

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0027/WP18 Status: öffentlich AZ: Datum: 18.12.2020 Verfasser: Dez. III/FB 61/300									
Alt-Haarener-Straße Beschluss der Unfallkommission - Umsetzung (Planungsbeschluss)										
Ziele: Klimarelevanz nicht eindeutig										
Beratungsfolge: <table border="1" data-bbox="180 801 1377 898"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>13.01.2021</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Haaren</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>21.01.2021</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	13.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Anhörung/Empfehlung	21.01.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
13.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Anhörung/Empfehlung								
21.01.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss den Planungsbeschluss gemäß der vorgelegten Planung der Variante 1 (Plan-Nr. 2019/10-01 L2) für einen einseitigen Radfahrstreifen zwischen Haarener Gracht und Friedenstraße zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst den Planungsbeschluss gemäß der vorgelegten Planung der Variante 1 (Plan-Nr. 2019/10-01 L2) für einen einseitigen Radfahrstreifen zwischen Haarener Gracht und Friedenstraße.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2020	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2020	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			

Deckung ist gegeben/ keine
ausreichende Deckung
vorhanden

Deckung ist gegeben/ keine
ausreichende Deckung
vorhanden

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:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

gering	mittel	groß	nicht ermittelbar
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

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:

- vollständig**
- überwiegend (50% - 99%)**
- teilweise (1% - 49 %)**
- 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 ca. 50 m² Grünfläche zu Gunsten der Radverkehrsanlagen versiegelt. Dabei müssen drei Hainbuchen mit einem Stammdurchmesser von 0,15 bzw. 0,20 m entfernt werden. Die Bäume unterliegen nicht der Baumschutzsatzung der Stadt Aachen.

Durch die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die besseren Bedingungen für Radfahrer*innen im Straßenverkehr, wird sich die Attraktivität des Radverkehrs erhöhen. Dadurch ist langfristig zu erwarten ist, dass Pendler vom Pkw auf das Rad umsteigen werden.

Erläuterungen:

1. Anlass

Die Alt-Haarener-Straße wird im Abschnitt zwischen Friedenstraße und Haarener Gracht als Unfallschwerpunkt eingeordnet. Im Jahr 2017 haben sich sechs Unfälle ereignet, in drei Fällen waren Radfahrende beteiligt. Die Unfälle ereigneten sich stadteinwärts aufgrund aufschlagender Türen (Unfallursache „Dooring“). Auf der Alt-Haarener Straße wird der Radverkehr in diesem Abschnitt aktuell im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Neben dem Parken ist beidseitig kein Sicherheitstrennstreifen markiert.

Die Unfallkommission hat am 15.02.2018 aufgrund mehrerer gleichartiger Unfälle mit Radfahrenden beschlossen, dass zum Schutz der Radfahrer*innen eine Veränderung der Straßenaufteilung erfolgen soll.

2. Heutige Situation

Die Alt-Haarener-Straße liegt im Zentrum des Stadtteils Aachen-Haaren. Sie ist im Trennprinzip ausgebaut. Es gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, in Teilbereichen ist Tempo-30 ausgeschildert.

Wie in Vorlage FB 61/0778/WP17 dargestellt, ist die Alt-Haarener-Straße eine angebaute Hauptverkehrsstraße (HS III) gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). Sie erfüllt damit eine wichtige Funktion für den motorisierten Verkehr, sowohl für den Pkw- als auch für den Bus- und Schwerlastverkehr.

Der Knoten Alt-Haarener-Straße/Haarener Gracht wird signaltechnisch geregelt. Eine Verkehrserhebung im Februar 2016 ergab für den gesamten Zählzeitraum (7:00-19:00 Uhr) eine Belastung von 4.622 Kfz und 36 Radfahrer*innen in Richtung Friedenstraße. In der Gegenrichtung wurden 4.977 Kfz und 26 Radfahrer*innen gezählt. In den Sommermonaten ist mit deutlich mehr Radverkehr zu rechnen.

Die Alt-Haarener-Straße wird in diesem Abschnitt von den Linien 11, 21, 30 und N6 befahren. Die Linien 11 und 21 fahren jeweils im 30-Minuten-Takt.

Die Breite der Fahrbahn variiert zwischen 6,28 m und 8,12 m. Die Gehwegbreiten von 2,00 m bis 4,16 m auf der östlichen Straßenseite und von überwiegend ca. 2,00 m auf der westlichen Straßenseite erfüllen nicht durchgehend den in der RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) definierten Standard für den Begegnungsfall zweier Fußgänger*innen (2,50 m inkl. Sicherheitsabstand zu Gebäuden und Fahrbahn).

Auf beiden Seiten der Alt-Haarener-Straße ist das Parken am Fahrbahnrand zwischen Baumfeldern möglich. Zwischen Haarener Gracht und Friedenstraße stehen 27 Parkplätze zur Verfügung, 18 auf der westlichen und 9 auf der östlichen Fahrbahnseite. Des Weiteren stehen zwischen Friedenstraße und Kochstraße 17 Parkplätze zur Verfügung, fünf auf der westlichen und 12 auf der östlichen Fahrbahnseite.

Zurzeit wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne Schutzstreifenmarkierung geführt. Dementsprechend sind auch keine Sicherheitstrennstreifen vorhanden (vgl. Anlage 1 und 2).

3. Planung

Um Radfahrende auf dem genannten Abschnitt der Alt-Haarener-Straße sicher zu führen und die Unfallursache zu beheben, ist die Einrichtung von Radverkehrsanlagen vorgesehen. Gleichzeitig dürfen die Belange der Fußgänger*innen nicht vernachlässigt werden.

Bei der vorliegenden Planung werden die Prinzipien der aktuellen Regelwerke beachtet.

Für die Abwägung der Planungselemente gilt grundsätzlich, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen über den Komfort zu stellen ist (VwV-StVO, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Abschnitt A, zu § 39-43).

Aufgrund der geringen Straßenraumbreite sind keine beidseitigen Radverkehrsanlagen entsprechend des Radentscheids Aachen für Hauptverkehrsstraßen möglich.

Erarbeitet wurden zwei unterschiedliche Varianten, die einmal einen ausschließlich dem Radverkehr vorbehaltenen Radfahrstreifen bergauf und einmal durch den Kfz-Verkehr mitbenutzbaren beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr aufweisen. Beiden Varianten ist gemein, dass auf der westlichen Straßenseite alle 18 Längsparkstände entfallen.

Variante 1 - Radfahrstreifen stadtauswärts

Variante 1 berücksichtigt den Beschluss der Unfallkommission und entschärft den Unfallschwerpunkt zwischen Friedenstraße und Haarener Gracht durch die Aufgabe der stadteinwärtigen Parkstände (Anlage 3).

Es wird lediglich die westliche Straßenseite umgebaut. Der östliche Gehweg bleibt unberührt.

Stadtauswärts wird ein 2,00 m breiter Radfahrstreifen (1,50 m zzgl. 0,50 m Sicherheitsabstand zum fließenden Verkehr) zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen neben dem Parken markiert, der ab Haus 155 in einen 1,75 m breiten Schutzstreifen übergeht. Damit wird auf dieser Seite ein sicheres bergauffahren ermöglicht. Die Fahrbahnbreite wird neben der Radverkehrsanlage 6,00 m (Vorgaben der RASSt zum Begegnungsfall Bus/Bus bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen), im Knoten zur Friedenstraße bis 7,75 m, betragen. Durch die breitere Fahrbahn im Kurvenbereich wird die Situation für den dort verkehrenden Linienverkehr verbessert. Die ASEAG hat dies bereits öfters kritisiert, da es zu kritischen Situationen im Begegnungsverkehr kommt.

Zu Gunsten der Radverkehrsanlage wird der westliche Gehweg auf ca. 2,50 m, punktuell (wie an der Kirchentreppe) auf 2,13 m, verschmälert. Er entspricht damit in seine Breite nicht durchgängig den Vorgaben der RASSt 06 für den Begegnungsfall zweier Fußgänger*innen (2,50 m inkl.

Sicherheitsabstand zu Gebäuden und Fahrbahn). Im Kontext des ISEK Projektes "Kirchenumfeld St. Germanus" sollten nach Möglichkeit mind. 2,50 m breite Gehwege angelegt werden. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist dies in dem betrachteten Abschnitt nicht möglich.

Auf der westlichen Fahrbahnseite entfallen zwischen Haarener Gracht und Friedenstraße alle 18 Parkplätze zu Gunsten einer breiteren Fahrbahn inklusive Radverkehrsanlagen. Dadurch wird der Unfallschwerpunkt für Radfahrer*innen entschärft. Außerdem entfallen drei Bäume zwischen den

Parkständen. Die Hainbuchen mit einem Stammdurchmesser von 0,15 m bzw, 0,20 m unterliegen nicht der Baumschutzsatzung der Stadt Aachen.

Auf der östlichen Straßenseite sind weiterhin neun 2,00 m breite Längsparkstände vorgesehen. Am Haus 123 bekommen Radfahrende zunächst einen 1,25 m breiten Schutzstreifen, der sich bis Haus 127 aufweitet und in den Radfahrstreifen übergeht. Aufgrund der geringen Straßenraumbreite wird der Radfahrstreifen ab Haus 157 in einen 1,75 m breiten Schutzstreifen überführt, der am Knoten Alt-Haarener-Straße/Kochstraße endet und sich dort an den bestehenden Schutzstreifen anschließt. Im Gegensatz zum Radfahrstreifen ist der Schutzstreifen Teil der Fahrbahn und kann bei Bedarf überfahren werden. Eine Verlängerung des Radfahrstreifens bis zur Friedenstraße wird aus Gründen des Fußgängerschutzes nicht empfohlen. Der westliche Gehweg würde deutlich schmaler werden. Die stadteinwärtig, bergab fahrenden Radfahrer*innen fahren weiter im Mischverkehr mit dem fließenden Verkehr und erhalten am Knoten zur Haarener Gracht einen vorgezogenen Aufstellbereich. Ein zusätzliches Signal für den Radverkehr, inkl. Vorlaufzeit, wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

Fazit Variante 1

Da wegen der geringen Straßenraumbreite keine beidseitig ausreichend breiten Radverkehrsanlagen möglich sind, soll zu Gunsten der Fußgänger*innen und zu Gunsten eines guten Schutzes für die langsamen bergauf fahrenden Radfahrer*innen auf eine Radverkehrsanlage stadteinwärts verzichtet werden. Es entfallen 30 der 44 Parkplätze.

In Variante 1 wird die Unfallhäufungsstelle entschärft. Gleichzeitig werden die Belange aller Verkehrsteilnehmer*innen in maximal möglicher ausgeglichener Weise bei dem vorhandenen Straßenquerschnitt berücksichtigt.

Variante 2 - Schutzstreifen beidseitig bis Friedenstraße

Variante 2 sieht eine beidseitige Schutzstreifenlösung zwischen Haarener Gracht und Friedenstraße vor. Stadtauswärts wird der Schutzstreifen bis zur Kochstraße geführt. Dort wird er an den bestehenden Schutzstreifen angeschlossen (Anlage 4).

Wie bei Variante 1 wird lediglich die westliche Straßenseite umgebaut. Der östliche Gehweg bleibt unberührt. Beidseitig wird zwischen Haarener Gracht und Friedenstraße ein 1,50 m breiter Schutzstreifen zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen neben dem Parken markiert. Die Restfahrbahn für den MIV wird zwischen Haarener Gracht und Friedenstraße zwischen den Schutzstreifen 5,00 m bis 5,75 m messen. Sie entspricht damit den Vorgaben der RASSt zum Begegnungsfall Bus/Pkw mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen (5,00 m nach RASSt 06). Für diese Variante wird der westliche Gehweg bis auf eine Breite von 1,87 m verschmälert. Der westliche Gehweg entspricht damit nicht durchgehend in seiner Breite den Vorgaben der RASSt 06 für den Begegnungsfall zweier Fußgänger*innen (2,50 m inkl. Sicherheitsabstand zu Gebäuden und Fahrbahn) und den Zielen des ISEK Haaren, wie auch Variante 1. Breitere Schutzstreifen oder eine breitere Fahrbahn hätten einen noch größeren negativen Einfluss auf die westlichen Gehwegbreiten und den Schutz der Fußgänger*innen.

Radfahrer*innen erhalten am Knoten zur Haarener Gracht einen vorgezogenen Aufstellbereich. Ein zusätzliches Signal für den Radverkehr, inkl. Vorlaufzeit, wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

Auf der westlichen Fahrbahnseite entfallen zwischen Haarener Gracht und Friedenstraße alle 18 Parkplätze, wie in Variante 1. Somit wird der Unfallschwerpunkt (Unfallursache „Dooring“) für Radfahrer*innen entschärft. Außerdem entfallen - wie bei Variante 1 - drei Bäume zwischen den Parkständen auf der westlichen Seite. Auf der östlichen Straßenseite sind weiterhin neun 2,00 m breite Längsparkstände vorgesehen.

Im Abschnitt Friedenstraße bis Kochstraße entfallen weitere 12 Parkplätze. Insgesamt entfallen damit 30 der 44 Parkplätze zwischen Haarener Gracht und Kochstraße.

Fazit Variante 2

In Variante 2 werden beidseitig Schutzstreifen angelegt. Es entfallen 30 der 44 Parkplätze. Die Unfallhäufungsstelle wird entschärft.

Erweiterungsmöglichkeit für Variante 2:

Variante 2 kann um einen 1,50 m breiten Schutzstreifen auf der stadteinwärtigen Straßenseite zwischen Friedenstraße und Kochstraße erweitert werden (Anlage 5). Hierzu müssen zusätzlich die fünf baulich angelegten Parkplätz auf der nördlichen Fahrbahnseite entfallen.

Sowohl bei Variante 2 als auch bei der Erweiterungsoption ist zu erwarten, dass Fahrzeuge wegen der geringen Restfahrbahnbreite den Schutzstreifen häufig überfahren.

Zusammenfassung

Parkraumbilanz

	westliche Fahrbahnseite	östliche Fahrbahnseite	Summe
Bestand	23	21	44
Variante 1	5	9	14
Variante 2	5	9	14
Variante 2 erweitert	0	9	9

Tab. 1: Parkraumbilanz zwischen Haarener Gracht und Kochstraße

Im Kontext der Neugestaltung des Kirchemfeldes St. Germanus befindet sich aktuell die Realisierung einer Parkpalette in der Prüfung. Hierdurch sollen die im Rahmen des Umbaus entfallenen Parkplätze weitestgehend kompensiert werden.

Baumbilanz

Bestand	10
Variante 1	7
Variante 2	7
Variante 2 erweitert	7

Tab. 2: Baumbilanz - Anzahl der Straßenbäume zwischen Haarener Gracht und Kochstraße

Für alle Varianten müssen drei Hainbuchen zwischen den Parkständen an der Kirche St. Germanus mit einem Stammdurchmesser von 0,15 bzw. 0,20 m entfernt werden. Die Bäume unterliegen nicht der Baumschutzsatzung der Stadt Aachen.

Der Planung ist eine Wurzelsuchschachtung im Gehwegbereich an der Kirche St. Germanus vorausgegangen. Hierbei wurde festgestellt, dass keine weiteren Bäume zwischen Gehweg und Kirche/Parkplatz durch den Umbau betroffen sind.

Für die Alt-Haarener-Straße soll unabhängig von der Variante ein durchgängiges taktiles Leitsystem auf der westlichen Straßenseite für Blinde und Sehbehinderte sowie Querungsstellen mit geteilten Bordsteinabsenkungen eingerichtet werden.

Radentscheid

Der Radentscheid Aachen hat als 3. Ziel Folgendes formuliert: "Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungradwege mit 2,30 m Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Sie werden baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Die Radwege entstehen ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV und sind auch von diesen baulich getrennt." (vgl. <https://radentscheid-aachen.de/ziele/>)

Die Querschnitte in Anlage 6 zeigen, dass der Umbau der Alt-Haarener-Straße nach den Vorgaben des Radentscheides aufgrund des engen Straßenraumes nicht möglich ist. Beide Straßenseiten müssten baulich verändert werden. Alle Parkplätze und 10 Bäume würden in dem betroffenen Abschnitt entfallen. Außerdem würden die Flächen des Fußverkehrs deutlich unter ein Mindestmaß gemäß Richtlinien reduziert, stellenweise würde der Gehweg keine 0,50 m breit sein. Daher wird kein Umbau gemäß den Forderungen des Radentscheids vorgeschlagen.

Rückmeldungen aus dem Team des Radentscheids sowie der Radinitiative „Fahrradfreundliches Haaren“ ergaben eine Präferenz für eine Variante mit beidseitigen möglichst breiten Schutzstreifen.

4. Empfehlung der Verwaltung

Im Ergebnis der Abwägung wird empfohlen, die Variante 1 gemäß Plan-Nr. 2019/10-01 L2 weiter zu verfolgen.

Variante 1

- führt zur Entschärfung der Unfallstelle und berücksichtigt gleichzeitig in maximal möglicher ausgleichender Weise die Belange aller Verkehrsteilnehmer*innen unter Zugrundelegung des vorhandenen Straßenquerschnitts.
- bietet insgesamt den besten Fußgängerkomfort der erarbeiteten Varianten.
- bietet zumindest in der Fahrtrichtung bergauf einen breiten und anschließend dem Radverkehr vorbehaltenen Verkehrsraum, der nicht durch den Kfz-Längsverkehr mitbenutzt werden muss
- führt nach Aussicht der Verwaltung zur häufigeren Einhaltung und Beachtung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestüberholabstands von 1,50 m.

5. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für den Umbau und die Markierungsarbeiten belaufen sich für die Planung der Variante 1 inkl. Roteinfärbung der Radverkehrsanlage überschlägig auf ca. 230.000 €.

Für die Variante 2 sowie die Erweiterungsoption werden inkl. Roteinfärbung ca. 300.000 € bzw. 310.000 € kalkuliert.

Die Einplanung der notwendigen Mittel zur Umsetzung der Maßnahme erfolgt haushaltsneutral mit der zukünftigen Haushaltsplanung.

Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahme mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten.

Anlage/n:

Anlage 1 - Alt-Haarener-Straße, Bestand

Anlage 2 - Alt-Haarener-Straße, Fotos (3 Seiten)

Anlage 3 - Alt-Haarener-Straße, Planung - Variante 1 (Radfahrstreifen)

Anlage 4 - Alt-Haarener-Straße, Planung - Variante 2 (Schutzstreifen beidseitig bis Friedenstraße)

Anlage 5 - Alt-Haarener-Straße, Erweiterungsoption für Variante 2

Anlage 6 - Querschnitte nach Vorgabe Radentscheid