

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0580/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 16.12.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Sichere Radverkehrsinfrastruktur: Lütticher Straße zwischen Brüsseler Ring und Hohenstaufenallee, Ratsantrag Nr. 278/18 der Fraktionen von GRÜNE, SPD, DIE Zukunft und DIE LINKE (Planungs- und Ausführungsbeschluss)		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
11.01.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
12.01.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Umgestaltung der Lütticher Straße gemäß dem Lageplan (Anlage 2) zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Umgestaltung der Lütticher Straße gemäß dem Lageplan (Anlage 2).

Der Antrag gilt hiermit als behandelt.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

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

Investive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	800.000	800.000	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	800.000	800.000	2.400.000	2.400.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	120.000	120.000	360.000	360.000	0	0
Abschreibungen	250.000	250.000	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	370.000	370.000	1.110.000	1.110.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

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 checked="" 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 geplante Umgestaltung der Lütticher Straße im Abschnitt Brüsseler Ring – Hohenstaufenallee verbessert die Bedingungen für den Radverkehr. Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahme dazu beiträgt, einen Teil der heute stattfindenden Pkw-Fahrten in Zukunft auf das Fahrrad zu verlagern. Langfristig ist also mit einem positiven Effekt auf den Klimaschutz zu rechnen.

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

Erläuterungen:

1. Anlass

Die Fraktionen von GRÜNE, SPD, DIE Zukunft und DIE LINKE im Rat der Stadt Aachen beantragen, auf der Lütticher Straße zwischen Brüsseler Ring und Hohenstaufenallee in stadteinwärtige Fahrtrichtung eine provisorische Radverkehrsanlage einzurichten (Anlage 1). Begründet wird dies mit der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und der Tatsache, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Zeit der Antragstellung die Radverkehrsanlagen im Außerortsbereich der Lütticher Straße deutlich aufwerte und dass eine Lücke im Radverkehrsnetz an dieser Stelle zu schließen sei.

Die vorhandene Radinfrastruktur ist in diesem Abschnitt nicht nutzbar. Der Verwaltung ist das Problem bekannt, Vorschläge wurden daher bereits erarbeitet.

2. Verkehrliche Rahmenbedingungen

Motorisierter Individualverkehr (fließend)

Die Lütticher Straße (B 264) bindet das belgische Kelmis und den Preuswald an das Aachener Zentrum an. Im Hauptverkehrsstraßennetz ist sie außerorts als LS III und innerorts als HS III eingestuft. Sie ist als B 264 Teil des Bundesfernstraßennetzes.

Im Februar 2022 wurde im betrachteten Abschnitt eine Querschnittsbelastung von circa 16.600 Kraftfahrzeugen im Zeitraum von 7 bis 19 Uhr gezählt. Dadurch kann die 24-Stunden-Belastung auf etwa 21.500 Kfz abgeschätzt werden. Der Schwerverkehrsanteil betrug etwa 2,3 Prozent.

Zwischen dem Brüsseler Ring und der Hohenstaufenallee nimmt die Lütticher Straße den Verkehr des Außenrings auf („Außenringversatz“). Die Fahrbahn ist vierstreifig (zwei Fahrstreifen je Richtung), wobei lediglich die Trennung zwischen den Fahrtrichtungen durch einen durchgezogenen Schmalstrich markiert ist. Zwischen den beiden Fahrstreifen in Richtung Belgien und Aachener Innenstadt gibt es also jeweils keine Leitlinienmarkierung. Die innenliegenden Fahrstreifen dienen in der Praxis dem Linksabbiegen in Richtung Brüsseler Ring bzw. Amsterdamer Ring.

Motorisierter Individualverkehr (ruhend)

Im betrachteten Abschnitt wird auf der süd-östlichen Straßenseite zwischen den vorhandenen Bäumen in der Nebenanlage geparkt. Der Parkraum wird nicht bewirtschaftet. Er ist nach aktuellem Stand kein Bestandteil einer möglichen Parkzone „U“.

ÖPNV

Die Lütticher Straße wird im betrachteten Abschnitt von der ASEAG-Linie 24 werktäglich im Halbstundentakt befahren. Die Linie bindet den Aachener Stadtteil Preuswald sowie Kelmis an. Werktäglich werden ca. 1.400 Fahrgäste mit der Linie befördert. Eine Haltestelle befindet sich im Planungsgebiet nicht.

Rad- und Fußverkehr

In stadtauswärtige Fahrtrichtung sind ein etwa 1,90 m breiter Gehweg und ein etwa 1,60 m breiter baulicher Radweg vorhanden. Mittelfristig ist eine Aufwertung erforderlich und beabsichtigt. Im Rahmen der angestrebten kurzfristigen Markierungsmaßnahme sind jedoch keine Anpassungen an der Nebenanlage auf dieser Seite geplant.

In stadteinwärtige Fahrtrichtung verfügt die Lütticher Straße im betrachteten Abschnitt über keine bauliche oder markierte Radverkehrsanlage. Der ehemals vorhandene bauliche Radweg ist durch Wurzelhebungen nicht mehr benutzbar; die bituminöse Deckschicht wurde stellenweise entfernt. Stattdessen wird der Radverkehr heute bei hohen Kfz-Belastungen (siehe oben) im Mischverkehr geführt. Alternativ ist die Benutzung des Gehwegs in Schrittgeschwindigkeit gestattet (Gehweg, Radverkehr frei). Der Gehweg ist durchgängig mindestens 3,00 m breit und übertrifft damit das in der RAS 06 vorgegebene Regelmaß von 2,50 m. Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr innerhalb bebauter Gebiete ist jedoch für beide Verkehrsgruppen in der Regel keine Ideallösung. Fußgänger*innen fühlen sich häufig bedrängt, Radfahrende fühlen sich eingeschränkt.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat im Jahr 2022 umfangreiche Erneuerungen der Nebenanlage im Außerortsbereich der Lütticher Straße vorgenommen. Hierdurch wurden die Bedingungen für den Radverkehr in Bezug auf die Oberflächenbeschaffenheit und die befahrbaren Breiten umfassend verbessert. Durch die Markierung einer hochwertigen Radverkehrsanlage im Außenringversatz könnten folglich die Bedingungen für die Radverkehrsanbindung vom Preuswald und von Kelmis auf ein durchgehend ansprechendes Niveau gehoben werden.

Derzeit wird ein Konzept für ein Aachener Radhauptnetz durch ein externes Büro erarbeitet. Im aktuellen Entwurfsstand wird die Lütticher Straße im Außenringversatz als „Hauptverbindung“ eingestuft.

1. Planungshistorie

Die Markierung einer Radverkehrsanlage im Außenringversatz wurde zuletzt im August 2016 im Mobilitätsausschuss behandelt. Der Anlass war ein Ratsantrag der GRÜNEN-Fraktion. Der Vorschlag der Verwaltung sah die Markierung von beidseitig 1,85 m breiten Radfahrstreifen vor. Die vier Fahrstreifen sollten auf drei reduziert werden, wobei der mittlere Fahrstreifen als Linksabbiegestreifen in den Amsterdamer bzw. Brüsseler Ring dienen sollte. In der seinerzeitigen Beratung wurde auf die Umbaumaßnahme „Dritter Bauabschnitt Lütticher Straße“ verwiesen, eine vorläufige separate Markierung von Radverkehrsanlagen wurde mehrheitlich abgelehnt.

2. Beschreibung der geplanten Markierung

Grundsätzliches

Der beiliegende Lageplan (Anlage 2) zeigt in Grundzügen die zukünftige Radverkehrsführung an. Er muss aber noch im Rahmen der Ausführungsplanung in einigen Bereichen diskutiert und möglicherweise geringfügig modifiziert werden.

Die geplante Markierung einer Radverkehrsanlage (Anlage 2) ist als schnell umsetzbare Übergangslösung anzusehen. Im Zuge des dritten Bauabschnitts der Lütticher Straße wird dieser Straßenraum noch einmal von Grund auf betrachtet. Auch bauliche Anpassungen sind dann denkbar.

Im Zulauf auf den Knoten Brüsseler Ring (aus Richtung Belgien kommend)

Der Radverkehr aus Richtung Preuswald / Kelmis kommend wird vor dem Knoten Brüsseler Ring / Lütticher Straße aus der für den Radverkehr freigegebenen Nebenanlage auf die Fahrbahn geführt. Der hierfür vorgesehene Radfahrstreifen ist zunächst 1,85 m breit und wird auf 2,30 m Breite aufgeweitet und mit einem 0,50 m breiten Puffer-Streifen zum fließenden Kfz-Verkehr versehen („gepufferter Radfahrstreifen“ / „buffered Bike Lane“). Dem Kfz-Verkehr steht nur noch ein Aufstellstreifen zur Verfügung (statt wie im Bestand zwei). Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit hat jedoch gezeigt, dass hierdurch keine wesentlichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Im Zulauf auf den Knoten Brüsseler Ring (vom Brüsseler Ring kommend)

Vom Brüsseler Ring kommend wird auf dem bestehenden Radweg eine Haltelinie ergänzt, die verdeutlicht, dass die Signalisierung des Kfz-Verkehrs auch für den Radverkehr gilt. Durch die Lage des Masts rechts vom Radweg gilt dies bereits heute, aber durch die Haltelinie wird die Situation intuitiver. Der Radverkehr erhält durch VZ 721 die Möglichkeit, auch bei Rot nach rechts in die geplante Radverkehrsanlage einbiegen zu dürfen, sofern keine Fußgänger*innen gefährdet oder behindert werden. Durch diese Lösung ist keine separate Signalisierung des Radverkehrs erforderlich, der (anders als der Kfz-Verkehr vom Brüsseler Ring) mit dem aus Richtung Belgien kommenden Kfz-Verkehr keinen Konfliktpunkt hat.

Zwischen dem Knoten Brüsseler Ring und Hausnr. 181

Hinter dem Knoten wird die im Bestand überbreite Fahrbahn stadteinwärts auf ein Maß von 3,50 m reduziert. Der hierdurch freiwerdende Raum ermöglicht eine komfortable Radverkehrsanlage, die mit einem 0,50 m bzw. 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum fließenden bzw. ruhenden Verkehr ausgestattet ist. Die Breite der Radverkehrsanlage beträgt etwa 2,65 m und übertrifft damit das im Radentscheid formulierte Maß von 2,30 m. Bauliche Trennelemente zwischen Kfz- und Radverkehrsanlage sind nicht vorgesehen, um das Parken in der Nebenanlage weiterhin zu ermöglichen. Die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr wird zu Gunsten des Fußverkehrs aufgehoben.

In stadtauswärtige Fahrtrichtung wird die überbreite Fahrbahn durch eine Leitlinienmarkierung in einen Geradeausfahrstreifen und einen Linkabbiegestreifen unterteilt.

Zwischen Hausnr. 181 und dem Knoten Amsterdamer Ring

Ab Hausnummer 181, die sich auf etwa der halben Strecke zwischen Brüsseler Ring und Hohenstaufenallee befindet, ändert sich die Straßenraumaufteilung: In Fahrtrichtung Belgien steht dem Kfz-Verkehr ein Fahrstreifen zur Verfügung, in Richtung Aachen gibt es einen Linksabbiegestreifen und einen kombinierten Geradeaus-Rechts-Fahrstreifen, der sich im weiteren Verlauf aufweitet. Die Radverkehrsanlage wird zunächst mit gleichbleibender Breite aus dem vorangegangenen Abschnitt fortgeführt. Ab Hausnummer 175 weitet sich der Raum zwischen den

Borden auf. Der zusätzliche Platz wird der Radverkehrsanlage zugeschlagen, die dadurch für ein kurzes Stück 3,60 m Breite misst.

Auf Höhe von Hausnummer 171 können Radfahrende wählen, ob sie auf der Fahrbahn weiterfahren wollen (siehe unten) oder lieber in die Nebenanlage wechseln, die ab dieser Stelle weiterhin für den Radverkehr freigegeben bleibt. Um die Sicht auf entgegenkommende Fußgänger*innen zu verbessern, werden die Parkstände bis zur Hohenstaufenallee aufgehoben. Heute parken hier etwa vier bis fünf Fahrzeuge, zum Teil allerdings unter unzulässiger Mitbenutzung des Gehwegs (siehe Anlage 3). Neben den verbesserten Sichtbedingungen besteht also im Aufheben des Parkens der weitere Vorteil, dass der Gehweg dann in seiner vollen Breite zur Verfügung steht und anders als heute nicht mehr durch regelwidrig abgestellte Fahrzeuge eingeengt wird. Ab der Stelle, an der der Radverkehr in die Nebenanlage geführt wird, bleibt die Situation für den Radverkehr im Vergleich zum Bestand vorerst unverändert: Für die Weiterfahrt in Richtung Amsterdamer Ring oder Lütticher Straße wird die vorfahrtberechtigte Furt von der Nebenanlage auf eine Dreiecksinsel genutzt. Die Sichtbedingungen sind hier bereits heute gut (siehe Anlage 3) und werden durch die Wegnahme des Parkens zusätzlich verbessert. Eine grundlegende Überplanung des Knotens wird als notwendig erachtet. Sie stellt jedoch ein eigenständiges Vorhaben mit hohem Planungsaufwand dar. Durch die vorgeschlagene Markierungslösung wird die Möglichkeit eines späteren Knotenumbaus nicht beeinträchtigt.

Radfahrende, die sich auf Höhe von Nr. 171 dazu entscheiden, auf der Fahrbahn zu bleiben, erhalten durch einen angedeuteten Schutzstreifen eine Orientierungshilfe. Gleichzeitig wird der Kfz-Verkehr dadurch darauf aufmerksam gemacht, dass an dieser Stelle mit Radfahrenden zu rechnen ist, die die Radverkehrsanlage verlassen. Alle Fahrbeziehungen – Linksabbiegen in den Amsterdamer Ring, Geradeausfahren in die Lütticher Straße und Rechtsabbiegen in die Hohenstaufenallee – sind sowohl bei Verbleib auf der Fahrbahn als auch bei Wechsel in die Nebenanlage möglich.

3. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die in Anlage 2 dargestellte Umgestaltung werden mit 85.000 € kalkuliert. Es stehen, vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts, ausreichende Mittel im PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/4-120102-986-6 - Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm) bereit.

Anlage/n:

Anlage 1 – Interfraktioneller Antrag

Anlage 2 – Markierungsvorschlag

Anlage 3 – Fotos