

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	A 61/0113/WP15
Federführende Dienststelle: Planungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: Bauverwaltung		AZ:	
Fachbereich Verkehr und Tiefbau		Datum:	25.02.2005
		Verfasser:	A 61/30
<b>Verkehrskonzept Hauptbahnhof Linksabbieger in Vereinsstraße</b>			
Beratungsfolge:			<b>TOP: __</b>
Datum	Gremium	Kompetenz	
16.03.2005	B 0	Kenntnisnahme	
17.03.2005	VA	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:****Bezirksvertretung Aachen-Mitte**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Verkehrsausschuss, eine Ummarkierung des Knotenpunktes Römerstraße/Vereinsstraße gemäß Plan K1034/2005\_1 zu beschließen.

**Verkehrsausschuss**

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt eine Ummarkierung des Knotenpunktes Römerstraße/Vereinsstraße gemäß Plan K1034/2005\_1.

## Erläuterungen:

Das Verkehrskonzept des umgestalteten Bahnhofsumfeldes sieht eine Bahnhofszufahrt über Vereinsstraße und Hackländerstraße mit Kiss&Ride-Flächen auf der östlichen Seite des Bahnhofsgebäudes vor. Um die Erreichbarkeit aus östlicher Richtung zu erleichtern, ist es sinnvoll, das Linksabbiegen von der Römerstraße in die Vereinsstraße zu ermöglichen.

Als optimale Lösung im Knoten bietet es sich an, die linke Geradeausspur der Römerstraße in Richtung Hauptbahnhof in eine Geradeaus/Links-Mischspur umzumarkieren. (Siehe Plan K1034/2005\_1)

Im Knoten ist zunächst lediglich eine Änderung der Pfeilmarkierung erforderlich. Eine optimale Anpassung des Signalprogramms kann im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Gutachten „Signaltechnische Optimierung des Alleinringes zwischen Kaiserplatz und Bastei“, das zur Zeit bearbeitet wird, erfolgen.

Um die Funktionalität dieser Änderung im Knotenpunkt Römerstraße/Vereinsstraße nachzuweisen wurde eine Microsimulation mit Prognoseverkehrsbelastungen durchgeführt.

Die Herleitung der Prognosebelastungen basiert auf Zählungen aus dem Jahr 2003 und 2004 an den Knotenpunkten Römerstraße/Vereinsstraße und Römerstraße/Bahnhofstraße. Bei der Leistungsfähigkeitsberechnung wird von einer 100-prozentigen Verlagerung der heutigen Verkehrsmengen des Knotenpunktes Römerstraße/Bahnhofstraße/Zollamtstraße auf die Nachbarknoten ausgegangen.

Auf Grundlage der Zählungen lassen sich die Zeitintervalle der Spitzenbelastungen bestimmen und zukünftige mögliche Maximalwerte für die Verkehrsströme in den Knotenpunkten berechnen. Spitzenbelastungen werden morgens zwischen 7.30 und 8.30 Uhr bzw. abends zwischen 17.00 und 18.00 Uhr auftreten.

Wenn am Knotenpunkt Römerstraße/Vereinsstraße/Hackländerstraße das Linkseinbiegen in die Vereinsstraße zugelassen wird, kann der Zielverkehr zum Hbf diesen Weg wählen. Als Maximum kann hier der heute als Geradeausfahrer von der Bahnhofstraße und als Linksabbieger von der Römerstraße in die Zollamtstraße einführende *bahnhofsbezogene* Kfz-Strom angesetzt werden. Der Durchfahreranteil in der Zollamtstraße (Anteil derjenigen, die nicht den Bahnhof als Ziel haben oder ihr Auto im Bereich der heutigen Bahnhofsvorfahrt anhalten) wurde im Rahmen eines Verkehrsgutachtens (BSV, 1998) bestimmt. In dieser Verkehrsuntersuchung zum TGV-Haltepunkt HBF Aachen wurden ca. 20 % der Querschnittsbelastung in der Bahnhofsvorfahrt als Durchfahrer ausgewiesen. Diese Durchfahrer sind zwar Bestandteil der geradeaus- und links einbiegenden Ströme in die Zollamtstraße, sie werden sich jedoch bei einer Sperrung der heutigen Bahnhofsvorfahrt nicht auf die Vereinsstraße/Hackländerstraße verlagern.

Für die Leistungsfähigkeitsberechnung werden die theoretischen Maximalwerte des zusätzlichen Verkehrs zu den Werten der Zählung am Knotenpunkt Römerstraße/Vereinsstraße hinzuaddiert .

Es wird davon ausgegangen, dass der gesamte Neuverkehr am Knotenpunkt im gleichen Zeitintervall als Rechtsabbieger aus der Vereinsstraße wieder abfließt.

In der Simulation kann gezeigt werden, dass der Knotenpunkt in der neuen Geometrie mit dem aktuellen Signalprogramm und mit Prognosebelastungen unproblematisch sein wird, auch wenn er den gesamten aus östlicher Richtung anreisenden Bahnhofsverkehr zusätzlich aufnehmen müsste. Alle ankommenden Fahrzeuge können grundsätzlich in einem Umlauf abgewickelt werden.

**Anlage/n:**

Plan K 1034-2005-1

Verkehrserhebungen Vereinsstraße-Römerstraße