

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0397/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 08.03.2011 Verfasser: Dez III, Verkehrsmanagement									
<b>Verkehrskonzept für den Bereich Verlautenheidener/ Wald- und Kalkbergstraße</b> <b>Antrag der Grünen-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen - Haaren vom 19.01.2010</b>										
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</span>  <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">Datum</td> <td style="width: 35%;">Gremium</td> <td style="width: 45%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>30.03.2011</td> <td>B 3</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>07.04.2011</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	30.03.2011	B 3	Anhörung/Empfehlung	07.04.2011	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz								
30.03.2011	B 3	Anhörung/Empfehlung								
07.04.2011	MA	Entscheidung								

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf Grundlage der vorgelegten Vorplanung die weitere Planung eines Umbaus mit Lichtsignalanlage gemäß Plannummer 2011 / 03 – 01 L1 zu konkretisieren, die finanziellen Auswirkungen zu schätzen und bei zukünftigen Haushaltsplanungen zu berücksichtigen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beschließt, auf Grundlage der vorgelegten Vorplanung die weitere Planung eines Umbaus mit Lichtsignalanlage gemäß Plannummer 2011 / 03 – 01 L1 zu konkretisieren, die finanziellen Auswirkungen zu schätzen und bei zukünftigen Haushaltsplanungen zu berücksichtigen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Zurzeit keine.

## **Erläuterungen:**

### **1. Anlass**

Am 28.04.2010 hat die Bezirksvertretung Aachen-Haaren einstimmig dem Antrag der Grünen-Fraktion zugestimmt, die Verwaltung zu beauftragen, ein Konzept vorzulegen, wie der Kreuzungsbereich Verlautenheidener Straße / Wald- und Kalkbergstraße für alle Verkehrsteilnehmer sicherer und verkehrsflüssiger neu gestaltet werden kann. Durch die Schließung des Türmchenweges habe sich die verkehrliche Lage an dem Kreuzungspunkt verschärft und alternative Knotenpunktformen seien zu untersuchen.

### **2. Analyse**

Die Abpollerung des Türmchenweges erfolgte am 2. Juli 2008. Verkehrserhebungen vom 26.02.2002 und 06.07.2010 weisen auf eine ungefähre Verdopplung der Anzahl von Linksabbiegern aus der Kalkbergstraße in die Verlautenheidener Straße hin (877 zu 1453 Kfz von 7 bis 19 Uhr). Der Knoten hat durch diesen geänderten Verkehrsstrom (in Verbindung mit der Belastung der Verlautenheidener Straße, etwa 700 bis 900 Kfz je Richtung in der Spitzenstunde) bei einer Leistungsfähigkeitsberechnung in der Spitzenstunde die Kapazität überschritten. Er hat somit eine schlechte Verkehrsqualität (Qualitätsstufe „F“ nach gängiger Norm).

Zur Verbesserung der Schulwegsituation wurde 2005 ein Schutzgitter aus Absperrschranken am Gehwegrand im Einmündungsbereich Kalkbergstraße / Verlautenheidener Straße aufgestellt. Hinzu kam 2009 der Beschluss, zur Erhöhung der Fußgängersicherheit an der Kalkbergstraße einen Fußgängerüberweg anzulegen. Die Ergebnisse der damaligen Fußgängerzählung zeigen, dass zum großen Teil Schüler am Morgen hauptsächlich die Kalkbergstraße (77 in der Spitzenstunde, Zählung 2009) und die Waldstraße (53 in der Spitzenstunde) queren. Die entsprechende Kfz-Belastung aus der Zählung 2010 beträgt 261 (Kalkbergstraße) und 122 (Waldstraße) Kfz in der morgendlichen Spitzenstunde.

Im Zeitraum von 2008 bis 2010 gab es im Knoten drei Verkehrsunfälle, davon zwei mit Personenschaden und einen mit Sachschaden. Alle Unfälle entstanden ausschließlich unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen, beim Einbiegen und durch Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen.

Die ASEAG fährt mit 3 Linien die Verlautenheidener Straße entlang. Die Linien 1 und 46 fahren jeweils stündlich in beide Richtungen zwischen den Haltestellen Endstraße und Quinx die Verlautenheidener Straße entlang (Linie 46 fährt dabei morgens von der Verlautenheidener Straße in die Waldstraße zum Anfahren der Haltestelle Waldstraße). Die Linie 57 verkehrt stündlich in beide Richtungen auf der Verlautenheidener Straße und Kalkbergstraße zwischen den Haltestellen Endstraße und Schwester-Zita-Weg (In Richtung Eilendorf in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auch halbstündlich).

### **3. Planung**

#### Kreisverkehr (Anlage 7)

Das Anlegen eines Kreisverkehrsplatzes eignet sich nur bedingt. Zwar verbessert sich durch einen Kreisverkehr laut Leistungsfähigkeitsberechnung die Verkehrsqualität auf ein annehmbares Niveau, der Flächenbedarf überschreitet jedoch die Grenzen der öffentlichen Verkehrsfläche.

Ein kleiner Kreisverkehrsplatz mit einstreifig befahrbarer Kreisfahrbahn sowie einstreifigen Zu- und Ausfahrten hat eine Kapazität von etwa 1.500 Kfz/h. Als Knotenzufluss wurden 2010 in der Spitzenstunde 1773 Fahrzeuge gezählt. Nach einer genauen Leistungsfähigkeitsberechnung nach gängiger Norm ist die erreichbare Qualitätsstufe „B“.

Der nach den Richtlinien kleinstmögliche Außendurchmesser für einen kleinen Kreisverkehr ist 26 m. Auch ohne die Berücksichtigung von Gehwegen und Radverkehrsanlagen bietet die öffentliche Verkehrsfläche nicht genügend Raum zum Anlegen einer Kreisfahrbahn. Somit ist der Erwerb anliegender Grundstücksteile erforderlich. Durch den geringen Durchmesser bewirkt die Kreisinsel zudem eine nicht ausreichende Ablenkung um Geschwindigkeiten möglicherweise zu reduzieren.

#### Lichtsignalanlage (Anlage 6)

Eine Lichtsignalanlage am Knoten erfordert die Änderung der Verkehrsführung und somit auch der Bordsteinlage. Die Waldstraße kann in eine Signalisierung nicht eingebunden werden, da bei einem Ausfall der Anlage die Vorfahrtsregelung nicht mehr eindeutig festzulegen wäre. Daraus resultierend hat der signalisierte Knoten drei Arme (Verlautenheidener Straße, Kalkbergstraße), und die Waldstraße mündet untergeordnet in die Kalkbergstraße. Um zu verhindern, dass aus der Quinixer Straße Fahrzeuge unsignalisiert in den Knoten einfahren, wird von der Quinixer in die Verlautenheidener Straße ein Rechtsabbiegegebot notwendig.

Zwei Furten sichern die Fußgängerquerungen im Knotenbereich. Der in der Kalkbergstraße angelegte Fußgängerüberweg wird hingegen zurückgebaut, da an seinem Standort eine vorgezogene Haltelinie mit Beschilderung „bei Rot hier halten“ das Freihalten der Einmündung Waldstraße sicherstellen soll. Die Schulwegsicherung erfolgt dann über die Furt parallel zur Verlautenheidener Straße. Bei der derzeitigen Kombination aus Anzahl Querungen und Verkehrsaufkommen in der Kalkbergstraße ist laut Richtlinien ein Fußgängerüberweg nicht erforderlich.

Um den Bussen der ASEAG weiterhin eine Ein- und Ausfahrt in die Kalkberg- bzw. Waldstraße zu ermöglichen, werden abschnittsweise ein Rückbau des Bordes und eine damit verbundenen Verschmälerung der Gehwege erforderlich. Ein Fällen des Baumes am Beginn der Waldstraße kann zusätzlichen Verkehrsraum schaffen, ist aber bei Mitnutzung der Gegenfahrbahn im Einmündungsbereich nicht erforderlich.

Aus Sicht der Leistungsfähigkeit bietet die Lichtsignalanlage den höchsten Grad an Verkehrsqualität. Unter Berücksichtigung aller notwendigen Grün- und Schutzzeiten ist eine Umlaufzeit von 55 Sekunden erforderlich. Bei der am Tag in Aachen üblichen Umlaufzeit von 90 Sekunden ist am

signalisierten Knoten also genügend Reserve vorhanden, um auch größere Verkehrsmengen aufnehmen zu können.

#### **4. Baukosten**

##### Kreisverkehr

Der Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehrsplatz kostet ca. 170.000 €. Da der Flächenbedarf die Grenzen der öffentlichen Verkehrsfläche überschreitet, ist der Grunderwerb einer Fläche von etwa 200 m<sup>2</sup> nötig. Der Grunderwerb ist in der Baukostenkostenschätzung von 170.000 € jedoch nicht berücksichtigt.

##### Lichtsignalanlage

Die Kosten zur Errichtung einer Lichtsignalanlage am Knoten betragen insgesamt etwa 64.000 €. Die Anlage wird, gemessen an Erfahrungswerten, auf 40.000 € geschätzt. Für die Änderung der Bordlage fallen zusätzlich ca. 24.000 € an.

#### **5. Finanzierung**

Im aktuellen Haushaltsplan 2011 sind für den Umbau des Knotens keine Mittel vorhanden.

Die Umgestaltung des Knotens stellt keine beitragsfähige Maßnahme dar, weder nach dem BauGB noch nach dem KAG NW.

#### **6. Empfehlung der Verwaltung**

Aus mehreren Gründen wird die Lichtsignalanlage nach Abwägung der Vor- und Nachteile bevorzugt. Unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit bei größeren Verkehrsstärken, Verkehrssicherheit für Fußgänger sowie der Baukosten ist die Lichtsignalanlage eindeutig vorzuziehen. Gegenüber dem Bau eines Kreisverkehrsplatzes ist bei der Errichtung einer Signalanlage zudem der Grunderwerb privater Flächen nicht notwendig und somit die Akzeptanz bei anliegenden Bürgern vermutlich höher. Durch die teilweise geringe Ablenkung der Fahrzeuge im Kreisverkehr und den damit nicht notwendigerweise reduzierten Geschwindigkeiten ist eine höhere Verkehrssicherheit für Fahrzeuge nicht unbedingt gegeben. Lediglich die geringe Umweltbelastung durch Lärm und Abgase sowie geringere Wartungskosten gegenüber einem signalgesteuerten Knoten sprechen für den Kreisverkehr. Aus Sicht der Verwaltung stellt der Umbau zum Kreisverkehrsplatz keine zu empfehlende Alternative dar.

#### **7. Polizei und ASEAG**

Polizei und ASEAG wurden während des Planungsprozesses beteiligt und waren einverstanden.

##### **Anlage/n:**

Anlage 1: Antrag Die Grünen Fraktion

Anlage 2: Fotos

Anlage 3: Fotos

Anlage 4: Verkehrserhebung 2002

Anlage 5: Verkehrserhebung 2010

Anlage 6: Planung Lichtsignalanlage

Anlage 7: Planung Kreisverkehr