

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0394/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 14.04.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Umgestaltung der Alten Vaalser Straße zur Fahrradstraße im Rahmen des Interreg-C-Projekt "Cycling Connects" Planungs- und Ausführungsbeschluss		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
04.05.2022	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung
19.05.2022	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Umgestaltung der Alten Vaalser Straße gemäß der Hauptvariante in den Lageplänen (Anlage 2) zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Umgestaltung der Alten Vaalser Straße zur Fahrradstraße gemäß der Hauptvariante in den Lageplänen (Anlage 2).

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120201-900-01300-1 Euregionales Interreg-Projekt (XBMOB)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrie- bener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb- ener Ansatz 2023 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	92.500,00	92.500,00	0	0	0	0
Auszahlungen	212.493,13*	212.493,13	0	0	0	0
Ergebnis	119.993,13	119.993,13	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120201-969-9 Euregionales Interreg-Projekt

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrie- bener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb- ener Ansatz 2023 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	15.000,00	15.000,00	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	99.877,18**	99.877,18	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	84.877,18	84.877,18	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2022 i.H.v. 185.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2021 i.H.v. 27.493,13 €

**Haushaltsansatz 2022 i.H.v. 30.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2021 i.H.v. 69.877,18 €

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 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 %)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Die Maßnahme dient der Radverkehrsförderung. Es ist davon auszugehen, dass durch die Umgestaltung der Alten Vaalser Straße ein Teil der heute stattfindenden Pkw-Fahrten in Zukunft auf das Fahrrad verlagert wird. Langfristig ist also mit einem positiven Effekt auf den Klimaschutz zu rechnen.

Im Zuge der Maßnahme werden keine Flächen ver- oder entsiegelt.

Erläuterungen:

1. Hintergrund

Die Stadt Aachen ist einer von zwölf Partnern im Interreg-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. Diese orientieren sich am niederländischen Knotenpunkt-Netzwerk, das vorwiegend für den Freizeitverkehr konzipiert ist. Die Alte Vaalser Straße knüpft an dieses Netz an.

Im Januar 2022 wurde die Verwaltung von der Bezirksvertretung Laurensberg und dem Mobilitätsausschuss mit der Durchführung einer Bürger*innenbeteiligung beauftragt. Diese wurde im Februar durchgeführt. Die wesentlichen Aspekte aus der Beteiligung werden im Abschnitt „Bürger*innenbeteiligung“ vorgestellt. Ein ausführlicher Bericht liegt als Anlage 3 bei.

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 sind entlang der Straße wichtige Einrichtungen die Gemeinschaftsgrundschule Vaalserquartier, die Kirche St. Konrad sowie der Sportplatz des FV Vaalserquartier. Auf Höhe des Sportplatzes gibt es eine Elternhaltestelle, an der Schulkinder abgesetzt und abgeholt werden können. Bestandspläne des Gebiets sind als Anlage 1 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 wurde auf Höhe der Keltenstrasse eine Kfz-Verkehrsbelastung von etwa 800 Fahrzeugen ermittelt (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. 26 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 2,50 m. 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 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. Die Planung wurde im Anschluss an die Bürger*innenbeteiligung punktuell angepasst (siehe Abschnitt „Bürger*innenbeteiligung“).

Durch die Einrichtung der Fahrradstraße wird der Aachener Ortsteil Vaalserquartier durch eine hochwertige Führungsform radverkehrlich erschlossen. Zudem knüpft die Planung an das ausgebaute niederländische Radroutennetz an. 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 2018 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-Linienerkehr. In Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Fahrradstraßen erhalten nach dem Aachener Standard an unsignalisierten Kreuzungen und Einmündungen grundsätzlich Vorrang.

Die vorgestellte Planung beschränkt sich auf Beschilderungs- und Markierungsarbeiten sowie (in Abschnitten) die Einfärbung der Fahrbahn. Die beigefügten Lagepläne verdeutlichen die geplante Straßenraumaufteilung und stellen noch nicht die anordnungsfähigen Pläne dar. Im Rahmen der Ausführungsplanung müssen diese noch vervollständigt werden. Bauliche Anpassungen werden im Projektrahmen aus zeitlichen und finanziellen Gründen nicht vorgenommen.

Im Jahr 2021 hat die Regionetz auf der Alten Vaalser Straße im Abschnitt zwischen der Staatsgrenze und der Keltenstraße Tiefbauarbeiten begonnen, die im Frühjahr 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. Die Stadtverwaltung stellt ergänzende Mittel bereit, um im Abschnitt Staatsgrenze bis Keltenstraße eine Deckensanierung auf kompletter Fahrbahnbreite zu erwirken. Im Anschluss an die Wiederherstellung einer hochwertigen Fahrbahndecke kann die Fahrradstraße in diesem Abschnitt rot eingefärbt werden. Im Abschnitt Keltenstraße bis Vaalser Straße soll die Asphaltdecke im Jahr 2023 saniert werden. Im Anschluss daran soll auch dort die Roteinfärbung erfolgen.

3.2. Details

Abschnitt Staatsgrenze bis Burgstraße

Für diesen Abschnitt wurden zwei Varianten ausgearbeitet: Die „Hauptvariante“, die von der Verwaltung favorisiert wird, und eine „Untervariante“, die aus Erkenntnissen des Bürger*innendialogs heraus entwickelt wurde.

Hauptvariante

Im Abschnitt Staatsgrenze bis Püngelerstraße steht im Bestand neben dem Fahrbahnrandparken eine Restfahrbahnbreite von 3,50 m zur Verfügung (siehe Anlage 1, L1). Bei Einhaltung der Aachener Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen ist der Erhalt des Fahrbahnrandparkens nicht möglich. Bei Einrichtung der Fahrradstraße entfallen etwa zehn Parkmöglichkeiten (siehe Anlage 2, L1). Hierdurch kann eine etwa 4,60 m breite Fahrgasse realisiert werden, die dem festgelegten Optimalmaß von 4,50 m sehr nahekommt. In diesem Abschnitt könnte ein eingeschränktes Halteverbot eingerichtet werden, sodass das kurzzeitige Be- und Entladen eines Kraftfahrzeugs möglich wäre. Der Radverkehr über die Grenze erhält Vorrang gegenüber dem südlichen Fortsatz der Sackgasse.

Untervariante

Einige Bürger*innen vertraten die Aussage, dass die parkenden Fahrzeuge zwischen Staatsgrenze und Püngelerstraße den Radverkehr kaum beeinträchtigen, da der Begegnungsfall mit einem Pkw aufgrund der Sackgassensituation nur sehr selten auftritt (siehe Anlage 3). Der Erhalt des Parkens in diesem Bereich hat zur Folge, dass die Fahrradstraße erst ab der Püngelerstraße beginnt (siehe „Untervariante“ in Anlage 2, L1). Der grenzüberschreitende Radverkehr aus den Niederlanden muss unmittelbar an der Grenze den von rechts kommenden Fahrzeugen Vorrang gewähren. Die Roteinfärbung erfolgt erst ab der Kreuzung mit der Püngelerstraße. Diese Variante steht der Idee entgegen, eine durchgängige Radverkehrsverbindung ins Nachbarland zu schaffen, sodass sie verwaltungsseitig nicht favorisiert wird.

Abschnitt Burgstraße bis Konradstraße

Auch in diesem Abschnitt gibt es zwei Varianten: Die von der Verwaltung favorisierte „Hauptvariante“ und eine „Untervariante“. Beide wurden im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung präsentiert. Auch der Abschnitt Burgstraße – Konradstraße soll im Anschluss an die Asphaltdeckenwiederherstellung in beiden Varianten rot eingefärbt werden. An den Einmündungen Burgstraße und Konradstraße soll die Alte Vaalser Straße in beiden Varianten Vorrang erhalten.

Hauptvariante

Im Abschnitt Burgstraße bis Konradstraße wird die Alte Vaalser Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Vaals ausgewiesen (siehe Anlage 2, L1). Für den Radverkehr bleiben beide Fahrrichtungen 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 1, L1). 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 wird in diesem Abschnitt von der Nord- auf die Südseite und damit auf die Innenseite der Kurve verlegt. 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. Im Bestand (Parken auf der Nordseite) sind Radfahrende im Begegnungsfall mit einem Bus teilweise gezwungen, auf den südlichen Gehweg auszuweichen. Dies wird durch die Schaffung der Ausweichstellen behoben. Insgesamt stehen etwa elf Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

Untervariante

In der Untervariante entfallen sämtliche Parkstände in diesem Abschnitt, um das Begegnen von Bussen und Radverkehr durchgängig zu ermöglichen (siehe „Untervariante“ in Anlage 2, L1). Die ASEAG favorisiert diese Möglichkeit. Die Fahrgasse wäre dann etwa 5,20 m breit. Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung gab es sowohl befürwortende als auch ablehnende Stellungnahmen zu dieser Variante (siehe Anlage 3). Die Verwaltung empfiehlt in diesem Abschnitt die Hauptvariante, um den Parkraum zu erhalten und gleichzeitig die Verhältnisse für Bus- und Radverkehr im Vergleich zum Bestand erheblich zu verbessern.

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 Recht-vor-Links-Regelung an der Konradstraße aufgehoben werden; Gleiches gilt für die Kreuzung Keltenstraße (siehe Anlage 2, L1).

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 2, L2 und L3). Sobald die Sanierung der Fahrbahn im Zusammenhang mit der geplanten Einrichtung der Fahrradstraße im Jahr 2023 durchgeführt ist, kann im Anschluss daran auch östlich der Keltenstraße die Fahrgasse rot eingefärbt werden.

In diesem Zusammenhang ist hinsichtlich der Markierung bis zum Jahr 2023 eine Zwischenlösung vorgesehen: Die Fahrradstraße wird in diesem Bereich bereits wie im Endzustand vorgesehen beschildert und erhält die Fahrbahnrandmarkierung und die Fahrrad-Piktogramme in weißer Farbe.

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

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

Zu einem späteren Zeitpunkt sollen die im Abschnitt „Bestand“ beschriebenen Mängel der Baumscheiben auf den Gehwegen behoben sowie die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen umgesetzt werden.

4. Bürger*innenbeteiligung

Die Bürger*innenbeteiligung wurde im Zeitraum vom 07.02.2022 bis zum 07.03.2022 mit der Auslegung der Planunterlagen und mit einer digitalen Live-Veranstaltung am 21.02.2022 durchgeführt. Während der Live-Veranstaltung waren etwa 40 Bürger*innen per zoom und weitere 50 Bürger*innen über YouTube zugeschaltet (Überschneidung möglich). Das Video wurde im Nachgang bis Mitte März etwa 470 Mal angesehen.

Über das Interaktionstool „slido“ wurde unmittelbar im Nachgang abgefragt, wie die Nutzer*innen das Projekt bewerten. Im Mittel wurden 3,9 Sterne vergeben, wobei ein Stern die schlechtestmögliche und fünf Sterne die bestmögliche Bewertung darstellte. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich um keine repräsentative Stichprobe handelt.

Als öffentliche Einrichtungen im Planungsgebiet wurden die Grundschule GGS Vaalserquartier, der Fußballverein FV Vaalserquartier und die Pfarre St. Konrad kontaktiert. Die Grundschule begrüßt die Einrichtung der Fahrradstraße ausdrücklich. Der Fußballverein hinterfragt die Notwendigkeit zur Umgestaltung der Alten Vaalser Straße und betont, auch weiterhin mit dem Pkw erreichbar sein zu müssen. Diese Erreichbarkeit ist mit Einrichtung der Fahrradstraße weiterhin gegeben. Die Pfarre St. Konrad hat keine Stellungnahme abgegeben.

Die Bürger*innen konnten während der live-Veranstaltung sowohl über zoom als auch über slido ihre Fragen, Ideen und Anregungen an die Verwaltung richten. Im Zeitraum zwei Wochen vor und zwei Wochen nach der Veranstaltung bestand zudem die Möglichkeit, die Verwaltung per Mail oder per Brief zu kontaktieren.

Ein ausführlicher Bericht zur Bürger*innenbeteiligung liegt als Anlage 3 bei. Im Folgenden werden einige Aspekte aus der Beteiligung hervorgehoben, die die Planung beeinflusst haben.

Mehrere Bürger*innen vertreten die Ansicht, dass das Fahrbahnrandparken im Abschnitt zwischen Staatsgrenze und Püngelerstraße aufgrund des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens für den Radverkehr unproblematisch sei. Mit den Qualitätsansprüchen einer Fahrradstraße nach Aachener Standard wäre dies jedoch nicht vereinbar. Als Konsequenz wurde für diesen Abschnitt eine Untervariante entwickelt, bei der die Fahrradstraße erst ab dem Knoten Püngelerstraße beginnt (siehe Anlage 2, L1).

Eine mehrfach geäußerte Befürchtung ist eine Zunahme der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, wenn die Rechts-vor-links-Regelung aufgehoben wird. Durch die Markierung der weißen Leitlinien am Fahrbahnrand wird die Fahrbahn optisch verengt. Hierdurch ist ein geschwindigkeitsdämpfender Effekt zu erwarten. Dies gilt auch für die vollflächige Roteinfärbung. Um zu überprüfen, ob sich die Fahrgeschwindigkeiten durch die Einrichtung der Fahrradstraße verändern, wurde im August 2021 eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Eine Vergleichsmessung soll nach Fertigstellung der Fahrradstraße erfolgen. Falls erforderlich, können auch nachträglich geschwindigkeitsreduzierende Elemente wie Fahrbahneinengungen installiert werden. Diese stellen jedoch eine Beeinträchtigung für den Linienverkehr dar, sodass die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme erst überprüft und abgestimmt werden muss.

Eine weitere Anregung betrifft die Einmündung der Alten Vaalser Straße in die Vaalser Straße. Die Furt über die Alte Vaalser Straße ist für den Radverkehr in beide Fahrrichtungen freigegeben. Mehrere Bürger*innen wiesen darauf hin, dass dies insbesondere für nach links in die Alte Vaalser Straße abbiegende Fahrzeuge unerwartet sei und damit ein Gefahrenpotenzial berge. Teilweise wurde gefordert, das Planungsgebiet zu erweitern und den Knoten im Zuge der Fahrradstraßen-Planung mit umzugestalten. Ein baulicher Eingriff ist jedoch zum einen aufgrund des zeitlichen und finanziellen Projektbudgets nicht möglich. Zum anderen wird die Vaalser Straße in Zukunft vor dem Hintergrund der Rad-Vorrang-Route Vaals noch einmal ganzheitlich betrachtet werden. Als kurzfristige Verbesserung für die Einmündungssituation werden jedoch Fahrradpiktogramme mit zwei Richtungspfeilen auf die Furt aufgebracht.

5. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Umgestaltung der Alten Vaalser Straße zur Fahrradstraße werden mit 210.000 € kalkuliert. Es stehen ausreichende Mittel im PSP-Element 5-120201-900-01300-300-1/4-120201-969-9 bereit. Im Rahmen des oben bereits genannten Projekts „Cycling Connects“ werden die Kosten für die gesamte neue Beschilderung und Markierung sowie die Roteinfärbung der Fahrradstraße zwischen Keltstraße und Grenzübergang zu 50 Prozent durch die EU finanziert.

6. Fazit und Empfehlung

Es wird empfohlen, die Alte Vaalser Straße auf Basis der Lagepläne (Anlagen 2) als Fahrradstraße einzurichten. Die Verwaltung empfiehlt sowohl im Abschnitt Staatsgrenze – Püngelerstraße als auch im Abschnitt Burgstraße – Konradstraße die Umsetzung der Hauptvariante, d. h. den Entfall des Fahrbahnrandparkens zwischen Staatsgrenze und Püngelerstraße und den Erhalt des Parkens zwischen Burgstraße und Konradstraße.

Anlage/n:

Anlage 1 – Lagepläne Bestand L1 – L3

Anlage 2 – Lagepläne Planung L1 – L3

Anlage 3 – Bericht zur Bürger*innenbeteiligung