

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0300/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 23.12.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Umgestaltung der Alten Vaalser Straße zur Fahrradstraße im Rahmen des Interreg-C-Projekt "Cycling Connects" Programmberatung</b>		
<b>Ziele:</b> Klimarelevanz keine		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
19.01.2022	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung
20.01.2022	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürger\*innenbeteiligung zur Umgestaltung der Alten Vaalser Straße zur Fahrradstraße zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürger\*innenbeteiligung zur Umgestaltung der Alten Vaalser Straße zur Fahrradstraße.

## 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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	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>
x			

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-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>
x			

## Größenordnung der Effekte

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

Die **CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)

	nicht
	nicht bekannt

Ziel der Vorlage ist die Information der politischen Vertreter\*innen und die Beauftragung einer Bürger\*innenbeteiligung. Es wird also insbesondere noch kein Beschluss zur Umgestaltung des Straßenraums gefasst, die sich auf den Klimaschutz und die Klimafolgenabpassung auswirken würde.

## **Erläuterungen:**

### **1. Hintergrund**

Die Stadt Aachen ist einer von zwölf Partnern im Interreg C-Projekt „Cycling Connects“. Ziel ist die Verbesserung des grenzüberschreitenden Radroutennetzes in der Euregio Maas - Rhein. Das Projekt wird von der Europäischen Union gefördert und hat eine Laufzeit bis Ende 2022.

Im Rahmen von „Cycling Connects“ konnte auf Aachener Stadtgebiet bereits der Gemmenicher Weg neu asphaltiert und damit für den Radverkehr von und zum Dreiländereck attraktiviert werden. Ebenso können Anpassungsmaßnahmen zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Alten Vaalser Straße aus dem Projekt finanziert werden.

Auf niederländischer Seite sind unter anderem in Vaals bereits Verbesserungen für den Radverkehr verwirklicht worden (siehe Anlage 1). Diese orientieren sich am niederländischen Knotenpunkt-Netzwerk, das vorwiegend für den Freizeitverkehr konzipiert ist. Die Alte Vaalser Straße knüpft an dieses Netz an.

### **2. Bestand**

Die Alte Vaalser Straße ist zwischen der Staatsgrenze und der Vaalser Straße etwa einen Kilometer lang. Sie ist von Wohnbebauung geprägt, die sowohl Ein- als auch Mehrfamilienhäuser umfasst. Aus verkehrlicher Sicht wichtige öffentliche Einrichtungen der Straße sind die Gemeinschaftsgrundschule Vaalserquartier sowie der Sportplatz des FV Vaalserquartier. Bestandspläne des Gebiets sind als Anlagen 2, 3 und 4 dieser Vorlage beigefügt.

#### Kfz-Verkehr

Die Alte Vaalser Straße ist eine Sammelstraße im Aachener Ortsteil Vaalserquartier. Sie ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Zwischen 7 und 19 Uhr weist sie auf Höhe der Keltenstraße eine Kfz-Verkehrsbelastung von etwa 800 Fahrzeugen auf (Zählung 04.12.2018). In der Spitzenstunde (15:30 – 16:30 Uhr) wurden ca. 100 Kfz gezählt.

Im Abschnitt Staatsgrenze bis Püngelerstraße befindet sich auf der südlichen Straßenseite Fahrbahnrandparken mit etwa zehn Parkmöglichkeiten. Im Abschnitt Burgstraße bis Konradstraße wird am nördlichen Fahrbahnrand geparkt (ca. 13 Parkstände). Im weiteren Verlauf der Alten Vaalser Straße in östliche Richtung gibt es mehrere baulich angelegte Längs- und Senkrechtparkstreifen, die von der vorliegenden Planung nicht berührt werden.

#### ÖPNV

Die ASEAG befährt die Alte Vaalser Straße in dichtem Takt: Zwischen 7 und 19 Uhr werden 6 bis 8 Fahrten pro Stunde und Richtung angeboten. Eine Besonderheit im Liniennetz stellt der Einrichtungsbetrieb im Abschnitt Keltenstraße – Püngelerstraße in Fahrtrichtung Vaals dar. In die Gegenrichtung verkehren die Busse hier über die Vaalser Straße.

#### Radverkehr

Bereits heute weist die Alte Vaalser Straße einen hohen Radverkehrsanteil auf: Im Dezember 2018 wurden auf Höhe der Keltenstraße 285 Radfahrende zwischen 7 und 19 Uhr gezählt. Über den Tag betrachtet ergibt sich damit ein Radverkehrsanteil von ca. 36 Prozent. In der Spitzenstunde (17:45 – 18:45) wurden 38 Radfahrende gezählt. In Anbetracht der Jahreszeit der Zählung ist zu erwarten, dass die radverkehrliche Bedeutung der Straße insgesamt noch höher zu bewerten ist.

## Fußverkehr

Die Gehwegbreiten der Alten Vaalser Straße unterschreiten an vielen Stellen das Regemaß von 2,50m. Zudem wird der Gehweg zwischen der Konradstraße und der Vaalser Straße auf der Nordseite an mehreren Stellen durch Baumscheiben punktuell eingengt. Diese sind ihrerseits jedoch unterdimensioniert, sodass keine guten Wuchsbedingungen für die Bäume vorliegen. Sowohl aus Sicht des Fußverkehrs als auch aus Perspektive der Grünplanung wäre daher eine Verlegung der Baumstandorte wünschenswert.

### **3. Planung**

#### **3.1. Allgemeines**

Der aktuelle Planungsvorschlag (siehe Anlagen 5, 6 und 7) ist als Diskussionsgrundlage für die geplante Bürger\*innenbeteiligung zu verstehen. Dieser Entwurf sieht vor, die Alte Vaalser Straße auf voller Länge als Fahrradstraße auszuweisen. Die Voraussetzungen hierfür sind im Hinblick auf den hohen Radverkehrsanteil und die geringe Kfz-Verkehrsbelastung sehr gut.

Durch die Einrichtung der Fahrradstraße wird der Aachener Ortsteil Vaalserquartier durch ein hochwertige Führungsform radverkehrlich erschlossen. Zudem knüpft die Planung an das ausgebaute niederländische Radroutennetz an (siehe Anlage 1). Indem die Alte Vaalser Straße zur Fahrradstraße wird, ergibt sich sowohl die Möglichkeit einer alternativen als auch einer ergänzenden Führung der Rad-Vorrang-Route Vaals. Im September 2019 wurde die Führung dieser Route über die Vaalser Straße beschlossen. Beide Straßen weisen für den Radverkehr eine wichtige Funktion auf.

Nach aktueller Verwaltungsvorschrift zur StVO kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn die Straße eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr hat, eine hohe Radverkehrsdichte bereits besteht oder alsbald zu erwarten ist oder wenn die Straße lediglich eine untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr hat. Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung der Straße für den Radverkehr (siehe oben) eignet sich die Alte Vaalser Straße gut als Fahrradstraße.

Für die optische Gestaltung von Fahrradstraßen gibt es in den technischen Regelwerken nur wenige Vorgaben. Die Verwaltung hat einen Gestaltungsstandard mit einem hohen Anspruch an Sicherheit, Erkennbarkeit und Komfort erarbeitet, den der Mobilitätsausschuss im September 2019 beschlossen hat. Dieser sieht unter anderem vor, dass stets eine ausreichende Breite gegeben ist, um die Begegnungsfälle ein Fahrrad – ein Pkw und ein Fahrrad – zwei Fahrräder zu ermöglichen. Als Optimalmaß für die Fahrgasse wurde 4,50 m festgelegt. Fahrradstraßen werden in Aachen an den Fahrbahnrandern mit einem unterbrochenen Breitstrich markiert. Dieses Element dient zum einen der Wiedererkennbarkeit und verhindert zum anderen Unfälle zwischen Radfahrenden und unachtsam geöffneten Autotüren. Eine Roteinfärbung der Fahrgasse war nach den Aachener Standards lediglich im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen vorgesehen. Durch den Ende 2019 angenommenen Radentscheid sind Fahrradstraßen nunmehr allerdings vollflächig rot einzufärben.

In Fahrradstraßen ist das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern erlaubt. Kfz-Verkehr ist grundsätzlich nur ausnahmsweise zugelassen. In der Alten Vaalser Straße wird das Befahren mit Kraftfahrzeugen allerdings weiterhin möglich bleiben. Dies gilt insbesondere für den ASEAG-Linienverkehr. In Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Die vorgestellte Planung beschränkt sich auf Beschilderungs- und Markierungsarbeiten sowie (in Abschnitten) die Einfärbung der Fahrbahn. Die beigefügten Lagepläne dienen als Orientierungshilfe im weiteren Planungsprozess und stellen nicht die anordnungsfähigen Pläne dar. Im weiteren Prozess

müssen diese noch vervollständigt werden. Bauliche Anpassungen werden im Projektrahmen aus zeitlichen und finanziellen Gründen nicht vorgenommen.

### **3.2.Details**

#### **Abschnitt Staatsgrenze bis Burgstraße**

Im Abschnitt Staatsgrenze bis Püngelerstraße steht im Bestand neben dem Fahrbahnrandparken eine Restfahrbahnbreite von 3,50 m zur Verfügung (siehe Anlage 2). Bei Einhaltung der Aachener Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen ist der Erhalt des Fahrbahnrandparkens nicht möglich. Bei Einrichtung der Fahrradstraße würden etwa zehn Parkmöglichkeiten entfallen (siehe Anlage 5). Hierdurch kann eine etwa 4,60 m breite Fahrgasse realisiert werden, die dem festgelegte Optimalmaß von 4,50 m sehr nahekommt.

Im Jahr 2021 hat die Regionetz auf der Alten Vaalser Straße im Abschnitt zwischen der Staatsgrenze und der Keltenstraße Tiefbauarbeiten begonnen, die Anfang 2022 abgeschlossen sein werden. Grundsätzlich ist die Regionetz lediglich zu einer Oberflächenwiederherstellung des Teils der Fahrbahn verpflichtet, der durch ihre Maßnahme beschädigt wurde. Im vorliegenden Fall handelt es sich um einen Graben am Fahrbahnrand. Falls im Zuge der politischen Beratung keine grundsätzlichen Vorbehalte gegenüber der Einrichtung einer Fahrradstraße deutlich werden, wird FB 61 ergänzende finanzielle Mittel bereitstellen, um im Abschnitt Staatsgrenze bis Keltenstraße eine Deckensanierung auf kompletter Fahrbahnbreite zu erwirken. Im Anschluss an die Wiederherstellung einer hochwertigen Fahrbahndecke soll die Fahrradstraße in diesem Abschnitt rot eingefärbt werden. Dementsprechend ist geplant, die Fahrbahn auch im Abschnitt Staatsgrenze bis Burgstraße rot einzufärben.

Der Planungsvorschlag sieht vor, die Fahrradstraße vorfahrtsberechtigt zu führen und damit bestehende Rechts-vor-Links-Regelungen an den Einmündungen aufzuheben. Im genannten Abschnitt betrifft dies die Einmündung an der Staatsgrenze sowie die Püngelerstraße und die Burgstraße.

#### **Abschnitt Burgstraße bis Konradstraße**

Im Abschnitt Burgstraße bis Konradstraße ist die Ausweisung einer Einbahnstraße in Fahrtrichtung Vaals geplant (siehe Anlage 5). Für den Radverkehr bleiben beide Fahrtrichtungen erlaubt. Die Einbahnstraßenregelung folgt den Wünschen der ASEAG, deren Betrieb im heute stattfindenden Begegnungsverkehr Bus - Pkw aufgrund der geringen Fahrbahnbreite von 4,00 m häufig beeinträchtigt wird (siehe Anlage 2). Da zudem die Sichtbedingungen aufgrund der Straßenkrümmung schlecht sind, kann oftmals bei der Einfahrt in den Streckenabschnitt nicht erkannt werden, ob mit Gegenverkehr zu rechnen ist. So kommt es regelmäßig zu Situationen, in denen Rückwärtsfahrten von Pkw erforderlich werden, die den Linienverkehr verzögern. Die mit der geplanten Regelung entstehenden Einschränkungen für den MIV werden als vertretbar angesehen, da aufgrund der bereits bestehenden Einbahnstraßenregelung in der Püngelerstraße der Großteil der Fahrzeuge (88 Prozent) den betreffenden Abschnitt ohnehin in der auch künftig erlaubten Fahrtrichtung befährt.

Das Fahrbahnrandparken soll in diesem Abschnitt von der Nord- auf die Südseite und damit auf die Innenseite der Kurve verlegt werden. Hierdurch entsteht eine bessere Einsehbarkeit des Streckenabschnitts. Für den Begegnungsfall von Bus- und Radverkehr genügt die Fahrgassenbreite von 3,10 m in der Regel nicht. Es sind zwei Ausweichstellen zwischen den parkenden Fahrzeugen vorgesehen. Insgesamt stehen etwa elf Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

Alternativ besteht die Möglichkeit, alle Parkstände zu entfernen, um das Begegnen von Bussen und Radverkehr durchgängig zu ermöglichen. Die ASEAG favorisiert diese Variante. Die Fahrgasse wäre dann etwa 5,20m breit.

Auch der Abschnitt Burgstraße – Konradstraße soll im Anschluss an die Asphaltdeckenwiederherstellung rot eingefärbt werden. An den Einmündungen Burgstraße und Konradstraße soll die Alte Vaalser Straße Vorrang erhalten.

#### **Abschnitt Konradstraße bis Keltenstraße**

Der Abschnitt Konradstraße bis Keltenstraße ist von der geplanten Einbahnstraßenregelung nicht betroffen, hier kann der Kfz-Verkehr weiterhin in beide Richtungen fahren. Der Parkstreifen auf der Nordseite ist von der Einrichtung der Fahrradstraße unberührt. Die Fahrgassenbreite beträgt etwa 4,85 m.

Auch in diesem Abschnitt ist die vollflächige Roteinfärbung der Fahrbahn geplant. Wie bereits erwähnt, soll die Rechts-vor-Links-Regelung an der Konradstraße aufgehoben werden; Gleiches gilt für die Kreuzung Keltenstraße (siehe Anlage 5).

#### **Abschnitt Keltenstraße bis Vaalser Straße**

Im Abschnitt Keltenstraße bis Vaalser Straße ist zunächst die Einrichtung einer Fahrradstraße nach den Aachener Standards ohne die vollflächige Roteinfärbung geplant (siehe Anlagen 6 und 7). Der Grund hierfür ist, dass in diesem Abschnitt die hohen Anforderungen der Roteinfärbung mit Epoxidharz an die Oberflächenqualität derzeit nicht erfüllt werden können. Eine vollflächige Roteinfärbung ist damit erst nach erfolgter Fahrbahnsanierung möglich, die jedoch frühestens für 2027 vorgesehen ist. Ausgenommen hiervon sind die Einmündungsbereiche; diese würden dem Aachener Fahrradstraßen-Standard entsprechend bereits vorab mit Ausweisung der Fahrradstraße rot eingefärbt. Hierfür wird eine anspruchslosere Kaltplastikbeschichtung eingesetzt.

Zu einem späteren Zeitpunkt sollen durch ergänzende bauliche Maßnahmen die Oberflächenherstellung in markierungsfähigem Asphalt auf der gesamten Strecke geschehen, die oben beschriebenen Mängel der Baumscheiben auf den Gehwegen behoben sowie die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen umgesetzt werden.

Die Einrichtung der Fahrradstraße hat keine Auswirkungen auf die baulichen angelegten Parkstreifen im Abschnitt Keltenstraße bis Vaalser Straße. Die Fahrgassenbreite variiert zwischen 4,75 m und 5,10 m.

Die Rechts-vor-Links-Regelung an den Einmündungen Keltenstraße, im Mittelfeld und Eburonenstraße soll aufgehoben werden, um die Achse der Fahrradstraße vorfahrtsberechtigt zu führen. An den Einmündungen Schmiedgasse und Gallierstraße gilt eine derartige Vorrangsregelung bereits heute.

#### **4. Kosten und Finanzierung**

Die Kosten für die Umgestaltung der Alten Vaalser Straße zur Fahrradstraße sind abhängig von der weiteren Planung. Für die dargestellte Planung, die als Diskussionsgrundlage dienen soll, werden Kosten von 210.000 € kalkuliert. Im Rahmen des oben bereits genannten Projekts „Cycling Connects“ werden die Kosten für gesamte neue Beschilderung und Markierung sowie die Roteinfärbung der Fahrradstraße zwischen Keltenstraße und Grenzübergang zu 50 Prozent durch die EU finanziert.



## **5. Fazit und Empfehlung**

Es wird empfohlen, die Bürger\*innen auf Basis der vorgestellten Planung zu beteiligen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sollen in der Planung aufgegriffen werden. Anschließend wird eine Entscheidung über die Umgestaltung der Alten Vaalser Straße in den politischen Gremien getroffen.

### **Anlage/n:**

Anlage 1 - Projektumsetzung auf niederländischer Seite

Anlage 2 - Lageplan Bestand L1

Anlage 3 - Lageplan Bestand L2

Anlage 4 - Lageplan Bestand L3

Anlage 5 - Lageplan Planung L1

Anlage 6 - Lageplan Planung L2

Anlage 7 - Lageplan Planung L3