

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0258/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 13.10.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Querungsmöglichkeit am Brüsseler Ring		
Ziele: nicht eindeutig		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
24.11.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
09.12.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungs- und Ausführungsbeschluss für eine provisorische Mittelinsel zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Er fasst den Planungs- und Ausführungsbeschluss für eine provisorische Mittelinsel auf dem Brüsseler Ring.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-900-02400-300-1 Kleinmaßnahmen im Straßenraum

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	225.938,22*	225.938,22	360.000	360.000	0	0
Ergebnis	225.938,22	225.938,22	360.000	360.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-947-2 Kleinmaßnahmen im Straßenraum

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	96.554,17**	96.554,17	240.000	240.000	0	0
Abschreibungen	39.912,70***	39.912,70	60.000	60.000	0	0
Ergebnis	136.466,87	136.466,87	300.000	300.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 190.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 36.438,22 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 500 €

**Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 80.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 16.554,17 €

***Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 40.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 412,70 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 500 €

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 CO₂-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 **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%)

x	nicht
	nicht bekannt

Es handelt sich um eine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. 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 den Fußverkehr für die Wegebeziehung Hermann-Löns-Allee über den Brüsseler Ring zu rechnen. Daher wird die Relevanz für den Klimaschutz bzw. die Klimafolgenanpassung als gering eingeschätzt.

Erläuterungen:

1. Anlass

Aus der Bürgerschaft hat die Verwaltung den Hinweis bekommen, die Einrichtung einer Querungshilfe am Brüsseler Ring im Bereich der Einmündung der Hermann-Löns-Allee zu prüfen.

Der Brüsseler Ring ist stark befahren. Im Kreuzungsbereich mit der Hermann-Löns-Allee mischen sich hohe Geschwindigkeiten auf dem Brüsseler Ring mit fehlender Sicht auf den Verkehr aus südlicher Richtung. Die Verwaltung hat deswegen geprüft, ob zwischen den Knotenpunkten Brüsseler Ring/Lütticher Straße und Brüsseler Ring/Kaiser-Friedrich-Allee eine zusätzliche Querungshilfe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr entlang der Hermann-Löns-Allee eingerichtet werden kann.

2. Heutige Situation

Der Brüsseler Ring liegt im Südwesten der Stadt Aachen. Er ist im Trennprinzip ausgebaut und in diesem Bereich etwa 8,50 m breit. Es gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Auf dem Brüsseler Ring verkehren in diesem Bereich keine Linien des öffentlichen Personennahverkehrs, beide oben genannten Knotenpunkte sind signaltechnisch geregelt.

Die Art der Querungshilfe ist von den Verkehrsstärken der Kfz und Fußgänger*innen abhängig (vgl. Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)).

Am 09. und 10.05.2021 wurde auf dem Brüsseler Ring auf Höhe der beidseitig abgesenkten Gehwege an der Hermann-Löns-Allee eine Verkehrszählung durchgeführt. Mit dem 09.05.2021 wurde ein Sonntag gewählt, da an einem Sonntag eine hohe Frequenz an Fußgänger*innen erwartet wurde. Montag, der 10.05.2021, war ein Wochentag außerhalb der Ferien und auch an diesem Tag wurde von 7:00 bis 19:00 Uhr gezählt. Es wurden die querenden Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie die Kfz-Verkehrsbelastung des Brüsseler Rings erfasst. Am Sonntag, den 09.05.2021 wurden maximal 77 Fußgängerquerungen in einer Stunde registriert (12:15 bis 13:15 Uhr). Zeitgleich befuhren 836 Kfz diesen Abschnitt des Brüsseler Rings. In der Kfz-Spitzenstunde am Montag, den 10.05.2021 (14:15 bis 15:15 Uhr) wurden 1034 Kfz und 13 Fußgängerquerungen gezählt.

3. Planung

Es wurden als Querungshilfen ein Fußgängerüberweg (FGÜ) sowie eine Mittelinsel geprüft. Zunächst wurde geprüft, ob gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) bei der vorliegenden Kombination von Querungen durch zu Fuß Gehende und Kfz- sowie Fahrrad-Belastung ein FGÜ in Betracht kommt. Laut den R-FGÜ 2001 kommt die Anordnung eines FGÜ unabhängig von den Fußgängerquerungen bei Verkehrsstärken über 750 Kfz/h nicht zur Anwendung. Gemäß der Verkehrszählung von Mai 2021 wird diese Verkehrsstärke deutlich überschritten, sodass ein FGÜ nicht in Frage kommt.

Daher wird an der beantragten Stelle des Brüsseler Rings eine Mittelinsel vorgeschlagen. Die Menge der querenden Fußgänger*innen und Radfahrender*innen zeigt, dass deren Einrichtung hier sinnvoll

ist. Aufgrund der geringen Straßenraumbreite von ca. 8,50 m und einer bedingt durch den hohen Anteil an Schwerverkehr notwendigen Fahrstreifenbreite von jeweils 3,25 m kann die Mittelinsel lediglich eine Breite von 2,00 m aufweisen. Um eine schnelle Umsetzung zu ermöglichen, wird die Mittelinsel zunächst als provisorische Mittelinsel mit Markierungen und Klebeborden geplant. Damit wird für Fußgänger*innen beim Queren des Brüsseler Rings sowohl der Komfort als auch vor allem die Sicherheit durch die Anlage der Mittelinsel verbessert. Da in unmittelbarer Nähe der geplanten Mittelinsel die Zufahrt zu dem Privatgrundstück eines Tennisvereins liegt, wurde mittels einer Schleppkurvenprüfung die Erreichbarkeit des Grundstücks nachgewiesen.

Die weitere Detailplanung erfolgt mit der Ausführungsplanung.

4. Kosten und finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für den Umbau und die Markierungsarbeiten belaufen sich überschlägig auf ca. 8.000 €.

Die Mittel stehen im PSP-Element 5-120102-900-02400-300-1/4-120102-947-2 „Kleinmaßnahmen im Straßenraum“ zur Verfügung.

5. Empfehlung der Verwaltung

Gegebenenfalls kann zu einem späteren Zeitpunkt eine dauerhafte Lösung mit einer breiteren Mittelinsel eingeplant werden. Die dazu notwendigen Anpassungen am Straßenkörper würden zum jetzigen Zeitpunkt zu einer erheblichen Verteuerung und zeitlichen Verschiebung der Maßnahme führen. Daher empfiehlt die Verwaltung aus den oben genannten Gründen die Anlage einer provisorischen Mittelinsel.

Anlage/n:

1. Fotos Bestand
2. Lageplan Mittelinsel
3. Lageplan mit Schleppkurve