

Vorlage Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0953/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 05.08.2013 Verfasser: FB 61/30									
Fußgängerüberweg im Kreuzungsbereich Karmeliterstraße/Boxgraben Antrag der SPD-Fraktion im Rat der Stadt Aachen vom 16.07.2013										
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">Datum</td> <td style="width: 35%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>04.09.2013</td> <td>B 0</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>19.09.2013</td> <td>MA</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	04.09.2013	B 0	Kenntnisnahme	19.09.2013	MA	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz								
04.09.2013	B 0	Kenntnisnahme								
19.09.2013	MA	Kenntnisnahme								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen- Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Anlass

Die SPD-Fraktion beantragt an der Kreuzung Boxgraben/Mozartstraße/Karmeliterstraße für die Fußgänger, die die Karmeliterstraße queren müssen, eine Aufstellfläche als Querungshilfe einzurichten.

Alternativ sollen die Grünzeiten für diesen Fußgänger überprüft werden.

Erläuterungen

Die Kreuzung Boxgraben/Mozartstraße/Karmeliterstraße befindet sich im südlichen Alleenring und ist Bestandteil des innerstädtischen Verteilerrings. Am Knoten bestehen wesentliche Verflechtungen für IV und ÖV- Bewegungen von und zur Innenstadt.

Die Fußgängerfurt über die Karmeliterstraße ist mit 30 Metern einer der längsten Furten der Innenstadt.

Aufstellfläche als Querungshilfe

In der Karmeliterstraße gibt es neben der Einfahr-Spur eine schmale Mittelinsel, darüber hinaus eine Linksabbiegespur, eine Spur für den Rechtsabbieger und Geradeausfahrer, einen Radfahrstreifen und eine Busspur, die auch als Haltestelle dient.

Neben der hohen Verkehrsbelastung wirkt sich die Lage der Haltestelle in der Karmeliterstraße stark reduzierend auf die Leistungsfähigkeit aus. Der Bus aus der Karmeliterstraße kann aus der Haltestelle am rechten Fahrbahnrand nur in einem separaten Fenster nach links abbiegen, während alle anderen Fahrzeugströme warten müssen.

Um eine ausreichend breite Aufstellfläche in Form einer Mittelinsel einzurichten, müsste eine der Fahrspuren entfallen.

Dies ist aufgrund der hohen Belastungszahlen nicht möglich, ohne die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes stark zu reduzieren.

Die bereits vorhandene Mittelinsel, die als Aufstellfläche des Signalmastes dient, ist an der breitesten Stelle 2 Meter und entspricht nicht dem Standard für Mindestbreiten an Mittelinseln. Daher würde eine Verlängerung der Mittelinsel alleine nicht ausreichend sein um eine Aufstellfläche herzustellen.

Verlängerung der Grünphase

Die Länge der Grünzeit wird nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2010) festgelegt.

In der Grünzeit ist laut den Richtlinien „zu gewährleisten, dass bei nur einer zu querenden Furt, während der Freigabezeit rechnerisch mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann.“ Im Anschluss an die Grünzeit gibt es eine „Schutzzeit“ (= Räumzeit), in der Fahrzeuge aus querenden Richtungen noch nicht losfahren dürfen. Diese Schutzzeit ist in der Regel länger als die Grünzeit. D.h. solange das Grünlicht leuchtet, darf die Fahrbahn vom Rand aus betreten werden. Es dient als „Startsignal“ und bedeutet nicht, dass in der Grünzeit die komplette Furt gequert werden muss. Springt

das Fußgängersignal auf rot, so darf die Fahrbahn nicht mehr neu betreten werden, jedoch dürfen und können die auf dem Weg befindlichen Personen die Fahrbahn gefahrenlos „räumen“.

Laut den Richtlinien liegt der Regelwert für die Gehgeschwindigkeit von Fußgängern bei 1,2 Metern pro Sekunde.

(Variationen von 1,0 bis 1,5 Meter pro Sekunde sind möglich, jedoch sollte der untere Wert nur dort eingesetzt werden, wo Furten überwiegend zum Schutz von mobilitätseingeschränkten Menschen eingerichtet werden. Auch der Höchstwert sollte nur in Ausnahmefällen genutzt werden).

Bei der angenommenen Geschwindigkeit von 1,2 Meter pro Sekunde beträgt die Mindestgrünzeit 13 Sekunden.

Diese Mindestgrünzeit wird an der vorhandenen Furt deutlich überschritten. Im Regelfall werden morgens 37 Sekunden, nachmittags 35 Sekunden und in den Schwachlastzeiten 22 Sekunden zur Verfügung gestellt. Diese Zeiten können sich allerdings durch die Busbeeinflussung der Lichtsignalanlage reduzieren. Fordert ein Bus die Freigabe aus der Busspur an, reduziert sich die Grünzeit der Fußgänger auf 17 Sekunden (morgens und nachmittags), in den Schwachlastzeiten lediglich auf 19 Sekunden.

Diese deutliche Reduzierung tritt jedoch nur in seltenen Fällen ein.

Laut dem Online-Archiv des Verkehrsrechners wurde am 10.07.2013 (außerhalb der Schulferien) in der Morgenspitze (7:30 – 8:30) die Anlage fünf Mal innerhalb einer Stunde von den Bussen beeinflusst, in der Nachmittagspitze (16:30 – 17:30) des gleichen Tages wurde vier Mal in einer Stunde die Grünzeit für den Fußgänger auf 17 Sekunden gekürzt. In den jeweils verbleibenden anderen 40 Lichtsignal-Umläufen stand auch weiterhin die volle Fußgängergrünzeit zur Verfügung. Die restliche Zeit hatte der Fußgänger also immer mehr als 30 Sekunden Grün.

Die Zeit, die zur Überquerung benötigt wird, ist demnach ausreichend, eine Verlängerung wird aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der ÖPNV- Förderung nicht für sinnvoll erachtet.

Anlage/n:

Anlage 1: Antrag der SPD-Fraktion vom 15.07.2013

Anlage 2: Lageplan des Knotens