

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0793/WP15
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	14.04.2008
		Verfasser:	FB 61/30 // Dez. III
Krefelder Straße hier: Umbau anlässlich des Tivolineubaus			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
07.05.2008	B 0	Anhörung/Empfehlung	
07.05.2008	B 5	Anhörung/Empfehlung	
15.05.2008	PLA	Anhörung/Empfehlung	
05.06.2008	VA	Entscheidung	

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Variante 1 wurden Bau- und Planungskosten in Höhe von 1,2 Mio Euro geschätzt.

Für die Variante 2 wurden Bau- und Planungskosten in Höhe von 800T Euro geschätzt, jeweils zuzüglich der Kosten für Fahrbahnmarkierung und Signaltechnik

Haushaltsmittel stehen bei dem Produktsachkonto B 120 105 00 7852507 zur Verfügung.

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Verkehrsausschuss, auf Grundlage der vorliegenden Planung Plan-Nr. 2007/12-01 V1 (L1-L4) den Planungsbeschluss zu fassen. Sie beauftragt die Verwaltung mit der Vorbereitung der notwendigen Unterlagen für einen Zuschussantrag nach dem Entflechtungsgesetz (vormals GVFG).

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Verkehrsausschuss, auf Grundlage der vorliegenden Planung Plan-Nr. 2007/ V1 12-01(L1-L4) den Planungsbeschluss zu fassen. Sie beauftragt die Verwaltung mit der Vorbereitung der notwendigen Unterlagen für einen Zuschussantrag nach dem Entflechtungsgesetz (vormals GVFG).

Der Planungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er empfiehlt dem Verkehrsausschuss, auf Grundlage der vorliegenden Planung Plan-Nr. 2007/12-01 V1 (L1-L4) den Planungsbeschluss zu fassen. Er beauftragt die Verwaltung mit der Vorbereitung der notwendigen Unterlagen für einen Zuschussantrag nach dem Entflechtungsgesetz (vormals GVFG).

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er fasst auf Grundlage der vorliegenden Planung Plan-Nr. 2007/12-01 V1 (L1-L4) den Planungsbeschluss. Er beauftragt die Verwaltung mit der Vorbereitung der notwendigen Unterlagen für einen Zuschussantrag nach dem Entflechtungsgesetz (vormals GVFG).

Erläuterungen:

1. Anlass

An der Krefelder Straße ist der Neubau eines Fußballstadions mit einer Zuschauerkapazität von insgesamt 32.900 Personen geplant. Das neue Stadion soll also im Vergleich zum alten um etwa 1/3 größer werden. Vor und nach den Fußballspielen ergeben sich damit gegenüber heute deutlich höhere Verkehrsbelastungen im Bereich der Krefelder Straße.

Im Verkehrsgutachten zum Tivolineubau wurde mit Hilfe einer Microsimulation der Nachweis geführt, dass der zukünftige Stadionverkehr im vorhandenen Verkehrsnetz mit zumutbaren Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer abwickelbar ist.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Microsimulation wurden vom Verkehrsgutachter verkehrstechnische Maßnahmen und Lenkungsmaßnahmen benannt, die die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes für alle Verkehrsarten verbessern können. Als bauliche Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Umbau der Krefelder Straße zwischen Prager Ring und Am Gut Wolf zur Verbesserung der Situation für den ÖPNV (Anlegen von Busspuren und Haltestellen)
- Bau einer Fußgängerbrücke über die Krefelder Straße im Bereich des neuen Stadionvorplatzes südlich der Albert-Servais-Allee
- Bau einer Lichtsignalanlage an der Ausfahrt des RWE-Parkplatzes auf den Prager Ring

Eine 2-streifige Zufahrt vom Strangenhäuschen auf die BAB-Auffahrtrampe in Richtung Westen unter Herstellung einer Verflechtungsstrecke auf der Autobahnrampe sollte erst dann gebaut werden, wenn klar ist, in welchem Maße die Parkieranlage Friedenstraße genutzt wird.

Entlang der Krefelder Straße müssen Abstellflächen für Busse in Richtung Innenstadt und in Richtung Würselen geschaffen werden. Das Betriebskonzept der ASEAG sieht vor, nach Spielende bis zu 56 Gelenkbusse einzusetzen. Diese Busse sollen vor Spielende im Umfeld des Stadions bereitgestellt werden:

16 Gelenkbusse für Alemannia-Fans in Richtung Norden

32 Gelenkbusse für Alemannia-Fans in Richtung Bushof

18 Gelenkbusse für Gästefans

Die Haltestellen der Heimfans befinden sich in der Krefelder Straße. Die Haltestelle in Richtung Norden (heute „Finanzamt“) wird nördlich des Knotenpunktes Albert-Servais-Allee neu angelegt. Hier werden zum Spielende 3 Busse abgestellt. Die Haltestelle in Richtung Innenstadt befindet sich unmittelbar am Stadionvorplatz. Hier werden zum Spielende 13 Busse abgestellt. Bis zu 30 weitere Busse stehen in Fahrrichtung Innenstadt nördlich der Albert-Servais-Allee bereit. Bis zu 10 Busse können zusätzlich am östlichen Fahrbahnrand südlich der Albert-Servais-Allee abgestellt werden.

Weitere Abstellplätze befinden sich auf dem Gästefanparkplatz westlich des neuen Stadions, wo auch die Haltestellen für die Gästefanbusse sind.

2. Heutige Situation

An zwei Samstagen im April 2007 (21.4.07, spielfrei und 28.4.07, Heimspiel) wurden Knotenstromzählungen für den Knotenpunkt Krefelder Straße/Am Gut Wolf und Videobeobachtungen zum Verkehrsablauf im relevanten Straßenabschnitt durchgeführt.

Als wesentlicher Problembereich wurde vom Gutachter vor allem der Knoten Krefelder Straße/Am Gut Wolf benannt. Auffällig war die deutlich höhere Anzahl von Abbiegern in die Straße Am Gut Wolf am Spieltag. Vor Spielbeginn stellten sich ab 13.30 Uhr erste Rückstaubildungen auf dem Linksabbiegestreifen von der Krefelder Straße in die Straße Am Gut Wolf ein. Der Rückstau reichte deutlich über die vorhandene Länge des Linksabbiegestreifens hinaus.

Behinderungen für den Busverkehr ergaben sich durch Rückstaubildung auf der Krefelder Straße, Fremdbelegung der Haltestellenbuchten und zu kurzen Ausbau der vorhandenen Haltestellenbereiche.

3. Planung

Da insbesondere die Abwicklung des Busverkehr zukünftig erhöhte Anforderungen an den Straßenraum der Krefelder Straße stellt, wurde im Auftrag der ASEAG vom Büro BSV eine Planungsvariante mit durchgehenden Busspuren zwischen am Gut Wolf und Prager Ring entworfen (**Variante 1**).

Eine weitere Planungsvariante mit deutlich reduziertem Umbauaufwand wurde von der Verwaltung erarbeitet (**Variante 2**).

Der Rahmenplan Sportpark Soers sieht vor, die Krefelder Straße mittels einer dreireihigen Baumallee zu einem „durchgrüneten Eingangskorridor“ Aachens zu machen. Die Allee soll im Bereich des zentralen Stadionvorplatzes unterbrochen werden, um den öffentlichen Charakter und die Eingangssituation zum Sportpark zu markieren und zu betonen.

Variante 1 (Variante ASEAG)

- Die Haltestelle in Richtung Norden (heute „Finanzamt“) wird nördlich des Knotenpunktes Albert-Servais-Allee neu angelegt.
- Auf der östlichen Straßenseite wird in Fahrtrichtung stadtauswärts von der bestehenden Fußgängerbrücke bis zum Prager Ring eine durchgehende Busspur angelegt.

- In Fahrtrichtung Innenstadt wird auf der westlichen Straßenseite eine 60m lange Busspur eingerichtet. Diese beginnt vor dem Knotenpunkt Krefelder Straße/Albert-Servais-Allee und endet am Knotenpunkt Krefelder Straße/Am Gut Wolf. Vor dem Knoten Krefelder Straße/Albert-Servais-Allee wird durch Anlegen einer kurzen Busspur der Straßenraum auf 3 Spuren aufgeweitet.
- Der Radverkehr wird wie heute beidseitig auf einem kombinierten Geh-/Radweg geführt.
- Die Linksabbiegefahrstreifen in die Albert-Servais-Allee und in Am Gut Wolf werden gegenüber heute deutlich verlängert.
- Die Geradeausfahrspuren (2 je Richtung) bleiben durchgehend erhalten.
- Die bestehenden Bäume werden so ergänzt werden, dass 3 durchgehende Baumreihen entstehen. Im Bereich des Vorplatzes des neuen Stadions entfallen die Baumreihen.

Variante 2 (Variante Stadt Aachen)

Wesentliche Unterschiede zur Variante 1 sind:

Auf die stadtauswärtige Busspur wird in großen Teilen verzichtet.

Die Haltestelle in Richtung Würselen, nördlich des Knotenpunktes Krefelder Straße/Albert-Servais-Allee wird lediglich als Busspur bis zur Einmündung Gut-Dämme-Straße verlängert.

Die Mittelinsel im Bereich des neuen Stadionvorplatzes ist breiter als in Variante 1 und wird als Grünstreifen ausgebildet.

4. Kosten

Eine integrierte Verkehrsgestaltung einer Hauptverkehrsstraße wie im vorliegenden Falle ist grundsätzlich nach dem Entflechtungsgesetz (vormals GVFG) förderfähig. In diesem Fall dient die Maßnahme jedoch nicht dem Alltagsverkehr sondern lediglich den in „seltenen Fällen“, bei Sportveranstaltungen, auftretenden Verkehrssituationen. Der Fördergeber hat daher in einem Gespräch bereits angedeutet, dass er eine Förderzusage für sehr unwahrscheinlich hält.

Die Gesamtkosten für Planung und Umbau nach Variante 1 belaufen sich auf 1,2 Mio Euro, die Gesamtkosten für Planung und Umbau nach Variante 2 belaufen sich auf 800T Euro, zuzüglich der Kosten für Markierung und Signaltechnik. Diese Kosten werden in der Sitzung mündlich mitgeteilt.

Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen bei dem Produktsachkonto B 120 105 00 7852507 zur Verfügung.

5. Fazit

Der Umbau der Krefelder Straße soll der Verbesserung der Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer dienen. Beide hier vorgelegten Varianten beinhalten insbesondere Maßnahmen für eine Beschleunigung und Verbesserung der Abwicklung des Busverkehrs. Auch für den Kfz-Verkehr ergeben sich Verbesserungen, da die verlängerten Linksabbiegestreifen in die Albert-Servais-Allee und in Am Gut Wolf den Rückstau in die Geradeausfahrspuren der Krefelder Straße reduzieren. Die Abwicklung des Busverkehrs auf separaten Fahrspuren und Aufstellflächen kommt ebenfalls dem Kfz-Verkehr zu Gute.

Variante 2 trägt diesem Ansinnen durchaus Rechnung. Der B-Plan bezieht sich aber explizit auf das vorliegende Verkehrsgutachten mit den Vorschlägen der Variante 1. Aus Gründen der Rechtssicherheit schlägt die Verwaltung daher die Realisierung der Variante 1 vor, trotz höherer Kosten, nicht geklärter Förderfähigkeit und einer Busspur, die außerhalb der Großveranstaltungen im Bereich des Sportparks nicht erforderlich ist.

6. Weitere Vorgehensweise

Parallel zur Entscheidung in den Gremien wird ein Einplanungsantrag gestellt. Die Ausbauplanung muss zügig daran anschließend erarbeitet werden, um den engen Zeitplan einzuhalten.

Anlage/n:

Zustand Lageplan 1

Zustand Lageplan 2

Zustand Lageplan 3

Zustand Lageplan 4

Variante 1 Lageplan 1

Variante 1 Lageplan 2

Variante 1 Lageplan 3

Variante 1 Lageplan 4

Variante 2 Lageplan 1

Variante 2 Lageplan 2

Variante 2 Lageplan 3

Variante 2 Lageplan 4