



Vorlage		Drucksachen-Nr: V/2016/282-E01								
Erstellt durch: Amt 32 - Ordnungsamt		Status: öffentlich								
Entwicklung eines Verkehrskonzeptes Herzogenrath, Eyselshovener Straße; hier: Sachstandsbericht										
Beratungsfolge:		TOP:								
Datum	Gremium	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Einst.</th> <th>Ja</th> <th>Nein</th> <th>Enth.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Einst.	Ja	Nein	Enth.				
Einst.	Ja	Nein	Enth.							
07.11.2017	Bau- und Verkehrsausschuss									

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Die Verwaltung wird damit beauftragt, das vorgestellte Verkehrskonzept für die Eyselshovener Straße im Rahmen einer kurzfristigen Sofortmaßnahme für einen 6-monatigen Verkehrsversuch einzurichten. Die Auswirkungen sollen intensiv beobachtet und dem Ausschuss in einer seiner nächsten Sitzungen bekannt gegeben werden.

Sobald belastbare Ergebnisse aus den Untersuchungen der unterschiedlichen Verkehrsnetzvarianten aus dem Verkehrsmodell vorliegen, sollen diese dem Ausschuss umgehend mitgeteilt und ggf. weiter reichende Verkehrsmaßnahmen beschlossen werden.

Finanzielle Auswirkungen (einschl. Darstellung der Folgekosten – Sach- und Personalaufwendungen – sowie Folgerträge):

./.

Sachverhalt:

In der Sitzung vom 10.11.2016 wurde die Verwaltung durch einstimmig gefassten Beschluss mit der Erfassung umfangreicher Verkehrsdaten sowie der Entwicklung und Überprüfung verschiedener Verkehrskonzepte für die Eyselshovener Straße beauftragt. Die Aufgabenstellung wurde an das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen (im Folgenden kurz ISB genannt) zur Bearbeitung der Themen im Rahmen einer Bachelorarbeit übertragen. Parallel erfolgte die Beauftragung zur Untersuchung der unterschiedlichen Verkehrsnetzvarianten unter Zuhilfenahme des Städteregionalen Verkehrsmodells. Über das Verkehrsmodell sollen die Auswirkungen von Teilspernungen bis hin zu Vollsperrungen einzelner Straßen, so auch der Eyselshovener Straße, erkundet werden.

Bedauerlicherweise wurde die Bachelorarbeit zwar im Sommer 2017 abgeschlossen und übergeben, aber nach Prüfung durch das ISB, aufgrund umfangreichender Unzulänglichkeiten mit mangelhaft bewertet. Selbst nach eigener Sichtung der Arbeit (nicht öffentlich), musste festgestellt werden, dass die erhofften Ergebnisse wenig Aussagekraft zu geeigneten, geschweige denn nutzbaren Lösungsmöglichkeiten für eine innovative Verkehrsraumgestaltung aufwiesen.

Des Weiteren geriet die Bearbeitung zur Modellverfeinerung und -berechnung durch den tragischen und plötzlichen Tod des Instituts- und Projektleiters Herrn Prof. Dr. Dirk Vallée extrem ins Hintertreffen. Aktuell erfolgt die Kalibrierung (Eichung) und Verfeinerung der Verkehrszellen sowie des Verkehrsnetzes. Aussagekräftige Ergebnisse werden für November erwartet, so dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine belastbaren Aussagen über Verkehrsverlagerungen und Leistungsfähigkeiten gemacht werden können.

Nutzbare Ergebnisse lieferten jedoch die in dem Zusammenhang geforderten umfangreichen Verkehrserhebungen im Hinblick auf Verkehrsmengen, Verkehrsaufteilungen und Verkehrsarten. Im Januar und Februar 2017 erfolgten durch das ISB, unterstützt durch die Stadt Herzogenrath, über Seitenradargeräte sowie Videoerfassungssysteme an unterschiedlichen Wochentagen in einem zuvor gemeinsam festgelegten Bereich die Datenerfassungen. Der Bereich Eyselshovener Straße wurde im Norden durch die Grenze zu den Niederlanden, im Süden durch die Kleikstraße und im Westen durch die Marienstraße begrenzt. Als Messzeiten wurden die für Leistungsfähigkeitsbetrachtungen maßgebende Morgenstundengruppe (6:00-10:00Uhr) und Abendstundengruppe (15:00–19:00Uhr) ausgewählt. Bei der Erfassung der Durchgangsverkehre wurden an allen Bereichsgrenzen die Kennzeichen nach Landes- und Kreiskennung unterschieden.

Während der Morgen- und Abendstundengruppe wurden im Durchschnitt rd. 1600 Kraftfahrzeuge/8h im Querschnitt erhoben. Hochgerechnet auf den Tag ergeben sich hieraus durchschnittlich rd. 4.000 Kfz-Fahrten/Tag auf der Eyselshovener Straße. Während des Erhebungszeitraumes wurden rd. 950 Kfz-Fahrten/8h (sprich rd. 60% aller gemessenen Fahrzeuge) als Durchgangsverkehre eindeutig festgestellt. Hiervon entfielen rd. 10% auf Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, rd. 20-23% auf Kraftfahrzeuge mit HS-Kennzeichen und der Rest von rd. 70% auf AC-Kennzeichen. D.h., dass der überwiegende Anteil der Durchgangsverkehre aller Wahrscheinlichkeit nach durch städtische Verkehre (sprich von Einwohnern aus Merkstein) gekennzeichnet ist. Sogenannte Schleichverkehre über Marienstraße und Hahnstraße konnten nicht festgestellt werden.

Begleitende Verkehrserhebungen durch die Stadt Herzogenrath ergaben, dass während der übrigen Tages- und Nachtzeiten ein ausgewogenes Belastungsbild, geprägt von Quell- und Zielverkehren aus dem Quartier, bestand. Engpasssituationen während der sogenannten Schwachlastzeiten waren nicht mehr festzustellen.

Am städtischen Bauhof wurden rd. 400 Kfz-Fahrten/Tag (Hochrechnung) erhoben. Somit entfallen täglich lediglich 10% aller festgestellten Kraftfahrzeugfahrten in der Eyselshovener Straße auf Verkehre zum und vom Bauhof. Auch in der Marienstraße existiert mit rd. 400 Kfz-Fahrten/Tag ein sehr geringes Verkehrsaufkommen, welches im Charakter einem Verkehrsberuhigten Bereich gleich kommt.

Zu den Verkehrsspitzenzeiten, insbesondere während der öffentlichen Annahmezeiten des Wertstoffhofes, wurden während der Erhebungszeiträume immer wieder temporäre Engpasssituationen in den teilweise recht kurzen Begegnungsabschnitten zwischen den angeordneten Blumenkübeln festgestellt. Obgleich es zu keiner Zeit zu erheblichen Staubildungen kam, so war dennoch festzustellen, dass einige Verkehrsteilnehmer durch ihr aggressives Fahrverhalten sich unberechtigt einen Vorteil in den Engstellen verschaffen wollten. Engstellen werden trotz sich dort schon befindlichen Begegnungsverkehr einfach befahren, so dass teilweise ein Ausweichen auf den Gehweg erzwungen wird, um aneinander vorbei fahren zu können.

Da sich das Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen in der Eyselshovener Straße über den gesamten Tag recht gleichmäßig verteilt und keine Verkehrsspitzen aufweist, sind die Gefährdungen bedingt durch das zuvor geschilderte Fahrverhalten einiger Kraftfahrzeuglenker für diese Verkehrsteilnehmer erfreulicherweise gering.

Obwohl zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Ergebnisse aus den Verkehrsmodellierungen mit unterschiedlichen Verkehrsnetzvarianten noch ausstehen, wurden durch die Verwaltung bereits Überlegungen für eine Neuordnung des Straßenraumes in der Eyselshovener Straße angestellt. In Ableitung der fast täglich auftretenden Verkehrssituationen über aggressives

Fahrverhalten bis hin zu den erheblichen Durchgangsverkehrsanteilen während der Morgen- und Abendstundengruppe, wären im Rahmen von sogenannten Sofortmaßnahmen verschiedene Anpassungen bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt durchaus möglich und sinnvoll.

Die Eyselshovener Straße stellt derzeit eine vorfahrtsberechtigte Hauptsammelstraße dar, bei der an allen Einmündungen eine Wartepflicht mit Vorfahrt achten für die Nebenrichtungen besteht. Für den gesamten Straßenzug sind ein Streckengebot von 30 km/h sowie ein Lkw-Durchfahrverbot mit Anlieger frei angeordnet. Einseitig existiert ein mit Radwegbenutzungspflicht angeordneter gemeinsamer Geh- und Radweg im Gegenrichtungsbetrieb, über den das Freizeitradroutennetz der StädteRegion Aachen durch sein Knotenpunktsystem ausgeschildert verläuft. Der gesamte Straßenraum ist im klassischen Separationsprinzip mit separater Fahrbahn sowie Gehwegen bzw. kombiniertem Rad-/Gehweg auf Hochbord ausgebaut. Im Bereich der ehemaligen Stadtmauer auf Höhe der Marienstraße existiert eine bauliche Engstelle.

Städtebaulich verläuft die Eyselshovener Straße durch ein stadtkernnahes Altbaugebiet sowie durch ein angrenzendes Wohngebiet in Orts- bzw. Stadtrandlage. Darüber hinaus stellt sie auch eine länderübergreifende Straßenverbindung zwischen Deutschland (Herzogenrath Mitte) und den Niederlanden (Haanrade und Eyselshoven) dar. Seit 1991 existiert ein flächendeckendes Tempo 30km/h-Zonenkonzept in allen Wohngebieten im gesamten Stadtgebiet Herzogenraths. Hierbei galt die Eyselshovener Straße als grenzüberschreitende Hauptsammelstraße mit punktuell angeordneten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Ohne Verknüpfung zu den Niederlanden erhalte die Eyselshovener Straße automatisch den Charakter einer Wohnstraße innerhalb einer 30-km/h-Zone.

Aktuelle Überlegungen der Stadt Herzogenrath gehen dahin, die täglich auftretenden Engpasssituationen in den sehr kurzen Abschnitten der Begegnungsbereiche so anzupassen, dass die an den „brisanten“ Engstellen vorhandenen Blumenkübel entfernt werden, um den Begegnungsfall (ohne auf Gehwege auszuweichen) ausschließlich im Straßenraum zu ermöglichen. Darüber hinaus besteht die Absicht, die Eyselshovener Straße in das städtische Tempo 30-Konzept zu integrieren, so dass an allen Einmündungen eine rechts vor links-Regelung entsteht, um somit die Attraktivität der Befahrung für den Durchgangsverkehr auf dem gesamten Straßenzug zu reduzieren. Des Weiteren ist die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht beabsichtigt bei gleichzeitiger Anordnung der Radverkehrsanlage als Fußweg mit Zusatz Radfahrer frei. Unsicheren und ungeübten Radfahrern soll hiermit die Möglichkeit gegeben werden, neben der Fahrbahn auch den dann immer noch als Radweg markierten Gehweg zu befahren. Durch Radfahrer auf der Fahrbahn soll der Charakter der Eyselshovener Straße als 30km/h-Zone für den Durchgangsverkehr zusätzlich verdeutlicht werden.

Die Verwaltung schlägt vor, die beschriebenen Sofortmaßnahmen im Rahmen eines 6-monatigen Verkehrsversuches einzurichten und die Wirkungen auf den allgemeinen Straßenverkehr intensiv zu beobachten. Sämtliche Beschilderung und Markierung (während des 6-monatigen Verkehrsversuchs nur in Gelb) ist auf die Zonen-Beschilderung anzupassen. Der Verkehrsversuch ist intensiv zu begleiten. Nach Übergabe und Bewertung der Ergebnisse aus den Modelluntersuchungen mit ihren Teil- und Vollsperrungen durch das ISB, sollen diese dann dem Ausschuss vorgestellt und ggf. weiter reichende Maßnahmen ergriffen werden.

Rechtliche Grundlagen:

./.