

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0170/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 27.05.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Überprüfung der Verkehrssicherheit im Bereich Herrenbergstraße; Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/Die Grünen vom 23.11.2020		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
30.06.2021	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Antrag gilt damit als behandelt.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Erläuterungen:

Anlass

Die Verwaltung wird per politischem Antrag "Überprüfung der Verkehrssicherheit im Bereich Herrenbergstraße" vom 23.11.2020 seitens der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beauftragt, die Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr im Bereich Herrenbergstraße zu überprüfen und Vorschläge für eine kostengünstige und sichere Verkehrsführung zu unterbreiten (s. Anlage 1).

Analyse

Status Quo (s. Anlage 2 und 3):

Die Herrenbergstraße liegt im Stadtteil Aachen-Eilendorf, Ortsteil Nirm, eingebettet in eine Tempo 30-Zone.

Abschnitt 1 (Schuttenhofweg bis Am Tunnel) ist ca. 380 m lang und wird von Kfz-, Rad- und Fußverkehr sowie der ASEAG (Linie 7) genutzt. Über die Straße Am Tunnel wendet die ASEAG über eine Wendeschleife und fährt über denselben Abschnitt die Herrenbergstraße zurück. Die ASEAG verkehrt hier werktags zwischen 9 und 18 Uhr stündlich. In diesem Abschnitt verfügt die Herrenbergstraße aktuell über einen Fahrbahnquerschnitt von 5,30 m bis 7,25 m. Anlagen für den Fußverkehr sind baulich undifferenziert und nur in Teilen mit Breiten von ca. 2,50 m bis 3,00 m vorhanden. Diese werden teilweise durch längsparkende Kfz genutzt. Die Straße weist v.a. in den Randbereichen im Abschnitt der Häuser Nr. 30 bis 48 keine homogene, ebene Oberfläche auf. Zahlreiche Risse und bereits ausgeführte Ausbesserungsarbeiten sind erkennbar.

Abschnitt 2 (Haus Nr. 37 bis Prunkweg) ist ca. 250 m lang und wird v.a. von Rad und Fußverkehr im Freizeitverkehr genutzt. Mangels expliziter Ziele auf dem Prunkweg verkehrt hier wenig Kfz-Verkehr.

Verkehrsbelastung

Bei der Vorortüberprüfung konnte keine auffällige bzw. hohe Verkehrsbelastung wahrgenommen werden. Auch wirkt sich der stündlich verkehrende Linienbetrieb der Linie 7 nicht negativ auf die Gesamtverkehrssituation aus, sondern stellt ein zum Umfeld verträgliches ÖPNV-Angebot an den Ortsteil Nirm dar.

Allgemeine Verkehrsgeschwindigkeit

Die in Abschnitten vergleichsweise schmale Fahrbahn führt dazu, dass sich entgegenkommende Verkehre langsam begegnen müssen. Ein akuter Handlungsbedarf zur Eindämmung überhöhter Geschwindigkeiten konnte im Rahmen der Beobachtung nicht festgestellt werden.

Stichprobenartige Geschwindigkeitsmessungen könnten durchgeführt werden, um das Bild zu komplettieren.

Fußverkehr

Das Parkverhalten der Anwohnenden führt dazu, dass der Fußverkehr die Fahrbahnrandbereiche bzw. die in Teilen vorhandenen Gehwege nicht nutzen kann.

Hier sollten die Anwohnenden hinsichtlich einer Änderung ihres Parkverhaltens sensibilisiert werden.

Radverkehr

Da es sich um eine Tempo 30-Zone handelt, ist die zulässige Differenzgeschwindigkeit zwischen den Fahrverkehren (Rad / Kfz / Großfahrzeuge) niedrig und erfordert per se keine zusätzlichen Elemente zur Sicherung des Radverkehrs.

Ruhender Verkehr

Die Situation des ruhenden Verkehrs ist vergleichsweise ungeordnet und wirkt sich negativ auf eine klare Führung des Fußverkehrs aus. Sie wird durch die parkenden Fahrzeuge der Anwohnenden verursacht.

Die Anwohnenden sollten im Sinne des Fußverkehrs durch kommunikative Maßnahmen für ein geordnetes Parkverhalten, v.a. unter Einbeziehung der privaten Auffahrten der Garagen, sensibilisiert werden.

Gesamteindruck bzgl. der Verkehrssicherheit

Aufgrund der niedrigen Verkehrsbelastung und des eher ländlichen Charakters lassen die in Teilen fehlenden Gehwegflächen keinen akuten Handlungsbedarf aus Gründen der Verkehrssicherheit erkennen. Ggf. könnten die Fahrbahnrandflächen und die in Teilen vorhandenen Gehwegflächen vom ruhenden Kfz-Verkehr befreit werden.

Eine straßenverkehrsrechtliche Beschilderung würde dies unterstützen, erfordert jedoch auch eine Beobachtung/Ahndung seitens des Ordnungsamtes, um wirksam zu sein.

Die flickenhaften Ausbesserungen und Risse in der Fahrbahnoberfläche tragen zu einem unstrukturierten Gesamteindruck bei. Es ist jedoch nicht erkennbar, dass sich dieser negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt.

Die Idee, durch Markierungen am Fahrbahnrand den ruhenden Verkehr zu ordnen und auf bestimmte Bereiche zu beschränken, um so die Freihaltung der Fahrbahnrandbereiche für den Fußverkehr zu unterstützen, wurde nach Rücksprache mit E18 verworfen. Der aktuelle Zustand der Fahrbahnoberfläche lässt das Aufbringen einer Markierung nicht zu. Sie wäre weder stabil noch dauerhaft aufzubringen.

Eine einfache Sanierung der Straße ist nach Einschätzung von E18 nicht möglich, da die strukturellen Schäden eher einen Vollausbau erfordern. Dieser wäre nach Auskunft von FB61/700 aufgrund der aktuell umfangreichen Agenda für das gesamte Stadtgebiet Aachen nicht vor dem Jahr 2025 möglich. Unter ästhetischen/gestalterischen Gesichtspunkten ist der Wunsch nach einer klaren Gliederung des Straßenraums und einer Verbesserung der Fahrbahnoberfläche durchaus nachvollziehbar. Eine Verbesserung des Gesamteindrucks lässt sich nach ersten Einschätzungen aufgrund des baulichen Zustandes jedoch nicht durch kleinmaßstäbliche Maßnahmen erzielen, sondern erfordert in Abschnitten eine Erneuerung der Fahrbahnoberfläche und eine klare Zuweisung der Nutzung für die Verkehrsteilnehmenden auf ganzer Breite.

Fazit

Es ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. Radverkehr wird im Mischverkehr sicher geführt. Weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit werden nicht als erforderlich erachtet.

Die Straßenraumquerschnitte sind in einzelnen Abschnitten so beengt, dass die bauliche Anlage von Gehwegen erhebliche Eingriffe in die Böschungsbereiche bzw. umfangreiche bauliche Maßnahmen erfordern würde. Gemäß den Beobachtungen vor Ort ist die Frequenz des Fuß- bzw. motorisierten Verkehrs vergleichsweise gering. Daher stehen Aufwand/Kosten eines baulichen Eingriffs nicht in einem ausgewogenen Verhältnis zur Erforderlichkeit und werden daher nicht empfohlen.

Aufgrund des aktuellen Zustandes der Fahrbahnoberfläche werden auch Markierungen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs aus bautechnischen Gründen weder als dauerhaft stabil noch als zielführend eingeschätzt.

Anlage/n:

Anlage 1: Antrag der GRÜNEN-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf vom 23.11.2020

Anlage 2: Lageplan Herrenbergstraße

Anlage 3: Bestandsfotos und Schnitte Herrenbergstraße