

Protokollauszug

Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf vom 28.08.2024

**Zu Ö 9 Sachstandsbericht Mobilitätskonzept Kindertagesstätte Breitbenden - Antrag der Fraktionen Bündnis '90 / Die Grünen zur Kenntnis genommen
FB 68/0095/WP18**

Bezirksbürgermeisterin Elke Eschweiler eröffnet den Tagesordnungspunkt und betont, dass es nach dem erfolgten Spatenstich für die Kita Breitbenden nun umso wichtiger sei, sich mit dem Mobilitätskonzept auseinanderzusetzen.

Herr Engels, FB 68, führt in die Vorlage der Verwaltung ein. Er führt aus, dass sich aufgrund der gemachten Analysen zwar eine Mehrbelastung im Bereich der Kita ergeben würde, dies aber noch nicht zu einem unmittelbaren Handlungsbedarf führe. Dennoch werden einige Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Frau Bergs, Grüne, dankt für die ausführliche Analyse. Sie begrüße, dass sich mit der Frage der Mobilitätsbildung auseinandergesetzt werde. Sie sehe die gemachten Analysen jedoch kritisch, da sie nicht mit ihren Erfahrungen vor Ort übereinstimmen würden. Es gäbe bereits jetzt brenzliche Situationen, die durch die Kita zumindest zu Stoßzeiten deutlich verstärkt würden. Sie empfindet die Analyse als deutlich zu optimistisch. Die Parkplätze in der Kurve zwischen Müselterweg und Reutersgasse müssten ihrer Meinung nach entfallen. Ebenfalls stelle sich die Frage nach Stellplätzen für die Bediensteten der Kita. Weiterhin hinterfragt sie kritisch, warum der Untersuchungsbereich relativ direkt hinter der Kita endet. Gerade im Bereich der Leinergasse könnte es aus ihrer Sicht zu erhöhtem Ausweichverkehr kommen. Kritisch zu sehen sei auch, das Abbiegen von der Von-Coels-Str. in die Branderstr. und die Erhöhung des Kreisverkehrs. Frau Bergs bittet dringend darum, die Situation vor Ort gerade nach Eröffnung der Kita genau im Blick zu behalten.

Herr Schäfer, SPD, bedankt sich für die hervorragende Untersuchung. Er sehe, dass das Verkehrsaufkommen zwar womöglich bei Einzelnen zu Problemen führen könnte, den Tenor der Analyse, dass erstmal kein grundsätzliches Problem bestehe, unterstütze er aber.

Herr Bode, CDU, bedankt sich ebenfalls. Das Ergebnis sei überraschend. Er habe mit einem etwas anderen Ergebnis gerechnet, da es sich durchaus um einen neuralgischen Bereich handle. Er sei nicht so optimistisch. Er halte eine deutliche Zunahme des Verkehrs für sicher. Eine Erhöhung des Kreisverkehrs sehe er – auch im Hinblick auf Feuerwehrfahrzeuge – sehr kritisch.

Bezirksbürgermeisterin Elke Eschweiler sieht es als notwendig an, frühzeitig mit dem Träger der neuen Kita – insbesondere zum Hol- und Bring-Verkehr - ins Gespräch zu gehen. Sie zeige sich verwundert über das Ergebnis, dass sie ebenfalls als zu optimistisch einschätze.

Bezirksbürgermeisterin Elke Eschweiler beendet die Aussprache und bedankt sich bei der Verwaltung für die Ausführungen.

Beschluss:

Die Bezirksvertretung nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig

Anlage 1 Präsentation_BV_Eilendorf_TOP9_28.08.2024

BV Eilendorf

TOP 9 28.08.2024

Antrag der Fraktionen Bündnis '90 /

Die Grünen: Sachstandsbericht

Mobilitätskonzept

Kindertagesstätte

Breitbenden

www.aachen.de



Antrag Bezirksvertretung Eilendorf der Fraktionen Bündnis '90 / Die Grünen:

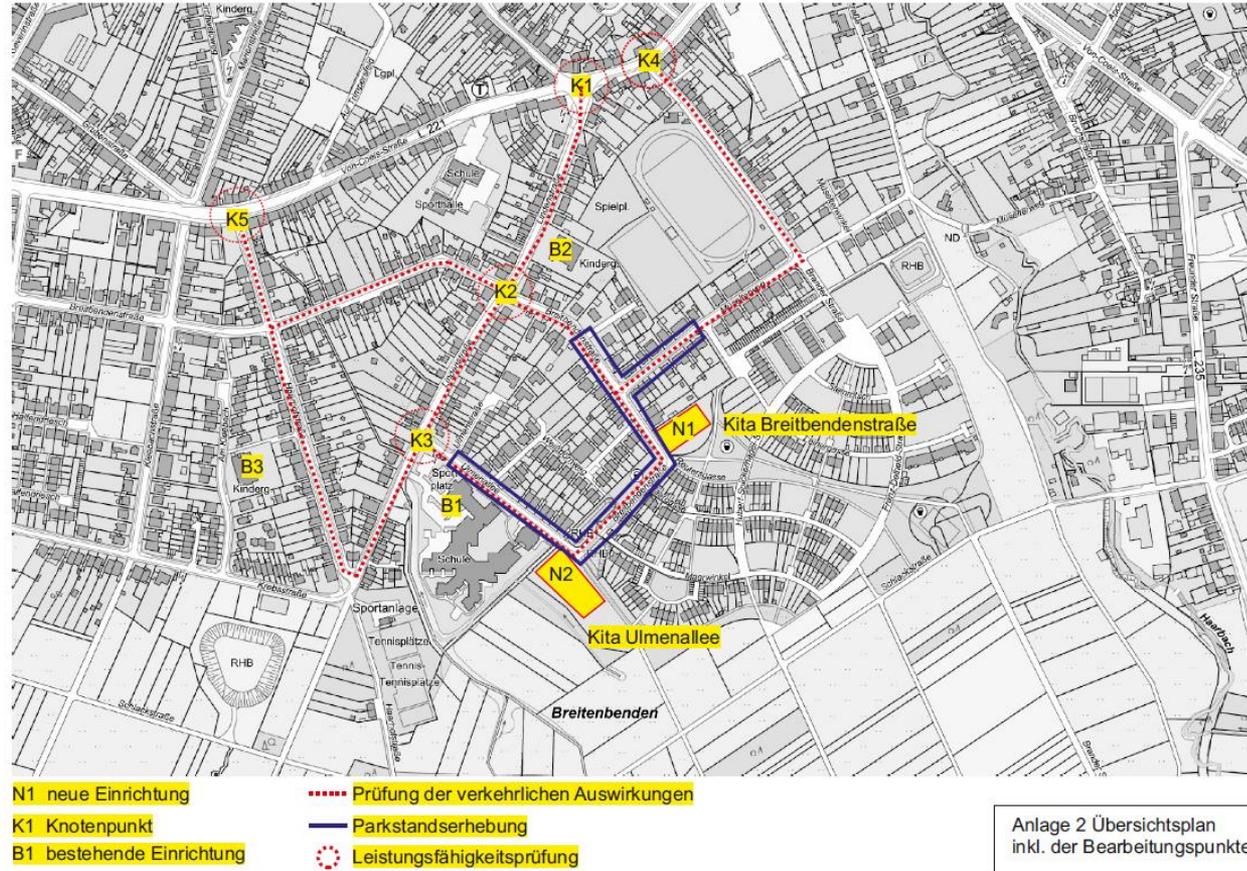
Sachstandsbericht Mobilitätskonzept Kindertagesstätte Breitbenden

- Im Zuge der Planungen für den Neubau der Kindertagesstätte Breitbenden hat die Verwaltung angekündigt, zeitgleich ein Mobilitätskonzept zu entwickeln. Wir bitten die Verwaltung, dieses in der Sitzung der Bezirksvertretung vorzustellen und gleichzeitig darzustellen, wie die Verkehrsführung des Anlieger-, aber auch des Baustellenverkehrs während der Bauphase erfolgen soll.

Anlass und Umfang der Verkehrsuntersuchung (Juli 2022)

- Machbarkeitsanalyse zur verkehrlichen Anbindung von 2 potentiellen Kita-Standorte
 - in der Breitbendenstraße (aktuell im Bau)
 - bzw. in der Ulmenstraße (hier liegen noch keine konkreten Planungen und Beschlüsse vor)
- Bestandsanalyse des bestehenden Straßennetzes
- Abschätzung des Verkehrsaufkommens (als Worst-Case-Szenario)
- Prüfung der der Leistungsfähigkeit der wesentlich betroffenen Knoten und Straßenabschnitte
- Empfehlung von Mobilitätsmaßnahme

Umfang der Verkehrsuntersuchung (Übersichtskarte)



Bestandsanalyse (stichprobenhafte Auffälligkeiten)

- Einmündung „Haarhofstraße/ Von-Coels-Straße“ (sichere Querung besteht in ca. 65m)
- Einmündung „Brander Str./Von-Coels-Straße“(im Detail abzustimmen und zu prüfen)
- Kreuzung „Lindenstraße/ Von-Coels-Straße“ (aktuell nicht in der Prüfung)
- Einmündung „Breitbendenstraße/ Müselterweg“ (zu beobachten)
- Ruhender Verkehr (Infolyer als erste Handlungsmöglichkeit denkbar oder Überwachung)
 - Breitbendenstraße (Haarhofstraße - Lindenstraße)
 - Müselterweg
 - Lindenstraße
- Lindenstraße | Höhe Kindertagesstätte (noch im Detail zu prüfen)

Leistungsfähigkeit Knoten und Straßenquerschnitt

ZUKÜNFTIGES VERKEHRSAUFKOMMEN

LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER KNOTENPUNKTE (QUALITÄTSSTUFE)

| Nr. | Knotenpunkt | Bestand | Planfall 1/2 (EINE Kita) | Planfall 3 (BEIDE Kitas) |
|-----|---|---------|-----------------------------|-----------------------------|
| K1 | Lindenstraße/ Steinstraße/ Von-Coels-Straße → LSA | C | C | C |
| K2 | Breitbendenstraße/ Lindenstraße | A/B | A/B | A/B |
| K4 | Brander Straße/ Von-Coels-Straße | D | D | D |

Voraussichtlich keine maßgeblichen Veränderungen durch geplante Kindertagesstätten

Die weiteren Querschnittsbelastungen innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen z.T. deutlich unter dem in der Richtlinie der FGSV (RASt 06) angegebenen Grenzwert von 400 Kfz/ h.

Verkehrserzeugung Kita Breitenden (Worst-Case)

| C) Wirtschaftsverkehr: Beschäftigte | | D) Wirtschaftsverkehr: Kunden | | E) Wirtschaftsverkehr: Güterverkehr | |
|---------------------------------------|-----------|---------------------------------------|------------|---------------------------------------|-----------|
| Beschäftigte | | Kunden/ Besucher | | Anlieferungen | |
| Wegehäufigkeit | 2,5 | Wegehäufigkeit | 6,0 | Wegehäufigkeit | 1,0 |
| Wegeaufkommen pro Tag | 85 | Wegeaufkommen pro Tag | 960 | Wegeaufkommen pro Tag | 34 |
| Pkw-Fahrten im Gebiet | | Pkw-Fahrten im Gebiet | | Pkw-Fahrten im Gebiet | |
| Nicht motorisiert | 20% | Nicht motorisiert | 30% | Nicht motorisiert | 0% |
| ÖV-Wege | 10% | ÖV-Wege | 0% | ÖV-Wege | 0% |
| MIV-Wege | 70% | MIV-Wege | 70% | MIV-Wege | 100% |
| Pkw-Besetzungsgrad | 1,1 | Pkw-Besetzungsgrad | 1,9 | | 0 |
| Kfz-Fahrten im Gebiet | | Kfz-Fahrten im Gebiet | | Kfz-Fahrten im Gebiet | |
| Pkw-Fahrten pro Tag | 54 | Pkw-Fahrten pro Tag | 354 | Kfz-Fahrten pro Tag | 34 |
| Binnenverkehr Kfz | 5,4 | Binnenverkehr Kfz | 0,0 | davon Schwerverkehr | 0,0 |
| Pkw-Fahrten pro Tag | 49 | Pkw-Fahrten pro Tag | 354 | | 0 |
| Quell- und Zielverkehr | | Quell- und Zielverkehr | | Quell- und Zielverkehr | |
| Anteil Quellverkehr Spitze Vormittag | 0% | Anteil Quellverkehr Spitze Vormittag | 0% | Anteil Quellverkehr Spitze Vormittag | 0% |
| Anteil Quellverkehr Spitze Nachmittag | 25% | Anteil Quellverkehr Spitze Nachmittag | 25% | Anteil Quellverkehr Spitze Nachmittag | 11% |
| Anteil Zielverkehr Spitze Vormittag | 25% | Anteil Zielverkehr Spitze Vormittag | 25% | Anteil Zielverkehr Spitze Vormittag | 0% |
| Anteil Zielverkehr Spitze Nachmittag | 0% | Anteil Zielverkehr Spitze Nachmittag | 0% | Anteil Zielverkehr Spitze Nachmittag | 11% |
| Quellverkehr Spitze Vormittag | 0 | Quellverkehr Spitze Vormittag | 0 | Quellverkehr Spitze Vormittag | 0 |
| Quellverkehr Spitze Nachmittag | 12 | Quellverkehr Spitze Nachmittag | 88 | Quellverkehr Spitze Nachmittag | 4 |
| Zielverkehr Spitze Vormittag | 12 | Zielverkehr Spitze Vormittag | 88 | Zielverkehr Spitze Vormittag | 0 |
| Zielverkehr Spitze Nachmittag | 12 | Zielverkehr Spitze Nachmittag | 0 | Zielverkehr Spitze Nachmittag | 0 |
| | | Σ Kfz-Fahrten pro Tag | | | |
| | | | | 442 | |
| | | Quellverkehr Spitze Vormittag | | 0 | |
| | | Quellverkehr Spitze Nachmittag | | 104 | |
| | | Zielverkehr Spitze Vormittag | | 101 | |
| | | Zielverkehr Spitze Nachmittag | | 4 | |

Parkraumerhebung

| | Anzahl Park- stände | davon | | | davon | | |
|-----------------|---------------------------|---------------|-------------------|-----------------|---------------|-------------------|-----------------|
| | | Anzahl Kfz | Falsch- parker | Aus- lastung | Anzahl Kfz | Falsch- parker | Aus- lastung |
| | | 07:30 - 08:00 | | | 15:30 - 16:00 | | |
| Breitbendenstr. | 29 | 20 | 3 | 69,0% | 14 | 1 | 48,3% |
| Ulmenallee | 19 | 14 | 0 | 73,7% | 11 | 0 | 57,9% |
| Müselterweg | 18 | 14 | 7 | 77,8% | 11 | 3 | 61,1% |
| | 66 | 48 | 10 | 72,7% | 36 | 4 | 54,5% |

Tabelle 2: Ergebnisse der Parkraumerhebung am 20.01.2022

Bing- und Holverkehr

| | Planfall 1 Ulmenallee | Planfall 2 Breitbendenstr. | Planfall 3 Beide Kitas |
|---|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| Verkehrsaufkommen (Kfz/h) Spitzenstunde | 44 | 44 | 88 |
| Aufenthaltszeit an der Kita | 10 Minuten | | |
| Anzahl „Hol- und Bringphasen“ pro Stunde | 6 Hol- und Bringphasen (Zeitfenster) | | |
| Anzahl Kfz pro Zeitfenster | 7,3 | 7,3 | 14,6 |

Tabelle 4: Kfz-Stellplatzbedarf an den Kindertagesstätten (Variante 1 | 10 Minuten Aufenthaltszeit)

| | Planfall 1 Ulmenallee | Planfall 2 Breitbendenstr. | Planfall 3 Beide Kitas |
|---|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| Verkehrsaufkommen (Kfz/h) Spitzenstunde | 44 | 44 | 88 |
| Aufenthaltszeit an der Kita | 15 Minuten | | |
| Anzahl „Hol- und Bringphasen“ pro Stunde | 4 Hol- und Bringphasen (Zeitfenster) | | |
| Anzahl Kfz pro Zeitfenster | 11 | 11 | 22 |

Tabelle 5: Kfz-Stellplatzbedarf an den Kindertagesstätten (Variante 2 | 15 Minuten Aufenthaltszeit)

Mögliche Mobilitätsmaßnahmen (infrastrukturell)

- Anpassungen im Verkehrsnetz
 - Einrichtung von Einbahnstraßen (nur optional bei Bedarf und eher mit flankierenden baulichen Maßnahmen, da auch negative Auswirkungen möglich sind, z.B. höheres Geschwindigkeitsprofil)
 - Optimierungen an Knotenpunkten (eher optional)
 - Ordnung des ruhenden Verkehrs (Erstellung von Flyern umsetzbar, ggf. verstärkt durch FB 32 prüfen lassen)
 - Hol- und Bringzonen (optional nach wirklichem Einzugsgebiet der Kita denkbar, aber nicht exklusiv für Kita möglich, könnte relativ zügig umgesetzt werden)
 - Fahrradabstellanlagen an den Kindertagesstätten (sind inkl. Lastenfahrradabstellplätzen im Bauantrag vorgesehen)

Mögliche Mobilitätsmaßnahmen (Erzieherisch durch Träger)

- Altersgerechte Mobilitätsbildung in den Kitas
 - Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung
- Informationen über die Mobilität von Kindern
 - Förderung eigenständige Mobilität
 - Infoveranstaltung zum Thema „Mobilität und Verkehr“
- Bereitstellung von Mobilitätsinformationen
 - Erreichbarkeit der Einrichtung (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Hol- und Bringverkehr)
 - Mobilitätsoptionen
 - Lastenrad (ggf. gefördert) oder Bildung von Geh-/Fahrgemeinschaften

Fazit

- kleinere Defizite in der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
- Kapazitätsreserven für den Hol- und Bringverkehr sind im öffentlichen Verkehrsraum vorhanden
- voraussichtlich keine maßgeblichen Veränderungen hinsichtlich der Qualität des Verkehrsablaufs an den betroffenen Knoten und Strecken
- Mögliche Mobilitätsmaßnahmen
 - Anpassungen an der Verkehrsinfrastruktur
 - Übermittlung von Mobilitätsinformationen
 - Vermittlung altersgerechter Mobilitätsbildung
 - Verstetigung des Themas Mobilität in den Einrichtungen sein

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!