

| | | |
|--|---------------------|---|
| Tisch-Vorlage | | Vorlage-Nr: FB 61/0367/WP18 |
| Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur | | Status: öffentlich |
| Beteiligte Dienststelle/n: | | Datum: 16.03.2022 |
| | | Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300 |
| Sachstand zur Beseitigung von Gefahrenstellen der Radvorrangroute Eilendorf am Knotenpunkt Bahnhof Rothe Erde - Tagesordnungsantrag der Fraktion Grüne vom 01.03.2022 | | |
| Ziele: | | |
| Beratungsfolge: | | |
| Datum | Gremium | Zuständigkeit |
| 17.03.2022 | Mobilitätsausschuss | Kenntnisnahme |

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

| | | | |
|--|----|------|--|
| | JA | NEIN | |
| | | x | |

| Investive Auswirkungen | Ansatz 20xx | Fortgeschriebener Ansatz 20xx | Ansatz 20xx ff. | Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff. | Gesamtbedarf (alt) | Gesamtbedarf (neu) |
|--|---|----------------------------------|---|--------------------------------------|--------------------|--------------------|
| | Einzahlungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Auszahlungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ergebnis | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| <i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i> | 0 | | 0 | | | |
| | Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden | | Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden | | | |

| konsumtive Auswirkungen | Ansatz 20xx | Fortgeschriebener Ansatz 20xx | Ansatz 20xx ff. | Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff. | Folgekosten (alt) | Folgekosten (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 |
| <i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i> | 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 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 type="checkbox"/> | nicht |
| <input checked="" type="checkbox"/> | nicht bekannt |

Erläuterungen:

Anlass

Mit dem TOP-Antrag zur Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 17.03.2022 der Fraktion von Bündnis90/DIE GRÜNEN wurde die Verwaltung um einen Sachstandsbericht zur Beseitigung von Gefahrenstellen der Rad-Vorrang-Route Eilendorf am Knotenpunkt Bahnhof Rothe Erde gebeten (s. Anlage 1). Im Sommer 2021 hatte die Verwaltung auf Grundlage eines gemeinsamen Antrags der Bezirksvertretungen Aachen-Mitte, Brand und Eilendorf über erste Einschätzungen möglicher Ansätze zur Beseitigung von Gefahrenstellen auf der Rad-Vorrang-Route Eilendorf mündlich berichtet.

Sachstand und weiteres Vorgehen

Auf der Rad-Vorrang-Route Eilendorf ist die Verbindung zwischen dem Vennbahnweg und der Fahrradstraße Beverstraße für den Radverkehr durch die Freigabe beider Gehwege entlang der Trierer Straße (bzw. dem Adalbertsteinweg) in beiden Fahrrichtungen möglich. Hierfür kann sowohl die nord-westlich als auch die süd-östlich der Eisenbahnbrücke gelegene Rad- und Fußgängerfurt genutzt werden. Insbesondere die unmittelbar an der Bushaltestelle „Bahnhof Rothe Erde“ gelegene süd-östliche Furt wird sehr stark von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen frequentiert. Aufgrund der starken und unterschiedlich gerichteten Verkehrsströmen in Kombination mit der hohen Bedeutung des Bahnhofs Rothe Erde als Verknüpfungspunkt des ÖPNV ist die Situation für den Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich unübersichtlich und unkomfortabel.

Auch wenn die Querungsanlagen den in den Richtlinien geforderten Mindestmaßen für gemeinsame Rad- und Fußverkehrsfurten entsprechen, sind aufgrund der sehr starken Fuß- und Radverkehrsmengen die verkehrlichen Anforderungen nicht ausreichend bedient. Für die erforderliche Verbreiterung ist die Bestandsnutzung des angrenzenden Mittelstreifens mit einer künstlerisch-gestalterisch bedeutsamen massiven Hochbeetkonstruktion sowie die Vereinbarkeit mit der Kfz-Ausfahrt des Parkhauses Aachen-Arkaden zu betrachten.

Für die Verbesserung der Gesamtsituation für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen im Bereich des Bahnhofs Rothe Erde sind neben der Anpassung der Fahrbahnquerung weitere Aspekte zu berücksichtigen. Neben der Schaffung einer sicheren und verträglichen Führung des Radverkehrs über den Bahnhofsvorplatz und in die Fahrradstraße Beverstraße sind auch die Verknüpfung der Rad-Vorrang-Route mit dem aus dem Reichsweg kommenden Radverkehr sowie die Bedarfe der angrenzenden Bushaltestellen und des Bahnhofsvorplatzes zu bedenken.

Aufgrund der Vielzahl von Anforderungen ist eine gesamtheitliche Überplanung erforderlich, die grundsätzlich von der Verwaltung als sinnvoll erachtet wird, um sowohl die Rad- als auch die Fußgängerverbindung an diesem Knotenpunkt im Sinne des IKSK in der Mobilitätsstrategie komfortabler zu gestalten. Diese grundsätzliche Überplanung benötigt allerdings inklusive Entwurfs- und Ausführungsplanung sowie der notwendigen Beschlüsse mehrere Jahre.

Anlage/n:

Anlage 1: TOP-Antrag zur Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 17.03.2022

An die
Vorsitzende des
Ausschusses für Mobilität
Frau Moni Wenzel
Grüne Fraktion
Verwaltungsgebäude Katschhof

52062 Aachen

01. März 2022

Antrag zur Tagesordnung für die Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 17. März 2022

Sehr geehrte Frau Wenzel,

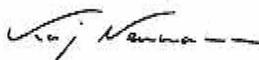
die Fraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN beantragt für die Tagesordnung des Ausschusses für Mobilität am 17. März 2022 folgenden Punkt auf die TO zu nehmen:

Sachstand zur Beseitigung von Gefahrenstellen der Radvorrangroute Eilendorf am Knotenpunkt Bahnhof Rothe Erde

Im Juni 2021 haben die Bezirksvertretungen Eilendorf, Aachen-Mitte und Brand einen gemeinsamen Antrag zur Beseitigung von Gefahrenstellen an der Radvorrangroute Eilendorf gestellt. Diesbezüglich bitten wir um einen aktuellen Sachstand zum Knoten Beverstraße/Trierer Straße/Vennbahnweg, insbesondere zu den folgenden Punkten:

- Verlängerung und Verbreiterung der südlichen Querunginsel auf der Triererstraße bis zur Höhe des Vennbahnweges, mit getrennter und deutlich markierter separater Querungsflucht für Fußgänger*innen und Radfahrende
- Verdeutlichung des Hauptroutenverlaufs der RVR zwischen Vennbahnweg (entlang des gemeinsamen Fuß- und Radweges an der Trierer Straße zwischen der stadtauswärtigen Querungsstelle) und der Beverstraße durch entsprechende Markierung und Beschilderung,
- eindeutige Vorfahrtsregelung, sichere Radwegführung, inklusive Verbesserung der Sichtbeziehungen und Kenntlichmachung des linksseitigen Radverkehrs auf der Triererstraße in Richtung Beverstraße für abbiegende KFZ aus und in die Beverstraße

Mit freundlichen Grüßen



Fraktionssprecher Grüne Fraktion

Verwaltungsgebäude Katschhof, Raum 104
Johannes-Paul-II-Str. 1
D-52062 Aachen

Tel.: 0241 432-7217
Fax: 0241 432-7213
gruene.fraktion@mail.aachen.de

Aachen, den 15.März 2022

Ergänzungsantrag der AfD im Mobilitätsausschuss zum TOP 32 der Grünen-Fraktion

Sehr geehrte Damen und Herren,
seitens der AfD möchte ich folgende Ergänzungen/Änderungen zum Antrag auf TOP 32 der Grünen-Fraktion (Knotenpunkt Bf Rothe Erde) einbringen:

Unsere Planung sieht vor, den Radverkehr bereits am Kreisverkehr Eisenbahnweg/Vennbahntrasse an der Einfahrt des Parkhauses Aachen-Arkaden abzufangen und von dort auf dem Eisenbahnweg weiterzuführen. Der Abschnitt zwischen KV Eisenbahnweg und Trierer Straße würde zur Fahrradstraße umgewidmet, die Ampelanlage am Freunder Weg könnte so entfallen und durch einen Zebrastreifen ersetzt werden.

Der Kreuzungsbereich Eisenbahnweg/Trierer Str/Clermontstraße würde wie folgt verändert:

- Die rechte Linksabbiegerspur auf dem Eisenbahnweg entfällt zu Gunsten eines Radwegs geradeaus in Richtung Clermontstraße
- Die Clermontstraße wird bis zur Einmündung Altstraße ebenfalls zur Fahrradstraße und mündet dort in die bereits im Bau befindliche RVR Brand
- Ferner bekommt die Clermontstraße eine eigene Ampelschaltung für den dann dort kreuzenden Radverkehr. Ob auch eine Ampelschaltung für den mIV machbar und sinnvoll ist sei hierbei den Verkehrsplanern der Stadt Aachen zur Prüfung überlassen.
- Die Ampelanlage Trierer Straße in Richtung Brand wird VOR die Einmündung Clermontstraße vorverlegt (auf Höhe der alten Tankstelle) und zusätzlich mit einer Vorrangschaltung für den ÖPNV versehen. Diese ist an dieser Haltestelle besonders wichtig, da hier die letzte Haltestelle der Schnellbusse nach Brand/Stolberg/Eifel ist, und man so den Schnellbus vor dem IV losfahrend wirklich beschleunigen könnte.

Mit diesen Maßnahmen kann der Fußgängerüberweg an den Haltestellen hinter der Eisenbahnbrücke besser „entzerrt“ werden, da der Radverkehr ca 100m weiter die Straße rauf eine eigene, sichere Querungsmöglichkeit bekommt, es muss nicht mehr regelwidrig der Bahnhofsvorplatz überfahren (oder eben abgestiegen) werden und die Beverstraße - die sowieso aufgrund ihrer Verkehrsführung ein „totes Ende“ ist - kann aus dem RVR-Programm genommen werden, da ihr Nutzen als Vorrangroute von vornherein begrenzt war und durch die geänderte Verkehrsführung komplett entfallen würde.

Auch die relativ unglückliche Zusammenführung zweier Radvorrangrouten im schon jetzt unübersichtlichen Kreuzungsbereich Beverstr./Drimbornstr bzw Bismarckstr/Schenkendorfstr würde entfallen und auf den verkehrsmäßig erheblich ruhigeren Bereich Clermontstraße/Altstraße gelegt werden.

Ich bitte zumindest einmal um Prüfung dieser optionalen Verkehrsführung

Mit freundlichen Grüßen
Chris Hofmann, AfD