

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0075/WP18 Status: öffentlich AZ: Datum: 11.03.2021 Verfasser: Dez. III / FB61/300									
Alt-Haarener-Straße Radverkehrsanlagen zwischen Wurbenden und Germanusstraße (Beschluss der Markierung)										
Ziele:										
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="186 786 379 815">Datum</th> <th data-bbox="379 786 959 815">Gremium</th> <th data-bbox="959 786 1390 815">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="186 824 379 853">24.03.2021</td> <td data-bbox="379 824 959 853">Bezirksvertretung Aachen-Haaren</td> <td data-bbox="959 824 1390 853">Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td data-bbox="186 853 379 882">22.04.2021</td> <td data-bbox="379 853 959 882">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="959 853 1390 882">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	24.03.2021	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Anhörung/Empfehlung	22.04.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
24.03.2021	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Anhörung/Empfehlung								
22.04.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung								

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die vorgelegte Planung der Variante 2 (Plan-Nr. 2021/02-01 L3) für die Alt-Haarener Straße zwischen Wurbenden und Germanusstraße vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts zu beschließen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt die vorgelegte Planung der Variante 2 (Plan-Nr. 2021/02-01 L3) für die Alt-Haarener Straße zwischen Wurbenden und Germanusstraße vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts.

Finanzielle Auswirkungen

Vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts

	JA	NEIN	
	x		

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

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021*	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	226.438,22	226.438,22	360.000	360.000	0	0
Ergebnis	226.438,22	226.438,22	360.000	360.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 190.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 36.438,22 €

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

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	101.421,68**	101.421,68	240.000	240.000	0	0
Abschreibungen	40.412,70***	40.412,70	60.000	60.000	0	0
Ergebnis	141.834,38	141.834,38	300.000	300.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

** Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 80.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 21.421,68 €

*** Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 40.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 412,70

PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021*	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.541.016,03	1.541.016,03	0	0	0	0
Ergebnis	1.541.016,03	1.541.016,03	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 741.016,03 €

PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	232.130,25**	232.130,25	360.000	360.000	0	0
Abschreibungen	498.131,70***	498.131,70	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	730.261,95	730.261,95	1.110.000	1.110.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

** Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 120.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 112.130,25 €

*** Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 248.131,70 €

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

	x		
--	---	--	--

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

gering	mittel	groß	nicht ermittelbar
	x		

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
	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:

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

Die Maßnahme wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus. Durch das Anlegen der Radverkehrsanlage wird die Verkehrssicherheit der Radfahrer*innen erhöht und es werden mehr Verkehrsteilnehmer*innen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad bewegt werden können. Die Vorzugsvariante der Verwaltung löst geringe zusätzliche CO₂-Emissionen aus, da lediglich Markierungen auf der Fahrbahn vorgenommen werden.

Erläuterungen:

1. Anlass

Im Abschnitt Alt-Haarener Straße zwischen Wurmbenden und Germanusstraße hat die Regionetz GmbH Tiefbauarbeiten durchgeführt. Anschließend wurde nach Absprache zwischen dem Aachener Stadtbetrieb und dem Bezirk Haaren die Sanierungsfläche über den reinen Leitungsraben hinaus ausgedehnt und die Fahrbahndecke im gesamten Abschnitt erneuert.

Aufgrund der Winterperiode wurde lediglich eine provisorische Markierung (gelbe Folie) im Kreuzungsbereich zur Germanusstraße auf die Fahrbahn aufgebracht. Derzeit sind daher keine Fahrbahnrandparkplätze markiert.

Die Verwaltung hat geprüft, ob im Zuge der Fahrbahnmarkierungen Radverkehrsanlagen in dem genannten Abschnitt angelegt werden können.

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.

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/Germanusstraße wird signaltechnisch geregelt. Eine Verkehrserhebung im Februar 2016 an diesem Knoten ergab für den gesamten Zählzeitraum (7:00-19:00 Uhr) eine Belastung von 5.311 Kfz und 92 Radfahrer*innen von Wurmbenden in Richtung Germanusstraße. In der Gegenrichtung wurden 6.081 Kfz und 71 Radfahrer*innen gezählt. In den Sommermonaten ist mit einem höheren Radverkehrsanteil zu rechnen. Der Lkw-Anteil lag bei 4,4 %. Für den beplanten Abschnitt liegt keine aktuelle Verkehrszählung vor.

Die Alt-Haarener Straße wird 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 im Abschnitt zwischen Wurmbenden und Germanusstraße zwischen 8,16 m und 10,55 m, wobei zwischen Hofenbornstraße und Auf der Hüls 16 Fahrbahnrandparkplätze zur Verfügung stehen. Außerdem gibt es zwei baulich angelegte Parkstände am Knoten Auf der Hüls. Zurzeit wird der Radverkehr im Mischverkehr ab Hausnr. 3 auf der Fahrbahn ohne Schutzstreifenmarkierung geführt. Dementsprechend sind auch keine Sicherheitstrennstreifen vorhanden (vgl. Anlage 1).

Den Fußgänger*innen stehen 2,00 bis ca. 3,00 m breite Gehwege zur Verfügung. Damit erfüllen sie nicht durchgehend das in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) definierte Regemaß für Gehwege (2,50 m inkl. Sicherheitsabstand zu Gebäuden und Fahrbahn).

3. Planung

Um Radfahrende auf diesem Abschnitt der Alt-Haarener Straße sicher zu führen, soll die Einrichtung von Radverkehrsanlagen geprüft 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).

Radentscheid

Der Radentscheid Aachen hat als 3. Zielsetzung formuliert: "Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege 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/>)

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

Außerdem ist es nicht möglich, die einseitigen Parkplätze zu erhalten und gleichzeitig einen einseitigen Radschutzstreifen anzulegen. Bei einer Fahrbahnbreite von 6,20 m auf Höhe der Hausnr. 12/13 würden lediglich 4,70 m Restfahrbahnbreite neben einem 1,50 m breiten Schutzstreifen verbleiben.

Für drei Varianten wurde ein Lageplan erarbeitet. Eine bauliche Maßnahme ist nicht vorgesehen. Es handelt sich ausschließlich um Markierungsarbeiten auf der Fahrbahn.

Die Varianten orientieren sich an folgenden Vorgaben:

Ein Schutzstreifen ist in der Regel 1,50 m breit (vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010 S. 23).

Bei Linienbusverkehr erhalten zweistreitige Fahrbahnen nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) eine Breite von 6,50 m (vgl. RASt 06 S. 34). Daraus lässt sich bei einseitigem Schutzstreifen mit 1,50 m Breite eine Restfahrbahnbreite von mind. 5,00 m ableiten.

Die Restfahrbahn zwischen beidseitigen Schutzstreifen soll mind. 4,50 m, bei hohen Verkehrsstärken 5,00 m betragen (vgl. ERA 2010 S. 23 und RASt 06 S. 83).

Variante 1 – Schutzstreifen bis Hofenbornstraße

Variante 1 sieht einen 1,50 m breiten Schutzstreifen auf der südlichen Fahrbahnseite in Richtung Haaren Markt bis zur Hofenbornstraße vor (vgl. Anlage 3). Auf Höhe der Mittelinsel werden Radfahrende heute bereits über eine Rampe geschützt auf die Fahrbahn geführt. Bisher endete die Radverkehrsführung ca. 15 m hinter der Rampe auf Höhe von Hausnr. 3. Die vorliegende Variante sieht die Verlängerung der Radverkehrsführung mittels Schutzstreifen bis zur Hofenbornstraße vor, wobei neben dem Schutzstreifen eine mind. 3,00 m breite Richtungsfahrbahn erhalten bleibt. Der Schutzstreifen wird rot eingefärbt.

Diese Variante sieht demnach eine minimale Veränderung des Bestands vor. Es entfallen keine Parkplätze, da der Schutzstreifen am Knoten Hofenbornstraße endet und in diesem Bereich heute absolutes Halteverbot ausgewiesen ist.

Variante 2 – Schutzstreifen einseitig bis Haus 41/43

Variante 2 sieht einseitig einen 1,50-1,70 m breiten Schutzstreifen vor, wobei neben dem Schutzstreifen eine 6,50 m breite Restfahrbahn verbleibt. Der Schutzstreifen endet an Haus 41/43. Radfahrende werden dort mittels einer 2,00 m breiten Sperrfläche neben die parkenden Fahrzeuge geführt. Anschließend weitet sich die Fahrbahn in Richtung Knoten auf zwei Spuren auf. Radfahrende fahren ab dieser Stelle im Mischverkehr bis zum Knoten Germanusstraße. Es verbleiben vier Parkplätze (zwei am Fahrbahnrand und zwei baulich angelegte) (vgl. Anlage 4).

Variante 3 - beidseitiger Schutzstreifen bis Haus 41/43

Variante 3 sieht beidseitig einen 1,50 m breiten Schutzstreifen vor. Die Restfahrbahn zwischen den Schutzstreifen beträgt mind. 5,15 m. Auf der Südseite wird der Radfahrende wie in Variante 1 und 2 über die Rampe auf die Fahrbahn geführt. Der Schutzstreifen endet an Haus 41/43. Dort weitet sich die Fahrbahn in Richtung Knoten auf zwei Spuren auf. Radfahrende fahren ab dieser Stelle im Mischverkehr bis zum Knoten Germanusstraße. Es verbleiben vier Parkplätze (zwei am Fahrbahnrand und zwei baulich angelegte). Der Schutzstreifen auf der Nordseite beginnt auf Höhe des Tuchmacherwegs und führt bis zur Mittelinsel. An der Einmündung Wurmbenden können die Radfahrenden in Richtung Jülicher Straße wählen, ob sie über die vorhandene Nullabsenkung auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg in der Nebenanlage oder auf der Fahrbahn weiter fahren wollen. Die Fortführung des Schutzstreifens im Bereich der Mittelinsel ist nicht möglich, da dort keine durchgehend mind. 3,50 m breite Restfahrbahn zwischen Insel und Gehwegkante zur Verfügung steht.

Dieser Abschnitt der Alt-Haarener Straße ist stark von Lkw und Bussen frequentiert. Er ist zwischen Jülicher Straße und Verlautenheide über Haarener Gracht als Bedarfsumleitungsstrecke (U16 und U40) für die Autobahn ausgewiesen. Aufgrund der geringen Restfahrbahnbreite von knapp mehr als 5,00 m zwischen den Schutzstreifen ist zu erwarten, dass Großfahrzeuge diesen Schutzstreifen nicht nur in Ausnahmefällen sondern in der Regel befahren müssen und Radfahrende dabei stärker gefährdet werden. Durch die Schutzstreifen könnten die Fahrzeugführenden u.U. dazu verleitet werden, die Einhaltung und Beachtung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestüberholabstands von 1,50 m zu vernachlässigen. Daher empfehlen die verkehrslenkenden Dienststellen der Stadt Aachen sowie Polizei und ASEAG, diese Variante mit beidseitigen Schutzstreifen an dieser bedeutenden Stelle im Verkehrsstraßennetz nicht umzusetzen.

Variante 4

Die Verlängerung des Schutzstreifens auf der südlichen Fahrbahnseite bis zum Knoten Germanusstraße wurde ebenfalls geprüft. Dies ist nicht ohne Umbau und Verlust aller Parkplätze realisierbar, da die Platzverhältnisse für die Fortsetzung des Schutzstreifens nicht ausreichen und eine Kfz-Spur entfallen müsste. Der Verlust einer Kfz-Spur im Knoten zu Gunsten der Radverkehrsanlage würde zu massivem Rückstau führen und den Zielen der Busbeschleunigung

widersprechen. Außerdem würde dies den Fußverkehr stark einschränken, da die Grünzeiten gekürzt werden müssten.

Die Fortführung des Schutzstreifens bis zum Knoten ist u.U. mittel- bis langfristig mit der Umgestaltung des Haarener Marktes denkbar. Sie kann im Zuge der ausschließlichen Markierungsarbeiten aktuell nicht umgesetzt werden.

Parkraumbilanz

	Anzahl Parkplätze (bei 5,20 m Länge)
Bestand	18 (16 am Fahrbahnrand, 2 baulich angelegt)
Variante 1	18 (16 am Fahrbahnrand, 2 baulich angelegt)
Variante 2	4 (2 am Fahrbahnrand, 2 baulich angelegt)
Variante 3	4 (2 am Fahrbahnrand, 2 baulich angelegt)

Tab. 1: Parkraumbilanz zwischen Jülicher Straße und Auf der Hüls

Sowohl bei Variante 2 als auch bei Variante 3 entfallen 14 der 18 Parkplätze. Parksuchende müssen in die Nebenstraßen ausweichen. Es stehen keine ausgewiesenen Ersatzparkflächen zur Verfügung.

4. Empfehlung der Verwaltung

Im Ergebnis der Abwägung wird empfohlen, Variante 2 gemäß Plan-Nr. 2021/02-01 L3 weiter zu verfolgen.

Variante 2 wird von der Verwaltung bevorzugt, da sie in Fahrtrichtung Haaren Markt einen Schutzstreifen bietet, der im Begegnungsfall nicht durch Fahrzeuge überfahren werden muss. Variante 2 ermöglicht das häufigere Einhalten und Beachten des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestüberholabstands von 1,50 m. Aufgrund der Bedeutung dieses Abschnittes der Alt-Haarener Straße im Verkehrsstraßennetz der Stadt Aachen wird durch die Fahrbahnbreite von 6,50 m neben dem Schutzstreifen sichergestellt, dass keine Fahrzeuge den Schutzstreifen mitbenutzen müssen. Zudem wird ein weiteres Stück Verbindung zu dem kürzlich beschlossenen Radfahrstreifen zwischen Haarener Gracht und Kochstraße geschaffen.

Zunächst sind aus zeitlichen Gründen lediglich die Fahrbahnmarkierungen vorgesehen. Eine Roteinfärbung der Schutzstreifen erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Die Markierung soll zum schnellst möglichen Zeitpunkt umgesetzt werden.

5. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Markierungsarbeiten belaufen sich für die Markierung der Variante 2 exklusive Roteinfärbung der Radverkehrsanlage überschlägig auf ca. 6.000 €.

Die Kostenbeteiligung der Regionetz sowie des Bezirks Haaren und des Aachener Stadtbetriebs, werden sich kostenmindernd auswirken.

Die Mittel stehen im PSP-Element 5-120102-900-02400-300-1 und 4-120102-947-2 „Kleinmaßnahmen im Straßenraum“, vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts, zur Verfügung.

Die Mittel für die Roteinfärbung belaufen sich überschlägig auf ca. 30.000 € und stehen im PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 und 4-120102-986-6 „Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)“, vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts zur Verfügung.

Anlage/n:

Anlage 1 - Alt-Haarener Straße, Bestand

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

Anlage 3 - Alt-Haarener Straße, Planung - Variante 1

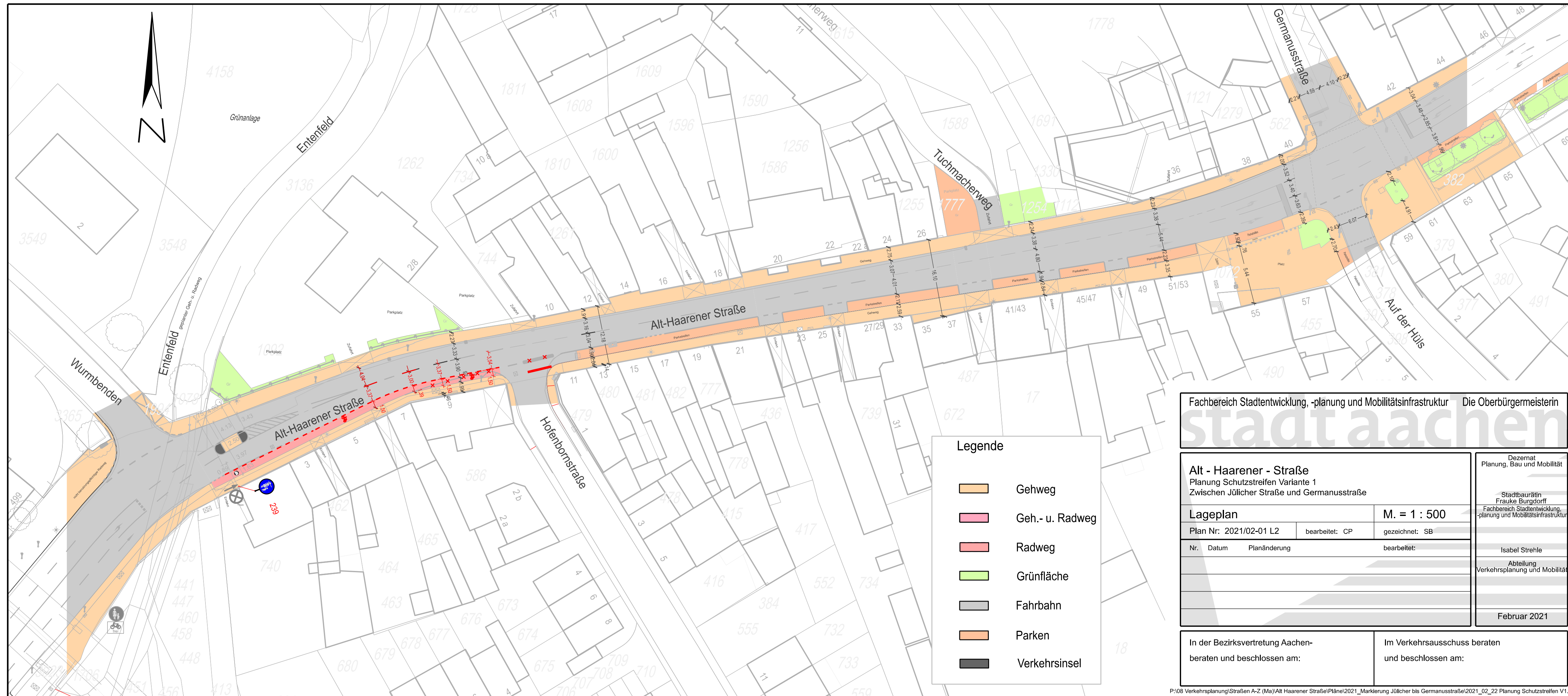
Anlage 4 - Alt-Haarener Straße, Planung - Variante 2

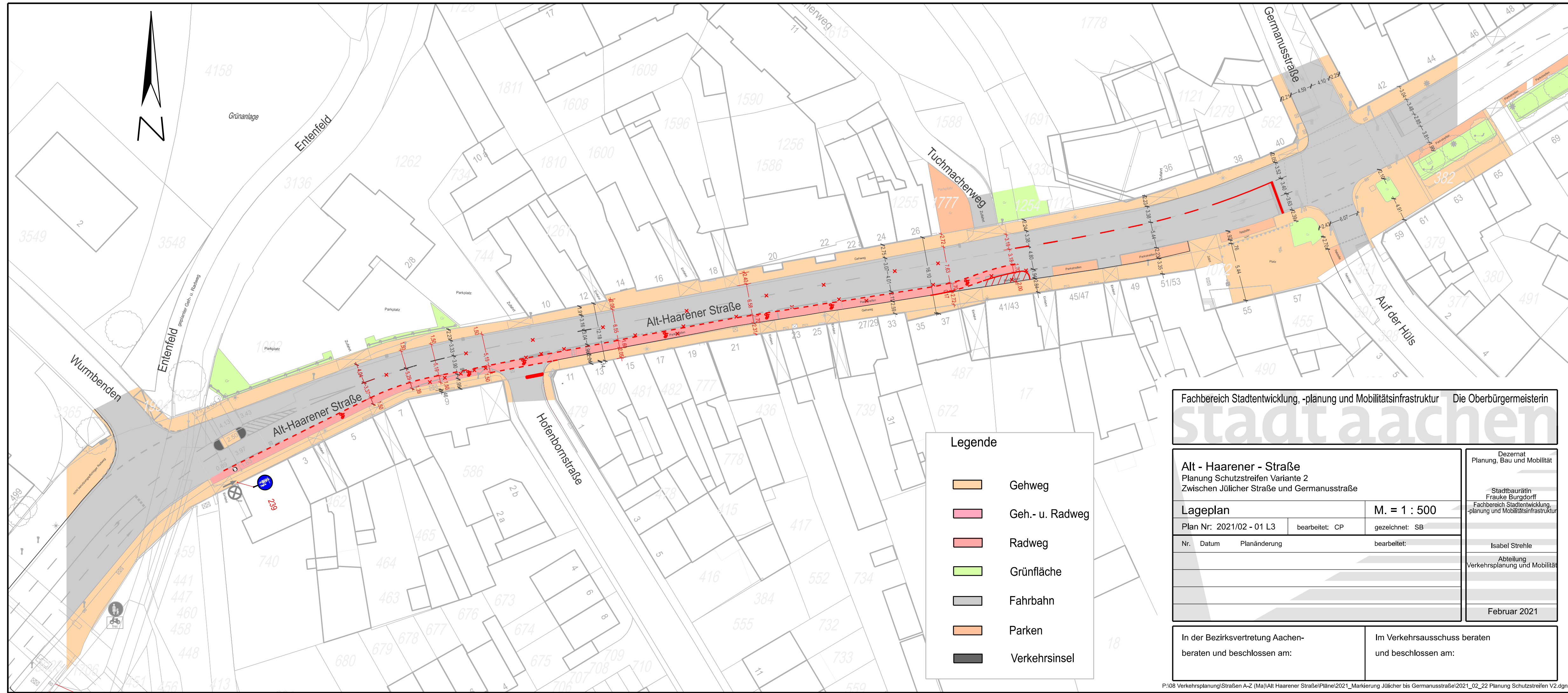
Anlage 5 - Alt-Haarener Straße, Planung - Variante 3

Anlage 2 - Alt-Haarener-Straße, Fotos









Legende

- Gehweg
- Geh.- u. Radweg
- Radweg
- Grünfläche
- Fahrbahn
- Parken
- Verkehrinsel

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Alt - Haarener - Straße Planung Schutzstreifen Variante 2 Zwischen Jülicher Straße und Germanusstraße			Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Lageplan			Stadtbaurätin Frauke Burgdorf
Plan Nr.: 2021/02 - 01 L3		bearbeitet: CP	Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Nr. Datum Planänderung		bearbeitet:	Isabel Strehle
			Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
			Februar 2021

In der Bezirksvertretung Aachen- beraten und beschlossen am:	Im Verkehrsausschuss beraten und beschlossen am:
---	---

P:\08 Verkehrsplanung\Straßen A-Z (Ma)\Alt Haarener Straße\Pläne\2021_Markierung Jülicher bis Germanusstraße\2021_02_22 Planung Schutzstreifen V2.dgn

