

|  |   |                                    |
|--|---|------------------------------------|
| <b>Vorlage</b>   |   | <b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0209/WP18 |
| Federführende Dienststelle:<br>FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und<br>Mobilitätsinfrastruktur   |   | Status: öffentlich                 |
| Beteiligte Dienststelle/n:   |   | Datum: 16.08.2021                  |
|  |   | Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300 |
| <b>Fahrbahnverengung an der Dorffer Straße;<br/>Antrag der SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-<br/>Kornelimünster/Walheim vom 15.07.2020</b> |   |                                    |
| <b>Ziele:</b> Klimarelevanz<br>nicht eindeutig   |   |                                    |
| <b>Beratungsfolge:</b>   |   |                                    |
| <b>Datum</b>   | <b>Gremium</b>                                    | <b>Zuständigkeit</b>               |
| 25.08.2021   | Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim | Entscheidung                       |

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Sie fasst den Planungsbeschluss für eine wechselseitige Fahrbahnverengung gemäß dem vorgestellten Plan.

## Finanzielle Auswirkungen

|  |    |      |  |
|--|----|------|--|
|  | JA | NEIN |  |
|  |    | x    |  |

| <b>Investive<br/>Auswirkungen</b>              | Ansatz<br>2021      | Fortgeschrieb<br>ener Ansatz<br>2021 | Ansatz<br>2022 ff.  | Fortgeschrieb<br>ener Ansatz<br>2022 ff. | Gesamt-<br>bedarf (alt) | Gesamt-<br>bedarf<br>(neu) |
|--|---------------------|--------------------------------------|---------------------|--|-------------------------|----------------------------|
| Einzahlungen                                   | 0                   | 0                                    | 0                   | 0  | 0                       | 0                          |
| Auszahlungen                                   | 0                   | 0                                    | 0                   | 0  | 0                       | 0                          |
| Ergebnis                                       | 0                   | 0                                    | 0                   | 0  | 0                       | 0                          |
| <i>+ Verbesserung /<br/>- Verschlechterung</i> | <i>0</i>            |                                      | <i>0</i>            |  |                         |                            |
|  | Deckung ist gegeben |                                      | Deckung ist gegeben |  |                         |                            |

| <b>konsumtive<br/>Auswirkungen</b>             | Ansatz<br>2021      | Fortgeschrieb<br>ener Ansatz<br>2021 | Ansatz<br>2022 ff.  | Fortgeschrieb<br>ener Ansatz<br>2022 ff. | Folge-<br>kosten (alt) | Folge-<br>kosten<br>(neu) |
|--|---------------------|--------------------------------------|---------------------|--|------------------------|---------------------------|
| Ertrag   | 0                   | 0                                    | 0                   | 0  | 0                      | 0                         |
| Personal-/<br>Sachaufwand                      | 0                   | 0                                    | 0                   | 0  | 0                      | 0                         |
| Abschreibungen                                 | 0                   | 0                                    | 0                   | 0  | 0                      | 0                         |
| Ergebnis                                       | 0                   | 0                                    | 0                   | 0  | 0                      | 0                         |
| <i>+ Verbesserung /<br/>- Verschlechterung</i> | <i>0</i>            |                                      | <i>0</i>            |  |                        |                           |
|  | Deckung ist gegeben |                                      | Deckung ist gegeben |  |                        |                           |

**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> |
|              |                |                | x                      |

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

|               |               |             |                          |
|---------------|---------------|-------------|--------------------------|
| <i>gering</i> | <i>mittel</i> | <i>groß</i> | <i>nicht ermittelbar</i> |
|               |               |             | x                        |

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> |
|              |                |                | x                      |

## Größenordnung der Effekte

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

Die **CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

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

|   |               |
|---|---------------|
| x | nicht         |
|   | nicht bekannt |

Es handelt sich um eine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine Verringerung der Geschwindigkeit. Daher ist ihre Umsetzung nicht explizit durch das Erreichen der Ziele des Klimaschutzes motiviert. Es werden weder Grünflächen versiegelt noch Bäume entfernt. Es ist nicht mit einem langfristigen Umstieg vom Pkw auf klimafreundliche Verkehrsmittel zu rechnen. Daher wird die Relevanz für den Klimaschutz bzw. die Klimafolgenanpassung als gering eingeschätzt.

## **Erläuterungen:**

### **1. Anlass**

Die SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim hat am 15.07.2020 einen Antrag zur Prüfung und Einrichtung einer Fahrbahnverengung an der Dorffer Straße im Bereich des Ortseingangs von Kornelimünster gestellt. (vgl. Anlage 1)

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Dorffer Straße beträgt zwischen Dorff und Kornelimünster 70 km/h, innerhalb der Orte gilt Tempo 30. Diese Geschwindigkeit wird insbesondere in Richtung Kornelimünster nicht eingehalten. Aus diesem Grund kommt es hier und an der Zufahrt des nahegelegenen Baubetriebshofes immer wieder zu gefährlichen Situationen. Die Verwaltung wurde dementsprechend beauftragt, zu prüfen, ob am Ortseingang Kornelimünster eine Fahrbahnverengung eingerichtet werden kann, um die Geschwindigkeit zu reduzieren und die Gefahrenstelle zu entschärfen.

### **2. Heutige Situation**

Die Dorffer Straße verbindet den Stadtteil Aachen-Kornelimünster und den Stadtteil Stolberg-Dorff miteinander. Sie ist ohne Gehweg und ohne Mitteltrennung ausgebaut und zwischen 5,70 m und 6,00 m breit. Zwischen den Ortseingängen gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, innerhalb der Orte beträgt diese 30 km/h. Auf der Dorffer Straße verkehren keine Linien des öffentlichen Personennahverkehrs und es befinden sich keine signaltechnisch geregelten Knotenpunkte in dem betroffenen Bereich. (vgl. Anlage 2 und 3)

Im Herbst 2019 wurde eine Verkehrserhebung durchgeführt. Vom 26.11.2019 bis 02.12.2019 wurde auf der Dorffer Straße auf Höhe der Hausnummer 35 eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. In diesem Bereich der Dorffer Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Es wurden die Kfz-Verkehrsbelastung und die gefahrene Geschwindigkeit auf der Dorffer Straße erfasst. (vgl. Anlage 4)

Insgesamt wurden in dem untersuchten Zeitraum 939 Fahrzeuge registriert. Die Geschwindigkeit von 40 km/h wurde von 41,3% überschritten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 38 km/h, wobei 15% der Fahrzeuge schneller als 49 km/h waren. Die Höchstgeschwindigkeit wurde am 30.11.2019 mit 75 km/h gemessen. (vgl. Anlage 4)

### **3. Planung**

Eine Fahrbahnverengung kommt an verschiedenen Stellen der Dorffer Straße in Betracht. Zum einen bildet der Ortseingang eine Möglichkeit, eine Fahrbahnverengung anzulegen. Da die Geschwindigkeitsüberschreitungen allerdings weiter in Richtung Ortsmitte festgestellt worden sind und auch die Bebauung erst weiter in Richtung Ortskern beginnt, kommen auch der Beginn des Tempolimits von 30 km/h sowie der Beginn der Wohnbebauung in Frage. Die verkehrslenkenden Dienststellen der Stadt Aachen favorisieren eine wechselseitige Fahrbahnverengung auf der Höhe des Baubetriebshofes. An dieser Stelle beträgt die Fahrbahnbreite 5,70 m. (vgl. Anlage 3)

Da die Dorffer Straße unter anderem mit Schwerlastverkehr befahren wird, müssen die verbleibenden Fahrstreifen zwischen Fahrbahnverengung und Seitenraum eine lichte Breite von mindestens 3,50 m aufweisen. Die geplante Fahrbahnverengung kann infolgedessen eine maximale Breite von 2,20 m aufweisen. Zusätzlich soll die Fahrbahnverengung – falls möglich – einen Durchlass für den Radverkehr bieten, damit dieser die Option hat, am Fahrbahnrand weiter zu fahren.

Die Verengungen haben dementsprechend eine Länge von jeweils 10,00 m. Sie werden mit den Verkehrszeichen 626-30 und 605-20 (Leitbaken) kenntlich gemacht. (vgl. Anlage 5)

Die Detailzeichnung erfolgt mit der Ausführungsplanung. Die Kosten für die markierte wechselseitige Fahrbahnverengung werden auf Grundlage von Erfahrungswerten auf circa 6.000 € geschätzt.

#### **4. Empfehlung der Verwaltung**

Die Messungen zeigen eine überdurchschnittliche Geschwindigkeitsüberschreitung. Da die Dorffer Straße keine Gehwege hat, besteht Handlungsbedarf. Die Anlage einer wechselseitigen markierten Fahrbahnverengung wird daher von den verkehrslenkenden Dienststellen der Stadt Aachen empfohlen.

#### **5. Kosten und finanzielle Auswirkungen**

Die Einplanung der notwendigen Mittel zur Umsetzung der Maßnahme erfolgt haushaltsneutral mit der zukünftigen Haushaltsplanung.

Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahme mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten.

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

1. Antrag der SPD-Fraktion vom 15.07.2020
2. Foto Bestand
3. Lageplan Übersicht
4. Auswertung der Verkehrserhebung vom 26.11. bis 02.12.2019
5. Lageplan