

Stellungnahme zur erweiterten Verkehrsuntersuchung zur Siedlungsentwicklung Beyelsfeld in Übach-Palenberg

1. Aufgabenstellung

Die S-Bauland GmbH plant ein Neubaugebiet im Bereich Beyelsfeld in Übach-Palenberg. Das Neubaugebiet soll vor allem freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften sowie einige Gebäude mit Eigentumswohnungen enthalten und in mehreren Bauabschnitten realisiert werden. Hierzu wurde vom Büro RaumPlan, Aachen ein Rahmenplan/Strukturkonzept entwickelt. Der zurzeit für die Umsetzung vorgesehene Bauabschnitt der Neuansiedlung, der vom Sportplatz im Westen bis auf Höhe der Adolfstraße reicht, soll mehrfach an die Conneallee angeschlossen werden.

Im Rahmen des B-Plan-Verfahrens bzw. der Auslegung der Planungen wurden von der Öffentlichkeit verschiedene Einwendungen zum geplanten Baugebiet und insbesondere zu den verkehrlichen Auswirkungen geäußert. Hierbei wurde insbesondere auf die Auswirkungen des geplanten Baugebietes im weiteren Straßennetz (Am Bucksberg, Adolfstraße, Franzstraße und Rölkenstraße) hingewiesen. Zur Überprüfung dieser Einwendungen wurde eine erweiterte Verkehrsuntersuchung durchgeführt, die auch die angrenzenden Straßenzüge berücksichtigt. Neben einer Knotenpunktzählung am 10.09.2015 in der Zeit von 6:00 – 19:00 Uhr wurde zusätzlich der Verkehr am Sportplatz Bucksberg über mehrere Tage erhoben. Zusätzlich erfolgte eine spezielle Betrachtung des Knotenpunktes Rimburger Straße/Am Bucksberg.

Die Ergebnisse der erweiterten Verkehrsuntersuchung sind mit der Verkehrsuntersuchung vom 08.12.2014 abgeglichen und geben nunmehr ein Gesamtbild der heutigen und zukünftigen Verkehrssituation wieder. In der folgenden Stellungnahme wird überwiegend auf den erweiterten Untersuchungsbereich eingegangen.

2. Verkehrserhebung 10.09.2015

Wie aus der Abbildung (Anhang, Seite 3) ersichtlich wird nunmehr mit der ergänzenden Erhebung das gesamte Umfeld des neuen Baugebietes erfasst. Eine Zusammenfassung der Belastungssituation ist auf der Seite 4 in Tageswerten (DTV_{W5}) dargestellt. Neben den bereits bekannten Belastungen sind insbesondere die Rimburger Straße und Dionysiusstraße mit 4.800 Kfz/Werktag bzw. 2.100 Kfz/Werktag hervorzuheben. Ferner liegen die Belastungen im Bereich des Kreisverkehrs Dionysiusstraße und Thornstraße ebenfalls über 2.300 – 3.180 Kfz/Werktag. Lediglich die Rölkestraße sowie das weitere untergeordnete Straßennetz Adolfstraße/Franzstraße/In d'r Gang liegen deutlich unter 1.000 Kfz/Werktag. Hierbei soll auch die Langzeiterhebung im Bereich des Sportplatzes nicht unerwähnt bleiben. Dieser Quell- und Zielverkehr hat einen nicht unerheblichen Anteil an der Gesamtbelastung der Straße Am Bucksberg im Abschnitt Conneallee und Rimburger Straße. Auf Seite 5 sind die ergänzenden Pegel für das Umfeld sowie auf Seite 6 die Ganglinien für den Quell-/Zielverkehr des Sportplatzes dargestellt. Diese wurden in der Gesamtbelastungssituation berücksichtigt. Die folgenden Seiten 7-11 bzw. die dort vorgestellten Ergebnisse (Verkehrsaufkommen, Verkehrsverteilung), beziehen sich ausschließlich auf das neue Baugebiet.

2. Prognosebelastung

2.1 Belastungssituation

Ausgehend von der Gesamtbelastungssituation, resultierend aus den Verkehrserhebungen sowie dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen aus dem neuen Baugebiet sind auf Seite 13 die Verkehrsbelastungen (DTV_{W5}) des Wohngebietes und auf Seite 14 die Gesamtbelastungen mit dem neuen Wohngebiet dargestellt. Entsprechend der Verkehrsverteilung werden ca. 60 % in Richtung Osten die Rölkestraße sowie ca. 40 % in Richtung Westen die Straße Am Bucksberg nutzen. Ein kleinerer Anteil wird auch die Adolfstraße in Richtung Zentrum nutzen. Ein wesentlicher Vorteil des neuen Baugebietes ist die mehrfache Anbindung an die Conneallee, die damit die Verteilung der Neuverkehre in Richtung Westen, Osten

und Zentrum begünstigt. Ergänzend zu den Tagesbelastungen sind auf der Seite 15 die maximalen Querschnittsbelastungen für die einzelnen Streckenabschnitte dargestellt. Da diese zu sehr unterschiedlichen Tageszeiten auftreten, müssen diese Belastungen jeweils separat gesehen werden.

2.1 Knotenbelastungen

Neben den Streckenbelastungen sind insbesondere in Hinblick auf die Leistungsfähigkeit die Knotenbelastungen von Bedeutung. Aufgrund der Verteilung über die Conneallee ist keine Konzentration der Zusatzverkehre auf einen einzelnen Knotenpunkt erkennbar. Am stärksten wird der Kreisverkehr Dionysiusstraße/Thornstraße/Rölkestraße belastet, jedoch sind für diesen Kreisverkehr noch ausreichende Reserven vorhanden. Die prognostizierten Belastungen ergeben nach HBS für den Kreisverkehr die Qualitätsstufe A (sehr gut). Die übrigen Knotenpunkte sind, wie aus den Knotenbelastungen für Vormittags- und Nachmittagsspitzenstunde (Seiten 16 -18) ersichtlich, unkritisch, da die Knotenpunktgesamtbelastung unter 600 Kfz/h liegt (siehe Seite 19).

3. Verkehrssituation / Verkehrsfluß

Bereits in der Verkehrsuntersuchung vom 8.12.2014 wurde auf die Verkehrssituation im Bereich der Connestraße eingegangen. Die Einstufung des Straßenquerschnitts (Seite 20/21) als Wohnstraße nach RAS 06 Erschließungsstraße (ES V) mit ausschließlicher Erschließungsfunktion ist aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten sowie der max. stündlichen Belastungen, die deutlich unter dem Grenzwert von 400 Kfz/h liegen, auch für die angrenzenden Rölkenstraße, Adolfsstraße und Am Bucksberg gültig.

Auffällig ist jedoch, wie die Impressionen der Straßenräume (Seite 23 – 26) deutlich zeigen, dass durch den ruhenden Verkehr, Engstellen und Bodenschwellen/Aufpflasterungen der Verkehrsfluß deutlich eingeschränkt wird. Auch wenn diese verkehrsberuhigenden Maßnahmen in Wohngebieten eine hohe Bedeutung haben, sind in diesem speziellen Fall die Lage der Engstellen z. B. Engstelle Rölkenstraße (Seite 27) und Anordnung des ruhenden Verkehrs zu prüfen. Insbesondere die vielfach unregelmäßigen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum führen zu weiteren Engstellen, wobei hier häufig keine Ausweichstellen mehr vor-

handen sind. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses werden daher punktuelle Halteverbotszonen vorgeschlagen, die einen besseren Begegnungsverkehr ermöglichen sollen. Ferner ist eine Überprüfung der Engstellen bzw. eine Verschiebung bestimmter Engstellen notwendig. Beispielhaft sei hier die Engstelle in der Dionysiusstraße im Bereich des Knotenpunktes Adolfstraße/Franzstraße aufgeführt, die zusätzlich in Richtung des Knotenpunktes noch Parkstände aufweist. Die damit verbundene Verlängerung der Engstelle sowie die Nähe zum Knotenpunkt führt bei kleinen Fahrzeugpulks zu kritischen Begegnungsfällen in Fahrtrichtung Osten.

4. Knotenpunkt Rimburger Straße/Am Bucksberg

Der Knotenpunkt Rimburger Straße/Am Bucksberg ist aufgrund der vorliegenden Geometrie (spitzwinklige Zufahrt) sowie der Gefällesituation von besonderer Bedeutung. Ein gleichzeitiges Abbiegen von der Rimburger Straße (Rechts) sowie eine gleichzeitige Zufahrt in die Rimburger Straße sind nicht möglich, da eine Zufahrt nur unter Einbeziehung der Gegenfahrbahn (Am Bucksberg) möglich ist. Zudem wird durch die Gefällesituation bzw. Pflanzenbewuchs die Einsehbarkeit von der Rimburger Straße in Richtung Am Bucksberg erheblich eingeschränkt. Wie aus der Anlage (Seite 28) ersichtlich, wird dies auch bei einer fahrgeometrischen Simulation bestätigt. Zur Verbesserung der Situation wurden verschiedene bauliche Alternativen wie z.B. Aufweitung der Rimburger Straße, Minikreisel etc. geprüft, die jedoch aufgrund der Höhensituation mit erheblichem Aufwand verbunden sind und in Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit nicht in Betracht kommen. Mit geringem Aufwand könnte die stadteinwärts führende Fahrspur der Rimburger Straße aufgeweitet und auch von der Straßeneinmündung abgerückt werden. Abbiegende Fahrzeuge die während des Abbiegevorgangs den Gegenverkehr aus der Straße Am Bucksberg beachten müssen, würden damit den Geradeausverkehr nicht mehr so stark behindern. Zusätzlich könnten mit einem Rückschnitt des Bewuchses die Sichtverhältnisse verbessert werden.

Gleichzeitig zeigen aber auch die Belastungen, dass insbesondere am Vormittag nur sehr selten Begegnungsverkehre zu erwarten sind. In der Nachmittagsspitzenstunde ist ein intensiverer Abbiegeverkehr erkennbar, hier ist sicherlich auch der Quell-/Zielverkehr des Sportplatzes anteilmäßig von Bedeutung. Einschließlich des Zusatzverkehrs aus dem neuen Wohngebiet werden in der Nachmittags-

spitzenstunde ca. 57 Rechtsabbieger aus der Rimberger Straße und 49 Linksabbieger sowie 19 Rechtsabbieger aus der Straße Am Bucksberg erwartet. Diese geringen Verkehrsmengen sind grundsätzlich auch bei Begegnungsverkehr unter dem Aspekt der gegenseitigen Rücksichtnahme verträglich.

5. Fazit

Mit der Erweiterung der Verkehrsuntersuchung wurden auch die angrenzenden Straßenzüge einbezogen und hinsichtlich der zukünftigen Belastungssituation, Leistungsfähigkeit sowie Verkehrsfluß geprüft. Hierbei wurde deutlich, dass sich mit der Mehrfachanbindung des neuen Wohngebietes an die Conneallee eine Verteilung der Zusatzverkehre auf die angrenzenden Straßenzüge ergibt. Dementsprechend wird der Zusatzverkehr auf angrenzende Straßenzüge verteilt, wobei die Rölkenstraße mit über 50 % den Hauptanteil übernimmt. Die derzeitigen Belastungen sind in Verbindung mit dem Ausbaustandard der einzelnen Straße (Erschließungsstraße ES V) so moderat, dass auch die zu erwartenden Zusatzverkehre verträglich sind. Ein Erreichen bzw. eine Überschreitung des Maximalwertes für Wohn-Erschließungsstraße von 400 Kfz/h ist nicht erkennbar. Dies gilt auch für die Knotenpunkte, die auch unter Einbeziehung des Zusatzverkehrs weiterhin in leistungsfähiger Form funktionieren. An dem Kreisverkehr Dionysiusstraße/Thornstraße/Rölkenstraße wird auch mit dem Zusatzverkehr die Qualitätsstufe A erhalten bleiben.

Festzustellen ist jedoch, dass mit der Anordnung der Engstellen sowie dem ruhenden Verkehr deutliche Einschränkungen hinsichtlich des Verkehrsflusses vorliegen. Auch wenn diese verkehrsberuhigenden Maßnahmen ein wichtiges Bestandteil zum Erhalt der Qualität der Wohn-/Erschließungsstraßen darstellen, sollten insbesondere im Bereich der Rölkenstraße/Conneallee und Am Bucksberg mehrere Halteverbotszonen eingerichtet werden. Damit können die kritischen Begegnungsverkehre, die derzeit nur wenige Ausweichstellen in den langen Parkreihen finden, nahezu ausgeschlossen werden.

Der Knotenpunkt Rimberger Straße/Am Bucksberg führt derzeit bei Abbiegevorgängen zu Begegnungsfällen, die eine gegenseitige Rücksichtnahme erfordern. Eine wesentliche Verbesserung dieser Situation ist nicht umsetzbar bzw. wirt-

schaftlich nicht vertretbar. Kleinere Ummarkierungen und Rückschnitt des Bewuchses könnten die Situation jedoch verbessern.

Zusammenfassend sei nochmals darauf hingewiesen, dass mit dem neuen Wohngebiet und dem hieraus resultierenden Zusatzverkehr die angrenzenden Straßen weiterhin den Verkehr in leistungsfähiger Form abwickeln können. Die Grenzwerte zur Typisierung der Wohnstraßen/Erschließungsstraße werden auch zukünftig nicht überschritten, die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bleibt erhalten. Lediglich zur Erhaltung eines kontinuierlichen Verkehrsflusses sind regulierende Maßnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs sinnvoll.

Ingenieurgruppe IVVV GmbH & Co. KG
Aachen, den 23.09.2015

ppa.

i. A.



- Dipl.-Ing. H. Königs -

- Dipl.-Ing. B. Lutterbeck -