

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr: A 61/0243/WP15
Federführende Dienststelle: Planungsamt		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: Bauverwaltung		AZ:
Fachbereich Verkehr und Tiefbau		Datum: 18.11.2005
Kämmerei		Verfasser: A 61/30 // Dez. III
<b>Kronenberg</b>		
<b>hier: Erneuerung der Fahrbahn und verkehrsberuhigende Maßnahmen</b>		
Beratungsfolge:		<b>TOP: __</b>
Datum	Gremium	Kompetenz
08.12.2005	VA	Entscheidung

**Finanzielle Auswirkungen:**

Es entstehen Kosten in Höhe von ca. 1,9 Mio. €. Die Kosten für den ersten Bauabschnitt in Höhe von 700.000 € sind im Entwurf des Investitionsprogramms 2005-2009 eingeplant bei der Haushaltsstelle 9.63200.95230.0. Die restlichen 1,2 Mio. € für den zweiten Bauabschnitt sind bei der Haushaltsstelle 9.63200.95840.6 für die Jahre 2008 und 2009 vorgesehen. Die Maßnahme wird als Korridormaßnahme der Kategorie 2 gemeldet.

**Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt die in den Plänen „Kronenberg, Nr. 1-5“ dargestellten Maßnahmen. Hierzu zählen verschiedene Einengungen im Fahrbahnverlauf sowie an Einmündungen und Kreuzungen, die Anlage von Stellplätzen sowie der Umbau von Bushaltestellen.

## **Erläuterungen:**

### **Kronenberg -**

#### **Hier: Erneuerung der Fahrbahn und verkehrsberuhigende Maßnahmen**

Aufgrund des Straßenzustandes ist die vollständige Erneuerung der Fahrbahn der Straße Kronenberg dringend notwendig. Diese Bestandserneuerung soll genutzt werden, um durch punktuelle Maßnahmen gestalterisch in den Straßenraum einzugreifen.

#### **Beratungsfolge und Abstimmung der Planung**

Die Planung für die Straße Kronenberg wurde in der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 26.10.2005 beraten. Im Rahmen der Sitzung wurde seitens der ASEAG der Wunsch geäußert, die Planung hinsichtlich der vorgesehenen Fahrbahneinengungen zu verändern (siehe hierzu Abschnitt „Planung“).

Die Bezirksvertretung fasste daraufhin den einstimmigen Beschluss, dem Verkehrsausschuss zu empfehlen, bei der Entscheidung über die Planung die von der ASEAG vorgetragene Anregungen zu berücksichtigen.

Die nun vorliegende Planung umfasst Fahrbahneinengungen, die in Anzahl und Gestaltung sowohl von der ASEAG als auch der Verwaltung mitgetragen werden.

#### **Bestandsanalyse**

Die Straße Kronenberg wurde in den 1970er Jahren als Haupterschließungsstraße des Wohngebietes angelegt. Sie mündet jeweils signalisiert in die Hauptverkehrsstraßen Amsterdamer Ring und Vaalser Straße. Als Regelquerschnitt wurde damals eine 7,50 m breite Fahrbahn mit beidseitig unterschiedlich breiten Gehwegen und wechselnden Parkierungsgelegenheiten gewählt. Zur Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurden in regelmäßigen Abständen Haltestellen in beiden Fahrtrichtungen angelegt. Radverkehrsanlagen und Fußgängerquerungseinrichtungen wurden nicht angelegt. Zwischenzeitlich wurde eine Querungshilfe angelegt und die Straße aufgrund der ausschließlichen Erschließungsfunktion für das Wohnviertel in eine Ausweisung als Tempo 30 Zone einbezogen.

**Verkehrszählungen** aus dem Jahr 2003 (7-19 Uhr) ergeben an den Endpunkten der Strecke folgende Belastungen:

Amsterdamer Ring      ca. 2000 Kfz/Richtung

Vaalser Str.            ca. 2350 Kfz/Richtung

Aufgrund der Lage der Straße ist davon auszugehen, dass es sich – bis auf den Busverkehr – dabei fast ausschließlich um Ziel- und Quellverkehre aus dem Wohngebiet Kronenberg handelt. Die weitere Analyse des Verkehrsgeschehens zeigt, dass die Einfahrt in den Kronenberg eine deutliche Abendspitze zeigt. Die Ausfahrt aus dem Wohngebiet geschieht in schwankenden Mengen; während in Richtung Vaalser Straße leichte Morgen-, Mittag- und Abendspitzen zu verzeichnen sind, zeigt die

Ausfahrt in den Amsterdamer Ring eine starke Morgenspitze und eine etwas schwächere Abendspitze.

Auf der Strecke liegt eine Verkehrszählung im Bereich der St.-Hubertus-Kirche (Sommer 2002) vor, die im Zeitraum zwischen 7 und 19 Uhr Belastungen von ca. 1750 Fzg/Richtung mit leichten Morgen-, Mittag- und Abendspitzen aufweist.

Auf der Straße verkehren zwei Buslinien in der Hauptverkehrszeit im 15- (Linie 4) bzw. 30-Minutentakt (Linie 5).

**Geschwindigkeitsmessungen** aus dem Frühjahr 2001 zeigen

- im Bereich der Kindertageseinrichtung (Haus Nr. 50) eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 31,0 km/h. 15,7 % aller gemessenen Fahrzeuge fuhren schneller als 40km/h. Insgesamt wurde im Zeitraum von 7.30-8.30 Uhr die Geschwindigkeit von 70 Fahrzeugen gemessen.
- in Höhe der Hausnummern 21-23 eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 33,1 km/h. Hier fuhren 25,0 % aller Fahrzeuge schneller als 40km/h. Insgesamt wurde im Zeitraum von 7.30-8.30 Uhr die Geschwindigkeit von 60 Fahrzeugen gemessen.

Im Vergleich mit allen anderen Messungen, die in der Stadt Aachen durchgeführt wurden, sind diese Werte als unkritisch zu betrachten.

Das **Unfallgeschehen** in den drei Jahren zwischen 01.01.02 und 08.08.05 zeigt, dass

- im Straßenverlauf 23 Unfälle geschehen sind, davon 8 mit parkenden Fahrzeugen (ohne Konzentration in bestimmten Bereichen) und nur ein Unfall mit Fußgängerbeteiligung,
- an der Kreuzung mit der Vaalser Str. 7 Unfälle unterschiedlicher Art (ohne prägnante Gemeinsamkeiten) geschehen sind, davon 4 Unfälle mit Fußgängern bzw. Radfahrern;
- an der Kreuzung mit dem Amsterdamer Ring 2 Unfälle passierten, davon ein Auffahrunfall auf dem Amsterdamer Ring und ein Unfall zwischen drei Radfahrern.

Damit ist das Unfallgeschehen insgesamt nicht besorgniserregend.

Im Jahr 2003 wurde eine detaillierte **Parkraumerhebung** durchgeführt, die den Kronenberg in verschiedene Abschnitte mit unterschiedlichen Belastungen differenziert.

Im Bereich von **Vaalser Straße bis Haltestelle Kronenberg** existieren Parkplätze in der einmündenden Sackgasse zum Zugang zur Schwimmhalle West, auf einem Parkplatz unterhalb der Einmündung des Gemmenicher Weges sowie auf der östlichen Straßenseite des Kronenbergs als Längsparkstreifen und westlich einige Senkrechtparkstände.

Hohe Belegungszahlen werden auf den Parkplätzen am Straßenrand (94%), sowie den Parkplätzen in der Sackgasse (83%) festgestellt, wohingegen auf dem großflächigeren Parkplatz (32%) deutliche Reserven existieren. Auffällig ist die relativ starke Belegung privater Garagenzufahrten (50%).

Von **Haltestelle Kronenberg bis Am Friedrich** existieren Längsparkstreifen vor allem an der westlichen Straßenseite, während auf der östlichen Straßenseite in großem Ausmaß Ein- und Ausfahrten vorhanden sind. Die Längsparkstände sind hier relativ gering ausgelastet (59%), ebenso

wie die Belegung privater Garagenzufahrten (21%). Dafür ist eine starke widerrechtliche Nutzung aller verfügbaren Bordsteinflächen in Fahrtrichtung Vaalser Straße zu verzeichnen.

Zwischen den Haltestellen **Am Friedrich** und **Am Backes** existieren in beiden Fahrtrichtungen Längsparkstände, auch die nicht mehr benötigte Wendeschleife wird zum Parken genutzt. Während die Auslastung der Längsparkstreifen keine hohen Werte zeigt (Richtung Amsterdamer Ring 52%, Richtung Vaalser Straße 74%, Wendeschleife 65%), ist der Parkdruck in den angrenzenden Nebenstraßen mit einer 90% Auslastung des Straßenrandparkens allerdings deutlich.

Von **Am Backes** bis **Amsterdamer Ring** sind auf beiden Straßenseiten zurückliegende Parkierungsflächen mit jeweils einer größeren Anzahl an Parkplätzen angeordnet. Im Straßenraum ist ein Parkverbot angeordnet. Die Parkplätze sind nur sehr gering belegt (22%), Parken findet vor allem in den Nebenstraßen vor der Haustür statt (66%).

### Planungsziele

Nach einer ausschließlichen Fahrbahnerneuerung ist - aufgrund der durchgehenden Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m und der sehr gestreckten Linienführung - ein zügigeres Fahrverhalten zu erwarten, als die Tempo 30-Zonenausweisung vorgibt da der vorhandene schlechte Straßenbelag nicht mehr zur Geschwindigkeitsreduzierung beiträgt.

Als sinnvolle Maßnahme sollte daher die Breite der Fahrbahn verringert und das zukünftige Geschwindigkeitsniveau gesenkt werden. Da aus finanziellen Gründen eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten auf der gesamten Länge des Kronenbergs nicht möglich ist, wird empfohlen in regelmäßigen Abständen punktuelle Maßnahmen umzusetzen um so den Verkehr z.B. an kreuzenden Fußgängerachsen oder Bushaltestellen abzubremesen. Weiterhin soll durch die Schaffung von eindeutigen Eingangssituationen an den Zufahrten in das Wohngebiet Kronenberg die Funktion eines Tempo 30-Gebietes unterstrichen werden.

Als einheitliches Entwurfsprinzip wurde in der Vorplanung sowohl die Anlage von Fahrbahneinengungen als auch von Mittelinseln untersucht. Im Ergebnis kommen in der vorliegenden Planung einseitige Fahrbahneinengungen zum Einsatz. Die Entscheidung für diesen Maßnahmentypus fiel vor dem Hintergrund, eine fußgängerfreundliche Querung der Fahrbahn in einem Zug zu ermöglichen und gleichzeitig – bei einer verbleibenden Fahrbahnbreite von 3,5 m – eine ausreichend breite Durchfahrtmöglichkeit für größere Fahrzeuge vorzusehen.

Separate Anlagen für den Radverkehr wurden aufgrund der Ausweisung einer Tempo 30 – Zone nicht vorgesehen.

Bei der Umplanung der Bushaltestellen am Kronenberg ist zu berücksichtigen, dass ab September 2005 die ASEAG in einem Probetrieb zwei Doppelgelenkbusse testen wird, mit dem Ziel über eine

dauerhafte Einführung im Linienbetrieb zu entscheiden. Diese rund 25 m langen Fahrzeuge werden im Probetrieb auch den Kronenberg befahren; und auch für den Fall einer dauerhaften Einführung dieser Fahrzeuge wird unter anderem eine Führung über den Kronenberg diskutiert. Es ist vorgesehen, während des Probetriebs – abgesehen von einzelnen kleinen Sicherungsmaßnahmen – noch keine Haltestellen auf eine Länge von 25 m umzubauen. Im Rahmen des Straßenumbaus ist diese langfristige Option jedoch zu berücksichtigen und im Einzelfall zu entscheiden, ob eine Verlängerung des Haltestellenbereichs im Rahmen der Straßenbaumaßnahme durchgeführt werden soll.

## **Planung**

### **Fahrbahneinengungen**

An zahlreichen Stellen führen aus den umliegenden Wohnstraßen Fußwege in den mittig angeordneten Grünzug, der fingerartig vom Amsterdamer Ring bis in den höher gelegenen Teil des Wohngebietes reicht. Um die Erreichbarkeit dieses Grünzugs zu verbessern, sind Fahrbahneinengungen grundsätzlich möglichst dort vorgesehen, wo diese Fußwege die Straße Kronenberg kreuzen. Die Fahrbahnbreite wird an diesen Stellen auf 3,50 m reduziert. Die Einengung der Fahrbahn an jeweils nur einer Seite führt zu eindeutig geregelten Vorfahrtverhältnissen, so dass mit Missverständnissen zwischen sich begegnenden Fahrzeugen nicht zu rechnen ist. Die Anzahl der Fahrbahneinengungen wird insgesamt auf vier begrenzt, um eine weiterhin gute Befahrbarkeit der Straße für den ÖPNV zu gewährleisten. Die folgenden Standorte sind vorgesehen:

- zwischen den Gebäuden Nr. 126, 128 (östliche Straßenseite) und der Einmündung des Gemmenicher Wegs
- zwischen den Gebäuden Nr. 80 (östliche Straßenseite) und 93 (westliche Straßenseite)
- zwischen den Gebäuden Nr. 48 (nordöstliche Straßenseite) und 53 (südwestliche Straßenseite)
- zwischen den Gebäuden Nr. 2, 208 (westliche Straßenseite) und 25, 27 (östliche Straßenseite).

### **Parkraum**

Wesentliches Ergebnis der Parkraumanalyse ist, dass in weiten Teilen des Kronenbergs die Anzahl der vorhandenen Parkplätze ausreicht. Es ist daher nur an zwei Standorten die Neuanlage von Parkstreifen vorgesehen:

- auf Höhe des Gebäudes Nr. 92 (drei Parkplätze) in Kombination mit einem Baumtor zur Geschwindigkeitsreduzierung insbesondere der in Richtung Vaalser Straße bergab fahrenden Fahrzeuge
- auf Höhe der Gebäude Nr. 53 und 59 (zehn Parkplätze) in Kombination mit einer Fahrbahneinengung.

### **Bushaltestellen**

Über den Kronenberg fahren zurzeit Gelenkbusse mit 18 m Länge. Sie bedienen die fünf Haltestellen Hanbruch/Schwimmhalle West, Kronenberg, Am Friedrich, Am Backes und Am Neuenhof. An einigen dieser Haltestellen ist die Situation verbesserungswürdig. Die Haltestelle Am Friedrich weist in

Fahrtrichtung stadteinwärts zurzeit nur eine Länge von 12 m auf. Die Haltestelle Am Neuenhof hat in

Fahrtrichtung stadteinwärts starke Fahrbahnschäden. In Fahrtrichtung stadtauswärts befindet sich im Anschluss an die Haltestelle ein nicht vollständig zurückgebauter Rest einer ehemaligen Busbucht, der als Aufstellfläche für wartende Fahrgäste nicht zur Verfügung steht, aufgrund seiner asymmetrischen Form als Parkstand aber auch nicht den Anforderungen entspricht. An derselben Haltestelle ist die Situation für querende Fußgänger unbefriedigend – die meisten Straßenquerungen finden hier nicht an der vorhandenen Querungshilfe, sondern östlich davon statt.

Die Stadt Aachen hat im Juni 2005 einen Einplanungsantrag für die Förderung der Verlängerung von insgesamt 26 Haltestellen gestellt, unter anderem auch für die Haltestellen Kronenberg, Am Friedrich, Am Backes und Am Neuenhof. Im Falle der dauerhaften Einführung der Doppelgelenkbusse könnten somit voraussichtlich Fördermittel für den Umbau dieser Haltestellen in Anspruch genommen werden. Im Einzelnen sind die folgenden Haltestellenumbauten vorgesehen:

- Hanbruch, Schwimmhalle West:
  - Verbreiterung des Gehwegs auf der westlichen Straßenseite (Fahrtrichtung stadteinwärts) auf ganzer Länge zwischen den Einmündungen Am Venskyhäuschen und Gemmenicher Weg
- Kronenberg:
  - Aufgrund der Lage zwischen einer Feuerwehreinfaahrt und einer Straßeneinmündung besteht in Fahrtrichtung Innenstadt kein Handlungsspielraum.
  - In Fahrtrichtung Uniklinik ist vorgesehen, die Aufstellfläche um ca. 1 m zu verbreitern. Durch die hieraus resultierende Fahrbahneinengung auf 6,0 m wird auf diesem Straßenabschnitt, der ein recht starkes Gefälle aufweist, die Fahrgeschwindigkeit herabgesetzt und die Querung für Fußgänger zum auf der östlichen Straßenseite anschließenden Fußweg in den Grünzug erleichtert
- Am Friedrich:
  - In Fahrtrichtung Innenstadt soll die zurzeit nur 12 m lange Fahrbahnrandhaltestelle verlängert werden. Um gleichzeitig die beiden gegenüberliegenden Haltestellen näher zueinander zu bringen und den Einmündungsbereich der Straße Am Blockhaus enger zu fassen, ist vorgesehen, die Haltestelle um ca. 7 m nach vorne zu verlegen und bis zum Straßeneinmündung zu verlängern.
  - In Fahrtrichtung Uniklinik ist ebenfalls eine Verlängerung der Haltestelle nach vorne vorgesehen, wodurch sowohl eine für einen Doppelgelenkbus ausreichende Länge erreicht wird als auch die Querung über die ehemalige Buswendeschleife optisch eingeengt wird. Ein vollständiger Rückbau der Wendeschleife wäre grundsätzlich zu begrüßen; aus Kostengründen wird hierauf jedoch verzichtet.
- Am Backes:
  - Die Haltestelle erfüllt in beiden Fahrtrichtungen ihre Funktion zurzeit in zufrieden stellender Weise Es ist daher zunächst nur eine Fahrbahnmarkierung mit Zeichen 299 vorgesehen.
  - Im Falle der dauerhaften Einführung der Doppelgelenkbusse weist die Haltestelle in Fahrtrichtung Uniklinik jedoch keine ausreichende Länge auf. In diesem Fall ist eine Verlängerung um ca. 6,0 m nach hinten vorgesehen.

- Am Neuenhof:
  - In Fahrtrichtung Uniklinik ist aus gestalterischen und funktionalen Gründen eine Entfernung der ehemaligen Einfahrt in die Busbucht vorgesehen.
  - Die Haltestelle in Fahrtrichtung Innenstadt wird um ca. 50 m nach Osten direkt an die Einmündung des Kronenbergs in den Amsterdamer Ring verlegt. Durch diese Maßnahme wird der zurzeit überdimensionierte Einmündungsbereich zum Zwecke der Verkehrsberuhigung reduziert. Gleichzeitig kann dem Bus bei der Ausfahrt aus der Haltestelle eine Bevorrechtigung eingeräumt werden und so zu einer Beschleunigung des Busverkehrs an dieser Stelle beigetragen werden. Durch eine Verlegung der Fußgängerquerungshilfe, die zurzeit noch zwischen den Einmündungen der Händel- und der Lortzingstraße liegt, kann den tatsächlich vorhandenen Fußgängerströmen entsprochen und eine Fahrbahnquerung für Busfahrgäste in optimaler Weise ermöglicht werden.

### **Einengungen an Einmündungen und Kreuzungen**

Der Straßenraum des Kronenbergs und der einmündenden Straßen stellt sich heute mit meist ca. 7,50 m Fahrbahnbreite und großzügigen Einmündungsbereichen – für eine Tempo 30-Zone – überdimensioniert dar. Um nach der Fahrbahnerneuerung ein einer Tempo 30-Zone angepasstes Fahrverhalten zu erhalten, ist vorgesehen, besonders groß dimensionierte Straßeneinmündungen und Kreuzungen zu verschmälern. Dies betrifft die folgenden Bereiche:

- Einmündung der Sackgasse gegenüber der Straße Am Venskyhäuschen (neben dem Kindergarten)
- Einmündung des Gemmenicher Wegs
- Fußweg und vor den Gebäuden Nr. 80, 82 und 84
- Ehemalige Buswendeschleife gegenüber dem Gebäude Nr. 65
- Einmündung der Straßen Am Blockhaus
- Einmündung der Straße Am Neuenhof
- Einmündung des Kronenbergs in den Amsterdamer Ring durch Anlag einer Bushaltestelle (siehe Bushaltestelle Am Neuenhof)

### **Kosten und Finanzierung**

Die vorgeschlagene Maßnahme wird ausgelöst durch den Erneuerungsbedarf für die Straßenfläche. Da die Zerstörung einer Fahrbahn nicht linear verläuft, sondern am Ende der Lebensdauer einer Straße stark zunimmt, sind Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich. Eine Verzögerung der Erneuerung der Straße würde noch größere Schäden entstehen lassen und somit auch den laufenden Unterhaltungsaufwand erheblich in die Höhe treiben. Entsprechend ist auch der größte Teil der veranschlagten Kosten zur Verwendung für die Erneuerung der Straßenfläche vorgesehen. Der für die vorgeschlagenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgesehene Kostenanteil steht hierzu in einem untergeordneten Verhältnis.

Die Maßnahme ist nicht förderfähig, da es sich bei der Straße Kronenberg als Tempo 30-Zone nicht um eine verkehrswichtige Straße handelt. Eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist somit ausgeschlossen.

### **Bauphasen**

Die Umsetzung der Planung ist in zwei Bauabschnitten vorgesehen. In einem ersten Bauabschnitt soll der Bereich zwischen der Vaalser Straße und der Straße Am Friedrich umgesetzt werden. In einem zweiten Abschnitt folgt der Bereich zwischen der Einmündung Am Friedrich und dem Amsterdamer Ring.

### **Anlagen:**

Übersichtsplan

Pläne Kronenberg, Nr. 1-5