

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0545/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 21.11.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Sachstandsbericht: Verkehrssicherheit in der Neuenhofstraße/Vennbahnweg vom 13.01. bzw. 27.10.2022		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.12.2022	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

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

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

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>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>

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>

Größenordnung der Effekte

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

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

Durch die Maßnahme wird die Verkehrssicherheit aller am Verkehr Teilnehmenden (besonders des Fuß- und Radverkehrs) erhöht. Dies wird zusammen mit der Attraktivität der Radverkehrsführung den Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad fördern und sich positiv auf das Klima auswirken.

Der Effekt ist mit Blick auf das gesamtstädtische Einsparziel in seiner Größenordnung zu vernachlässigen und kann im Moment nicht genauer quantifiziert werden.

Erläuterungen:

1. Anlass

Die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Aachen beantragte

- am 13.01.2022 für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 17.02.2022 die Aufnahme des Tagesordnungspunktes „Verkehrssicherheit Neuenhofstraße / Vennbahnweg“ und eine Erläuterung, inwieweit die Verkehrssicherheit dort beeinträchtigt ist und ob gegebenenfalls Maßnahmen zu ihrer Steigerung vorgenommen werden sollten, sowie
- am 27.10.2022 für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 01.12.2022 einen Bericht zum aktuellen Stand der Arbeiten.

(s. Anlage 1 und 2).

2. Sachstand

Die Verwaltung hat die Zahl der Querungsvorgänge von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden am Knoten Neuenhofstraße / Zubringer zum Vennbahnweg am 03.05.2022 erfasst.

Es wurde im Abschnitt Neuenhofstraße / östlich der Reinhardstraße ermittelt:

- Gesamttag: 7-19 Uhr: 64 Zu-Fuß-Gehende und 54 Radfahrende querten über die Neuenhofstraße und 13.056 Kfz befuhren diese Stelle im Längsverkehr.
- Spitzenstunde 16-17 Uhr: 16 Zu-Fuß-Gehende und 6 Radfahrende querten über die Neuenhofstraße und 1.215 Kfz befuhren diese Stelle im Längsverkehr.

Somit ist der Anteil des aktuell querenden Fuß- und Radverkehrs vergleichsweise niedrig.

Ergänzend zu den erhobenen Verkehrsdaten sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Der Mobilitätswandel wird im allgemeinen Konsens angestrebt und lässt zukünftig eine Zunahme des Fuß- und Radverkehrs und somit auch eine Zunahme des Querungsbedarfs erwarten.
- Die Einmündung hat eine räumliche Verbindungsfunktion sowohl zwischen der Vennbahntrasse und dem unmittelbar angrenzenden Wohngebiet Reinhardstraße und in der Weiterführung Richtung Trierer Straße/Radvorrang-Route Brand, weshalb speziell an dieser Stelle eine Zunahme des Querungsbedarfs zu erwarten ist.
- Der Fahrbahnquerschnitt der Neuenhofstraße ist vergleichsweise breit und begünstigt eine hohe Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs, was sich negativ auf das sichere Queren des Fuß- und Radverkehrs über die Neuenhofstraße auswirkt.

Daraus lässt sich ableiten, dass eine Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle grundsätzlich einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten kann.

Die Verwaltung prüft daher aktuell die Möglichkeiten einer Sicherung.

3. Analyse des Bestandes

Gemäß der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R FGÜ) 2001 kommt die Anlage eines Fußgängerüberweges an dieser Stelle nicht in Betracht, da weder die notwendigen Zahlen noch eine besondere Gefahrenlage oder schützenswerte Einrichtungen im unmittelbaren Umfeld gegeben sind.

Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 2006 bzw. Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) 2002

- wird aufgrund der ermittelten, vergleichsweise geringen Anzahl Querungswilliger und der damit verbundenen Unterhaltungskosten eine (bedarfsgesteuerte) Lichtsignalanlage als nicht verhältnismäßig bzw. zweckdienlich erachtet. (Anmerkung: Die aktuell dort installierte mobile Lichtsignalanlage wurde temporär zur Sicherung im Rahmen der Bauarbeiten zur Verbreiterung des Vennbahnweges aufgestellt. Sie ist Teil der Umleitung, da der Geh-/Radweg Richtung Vennbahnweg gesperrt werden musste.)
- kommt aufgrund der erhobenen Zahlen eine bauliche Mitteltrennung ohne Vorrang des Fuß-/Radverkehrs grundsätzlich in Betracht. Diese unterstützt das sichere Queren in allen Relationen.

Aktuell prüft der Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur mittels Schleppkurven eine mögliche Gestaltung und v.a. sinnvolle Lage einer baulich angelegten Mittelinsel. Hierbei ist zu beachten, dass die Schleppkurven von Entsorgungsfahrzeugen und Rettungsfahrzeugen berücksichtigt sein müssen. Da Fuß- und Radverkehr vergleichsweise umwegempfindlich sind, muss die bauliche Anlage der natürlichen Geh- bzw. Fahrlinie des Fuß- und Radverkehrs in Nord-Süd-Relation über die Neuenhofstraße möglichst entsprechen. Ist die räumliche Entfernung vom Quell- bzw. Zielpunkt der Querungswilligen zu groß, wird sie ggf. wenig akzeptiert/genutzt. Diese Belange gilt es zu berücksichtigen.

Aufgrund der aktuell umfangreichen und dringlichen Arbeitsaufträge konnte diese Planung noch nicht zu einer fertigen Vorlage ausgearbeitet werden.

6. Fazit

Die Verwaltung erstellt aktuell die Planung für eine bauliche Mittelinsel und wird sie alsbald vorlegen.

Anlage/n:

Anlage 1 – Antrag der CDU vom 13.01.2022

Anlage 2 – Antrag der CDU vom 27.10.2022

Anlage 3 – Lageplan und Fotos