

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1244/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	02.07.2019
		Verfasser:	Dez. III / FB61/400
Bessere Fahrbahntrennung am Berliner Ring Antrag der Gruppe "Allianz für Aachen" im Rat der Stadt Aachen vom 26.04.2019			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
12.09.2019	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis, wonach im Bereich der Eisenbahnbrücke Berliner Ring eine bauliche Mitteltrennung technisch nicht möglich ist und dieser Teilabschnitt auch keine Unfallhäufungsstelle darstellt. Die Verwaltung wird durch ergänzende Beschilderung die geltende Höchstgeschwindigkeit dort verdeutlichen und gemeinsam mit der Polizei im Rahmen technischer Möglichkeiten Geschwindigkeitsmessungen vornehmen. Der Antrag gilt damit als behandelt.

Erläuterungen:

Nach Erhalt des Antrages hat die Straßenverkehrsbehörde bei der Polizei eine Unfallaufstellung für den Teilabschnitt des Berliner Ringes zwischen den Ampelstauräumen Breslauer Straße und Von-Coels-Straße angefordert. In dieser Strecke sind in den letzten fünf Jahren insgesamt sieben Verkehrsunfälle außerhalb der beiden Ampelstauräume polizeilich erfasst worden. Davon ereigneten sich drei in Fahrtrichtung Von-Coels-Straße und vier trotz vorhandener Geschwindigkeitsmessanlage in Fahrtrichtung Breslauer Straße. Alle Unfälle enthielten Hinweise auf zu hohe Fahrgeschwindigkeiten.

Als Straßenbaulastträger für die L 260 Berliner Ring wurde der Landesbetrieb Straßenbau angehört. Der Landesbetrieb weist ausdrücklich darauf hin, dass die nachträgliche Ausstattung mit einer passiven Schutzeinrichtung zur Richtungstrennung gemäß der Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme die Herstellung eines „markierten“ Mittelstreifens mit einer Schutzeinrichtung bedeute. Unter Berücksichtigung des notwendigen Lichtraumprofils von jeweils 0,50 Meter auf beiden Richtungsseiten der Baubreite eines von der BAST zugelassenen doppelseitigen Schutzsystems von ca. 1,00 Meter und dem Platz für zwei Schmalstrichmarkierungen von 0,12 Meter bedeutet dies einen Platzbedarf von ca. 2,25 Meter innerhalb des vorhandenen Straßenquerschnitts. Die zusätzlich benötigte Mindestbreite ist im vorhandenen Straßenquerschnitt nicht vorhanden. Im Bereich des Überführungsbauwerks über die Eisenbahnbrücke ist eine Schutzeinrichtung mangels vorhandener Brückenkappen in der Fahrbahnmitte nicht zu verankern. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Tatsachen ist der Vorschlag der „Allianz für Aachen“ nicht umsetzbar. Der Einsatz flexibler Elemente wird als nicht zielführend eingestuft, da diese problemlos überfahren werden können.

Die eingangs genannten insgesamt sieben Verkehrsunfälle auf fünf Jahre lassen den Berliner Ring in diesem Bereich wegen der sehr hohen täglichen Verkehrsbelastungszahlen nicht als Unfallhäufungsstrecke einstufen. Die Verwaltung hat deshalb gemeinsam mit straßen.NRW als dortigem Straßenbaulastträger und der Polizei entschieden, durch ergänzende Beschilderung in beiden Fahrtrichtungen im Bereich der Eisenbahnbrücke die geltende Höchstgeschwindigkeit nochmals zu verdeutlichen und hierbei ergänzend auf Radarkontrollen hinzuweisen. Zeitgleich werden zukünftig das städtische Ordnungsamt sowie die Polizei diese Stelle im Rahmen personeller und technischer Möglichkeiten in die regelmäßige Überwachung aufnehmen. Die Ergänzung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage in Fahrtrichtung Hüttenstraße erfolgt ebenfalls nicht, da die Unfallauswertungen gezeigt haben, dass die für die Gegenrichtung bereits bestehende stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage nicht unfallmindernd wirkt. Hier sind sporadische mobile Kontrollen an wechselnden Stellen erfolgversprechender.

Anlage/n: Ratsantrag der Gruppe „Allianz für Aachen“ vom 26.04.2019