

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-Linienverkehr. 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



Legende

- Gehweg
- Zufahrt
- Grünfläche
- Parken
- Rote Fahrbahneinfärbung
- Fahrbahn
- Busbucht

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Alte Vaalser Straße		Dezernat Planung, Bau und Mobilität	
Bestand		Stadtbaurätin Frauke Burdorff	
Lageplan		M. = 1 : 500	
Plan Nr: 200X_XXX_L1	bearbeitet: Geu	gezeichnet: Geu	
Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:
			Isabel Strehle
			Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
			Uwe Müller
			März 2022

In der Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg beraten und beschlossen am: Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:



Gemeinschaftsgrundschule
Vaalserquartier

511

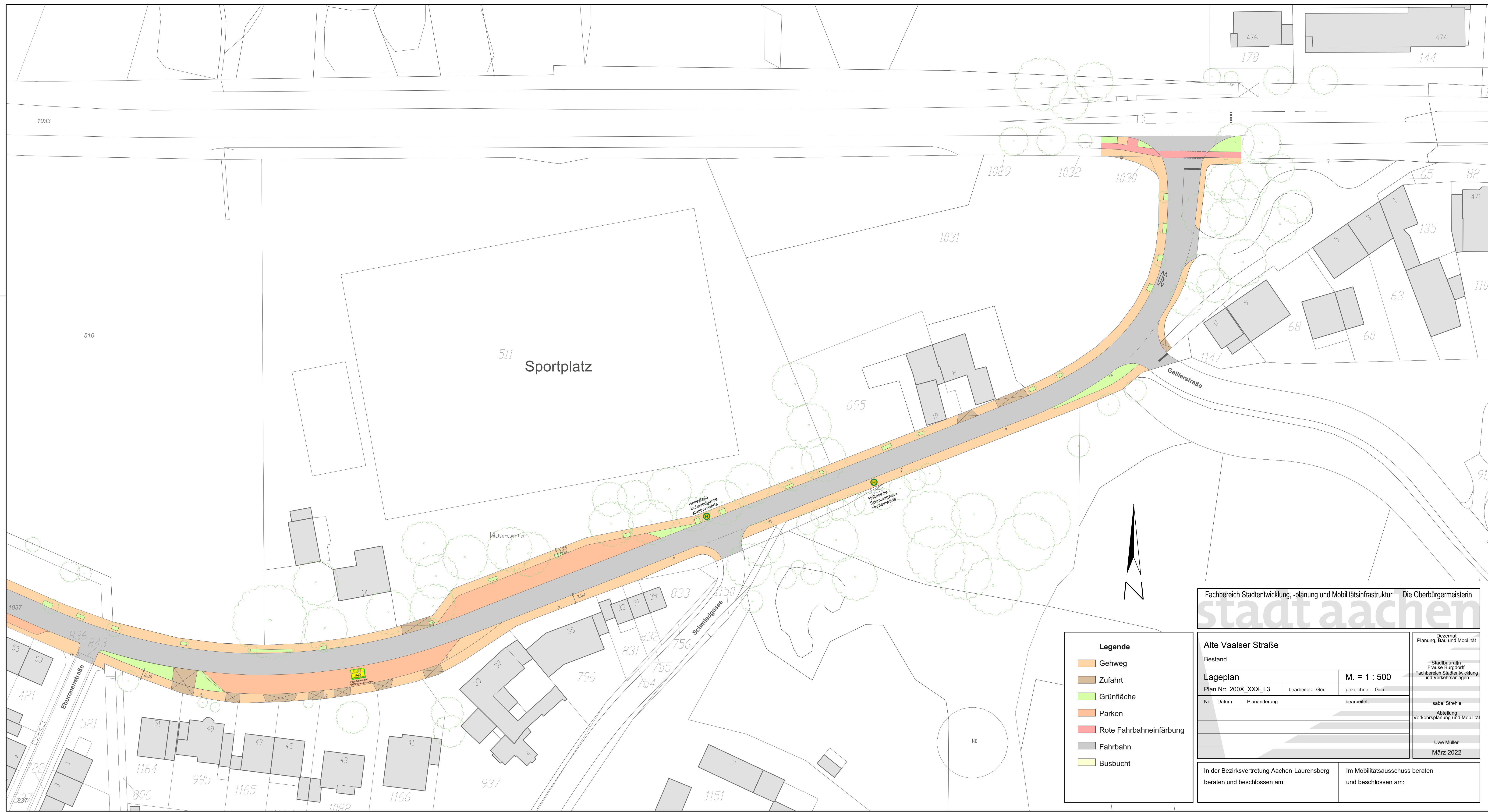
Legende

- Gehweg
- Zufahrt
- Grünfläche
- Parken
- Rote Fahrbahneinfärbung
- Fahrbahn
- Busbucht

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Alte Vaalser Straße			Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Bestand			Stadtbaurätin Frauke Burgdorff Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
Lageplan		M. = 1 : 500	
Plan Nr: 200X_XXX_L2	bearbeitet: Geu	gezeichnet: Geu	
Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:
			Isabel Strehle
			Ableitung Verkehrsplanung und Mobilität
			Uwe Müller
			März 2022

In der Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg beraten und beschlossen am:	Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:
---	--



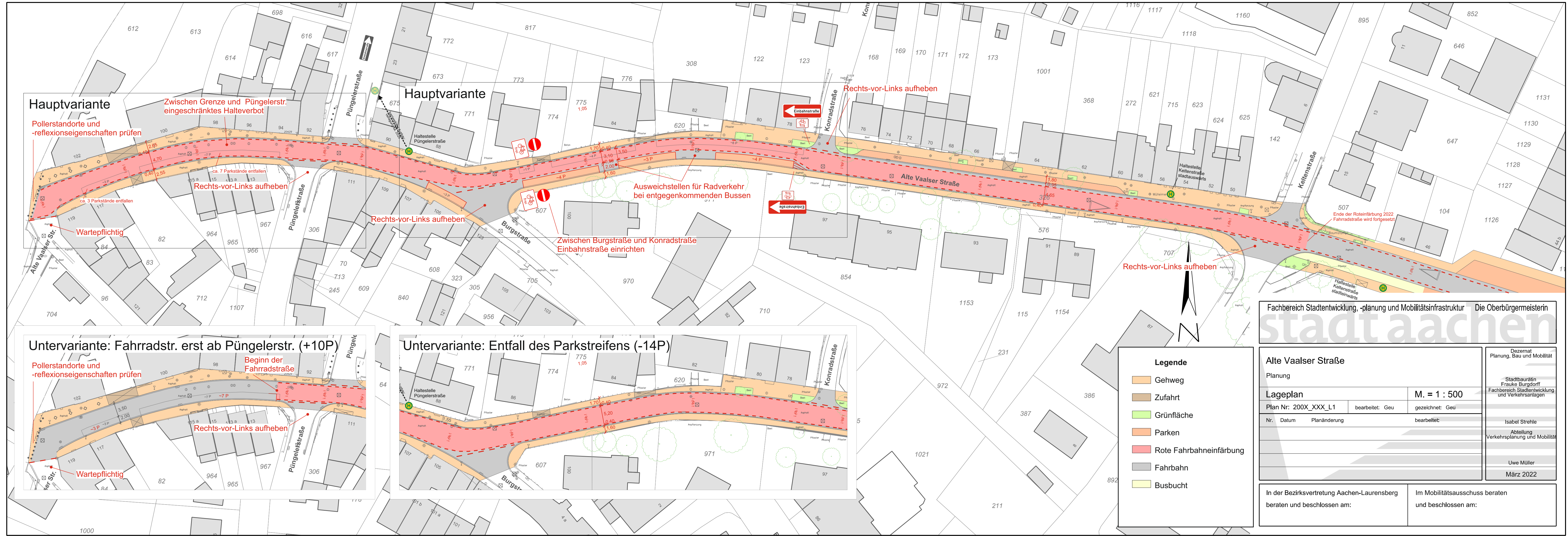
Legende

- Gehweg
- Zufahrt
- Grünfläche
- Parken
- Rote Fahrbahneinfärbung
- Fahrbahn
- Busbucht



Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Alte Vaalser Straße		Dezernat Planung, Bau und Mobilität	
Bestand		Stadtbaurätin Frauke Burgdorf Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen	
Lageplan		M. = 1 : 500	
Plan Nr: 200X_XXX_L3	bearbeitet: Geu	gezeichnet: Geu	
Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:
			Isabel Strehle
			Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
			Uwe Möller
			März 2022
In der Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg beraten und beschlossen am:		Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:	



Hauptvariante

Pollerstandorte und -reflexionseigenschaften prüfen
 Zwischen Grenze und Püngelerstr. eingeschränktes Halteverbot
 ca. 7 Parkstände entfallen
 ca. 3 Parkstände entfallen
 Wartepflichtig
 Rechts-vor-Links aufheben

Hauptvariante

Haltestelle Püngelerstraße
 Haltestelle Kellenstraße stadtauswärts
 Rechts-vor-Links aufheben
 Ausweichstellen für Radverkehr bei entgegenkommenden Bussen
 Zwischen Burgstraße und Konradstraße Einbahnstraße einrichten
 Rechts-vor-Links aufheben

Rechts-vor-Links aufheben

Rechts-vor-Links aufheben

Ende der Rotenfärbung 2022
 Fahrradstraße wird fortgesetzt

Untervariante: Fahrradstr. erst ab Püngelerstr. (+10P)

Pollerstandorte und -reflexionseigenschaften prüfen
 Beginn der Fahrradstraße
 Wartepflichtig
 Rechts-vor-Links aufheben

Untervariante: Entfall des Parkstreifens (-14P)

Haltestelle Püngelerstraße
 Haltestelle Kellenstraße stadtauswärts
 Rechts-vor-Links aufheben

Legende

- Gehweg
- Zufahrt
- Grünfläche
- Parken
- Rote Fahrbahneinfärbung
- Fahrbahn
- Busbucht

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Alte Vaalser Straße		Planung		M. = 1 : 500	
Lageplan		Plan Nr: 200X_XXX_L1		bearbeitet: Geu gezeichnet: Geu	
Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:		
In der Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg beraten und beschlossen am:		Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:			

Dezernat Planung, Bau und Mobilität
 Stadtbaurätin Frauke Burdorff
 Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
 Isabel Strehle
 Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
 Uwe Müller
 März 2022



Gemeinschaftsgrundschule
Vaalserquartier

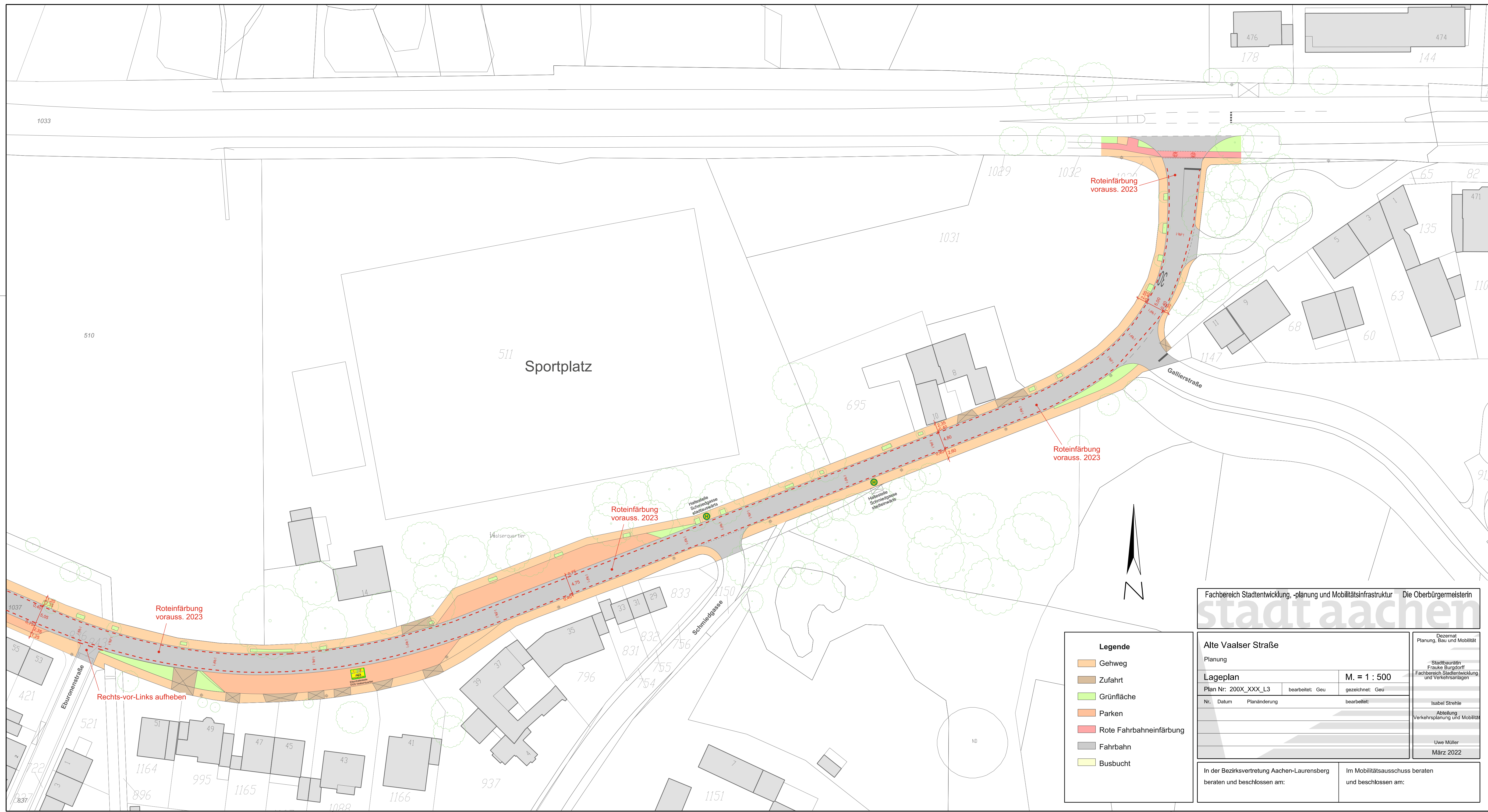
Legende

- Gehweg
- Zufahrt
- Grünfläche
- Parken
- Rote Fahrbahneinfärbung
- Busbucht
- Fahrbahn

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Alte Vaalser Straße			M. = 1 : 500
Planung			
Plan Nr: 200X_XXX_L2		bearbeitet: Geu	gezeichnet: Geu
Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:
			Isabel Strehle
			Ableitung Verkehrsplanung und Mobilität
			Uwe Müller
			März 2022

In der Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg beraten und beschlossen am: Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:



Legende

- Gehweg
- Zufahrt
- Grünfläche
- Parken
- Rote Fahrbahneinfärbung
- Fahrbahn
- Busbucht

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Alte Vaalser Straße		Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Planung		Stadtbaurätin Frauke Burgdorff Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
Lageplan		M. = 1 : 500
Plan Nr: 200X_XXX_L3	bearbeitet: Geu	gezeichnet: Geu
Nr.	Datum	Planänderung
		bearbeitet:
		Isabel Strehle
		Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
		Uwe Möller
		März 2022
In der Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg beraten und beschlossen am:		Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:



Bürger*innen dialog

Umgestaltung der Alten Vaalser
Straße zur Fahrradstraße

März 2022

www.aachen.de



Zahlen und Fakten

Beteiligungszeitraum: 7. Februar 2022 bis 7. März 2022

Interessierte

ca. 50 Personen in der Spitze haben die Youtube-Liveveranstaltung verfolgt

Personen haben über Zoom teilgenommen **ca. 40**

über 470 Aufrufe des Videos bis Mitte März 2022

Reaktionen

0 Eingaben per Post

Eingaben per Mail **47**

158 Eingaben per Slido

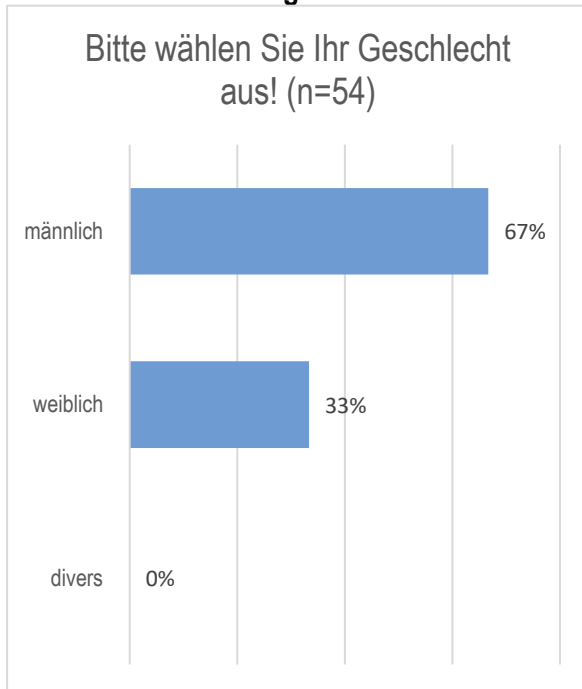
Abstimmende Personen bei Slido live **ca. 50**

Resultat

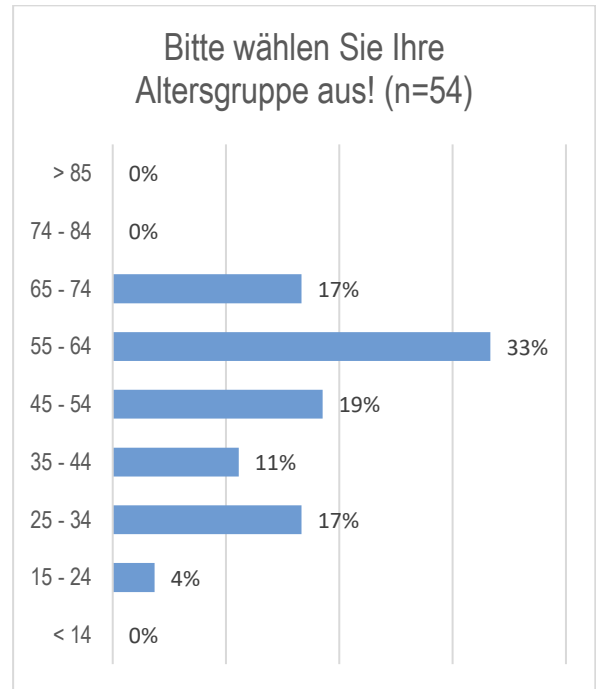
Anpassungen im Lageplan & eine neue Untervariante

slido-Umfragen

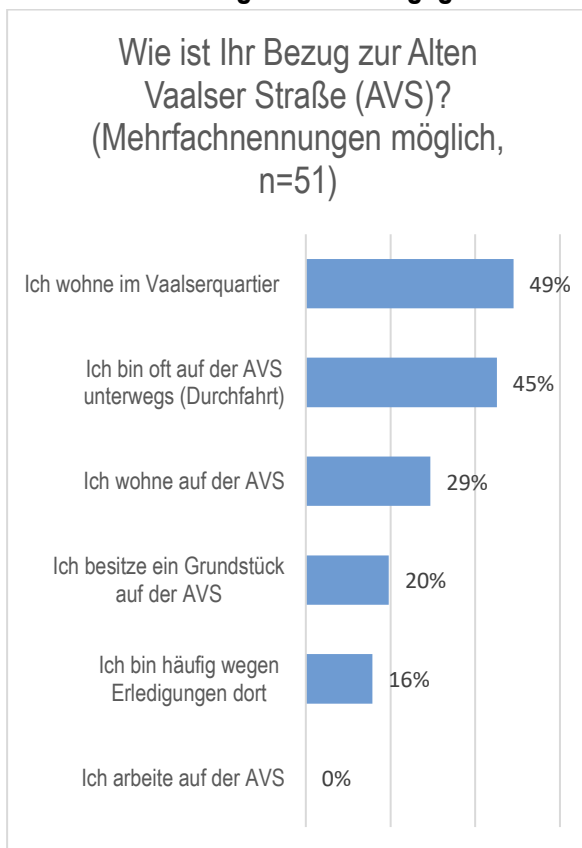
Geschlechterverteilung



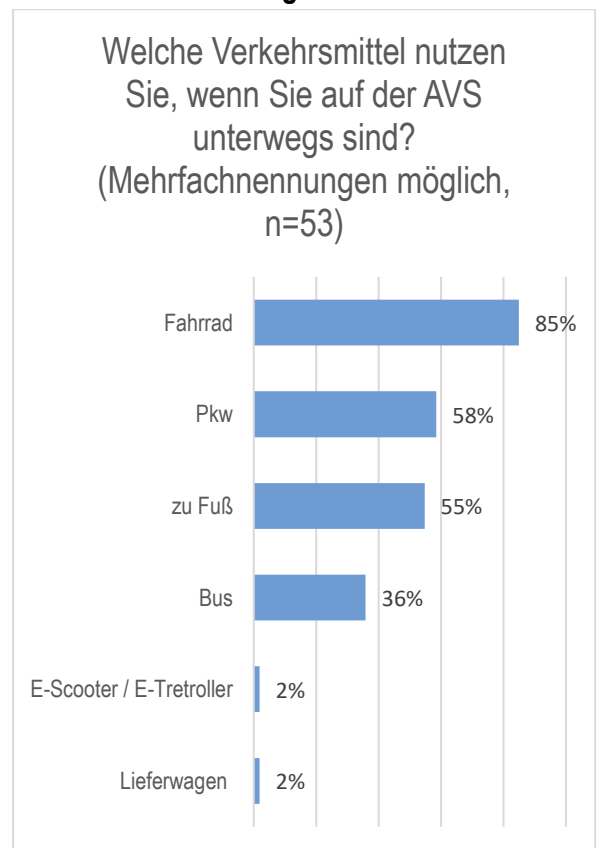
Altersstruktur



Persönlicher Bezug zum Planungsgebiet



Verkehrsmittelnutzung



Stimmungsbild

Viele Bürger*innen äußerten sich positiv zum Vorhaben, die Alte Vaalser Straße zur Fahrradstraße umzugestalten. Bei der Umfrage, die unmittelbar im Nachgang an die Live-Veranstaltung freigeschaltet wurde, bewerteten die 30 Abstimmenden das Projekt mit 3,9 Sternen (1 Stern = schlechtestmögliche, 5 Sterne = bestmögliche Bewertung). Die Bestwertung von fünf Sternen wurde von fast der Hälfte der slido-Nutzer*innen vergeben. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die slido-Community keine repräsentative Stichprobe darstellt.

Die Folgenden Aussagen beziehen sich nicht nur auf die slido-Nutzer*innen, sondern auch auf die Bürger*innen, die per Mail oder über zoom Ihre Fragen, Anregungen und Ideen eingebracht haben.

Positiv wurde von vielen Bürger*innen die generelle Förderung des Radverkehrs, der Zugewinn an Sicherheit in der Alten Vaalser Straße sowie die Roteinfärbung erwähnt. Auch die geplante Einrichtung der Einbahnstraße zwischen Konradstraße und Burgstraße wurde vielfach begrüßt. Die Verlegung des Fahrbahnrandparkens auf die Südseite löste ein geteiltes Echo aus.

Negative Aspekte sind aus Sicht der Bürger*innen der Entfall von Parkraum und die Kosten des Projekts. Zum Teil wird der Mehrwert einer Fahrradstraße an dieser Stelle bezweifelt. Durch den Entfall der Rechts-vor-Links-Regelung befürchten einige Bürger*innen eine Zunahme der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten.

Die Rückmeldungen zur Untervariante zwischen Konradstraße und Burgstraße (Entfall weiterer Parkplätze zur Ermöglichung von Bus-Rad-Begegnungen) waren weitgehend ausgeglichen. Nach Ansicht einiger Bürger*innen könnten die Parkmöglichkeiten an dieser Stelle entfallen, wenn dafür der Parkraum zwischen Staatsgrenze und Püngelerstraße erhalten bliebe.

Als öffentliche Einrichtungen im Planungsgebiet wurden die Grundschule, der Fußballverein und die Pfarre kontaktiert und auf das Beteiligungsverfahren hingewiesen. Die GGS Vaalserquartier unterstützt die Umgestaltung der Alten Vaalser Straße zur Fahrradstraße ausdrücklich. Dieses Projekt passe gut zum Mobilitätskonzept der Schule. Aus Sicht des FV Vaalserquartier ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht unbedingt erforderlich. Wichtig sei, dass der Sportplatz weiterhin mit dem Auto erreichbar bleibe und auch Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Pfarre St. Konrad hat keine Stellungnahme abgegeben.

Allgemeine Fragen und Anregungen zum Projekt

Die Umgestaltung zu einer Fahrradstraße ist nicht notwendig. Die Finanzmittel sollten besser anderweitig verwendet werden.

Während die Idee der Einrichtung einer Fahrradstraße von vielen Bürger*innen begrüßt wird, gibt es auch einige Bürger*innen, die den Bedarf für ein solches Projekt nicht sehen. Dass heute bereits viele Radfahrende in der Alten Vaalser Straße unterwegs sind, deutet darauf hin, dass es sich um eine radverkehrlich wichtige Verbindung handelt. Durch die Einrichtung der Fahrradstraße sollen noch mehr Menschen zum Radfahren eingeladen werden.

Die Umgestaltung zur Fahrradstraße würde zu 50 Prozent durch die Europäische Union finanziert. Der restliche Anteil wird über den städtischen Haushalt abgedeckt. Wenn auf die Einrichtung der Fahrradstraße verzichtet würde, entfielen die Fördermittel ersatzlos. Es könnte also nur ein Teil des Gesamtbetrags in andere Projekte investiert werden.

Die Einbahnstraße zwischen Kelttenstraße und Burgstraße ist eine gute Idee. Kann zusätzlich die Burgstraße ebenfalls als Einbahnstraße ausgewiesen oder die Einbahnstraße bis zur Püngelerstraße verlängert werden?

Die Ausweisung einer Einbahnstraße bedeutet die Einschränkung von Fahrbeziehungen und sollte daher gut begründet werden. Eine Erweiterung der Einbahnstraßenregel auf die Burgstraße oder weitere Teile der Alten Vaalser Straße ist nicht geplant.

Bislang zwingen entgegenkommende Busse zwischen Konrad- und Burgstraße den Radverkehr, auf den Gehweg auszuweichen.

Dass Radfahrende im heutigen Zustand durch entgegenkommende Busse „auf den Gehweg gezwungen werden“ wird sowohl in der Haupt- als auch in der Untervariante verhindert. In der Hauptvariante wird das Parken auf die Südseite verlegt und mit Ausweichstellen versehen. Kommt ein Bus entgegen, so können Radfahrende hier kurz am Fahrbahnrand halten und den Bus passieren lassen. In der Untervariante steht durch den Entfall des Fahrbahnrandparkens ausreichend Platz für den Begegnungsverkehr zur Verfügung. Diese Untervariante stellt aus Radverkehrssicht die höherwertige Führungsform dar, ist allerdings mit dem Wegfall von vierzehn Parkmöglichkeiten verbunden.

Bitte belassen Sie das Parken zwischen Konradstraße und Burgstraße auf der Nordseite.

Die Verlegung des Fahrbahnrandparkens auf die Südseite bietet aus Sicht der Verwaltung mehrere Vorteile: Zum einen sinkt die Gefahr von „Dooring“-Unfällen deutlich, bei denen Radfahrende durch unachtsam geöffnete Autotüren verletzt werden. Grund hierfür ist zum einen, dass die Fahrerseite zum Gehweg zeigt und Pkw häufig nur mit einer Person besetzt sind. Zum anderen kommen die Radfahrenden im gefährlichen Bereich aus Sicht des Fahrzeugs nun von vorne statt von hinten. Auch wenn es einen Sicherheitstrennstreifen gibt, der „Dooring“-Unfälle auch bei von hinten kommendem Radverkehr verhindern soll, ist diese Aufteilung des Straßenraums als sicherer einzustufen. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Ausweichstellen geschaffen werden können, in die der Radverkehr nach rechts einfahren kann. Würden die Parkstände auf der Nordseite verbleiben, müssten die Radfahrenden nach links in die Wartestelle fahren. Das ist weniger intuitiv und würde aufgrund des Rechtsfahrgebots auch ein längeres Fahrmanöver bedeuten. Zuletzt wird durch die Verlegung des Parkens in die Kurveninnenseite der Fahrverkehr in die Kurvenaußenseite verlagert. Auch wenn einige Bürger*innen hierdurch schlechtere Sichtbedingungen befürchten, so soll durch diese Neuaufteilung das Gegenteil erreicht werden: In der Kurvenaußenseite ist die Strecke besser einsehbar als in der -innenseite.

Der Abschnitt Grenze – Püngelerstraße wird als reine Anliegerstraße genutzt. Aufgrund der geringen Verkehrsstärke ist dieser Abschnitt auch bei Erhalt der Parkplätze für den Radverkehr unproblematisch.

Für die Gestaltung von Fahrradstraßen hat der Mobilitätsausschuss im September 2018 einen Gestaltungsstandard beschlossen. In einer Fahrradstraße nach Aachener Standard sollen ein Pkw und ein Fahrrad sich sicher und komfortabel begegnen können. Dies ist bei Erhalt des Parkens an dieser Stelle nicht möglich. Wenn das Fahrbahnrandparken zwischen Staatsgrenze und Püngelerstraße erhalten bleiben soll, schlägt die Verwaltung als Untervariante die Ausweisung zur Fahrradstraße erst ab der Kreuzung Püngelerstraße vor. Der Abschnitt zwischen Grenze und Püngelerstraße würde dann im Vergleich zur heutigen Situation unverändert bleiben. Diese Untervariante steht jedoch dem Gedanken entgegen, eine durchgehende, grenzüberschreitende Radverkehrsverbindung zu schaffen.

Aktuell gibt es auch ein Vorhaben zur Verbesserung der Radverkehrsführung auf der Vaalser Straße. Sollen beide Projekte umgesetzt werden?

Sowohl die Alte Vaalser Straße als auch die Vaalser Straße sind für den Radverkehr bedeutsam. Während die Alte Vaalser Straße den südlichen Teil von Vaals und auf Aachener Seite den Stadtteil Vaalserquartier erschließt, ist die Vaalser Straße die direkte Verbindung von Aachen kommend in den Ortskern von Vaals und zum Gebiet nördlich der Maastrichterlaan. Auch im Hinblick auf Ziel 1 des Radentscheids, ein engmaschiges Radverkehrsnetz anzulegen, ist die Umsetzung hochwertiger Radverkehrsanlagen auf beiden Straßen aus Sicht der Verwaltung sinnvoll.

Die Fahrradstraße sollte lieber über die Burgstraße geführt werden.

Auf niederländischer Seite knüpft die Radverkehrsverbindung an das Freizeit-Radnetz an. Auf deutscher Seite steht der Alltagsradverkehr im Vordergrund. Hierfür ist die Führung entlang der Alten Vaalser Straße eher geeignet als eine Führung über die Burgstraße. An der Einmündung Vaalser Straße schließt die geplante Fahrradstraße an das beschlossene Rad-Vorrang-Routen Netz an, welches die Außenbezirke sicher und komfortabel an die Aachener Innenstadt anbindet.

Für die Förderung des Radverkehrs braucht es ein Gesamtkonzept.

Im Herbst 2019 wurde vom Mobilitätsausschuss das Netz der Aachener Rad-Vorrang-Routen beschlossen. Über dieses Netz werden die Außenbezirke sicher und komfortabel an die Innenstadt angebunden. Derzeit wird ein Gutachten erstellt, wie ein noch engmaschigeres Radverkehrsnetz für Aachen aussehen kann. Es ist zu erwarten, dass sowohl die Vaalser Straße als auch die Alte Vaalser Straße wichtige Bestandteile dieses Netzes sind.

Auf niederländischer Seite wurden bereits Verbesserungen des Radverkehrsnetzes umgesetzt. Es wurden Schutzstreifen markiert, die zum Großteil rot eingefärbt wurden.

Eigenschaften der Fahrradstraße

Darf die Alte Vaalser Straße weiterhin mit Kraftfahrzeugen befahren werden?

Grundsätzlich ist das Befahren einer Fahrradstraße nur mit Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen („E-Scooter“) erlaubt. In Aachen wurde jedoch bislang so verfahren, dass Fahrradstraßen auch für den Kfz-Verkehr freigegeben werden. Dies ist auch für die Alte Vaalser Straße geplant und gilt insbesondere für den Busverkehr. Alle Kraftfahrzeuge (also auch die Müllabfuhr, Handwerker, etc.) dürfen die Alte Vaalser Straße also auch nach Einrichtung der Fahrradstraße befahren.

Ein wichtiges Kriterium, ob eine Fahrradstraße gut funktioniert, ist die Zahl der dort fahrenden Kraftfahrzeuge. In den Richtlinien wird die Verkehrsbelastung von 400 Kfz in der Spitzenstunde als Grenzwert angegeben. In der Alten Vaalser Straße sind es laut letzter Verkehrszählung maximal 100 Kfz pro Stunde. Aus diesem Grund sind keine weiteren Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens geplant.

In welchem Bereich wird der Fahrbahnbelag erneuert?

Die Asphaltdecke wird 2022 im Abschnitt zwischen der Grenze und der Keltenstraße erneuert und rot eingefärbt. Für 2023 ist die Sanierung des Teilstücks zwischen Keltenstraße und Vaalser Straße geplant, infolgedessen auch hier die Fahrbahn vollflächig rot wird. Dass die Sanierung des östlichen Teils auf 2023 vorgezogen werden kann, hat sich erst im Laufe des Planungsprozesses ergeben.

Statt einer durchgängigen Roteinfärbung sollten lieber nur die Einmündungen eingefärbt werden, um die Aufmerksamkeit gezielt zu erhöhen und Kosten zu sparen.

Die Beschränkung der Roteinfärbung auf die Kreuzungsbereiche entspricht dem 2018 beschlossenen Aachener Fahrradstraßen-Standard. Der Grundgedanke dabei war, die Aufmerksamkeit zu erhöhen und auf potenzielle Gefahrenstellen hinzuweisen. Durch die 2019 erfolgte Annahme des Radentscheid durch den Stadtrat sind nunmehr alle Radverkehrsanlagen vollflächig rot einzufärben. Ziel ist ein hoher Wiedererkennungswert für den Radverkehr. Die rote Farbe ist als Hinweis auf Radfahrende zu verstehen und nicht mehr ausschließlich als Warnung vor einer Gefahrensituation.

Welche Erfahrungen wurden bislang in Aachen und anderen Städten mit einer vollflächigen Roteinfärbung gemacht?

In Aachen wurden bereits die Lothringerstraße und die Fahrradstraßen der RVR Brand mit dem Epoxidharz-Verfahren rot eingefärbt. Im Vorfeld hat dazu ein intensiver Austausch mit Fachkolleg*innen aus Münster stattgefunden. Mit Epoxidharz rot eingefärbte Flächen erfüllen alle Anforderungen hinsichtlich der Griffigkeit. Teilweise kann die Griffigkeit bestehender Verkehrsanlagen durch diese Form der Einfärbung sogar noch gesteigert werden.

Ist statt der Rotbeschichtung auch der Einsatz von durchgefärbtem rotem Asphalt denkbar?

Der Einsatz von rotem Asphalt ist grundsätzlich denkbar, allerdings ist diese Variante in der Regel teurer als das Beschichten einer dunklen Asphaltdecke. Hinzu kommt, dass „Flickstellen“ (z. B. nach Leitungsbauarbeiten) aufgrund der geringen Menge an benötigtem Asphalt nicht wirtschaftlich mit rotem Asphalt verschlossen werden können.

Der Aachener Fahrradstraßen-Standards berücksichtigt viele Faktoren wie Linienverkehr, Schwerverkehrsanteil, Krümmung und Steigung der Straße und Sackgassensituationen nicht.

Der 2018 beschlossene Aachener Fahrradstraßen-Standard gibt Mindestbreiten der Fahrbahn vor. Als zugrundeliegende Größen gehen die erlaubte Fahrtrichtung für Kfz (Einbahnstraße oder Beidrichtungsverkehr) sowie der Umfang des Parkens (kein Parken, einseitiges Parken oder beidseitiges Parken) ein. Der Standard berücksichtigt nicht die Verkehrsstärke, da eine sichere, komfortable Begegnung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr in einer Fahrradstraße immer gewährleistet sein soll. Gleichwohl ist eine Weiterentwicklung des Standards in Zukunft denkbar.

Das Schild zur Aufhebung einer Fahrradstraße bzw. Tempo-30-Zone am Kreuzungspunkt zu einer Tempo-30-Zone bzw. Fahrradstraße ist aufgrund einer Änderung der VwV-StVO nicht mehr notwendig.

Auf die Änderung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung wird reagiert und auf die nicht mehr notwendigen Schilder künftig verzichtet.

Eine sehr schmale Fahrradstraße steht dem jüngsten Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover entgegen. Demnach sind mindestens 4,00 m Fahrgasse plus 0,75 m Abstand zu parkenden Fahrzeugen erforderlich.

Der Aachener Fahrradstraßen-Standard gewährleistet den sicheren und komfortablen Begegnungsfall Rad – Pkw. Der Begegnungsfall mit einem Bus stellt eine Ausnahme dar. Auf einem Großteil der Strecke der geplanten Fahrradstraße ist diese Begegnung jedoch möglich. Eine Ausnahme stellt lediglich der etwa 90 m lange Abschnitt zwischen Konradstraße und Burgstraße dar. Hier werden in der Hauptvariante Ausweichstellen vorgesehen. Nach Auffassung der Verwaltung ist dies mit den Ansprüchen einer Fahrradstraße vereinbar.

Parken

Im Vaalserquartier sollte Bewohnerparken eingerichtet werden.

Die Einrichtung von Parkvorrechten für Bewohner*innen ist in der Straßenverkehrsordnung in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift zu StVO (VwV-StVO zu § 45) geregelt. Bewohnerparkzonen müssen demnach einige Voraussetzungen erfüllen. So muss z. B. immer zwischen Gemeingebrauch einer Straße, vorhandenem Parkdruck und örtlichen Besonderheiten abgewogen werden. Dies spiegelt sich darin wieder, dass innerhalb einer Bewohnerparkzone, wie in Aachen praktiziert, alle öffentlichen Parkplätze im Straßenraum dem Bewohnerparken zugeordnet und gleichzeitig den Besucher*innen gebührenpflichtig und zeitlich eingeschränkt zur Verfügung gestellt werden.

In Aachen ist das Planungsverfahren zur Einführung einer Bewohnerparkzone standardisiert und bedarf neben der grundsätzlichen Planung auch politischer Beschlüsse zur Umsetzung. Durch die politischen Gremien wurde eine Prioritätenliste zur Einrichtung der Bewohnerparkzonen beschlossen. Sie definiert die Bearbeitungs- und Umsetzungsreihenfolge der Untersuchungsgebiete.

Die Prioritätenliste wurde zuletzt am 22.04.21 im Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beschlossen und enthält derzeit neun Gebiete, die in den kommenden Jahren näher untersucht werden sollen. Die Aufnahme des grenznahen Gebietes innerhalb des Vaalserquartiers, wird bei der nächsten politischen Beratung der Prioritätenliste durch die Verwaltung empfohlen. Eine zeitnahe Einrichtung des Bewohnerparkens kann jedoch im Hinblick auf den Arbeitsprozess und die Anzahl der Untersuchungsgebiete derzeit nicht in Aussicht gestellt werden.

Die Parksituation im Vaalserquartier ist sehr angespannt. Wie wirkt sich die Einrichtung der Fahrradstraße auf den öffentlichen Parkraum aus?

Die Einrichtung der Fahrradstraße wirkt sich nur im Abschnitt zwischen der Staatsgrenze und der Konradstraße auf den Parkraum aus. Östlich der Konradstraße wird auf baulich angelegten Parkstreifen geparkt, die von der Maßnahme nicht berührt werden. Dies gilt auch für den Senkrechtparkstreifen vor dem Fußballplatz.

Im Abschnitt zwischen Grenze und Püngelerstraße würden durch die Einrichtung einer Fahrradstraße etwa zehn Parkmöglichkeiten entfallen, da sonst die erforderliche Breite für eine Fahrradstraße nach Aachener Standard nicht erreicht wird. In diesem Abschnitt ist die Einrichtung eines eingeschränkten Halteverbots geplant, sodass das kurzzeitige Be- und Entladen eines Fahrzeugs ermöglicht wird. Alternativ könnte die Fahrradstraße erst östlich der Püngelerstraße beginnen und das Fahrbahnrandparken erhalten bleiben.

Für den Abschnitt Konradstraße - Burgstraße bleiben in der Hauptvariante elf der heute bestehenden 13 Parkmöglichkeiten erhalten. In der Untervariante, in der der Begegnungsverkehr Bus – Fahrrad ermöglicht wird, entfallen diese elf Parkstände und zudem drei weitere im Kurvenbereich Burgstraße / Alte Vaalser Straße.

An städtische Straßen wird eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen gestellt. Neben dem zügigen und sicheren Vorankommen zählt beispielsweise auch das Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern dazu („ruhender Verkehr“). Vor dem Hintergrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit und dem Anspruch, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu stärken, werden die Flächenansprüche des ruhenden Verkehrs heute neu bewertet. Ein Anspruch auf öffentlichen Parkraum zum Abstellen eines privaten Fahrzeugs besteht nicht.

Es gibt Überlegungen, auf dem Parkplatz an der Grenze ein vergünstigtes Langzeitparkticket für einen eingeschränkten Nutzer*innenkreis anzubieten. Falls sich dies als realisierbar erweist, soll ein solches Ticket spätestens mit Fertigstellung der Maßnahme auf der Vaalser Straße erhältlich sein.

Fuß- und Schulverkehr

Kann im Bereich der Schule ein Zebrastreifen eingerichtet werden?

An vielen Stellen im Stadtgebiet besteht die Forderung nach neuen Querungshilfen. Aus Gründen der Gleichbehandlung wird seitens der Verwaltung stets die Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge sowie die Zahl der voraussichtlichen Querungen als Entscheidungsgröße herangezogen. In der Alten Vaalser Straße fahren zur Spitzenstunde etwa 100 Fahrzeuge. Die Untergrenze für die Einrichtung eines Zebrastreifens liegt bei 200 Fahrzeugen. Es ist davon auszugehen, dass bei einer derart geringen Verkehrsbelastung eine sichere und komfortable Querung der Fahrbahn auch ohne Querungshilfe möglich ist.

Im Bereich der Schule wäre die Beschilderung „Verkehrshelfer“ denkbar, sofern aus der Elternschaft die Bereitschaft besteht, einen solchen oder eine solche zu stellen.

Werden im Rahmen der Maßnahme die Gehwege ebenfalls verbessert?

Die Fördermittel beschränken sich auf die Markierung, Beschilderung und Roteinfärbung der Fahrbahn. Eine Erneuerung der Gehwege ist daher kein Bestandteil dieses Projekts. Der Gehweg zwischen Grenze und Püngelerstraße wird nach Abschluss der Leitungsarbeiten wiederhergestellt.

Busverkehr

Inwiefern ist der Linienverkehr von der Einrichtung der Fahrradstraße betroffen? Bleiben die heutigen Haltestellen erhalten?

Die heutigen Haltestellen und das Linienangebot bleiben von der Einrichtung der Fahrradstraße unberührt. Für die Eignung einer Straße zur Fahrradstraße ist die Kfz-Verkehrsbelastung eine wichtige Kenngröße. Obgleich in der Alten Vaalser Straße ein hochwertiges Linienangebot besteht, ist die Gesamtbelastung durch Kraftfahrzeuge verhältnismäßig gering.

Fahrräder und Busse können sich auf einem Großteil der Strecke ohne Beeinträchtigung begegnen. Eine Ausnahme bildet im heutigen Zustand der Abschnitt Konradstraße – Burgstraße. Um die heutige Situation zu verbessern, sind (je nach Variante) entweder Ausweichstellen oder die Einrichtung eines Halteverbots vorgesehen.

Ist eine Verlegung des Linienverkehrs auf die Vaalser Straße denkbar?

Eine Verlegung des Linienverkehrs von der Alten Vaalser Straße auf die Vaalser Straße wird nicht angestrebt. Eine Herausnahme der Linien führt zu einer schlechteren ÖPNV-Anbindung des Vaalserquartiers, wo die Mehrheit der Fahrgäste wohnt. Die von der Stadt angestrebten Erschließungsqualitäten für den Nahverkehr würden sich deutlich verschlechtern. Darüber hinaus ist die Keltensstraße für den Begegnungsverkehr zweier Busse ungeeignet und eine Linienführung über die Püngelerstraße für die Linien unabdingbar, die an Vaals Grenze enden.

Bislang zwingen entgegengerichtete Busse zwischen Konrad- und Burgstraße den Radverkehr, auf den Gehweg auszuweichen

Für den genannten Abschnitt wurden zwei Varianten ausgearbeitet: In der Hauptvariante wird das Parken von der Nord- auf die Südseite verlegt und eine Einbahnstraße (für Kfz) in Fahrtrichtung Vaals eingerichtet. In der Untervariante bleibt der Zweirichtungsverkehr bestehen, das Parken entfällt in diesem Abschnitt jedoch gänzlich. In beiden Varianten ist das Ausweichen von Radfahrenden auf den Gehweg nicht mehr erforderlich. In der Hauptvariante sind zwei Ausweichstellen zwischen parkenden Fahrzeugen vorgesehen, in denen Radfahrende einen entgegengerichteten Bus passieren lassen können.

Geschwindigkeits- überschreitungen

Es wird zu schnell gefahren. Auch die ASEAG-Busse sind häufig zu schnell unterwegs.

Wie im Abschnitt „Eigenschaften der Fahrradstraße“ beschrieben, wird nach Fertigstellung der Fahrradstraße eine Vergleichsmessung durchgeführt. Maßnahmen zur Verringerung der Geschwindigkeit könnten, wenn notwendig, nachträglich installiert werden. Aufgrund des starken Linienverkehrs ist hierbei eher an punktuelle Einengungen als an Kissen oder Bodenwellen zu denken. Diese würden sowohl den Komfort der Fahrgäste wesentlich beeinträchtigen als auch Erschütterungen für die umliegenden Anwohner*innen hervorrufen.

Die Verwaltung gibt den Eindruck einiger Bürger*innen, dass die Linienbusse auf der Alten Vaalser Straße zu schnell unterwegs sind, an die ASEAG weiter und wird an das Einhalten der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit appellieren.

Es ist zu befürchten, dass mit der Aufhebung der recht-vor-Links-Regelung die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs steigt.

Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße an den Kreuzungen und Einmündungen ist Teil des Aachener Fahrradstraßen-Standards und wird auch im einschlägigen Regelwerk empfohlen. Die Notwendigkeit von geschwindigkeitsmindernden Maßnahmen ist zu prüfen.

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. Nach Fertigstellung der Fahrradstraße wird eine Vergleichsmessung erfolgen. Falls erforderlich, werden dann geschwindigkeitsreduzierende Elemente wie Fahrbahneinengungen installiert.

Konkrete Anpassungsvorschläge und Fragen zum Lageplan

Bleiben die Poller an der Grenze bestehen?

Das Überfahren der Grenze bleibt an dieser Stelle für den Kfz-Verkehr verboten. Inwiefern einzelne Poller entfernt werden oder die Abstände zwischen den Pollern vergrößert werden können, wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

Kann der Straßenraum am Grenzübergang gepflastert statt asphaltiert werden, um den Vorrang der Fahrradstraße hervorzuheben?

Die Pflasterung einer Fläche ist wesentlich kostenintensiver als die Asphaltierung. Hierfür stehen keine Mittel im Projektbudget bereit. Eine asphaltierte Fahrbahn bietet zudem einen höheren Fahrkomfort. Ob eine Pflasterung ein geeignetes Mittel ist, um den Vorrang der Fahrradstraße zu verdeutlichen, ist fraglich.

Die Einmündung der Alten Vaalser Straße in die Vaalser Straße sollte in die Planung einbezogen werden.

Die Einmündung kann erst sinnvoll umgestaltet werden, sobald die Planung der Rad-Vorrang-Route auf der Vaalser Straße weiter vorangeschritten ist. Ein baulicher Eingriff ist zudem aufgrund des zeitlichen und finanziellen Projektrahmens nicht möglich. Als kurzfristige Verbesserung für die Einmündungssituation ist jedoch vorgesehen, Fahrradpiktogramme mit zwei Richtungspfeilen auf der Furt über die Alte Vaalser Straße zu markieren, um die Aufmerksamkeit für den linksfahrenden Radverkehr zu erhöhen.

Das Befahren des Radwegs auf der Südseite in beiden Fahrtrichtungen ist zwischen Alter Vaalser Straße und Schurzelter Straße freigegeben, um Schulkindern, die aus der Schurzelter Straße kommen, die Überquerung der Straße an einer Ampel zu ermöglichen.

Sind in der geplanten Umgestaltungsvariante ausreichende Sichtverhältnisse gewährleistet?

Die Sichtbeziehungen werden im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft („Sichtdreiecke“) und ggf. notwendige Maßnahmen zur Gewährleistung guter Sichtbeziehungen geschaffen.

Weitere Fragen und Eingaben

Besteht die Möglichkeit, sichere und überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten im Straßenraum zu schaffen?

Aachen treibt das Thema gesichertes und überdachtes Fahrradparken im öffentlichen Straßenraum derzeit im Rahmen des Projekts #AachenMooVe! voran. Bis Ende September sollen die ersten drei Standorte (Brabantstraße, Bahnhof Schanz und Mefferdatisstraße) umgesetzt werden. Konkrete Überlegungen für das Vaalserquartier bestehen derzeit jedoch noch nicht.

Der Erhalt der bestehenden Straßenbäume liegt uns sehr am Herzen. Was ist für diese Bäume geplant?

Im Abschnitt Konradstraße – Vaalser Straße wird der Gehweg regelmäßig durch Baumstandorte punktuell eingeengt. Die vorhandenen Baumscheiben sind nach heutigen Maßstäben unterdimensioniert, sodass keine guten Wuchsbedingungen für die Bäume vorliegen. Da eine Anpassung aber nur durch einen umfassenden baulichen Eingriff möglich wäre, der den Projektrahmen übersteigt, bleiben die bestehenden Straßenbäume von der Einrichtung einer Fahrradstraße unangetastet.

Entstehen den Anwohner*innen Kosten?

Es fallen nach aller Voraussicht keine Kosten für die Anwohner*innen an. Sollte sich diese Einschätzung ändern, wird es in jedem Fall eine weitere Informationsveranstaltung geben. Das Projekt wird von der Europäischen Union mit bis zu 50 Prozent bezuschusst. Die restlichen 50 Prozent werden über den städtischen Haushalt finanziert.

Wie lange dauern die Bauarbeiten?

Die einzelnen Schritte (Roteinfärbung, Markierung und Beschilderung) sind jeweils in ein paar Tagen abgeschlossen. Da diese jeweiligen Aufgaben von unterschiedlichen Fachfirmen übernommen werden und die Ausführungen voraussichtlich abschnittsweise erfolgen, kann sich die gesamte Bauzeit dennoch über mehrere Wochen erstrecken. Auch wenn eine bestmögliche Koordinierung der Arbeiten angestrebt wird, bleibt die Abhängigkeit von den Kapazitäten der Firmen und auch von der Witterung bestehen. Insbesondere für die Rotbeschichtung sind trockene Straßenverhältnisse erforderlich.

Wie geht es jetzt weiter? Was geschieht mit den (teils kritischen) Beiträgen der Bürger*innen?

Das Beteiligungsverfahren hat einen Austausch zwischen Bürger*innen und Verwaltung zum Ziel. Die Verwaltung möchte über die Idee einer Fahrradstraße informieren und erhofft sich Ideen und Rückmeldungen, anhand derer die Planung überarbeitet wird. Darüber hinaus soll ein Meinungsbild gewonnen werden. Die angepassten Pläne werden gemeinsam mit diesem Bericht zur politischen Beratung vorgelegt.