

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0414/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	14.03.2016
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
<b>Krugenofen, Verkehrsflächen</b>			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
13.04.2016	B 0	Anhörung/Empfehlung	
14.04.2016	MA	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Umsetzung einer Tempo 30 - Streckenregelung nach einem positiven Beratungsergebnis der Verkehrsministerkonferenz. Sollte dieses ausbleiben wird die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen unter Verzicht auf den vorhandenen Längsparkstreifen empfohlen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beschließt die Umsetzung einer Tempo 30 - Streckenregelung nach einem positiven Beratungsergebnis der Verkehrsministerkonferenz. Sollte dieses ausbleiben wird die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen unter Verzicht auf den vorhandenen Längsparkstreifen beschlossen.

**finanzielle Auswirkungen**

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	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
<b>+ Verbesserung / - Verslechterun g</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Die Wiederherstellung des Krugenofen zwischen Sebastianstraße und Hauptstraße ist weit fortgeschritten. Über die Maßnahme wurde in verschiedenen Sitzungen der Bezirksvertretung Aachen-Mitte, zuletzt am 10.06.2015, sowie des Mobilitätsausschusses, zuletzt am 18.06.2015 beraten und beschlossen.

Bei der Wiederherstellung wurden erhebliche funktionale Mängel des Straßenraums soweit wie möglich beseitigt. Die Rahmenbedingungen und Planungsgrundsätze wurden in den verschiedenen Beratungen eingehend erläutert.

### **Umsetzung**

Letztlich wurde ein Straßenraum hergestellt, der – neben beidseitigen Gehwegen und einem einseitig baulich angelegten Parkstreifen - mit einer Fahrbahnbreite von i.d.R. 8,50 m verschiedene Optionen der Fahrbahnaufteilung bietet. Umgesetzt ist derzeit eine 6,50m breite Fahrbahn mit zuzüglichem Fahrbahnrandparken. Separate Radverkehrsanlagen sind momentan nicht vorhanden. Die endgültige Markierung steht nun an.

Politisch und verwaltungsseitig gewünscht war eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, um eine weitgehende Reduktion der Lärmemissionen zu erreichen. Gleichzeitig könnte damit auf dem ca. 400 m langen Straßenabschnitt Gefährdungsminderung für den Radverkehr, wie auch für querende Fußgänger betrieben werden.

Zum Thema Lärm hatte der Mobilitätsausschuss am 18.06.2015 ebenfalls beschlossen, nach Fertigstellung der Straße erneut (Lärm-)Messungen durch zu führen.

Dazu ist zu bemerken, dass der Krugenofen im Rahmen der gesamtstädtischen Lärmaktionsplanung als Lärmbelastungsschwerpunkte identifiziert wurde und die Stadt nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie dazu verpflichtet ist, eine Strategie für derartige Belastungsschwerpunkte zu entwickeln, um die Lärmbelastung für die betroffenen Anwohner zu reduzieren. Im Kontext der Straßenneuplanung wurden seitens des FB Umwelt detaillierte Berechnungen zur Lärmbelastung durchgeführt; diese zeigten, dass am Krugenofen sowohl tags als auch nachts Grenzwertüberschreitungen auftreten.

Lärmmessungen wurden für den Krugenofen bis dato nicht durchgeführt. Eine Lärmmessung eignet sich nicht, da derartige Messungen immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängen (beispielsweise Witterungseinflüsse oder auch schwer erfassbare zeitliche Schwankungen der Verkehrsstärke) und demzufolge immer nur Momentaufnahmen zulassen. Eine Lärmberechnung wird daher auch vom Gesetzgeber ausdrücklich gefordert.

Durch das Aufbringen von "Flüsterasphalt" wurde eine erste geeignete Lärminderungsmaßnahme umgesetzt. Eine messtechnische Überprüfung der Lärminderung nach Fertigstellen der Straße ist mit Blick auf die o.g. Aspekte und den fehlenden Vergleich zum Ausgangszustand nicht sinnvoll. Die

lärmmindernde Wirkung des Flüsterasphalts (Größenordnung etwa 3 -5 dB(A)) ist wissenschaftlich nachgewiesen und auch für den Krugenofen als gesichert anzunehmen.

### **Tempo 30**

Da der Krugenofen als Bundesstraße klassifiziert ist, bedarf die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h der Zustimmung der Bezirksregierung Köln bzw. des Landesverkehrsministeriums. Neben den Lärmgründen existiert derzeit nur eine eingeschränkte Anordnungsfähigkeit aus Sicherheitsgründen, nämlich wenn die Anordnung aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse geboten ist (§ 45 (9) Straßenverkehrsordnung StVO). Darüber hinaus darf eine Beschränkung des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn eine Gefahrenlage besteht.

### **Tempo 30 aus Lärmschutzgründen**

Den Regelvorgaben folgend wurde bei der Erneuerung des Krugenofens ein lärmoptimierter Asphalt verwendet, der zu einer Reduktion der starken Grenzwertüberschreitungen beiträgt. Dennoch sind auch nach Umsetzung Grenzwertüberschreitungen fest zu stellen. Diese wurden vom zuständigen Fachamt berechnet und von der Bezirksregierung als oberer Straßenverkehrsbehörde bewertet. Im Ergebnis kommt diese zu dem Schluss, dass Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h für den Bereich der Hausnummern 1 -18 ganztags sowie für den Abschnitt zwischen Eynattener Straße und Sebastianstraße nachts zwischen 22 und 6 Uhr aus Lärmschutzgründen zustimmungsfähig wären. Eine weitergehende Ausweisung von T 30 auf dem gesamten Abschnitt ist aus Lärmschutzgründen nicht möglich.

### **Tempo 30 aus Sicherheitsgründen**

Nach Auffassung des Bundes- und der Landesverkehrsminister geben die bisher geregelten Sachverhalte nicht den tatsächlich notwendigen Bedarf einer erleichterten Anordnung von Tempo 30 aus Schutzzwecken wieder (Verkehrsministerkonferenz [VMK] vom 16./17.4.2015). Unter dem Titel „**Verbesserung des Miteinanders von Mensch und Verkehr**“ wurde eine Arbeitsgruppe leitender Ministerialbeamter eingesetzt, die Vorschläge zum Anpassungsbedarf zur Anordnung von Tempo 30 erarbeitet hat, um Städten mehr Spielräume für die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen einzuräumen. Bereits zur Sitzung der VMK am 8./9.10.2015 wurden Vorschläge der Änderung des Regelwerks unterbreitet und beschlossen, darunter folgende Sachverhalte:

1. eine grundsätzliche besondere Gefahrenlage vor Schulen, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäusern anzunehmen,
2. bei kurzen Streckenabschnitten zwischen zwei bereits beschränkten Abschnitten zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen,
3. die Anpassung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen sowie
4. die Anpassung der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und
5. die weitere Prüfung, inwieweit die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb

geschlossener Ortschaften auf 30 km/h auf Strecken mit einer hohen Fußgänger- und/oder Radverkehrsdichte ohne entsprechende Fuß- oder Radverkehrsanlagen bei gleichzeitig erhöhtem Querungsbedarf erleichtert werden kann.

Von Seiten des BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) wurde ein Vorschlag für die Änderung der StVO veröffentlicht, der den Schutz vor Schulen, Kindergärten oder Altenheimen erhöht und wonach zukünftig ohne separaten Gefahrennachweis Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h möglich werden sollen. Der kommenden VMK am 14./15.4.2016 liegt ein weitergehender Beschlussvorschlag der Länderministerien vor.

Die Einrichtung von Tempo 30 auf dem Krugnofen wäre demnach nur sinnvoll, wenn die angedeuteten weitergehenden Regelungen Aussicht auf Rechtskraft hätten. Eine alleinige Umsetzung zweier punktueller Tempo 30 Abschnitte für den Bereich der Hausnummern 1 -18 ganztags sowie für den Abschnitt zwischen Eynattener Straße und Sebastianstraße nachts zwischen 22 und 6 Uhr ergeben hingegen aus Sicht der Verwaltung keinen Sinn. Die daraus resultierenden Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge würden sich kontraproduktiv auf die begründende Lärmreduzierung auswirken und die kurzen Abschnitte nur bedingt zu niedrigeren gefahrenen Geschwindigkeiten und damit einer sicheren Abwicklung der Verkehre beitragen.

### **Endgültige Markierung**

Die nun anstehende Markierung des Straßenraums ist zu entscheiden. Sollte eine weitergehende Anordnung von Tempo 30 ausbleiben ist aus Sicht der Straßenverkehrsordnung dem Grundsatz „Sicherheit geht vor Leistungsfähigkeit und Komfort“ zu folgen (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO). In der Abwägung der bereits früher diskutierten Markierungsvarianten bedeutet dies die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit Aufgabe des einseitigen Fahrbahnrandparkens. Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 50 und der gegebenen Fahrbahnbreite von 6,50 m ist unter Beachtung der bestehenden Verkehrsbelastungen und der Lage im Radverkehrsnetz mit den vorhandenen schulischen und universitären Zielen (Rhein-Maas-Gymnasium, Pius-Gymnasium, GHS Burtscheid, FH Aachen) einerseits und der Innenstadt andererseits nicht mit den vorhandenen Regelwerken in Einklang zu bringen. Die vorhandenen einseitigen Fahrbahnrandparkplätze stellen demgegenüber zwar ein wünschenswertes Angebot für die Anlieger, nicht jedoch eine sicherheitsrelevantes Infrastrukturelement dar. Dies ist für eine politisch einstimmig anerkannt notwendige Radwegeverbindung, der es aufgrund der Topographie und der Lage im Raum auch an Alternativen ermangelt, anders zu bewerten.