theresia-Allee / Weißhausstraße (gemäß Plan Nr. 2009 / 07 – 02 L 12 aus Anlage 14) wird die Verwaltung beauftragt, Mittel in den Haushalt einzuplanen, um einen Umbau zu ermöglichen.

Die Anträge gelten damit als behandelt.

Finanzielle Auswirkungen:

**Maria-Theresia-Allee,
Verkehrsberuhigung in der Maria-
Theresia-Allee und angrenzenden
Straßen**

Maßnahme:

Investitionskosten

23.500,00 €

a. Im Haushalt? **ja** €

b. Maßnahme über 150 T€: Liegt eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vor? **nein**

c. Wenn bei **a.** nein: Deckung?

X 120 100 51

Maßnahme:

7852051

10.500,00 €

120 010 020

7852073

13.000,00 €

Zuschüsse

(75% der zuwendungsfähigen Kosten für die beiden

d. Querungshilfen) **9.750,00 €**

Folgekosten

Aufwand

Personalkosten _____ _€

Sachkosten _____ _€

Abschreibung _____ _€

a. Im Haushalt? **ja** _____ _€

b. Wenn bei **a.** nein: Deckung?

Maßnahme: _____ _€

c. Zuschüsse _____ _€

Konsumtiv

a. Im Haushalt? **ja** _____ €

b. Konsolidierung? **ja** _____ €

c. Personalkosten _____

	_____	_€
d. Sachkosten	_____	_€
e. Wenn bei <u>a.</u> nein: Deckung?		

Maßnahme	_____	_€
f. Dauer	_____	
	_____	Jahre

g. Zuschüsse		_€

Zu den übrigen Fragen können von hieraus keine Angaben gemacht werden.

Die drei von der Verwaltung vorgeschlagenen Sofortmaßnahmen verursachen Kosten in Höhe von 10.500 Euro, für die Haushaltsmittel beim Produktsachkonto X 120 100 51 7852051 - Kleinmaßnahmen im Straßenraum 2009 zur Verfügung stehen.

Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 13.000 Euro stehen für die Realisierung der beiden vorgeschlagen Querungsstellen im Jahr 2010 beim Produktsachkonto 120 010 020 7852073 - Fußgängerquerungshilfen 2010 (Gemeindestraßen) zur Verfügung. Sollten die beiden Querungshilfen in die Prioritätenliste aufgenommen werden, ist mit Zuwendungen von 75 % der zuwendungsfähigen Kosten zu rechnen.

Für die dritte Stufe des Maßnahmenpakets – den aufwendigen Umbau der beiden Knotenpunkte Schillerstraße / Maria-Theresia-Allee und Maria-Theresia-Allee / Weißhausstraße – müssen bei den kommenden Haushaltsberatungen die Voraussetzungen geschaffen und investive Mittel in Höhe von 103.000 Euro eingeplant werden.

Erläuterungen:

Anlass

Aufgrund des Ratsantrags „Verkehrssituation Maria-Theresia-Allee entschärfen“ der SPD-Fraktion vom 04.06.2008 und der Bürgereingabe vom 16.08.2008 hat sich die Verwaltung mit dem Thema Verkehrsberuhigung im Bereich Maria-Theresia-Allee beschäftigt.

Sachstand

Da in den Sitzungen der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 14.01.2009 und des Verkehrsausschusses am 29.01.2009 einige im Detail unterschiedliche Beschlüsse gefasst wurden, kam es auf Einladung der Verwaltung am 12.02.2009 zu einem interfraktionellen Gespräch. In diesem Gespräch wurde als gemeinsamer Konsens vereinbart, dass die Verwaltung verschiedene Maßnahmenmöglichkeiten erarbeitet und der Politik präsentiert.

Alle Daten zu Verkehrsbelastungen, Geschwindigkeiten und Querschnitten können der Vorlage für die Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 05.11.2008 entnommen werden.

Ergebnisse

Im Folgenden werden acht mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Erhöhung der Sicherheit vor allem von Fußgängern vorgestellt. Die Maßnahmen wirken sowohl als Einzelmaßnahmen als auch als Maßnahmenpaket bei Kombination verschiedener Einzelmaßnahmen.

Planung Schillerstraße Variante Fahrbahn 5,50 m von Goethestraße bis Maria-Theresia-Allee

Im Abschnitt der Schillerstraße zwischen Goethestraße und Maria-Theresia-Allee wird derzeit auf der nördlichen Seite am Fahrbahnrand geparkt, während auf der südlichen Seite durch Beschilderung auf dem Gehweg (bzw. dem ehemaligen Radweg) aufgeschultert geparkt werden darf (vgl. Anlage 3: Zustand Schillerstraße von Goethestraße bis Maria-Theresia-Allee). Da es z. Z. keine Markierungslinien für das aufgeschulterte Parken gibt, werden heute im Bereich zur Maria-Theresia-Allee nahezu alle Fahrzeuge nicht aufgeschultert, sondern komplett auf dem südlichen Gehweg geparkt (vgl. Anlage 15: Foto Nr.1). Daher ergeben sich in der Praxis teilweise große verbleibende Restfahrbahnbreiten von 6,50 m, die schnelles Fahren begünstigen.

Die ASEAG befährt diesen Abschnitt der Schillerstraße zur Schulzeit derzeit mit täglich fünf Fahrten der Linie 30 im Einrichtungsverkehr in Richtung Maria-Theresia-Allee.

Durch Markierung des zum aufgeschulterten Parken vorgesehenen Bereichs auf der Fahrbahn und dem Gehweg soll auf der südlichen Straßenseite das aufgeschulterte Parken besser strukturiert und die verbleibende Restfahrbahnbreite auf 5,50 m reduziert werden, um die Geschwindigkeiten zu senken (vgl. Anlage 6: Planung Schillerstraße Variante Fahrbahn 5,50 m von Goethestraße bis Maria-Theresia-Allee).

Die ASEAG hat der Reduzierung der Restfahrbahnbreite auf 5,50 m zugestimmt, da die Schillerstraße im Einrichtungsverkehr befahren wird und somit kein Begegnungsfall zwischen zwei Bussen möglich ist.

Schillerstraße Planung Querungshilfe

Im Bereich der Schillerstraße zwischen Goethestraße und Maria-Theresia-Allee wird derzeit keine Querungshilfe angeboten (vgl. Anlage 3: Zustand Schillerstraße von Goethestraße bis Maria-Theresia-Allee).

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern – insbesondere von schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Kindern oder älteren Menschen – soll eine Querungshilfe im Bereich vor Hausnummer 65 angelegt werden. Die an dieser Stelle vorhandene Beleuchtung sorgt für gute Sichtverhältnisse im Bereich der Querungshilfe. Die Lage befindet sich etwa in der Mitte des Straßenabschnitts. Durch die vorgezogenen Seitenräume wird die zu überquerende Restfahrbahnbreite auf 4,50 m reduziert (vgl. Anlage 7: Schillerstraße Planung Querungshilfe). Damit wird neben der Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger auch ein zusätzlicher Beitrag zur Verkehrsberuhigung erreicht.

Die ASEAG stimmt der beidseitigen Einengung mit 4,50 m Restfahrbahnbreite nicht zu und wünscht sich eine verbleibende Restfahrbahnbreite von 5,00 m, um den Begegnungsverkehr zwischen Bussen und Pkws zu ermöglichen. Die ASEAG bevorzugt statt einer beidseitigen eine einseitige Einengung.

Planung Knoten Schillerstraße / Maria-Theresia-Allee

Die Einmündungsbereiche der Schillerstraße und der Maria-Theresia-Allee sind derzeit für eine Tempo-30-Zone überdimensioniert (vgl. Anlage 4: Zustand Maria-Theresia-Allee von Schillerstraße bis Weißhausstraße – Teil 1). Daraus ergeben sich für Fußgänger lange Wege beim Überqueren der Einmündungen, die zu Komfort- und Sicherheitseinbußen führen. Erfahrungsgemäß haben an solchen Stellen vor allem schwächere Verkehrsteilnehmer, wie ältere Menschen oder Kinder, Probleme mit der Querung.

Eine am 10.03.2009 durchgeführte Verkehrszählung an diesem Knotenpunkt brachte folgende Ergebnisse: Die maximale Verkehrsbelastung in einem Einmündungsquerschnitt in einer Stunde betrug in der Zeit von 17.00 bis 18.00 Uhr in der Einmündung der Maria-Theresia-Allee (von der Weißhausstraße kommend) 495 Kfz/h. Die maximale Anzahl der in einer Einmündung querenden Fußgänger betrug in der Zeit von 11.00 bis 12.00 Uhr und von 11.30 bis 12.30 Uhr in der gleichen Einmündung 43 Fußgänger/h.

Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) nennen als verkehrliche Voraussetzung für die Anlage von Fußgängerüberwegen eine Fußgängerbelastung von mindestens 50 Fg/h. Für Fußgängerbelastungen unterhalb dieses Wertes reichen laut R-FGÜ bauliche Querungshilfen aus.

Auch laut Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind besondere Überquerungsanlagen in der Regel entbehrlich, wenn die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht mehr als 500 Kfz/h im Querschnitt beträgt. Zur Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger am Knoten sollten daher die Einmündungsbereiche baulich vorgezogen werden, so dass die zu überquerenden Fahrbahnbreiten deutlich verringert werden (vgl. Anlage 8: Planung Knoten Schillerstraße / Maria-Theresia-Allee). Durch die deutliche Einengung der Einmündungsbereiche wird der Kfz-Verkehr beruhigt und der Komfort und die Sicherheit von querenden Fußgängern soweit erhöht, dass neben dem Vorziehen der Seitenbereiche keine weiteren Maßnahmen zum Fußgängerschutz (wie z. B. Markierung eines Fußgängerüberweges) ergriffen werden müssen.

Die ASEAG stimmt den reduzierten Abbiegeradien und den vorgebauten Gehwegköpfen zu. Allerdings wünscht sie sich für die Westseite des südlichen Einmündungsbereichs der Maria-Theresia-Allee die Beibehaltung der heutigen Fahrbahnführung.

Planung Maria-Theresia-Allee Variante Fahrbahn 5,50 m von Schillerstraße bis Weißhausstraße

Im Abschnitt der Maria-Theresia-Allee zwischen Schillerstraße und Weißhausstraße wird derzeit auf der östlichen Seite am Fahrbahnrand geparkt, während auf der westlichen Seite zwischen den Baumfeldern der Alleebäume auf baulich angelegten Parkplätzen geparkt wird (vgl. Anlage 4 und 5: Zustand Maria-Theresia-Allee von Schillerstraße bis Weißhausstraße – Teil 1 und Teil 2). Dies führt an einigen Stellen (z. B. gegenüber Hausnummer 47) dazu, dass auf dem westlichen Gehweg durch die auf den 1,80 m schmalen Parkplätzen parkenden Fahrzeuge Engstellen mit etwa 1,50 m Breite entstehen können (vgl. Anlage 15: Foto Nr. 2). Die derzeit verbleibenden Restfahrbahnbreiten von 5,80 m bis zu 6,40 m begünstigen das schnelle Fahren.

Die ASEAG befährt diesen Abschnitt der Maria-Theresia-Allee zur Schulzeit derzeit mit täglich 15 Fahrten der Linien 30 und 53 in Richtung Weißhausstraße und mit täglich neun Fahrten der Linie 53 in Richtung Schillerstraße.

Durch eine Markierungslinie am Fahrbahnrand könnten auf der westlichen Straßenseite die heute zwischen den Baumfeldern auf den baulich angelegten Parkplätzen parkenden Fahrzeuge zum Teil auf die Fahrbahn geholt werden, so dass durch das dann aufgeschulterte Parken die verbleibende Restfahrbahnbreite auf durchgehend 5,50 m reduziert würde (vgl. Anlage 9 und 10: Planung Maria-Theresia-Allee Variante Fahrbahn 5,50 m von Schillerstraße bis Weißhausstraße – Teil 1 und Teil 2). Damit könnten einerseits die durch die parkenden Fahrzeuge verursachten Engstellen im westlichen Gehwegbereich aufgehoben bzw. verringert werden und andererseits die Geschwindigkeiten gesenkt werden.

Die ASEAG lehnt die Reduzierung auf eine durchgehende Restfahrbahnbreite von 5,50 m mit Hinweis auf den – wenn auch geringen – Zweirichtungsverkehr ab, da für den Begegnungsfall zwischen zwei Bussen nicht genügend Platz verbleibt.

Die Markierungslinie würde in Form einer durchgezogenen Linie am Fahrbahnrand aufgebracht (vgl. Anhang 15: Foto Nr. 3). Damit würden gleichzeitig auf Höhe der Baumfelder Fahrbahnbereiche von etwa 0,30 bis 0,90 m Breite entstehen, die nicht nutzbar sind. Außerdem könnte in den neuen Parkbereichen mit den geringen verbleibenden Breiten von ca. 0,30 m zwischen Markierung und Bordstein nicht sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge auch tatsächlich aufgeschultert geparkt werden würden.

Bei einer durchgehenden Markierung auf eine Restfahrbahnbreite von 5,50 m kann somit nicht gesichert davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsteilnehmer das aufgeschulterte Parken wie geplant annehmen und sich die gewünschte verkehrsberuhigende Wirkung durch Verringerung der Fahrbahnbreite einstellt. Darüber hinaus hat diese Markierungslösung wegen der freibleibenden Bereiche zwischen Markierung und Baumfeldern auch optische/städtebauliche Schwächen.

Diese beiden Probleme könnten nur durch eine bauliche Anpassung der westlichen Fahrbahnseite mit Vorziehen der Parkplätze und Baumfelder auf die dann durchgehende Fahrbahnbreite von 5,50 m verhindert werden. Die Planung einer solchen baulichen Anpassung auf diesem etwa 450 m langen Abschnitt wurde aber aus Kostengründen bisher nicht weiterverfolgt.

Planung Maria-Theresia-Allee Variante Fahrbahnrandparkbereiche von Schillerstraße bis Weißhausstraße

Durch die Markierung von zwei Parkbereichen mit je vier Parkplätzen am westlichen Fahrbahnrand wird der Querschnitt der Maria-Theresia-Allee an diesen beiden Stellen auf einer Länge von jeweils 20,00 m eingeengt. Die Parkbereiche sind jeweils 2,00 m breit. Im ersten Bereich, der gegenüber Hausnummer 41/43 liegt, verbleiben etwa 4,40 m Restfahrbahnbreite. Neben dem zweiten Parkbereich gegenüber der Hausnummer 65 verbleiben etwa 3,90 m Restfahrbahnbreite (vgl. Anlage 11: Planung Maria-Theresia-Allee Variante Fahrbahnrandparkbereiche von Schillerstraße bis Weißhausstraße). Diese einspurigen Engstellen tragen zur Verkehrsberuhigung und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bei.

Durch die Markierung der Parkbereiche auf der Fahrbahn können in beiden Bereichen jeweils zwei zusätzliche Parkplätze vor den Baumfeldern im Seitenraum geschaffen werden.

Die ASEAG hat aufgrund der Kürze der beiden Parkbereiche keine Bedenken gegen die Markierung der Parkbereiche am westlichen Fahrbahnrand.

Maria-Theresia-Allee Planung Querungshilfe

Im Bereich der Maria-Theresia-Allee zwischen Schillerstraße und Weißhausstraße wird derzeit keine Querungshilfe angeboten (vgl. Anlage 5 und Anlage 6: Zustand Maria-Theresia-Allee von Schillerstraße bis Weißhausstraße – Teil 1 und Teil 2).

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern – insbesondere von schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Kindern oder älteren Menschen – soll eine Querungshilfe im Bereich zwischen Hausnummer 67 und 77 angelegt werden. Zwischen Hausnummer 67 und 77 mündet ein Wohnweg auf die Maria-Theresia-Allee. Etwas weiter südlich befindet sich ein Zugang zur Generali-Verwaltung. Die Querungshilfe befindet sich etwa in Mitte des Straßenabschnitts und greift mögliche Wegebeziehungen von Nutzern des Wohnwegs sowie des Generali-Zugangs auf. Somit wird unter anderem für Nutzer dieses Wohnweges und des Zugangs die Querung erleichtert. Die an dieser Stelle vorhandene Beleuchtung sorgt für gute Sichtverhältnisse im Bereich der Querungshilfe. Durch die vorgezogenen Seitenräume wird die zu überquerende Restfahrbahnbreite auf 4,50 m reduziert (vgl. Anlage 12: Maria-Theresia-Allee Planung Querungshilfe). Damit wird neben der Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger auch ein zusätzlicher Beitrag zur Verkehrsberuhigung erreicht. Die ASEAG stimmt der beidseitigen Einengung mit 4,50 m Restfahrbahnbreite nicht zu und wünscht sich eine verbleibende Restfahrbahnbreite von 5,00 m, um den Begegnungsverkehr zwischen Bussen und Pkws zu ermöglichen. Die ASEAG bevorzugt statt einer beidseitigen eine einseitige Einengung.

Weißhausstraße Planung Eingang Tempo-30-Zone

Unmittelbar vor der Bahnunterführung in der Weißhausstraße beginnt die Tempo-30-Zone für den Bereich Maria-Theresia-Allee. Die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h wird durch das Verkehrszeichen 274.1 StVO „Beginn Tempo-30-Zone“ rechts der Fahrbahn angeordnet. Eine Änderung des Straßenquerschnitts, der auf eine Veränderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit schließen ließe, gibt es nicht (vgl. Anhang 15: Foto Nr. 4).

Die heute vorhandene Fahrbahnbreite von etwa 6,95 m ist für eine Tempo-30-Zone nach heutigem Stand der Technik überdimensioniert (vgl. Anlage 5: Zustand Maria-Theresia-Allee von Schillerstraße bis Weißhausstraße – Teil 2).

Durch die bauliche Anlage einer einseitigen Einengung mit 5,00 m Restfahrbahnbreite soll der Eingangsbereich der Tempo-30-Zone betont werden, um die Verkehrsteilnehmer auf die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h in der Tempo-30-Zone zusätzlich zur Beschilderung aufmerksam zu machen. Gleichzeitig sollen Radfahrer vom Fahrradweg im Seitenraum sicher auf die Fahrbahn geführt werden, da in Tempo-30-Zonen keine separaten Radverkehrsanlagen vorgesehen und nötig sind (vgl. Anlage 13: Weißhausstraße Planung Eingang Tempo-30-Zone). Das vorhandene Verkehrszeichen 274.1 StVO „Beginn Tempo-30-Zone“ soll zur zusätzlichen Verdeutlichung des Beginns der Tempo-30-Zone auf den Inselkopf der Einengung verschoben werden.

Planung Knoten Maria-Theresia-Allee / Weißhausstraße

Die Einmündungsbereiche der Straßen Maria-Theresia-Allee, Weißhausstraße und Im Brockenfeld sind am Knotenpunkt derzeit für eine Tempo-30-Zone überdimensioniert (vgl. Anlage 5: Zustand Maria-Theresia-Allee von Schillerstraße bis Weißhausstraße – Teil 2). Daraus ergeben sich für Fußgänger lange Wege beim Überqueren der Einmündungen, die zu Komfort- und Sicherheitseinbußen führen. Erfahrungsgemäß haben an solchen Stellen vor allem schwächere Verkehrsteilnehmer, wie ältere Menschen oder Kinder, Probleme mit der Querung. Zusätzlich gibt es in der Einmündung der Weißhausstraße derzeit noch ehemalige (aber nicht benutzungspflichtige) Radwege in beiden Seitenbereichen, die in Tempo-30-Zone nicht vorgesehen und notwendig sind. Vor den Häusern Weißhausstraße 22 und 24 gibt es zurzeit eine Sackgasse, die zur Maria-Theresia-Allee durch eine Vielzahl von Pollern abgebunden ist (vgl. Anlage 15: Foto Nr. 5).

Eine am 24.03.2009 durchgeführte Verkehrszählung an diesem Knotenpunkt brachte folgende Ergebnisse: Die maximale Verkehrsbelastung in einem Einmündungsquerschnitt in einer Stunde betrug in der Zeit von 7.30 bis 8.30 Uhr in der Weißhausstraße 924 Kfz/h. Allerdings liegt die maximale Anzahl der querenden Fußgänger in dieser Einmündung bei nur 4 Fußgängern/h. Die maximale Anzahl der in einer Einmündung querenden Fußgänger betrug in der Zeit von 15.30 bis 16.30 Uhr und von 18.00 bis 19.00 Uhr in der Einmündung Im Brockenfeld 20 Fußgänger/h. In dieser Einmündung und in den beiden Einmündungen der Maria-Theresia-Allee beträgt die Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde allerdings weniger als 500 Kfz/h.

Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) nennen als verkehrliche Voraussetzung für die Anlage von Fußgängerüberwegen eine Fußgängerbelastung von mindestens 50 Fg/h. Für Fußgängerbelastungen unterhalb dieses Wertes reichen laut R-FGÜ bauliche Querungshilfen aus.

Zur Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger am Knoten sollten daher die Einmündungsbereiche baulich vorgezogen werden, so dass die zu überquerenden Fahrbahnbreiten deutlich verringert werden (vgl. Anlage 14: Planung Knoten Maria-Theresia-Allee / Weißhausstraße). Durch die deutliche Einengung der Einmündungsbereiche wird der Kfz-Verkehr beruhigt und der Komfort und die Sicherheit von querenden Fußgängern soweit erhöht, dass neben dem Vorziehen der Seitenbereiche keine weiteren Maßnahmen zum Fußgängerschutz (wie z. B. Markierung eines Fußgängerüberweges) ergriffen werden müssen. Dies gilt insbesondere auch für die Einmündung der Weißhausstraße, an der der Querungsbedarf von Fußgängern zwar sehr niedrig ist, aber die Querung durch besonders starke bauliche Einengung der Einmündung sicherer gestaltet wird.

Zusätzlich werden die in Tempo-30-Zonen nicht vorgesehenen Radwege im Seitenraum nicht mehr angeboten. Damit werden auch Konflikte zwischen wartenden Fahrgästen und Radfahrern im Haltestellenbereich – wie sie heute noch vorkommen können – ausgeschlossen. Auf der Nordseite der Weißhausstraße sollten die Radfahrer im Eingangsbereich der Tempo-30-Zone auf die Fahrbahn geführt werden (vgl. Anlage 13: Planung Eingangsbereich Tempo-30-Zone Weißhausstraße). Auf der Südseite der Weißhausstraße können Radfahrer am Ende der Tempo-30-Zone von der Fahrbahn auf den für Radfahrer freigegebenen Gehweg wechseln.

Im Bereich der durch zwei Pollerreihen zur Maria-Theresia-Allee abgebundene Sackgasse vor den Häusern Weißhausstraße Nr. 22 und 24, wird der Gehweg entlang der Maria-Theresia-Allee baulich hergestellt. Gleichzeitig können auf diese Weise zusätzliche Parkplätze im Bereich der Maria-Theresia-Allee vor Hausnummer 93 entstehen.

Die heute bestehenden Regelungen für Radfahrer – Freigabe des südlichen Gehwegs in Gegenrichtung der Einbahnstraße in der Einmündung Im Brockenfeld für Radfahrer und Freigabe des geschotterten Gehwegs in beiden Richtungen unter den Bäumen der südlich des Knotens gelegenen Maria-Theresia-Allee für Radfahrer – bleiben erhalten. Radfahrer können sich in Zukunft durch den eingengten Knoten bei ihrer Weiterfahrt aus diesen Bereichen unter Beachtung des bevorrechtigten Verkehrs besser orientieren und sicherer in den fließenden Verkehr einfädeln.

Die ASEAG wünscht sich für die angepasste Abbiegebeziehung von der Weißhausstraße in die nördliche Maria-Theresia-Allee ein weniger starkes Vorziehen des Gehwegs in die Fahrbahn und einen etwas größeren Radius.

Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt in Absprache mit der Polizei und der ASEAG, die noch kleinere Modifikationen wünscht, ein dreistufiges Maßnahmenkonzept zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Maria-Theresia-Allee vor. Das Konzept sieht folgende Maßnahmen vor:

In der **ersten Stufe** werden drei Sofortmaßnahmen schnellstmöglich umgesetzt. Zur Verdeutlichung der Einfahrt in eine Tempo-30-Zone wird der Eingangsbereich der Tempo-30-Zone in der Weißhausstraße durch eine einseitige Gehwegverbreiterung auf eine Restfahrbahnbreite von 5,00 m eingengt (vgl. Anlage 13: Weißhausstraße Planung Eingang Tempo-30-Zone). In der Schillerstraße von Goethestraße bis Maria-Theresia-Allee wird das aufgeschulterte Parken auf der südlichen Straßenseite besser strukturiert und die Fahrbahn durch die Markierung der aufgeschulterten Parkplätze auf 5,50 m Restfahrbahnbreite eingengt (vgl. Anlage 6: Planung Schillerstraße Variante Fahrbahn 5,50 m von Goethestraße bis Maria-Theresia-Allee). In der Maria-Theresia-Allee von Schillerstraße bis Weißhausstraße werden auf der westlichen Straßenseite vor den Hausnummern 41/43 und 65 zwei Fahrbahnrandparkbereiche markiert (vgl. Anlage 11: Planung Maria-Theresia-Allee Variante Fahrbahnrandparkbereiche von Schillerstraße bis Weißhausstraße). Die Variante mit den beiden Fahrbahnrandparkbereichen wurde ausgewählt, da die Variante mit Markierung einer durchgehenden Linie zum aufgeschulterten Parken und 5,50 m Restfahrbahnbreite aufgrund der funktionalen und optischen Schwächen weniger geeignet erscheint.

Die **zweite Stufe** des Konzepts sieht vor, die beiden Querungshilfen im Bereich Schillerstraße 65 (vgl. Anlage 7: Schillerstraße Planung Querungshilfe) und im Bereich Maria-Theresia-Allee zwischen Nr. 67 und 77 (vgl. Anlage 12: Maria-Theresia-Allee Planung Querungshilfe) in die Prioritätenliste für

Querungshilfen aufzunehmen. Die Umsetzung erfolgt dann im Rahmen der Abarbeitung der Prioritätenliste.

Der dritte Teil des Konzepts sieht vor, dass die Verwaltung Haushaltsmittel für den Umbau der beiden Knotenpunkte Schillerstraße / Maria-Theresia-Allee und Maria-Theresia-Allee / Weißhausstraße einplant, um einen Umbau gemäß der vorgeschlagenen Vorentwurfsplanungen (vgl. Anlage 8: Planung Knoten Schillerstraße / Maria-Theresia-Allee und Anlage 14: Planung Knoten Maria-Theresia-Allee / Weißhausstraße) zu ermöglichen.

Kosten

Die nachfolgende Abbildung 1 enthält eine Übersicht über die überschlägig geschätzten Kosten für die einzelnen Maßnahmen:

Name der Maßnahme	Notwendige Arbeiten	geschätzte Gesamtkosten [brutto]
Planung Schillerstraße Variante Fahrbahn 5,50 m von Goethestraße bis Maria-Theresia-Allee	Markierung des Bereichs für das aufgeschulterte Parken in der Fahrbahn und auf dem südlichen Gehweg	1.500 Euro
Schillerstraße Planung Querungshilfe	Bau der Querungshilfe durch Vorziehen der Gehwege und Einengung der Fahrbahn auf 4,50 m Restfahrbahnbreite	6.500 Euro
Planung Knoten Schillerstraße / Maria-Theresia-Allee	Anpassung und Einengung des Kreuzungsbereichs durch Vorbau der Seitenbereiche; neues Baumfeld mit Baum	42.000 Euro
Planung Maria-Theresia-Allee Variante Fahrbahn 5,50 m von Schillerstraße bis Weißhausstraße	Markierung des Bereichs für das aufgeschulterte Parken in der Fahrbahn	2.000 Euro
Planung Maria-Theresia-Allee Variante Fahrbahnrandparkbereiche von Schillerstraße bis Weißhausstraße	Markierung und Beschilderung der beiden Fahrbahnrandparkbereiche; Abpollern der nicht mehr verwendeten baulichen Stellplätze neben den beiden Bereichen	3.500 Euro
Maria-Theresia-Allee Planung Querungshilfe	Bau der Querungshilfe durch Vorziehen der Gehwege und Einengung der Fahrbahn auf 4,50 m Restfahrbahnbreite	6.500 Euro
Weißhausstraße Planung Eingang Tempo-30-Zone	Bau einer einseitigen Einengung mit 5,00 m Restfahrbahnbreite und Absenkung zur Überführung des Radverkehrs vom Seitenbereich auf die Fahrbahn; Beschilderung Tempo-30-Zone versetzen	5.500 Euro
Planung Knoten Maria-Theresia-Allee / Weißhausstraße	Anpassung und Einengung des Kreuzungsbereichs durch Vorbau der Seitenbereiche; Poller entfernen; Gehweg und Baumfelder anpassen	61.000 Euro

Abb. 1: Kostenübersicht für die acht Einzelmaßnahmen

Anlage/n:

1. Ratsantrag der SPD-Fraktion vom 04.06.2008
2. Bürgereingabe an die Bezirksvertretung Aachen-Mitte vom 16.08.2008
3. Zustand Schillerstraße von Goethestraße bis Maria-Theresia-Allee
4. Zustand Maria-Theresia-Allee von Schillerstraße bis Weißhausstraße – Teil 1
5. Zustand Maria-Theresia-Allee von Schillerstraße bis Weißhausstraße – Teil 2
6. Planung Schillerstraße Variante Fahrbahn 5,50 m von Goethestraße bis Maria-Theresia-Allee
7. Schillerstraße Planung Querungshilfe
8. Planung Knoten Schillerstraße / Maria-Theresia-Allee
9. Planung Maria-Theresia-Allee Variante Fahrbahn 5,50 m von Schillerstraße bis Weißhausstraße – Teil 1
10. Planung Maria-Theresia-Allee Variante Fahrbahn 5,50 m von Schillerstraße bis Weißhausstraße – Teil 2
11. Planung Maria-Theresia-Allee Variante Fahrbahnrandparkbereiche von Schillerstraße bis Weißhausstraße
12. Maria-Theresia-Allee Planung Querungshilfe
13. Weißhausstraße Planung Eingang Tempo-30-Zone
14. Planung Knoten Maria-Theresia-Allee / Weißhausstraße
15. Fotos