

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1079/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 20.02.2014 Verfasser: FB 61/80 Dez. III						
<b>Vorfahrt für den Vennbahnradweg          Ratsantrag der Fraktion Grüne vom 05.12.2013</b>							
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</span>  <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>13.03.2014</td> <td>MA</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	13.03.2014	MA	Anhörung/Empfehlung
Datum	Gremium	Kompetenz					
13.03.2014	MA	Anhörung/Empfehlung					

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt, die in der beiliegenden Tabelle vorgeschlagenen Ergänzungen der Beschilderung und Markierung zeitnah vornehmen zu lassen. Für die Kreuzungen Eckenerstraße und Rombachstraße sind die Verkehrsmengen der einzelnen Verkehrsarten durch Langzeitmessungen zu erfassen und auszuwerten.

## **Erläuterungen:**

### **1. Anlass**

Die Fraktion der Grünen im Rat der Stadt Aachen beantragt, für den Vennbahnradweg auf dem Gebiet der Stadt Aachen eine Vorfahrtsregelung zugunsten von Radfahren für alle Kreuzungspunkte mit öffentlichen Straßen (mit Ausnahme Adalbertsteinweg und Trierer Straße) zu prüfen und nach Möglichkeit einzurichten. Sie begründet dies mit der Aufwertung des Vennbahnradweges als „Premiumradweg“, der eine wichtige und gut genutzte Radwegeverbindung zwischen dem Aachener Süden und der Innenstadt darstellt. Die Änderung der Vorfahrtsregelung an weniger stark befahrenen Straßen würde die umweltfreundliche Fortbewegung auf dem Vennbahnradweg noch attraktiver machen

### **2. Heutige Situation**

Der in den letzten Jahren auf einer ehemaligen Eisenbahntrasse angelegte Vennbahnweg wurde 2012/2013 auf städtischem Gebiet bis Raeren (Staatsgrenze Belgien) verlängert. Er ist Teil der grenzüberschreitenden Vennbahn-Route von Aachen durch Eifel und Ardennen nach Luxemburg (insgesamt 125 km). Er erfreut sich besonders an den Wochenenden in den Aachener Vororten wachsender Beliebtheit und ist als gemeinsamer Fuß-/Radweg nach Z. 240 StVO beschildert. Die Ausschilderung als gemeinsamer Fuß-/Radweg mit hohen Anteilen an Fußgängern und immer wieder auch sonstigen Fortbewegungsmitteln (Inline-Skates, Tretroller, Skateboards) schließt eine Bevorrechtigung des Vennbahnweges nur per Beschilderung an den Knoten verkehrsrechtlich aus; die Verwendung von VZ 301.StVO („Vorfahrt“) und 205 StVO („Vorfahrt gewähren“) regelt lediglich die Vorfahrt unter den Fahrzeugen, nicht aber einen Vorrang der Fußgänger beim Überqueren einer Straße gegenüber querenden Fahrzeugen. Für Fußgänger legt § 25 Abs. 3 StVO zwingend fest: „Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf kürzestem Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten“. Den Fußgängern kann also per Beschilderung durch VZ 205 und 301 beim Queren von Fahrbahnen kein Vorrang oder keine Vorfahrt eingeräumt werden.

Die vom Zuschussgeber geforderte Durchgängigkeit des Weges erfolgte im Bereich der Querungen von Bahngrundstücken, Gleisbereichen und Straßenkörpern mit entsprechender Beschilderung und ggf. Markierung zur eindeutigen maßgebenden Führung. Allerdings bezieht sich eine Vorfahrtsregelung ausschließlich auf den Fahrverkehr auf den zu querenden Straßen.

Die Städtereion hat den Vennbahnweg im weiteren Verlauf an verschiedenen Stellen (z.B. in der Gemeinde Roetgen) bevorrechtigt. Allerdings befindet sich die Vennbahntrasse dort auf belgischem Staatsgebiet, sodass eine Beschilderung in Absprache mit den belgischen Behörden erfolgen konnte. An den Überquerungen der gering frequentierten „Dorfstraßen“ wurde dafür der gemeinsame Rad-/Gehweg aufgehoben. Die Querungsstelle selbst wurde durch eine Anrampung gesichert. Um die Erkennbarkeit zu erhöhen, wurden „Böschungsmarkierungen“ an den untergeordneten Einmündungen vorgesehen. Gleichzeitig wird in den ankommenden Dorfstraßen die Vorfahrt mit Z. 205 StVO negativ beschildert. Diese Regelung entspricht nicht den detaillierten Vorgaben der StVO, lässt sich aber aufgrund der unmittelbaren Berührung der Staatsgrenzen in Absprache mit den belgischen Behörden vertreten. Während anfangs Probleme mit dieser Vorfahrtsregelung aufgetreten sind, haben sich die

Verkehrsteilnehmer zwischenzeitlich daran gewöhnt, sodass das Ergebnis von der Städtereion positiv bewertet wird. In Deutschland werden die Möglichkeiten zur Gestaltung und Bevorrechtigung von Überquerungsanlagen für Radfahrer in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010 (Kapitel 5) dargestellt. In Nordrhein-Westfalen zeigt die 2013 erschienene Fachbroschüre „Querungsstellen für den Radverkehr“ (Hrsg.: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und radfahrerfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. mit Unterstützung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW) Lösungsvorschläge auf, wie der Radverkehr, auch eventuell mit Bevorrechtigung, geführt werden kann. Die Übertragung diverser Vorschläge auf das Aachener Stadtgebiet kann nur individuell auf die jeweilige Situation hin überprüft werden.

Hierbei sind bei denkbaren Fußgängerüberwegen vorab die verkehrlichen Voraussetzungen für deren Anordnung wie zum Beispiel die notwendigen Mindestmengen an Fußgängern und Fahrverkehr zu ermitteln (R-FGÜ 2001).

### **3. Überprüfung und Empfehlungen**

Die Verwaltung hat nach Eingang des politischen Antrages den Vennbahnweg zwischen Trierer Straße/ Bahnhof Aachen-Rothe Erde und Sief/Grenze bezüglich bestehender Wegekrenzungen und Einmündungen überprüft. Die Nutzung des Vennbahnweges im städtischen Bereich ist deutlich intensiver als in den neuen Abschnitten in der Eifel und Voreifel. Besonders das Fußgängeraufkommen, aber auch die Nutzung durch Kinder mit Spielgeräten (Dreirädern usw.) ist im städtischen Bereich höher. Ein Vorrang gegenüber klassifizierten Straßen wird ausgeschlossen. Lediglich in gering frequentierten Tempo 30-Zonen könnte über eine Regelung nachgedacht werden. Allerdings widerspräche die Vorfahrt des Vennbahnweges in Tempo 30-Zonen dem § 45 Abs. 1 c StVO, wonach innerhalb von Tempo 30-Zonen an Kreuzungen und Einmündungen grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 StVO „Rechts-vor-Links“ gelten muss. Auch widerspricht die heutige bauliche Gestaltung an fast allen Kreuzungen und Einmündungen mit Gemeindestraßen einer Vorfahrtregelung zugunsten des Vennbahnweges, da meist Bordsteine bzw. Gehweganlagen von Radfahrern überfahren werden. Insofern müsste eine Änderung auch mit einer baulichen Umgestaltung einhergehen. Ähnlich wie bei Fußgängerüberwegen müssten bei einer Bevorrechtigung des Vennbahnweges Mindeststandards in Hinsicht auf Beleuchtung und verkehrsberuhigende Elemente (Anrampung) berücksichtigt werden.

Eine Nachfrage bei der Bezirksregierung Köln ergab, dass im Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung tendenziell stark frequentierte Radwege eher an Straßenkreuzungen untergeordnet und mit versetzten Rahmengittern abgesichert wurden, als diese zu bevorzugen. Die auf vielen betroffenen klassifizierten Straßen und Tempo 30-Straßen betroffene ASEAG sieht eine Beeinträchtigung durch die Bevorrechtigung im Bereich der Buslinienwege, wird aber eine einheitliche Regelung in Tempo 30-Zonen (Rechts-vor-Links) akzeptieren. Eine Kontinuität bei der Vorfahrtsregelung ist aus Verkehrssicherheitsgründen sinnvoll.

In beiliegendem Übersichtsplan und einer Liste sind die insgesamt 38 bestehenden Einmündungen, Kreuzungen oder Gabelungen des Vennbahnweges mit anderen Verkehrsflächen dargestellt und die

aktuelle Vorfahrtsregelung erfasst (siehe Anlagen). An 13 Stellen ist wegen ausgeschilderter Bevorrechtigung oder wegen der eindeutigen baulichen Unterordnung der auftretenden Nebenanlagen (gepflastert oder mit Bordstein) der Vorrang des Vennbahnradweges gegeben. An neun weiteren Stellen treten niveaugleiche asphaltierte Seitenwege auf, an denen mangels anderer Regelungen die Vorfahrt nach § 8 Abs. 1 StVO „Rechts-vor-Links“ gilt. Hier wäre durch Aufbringen einer Fahrbahnrandmarkierung entlang des Vennbahnweges sowie durch Aufstellen eines Z. 205 StVO aus der Nebenrichtung eine förmliche Bevorrechtigung des Vennbahnweges denkbar. Dort, wo mehrere Radwege aufeinandertreffen (hinter Sackgasse Zieglerstraße, untere Neuenhofstraße sowie Gabelung nahe Brücke Debyestraße) hält die Verwaltung eine förmliche Regelung der Vorfahrt für unnötig, da sich an diesen Stellen die Radfahrer üblicherweise untereinander arrangieren.

Somit verbleiben neben den beiden signalisierten Querungen Philipsstraße und Trierer Straße (Brand) noch 11 Straßenquerungen, an denen der Vennbahnweg untergeordnet ist. Diese stuft die Verwaltung wie folgt ein:

Zu Nr. 10 der beiliegenden Liste, Straße Gewerbepark Brand:

Diese Straßenverbindung wird zukünftig den gesamten Erschließungsverkehr des Gewerbepark Brand mit Schwerlastanteil sowie den an der Kreuzung Nordstraße/Brander Heide ins Gewerbegebiet abgeleiteten Durchgangsverkehr aufnehmen. Aufgrund dieser sich mittelfristig einstellenden hohen Verkehrsbelastung auch mit LKW wird eine Bevorrechtigung des Vennbahnweges mit zwangsläufig untergeordnetem Schwerlastverkehr nicht empfohlen. Die Verwaltung schlägt vor, zur Verdeutlichung der bestehenden Unterordnung des Vennbahnweges die bereits stehenden Z. 205 StVO („Vorfahrt gewähren“) als Bodenmarkierung nochmals zu wiederholen.

Zu 11: Eckenerstraße

Die bauliche Gestaltung (Gehweg mit abgesenktem Bordstein), die unmittelbar nachfolgende Rechts-vor-Links-Kreuzung Weiern und der bestehende Vennbahnweg-Versatz an dieser Stelle lassen in der jetzigen Gestaltung keine Bevorrechtigung des Vennbahnweges zu. Insgesamt wäre denkbar, über eine Langzeitverkehrserhebung (z.B. Dauerzählstelle) die Verkehrsmengen auf dem Vennbahnweg und der Eckener Straße zu erfassen und bei deutlich höheren Radfahrermengen über eine grundsätzliche bauliche Umgestaltung mit Auffahrrampen und Führung der Fußgänger als Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) in Verbindung mit benachbarter Radfahrerfurt nachzudenken.

Zu 17: Münsterstraße Nord (von Grauenhof kommend)

Wegen der hohen Verkehrsbelastung auf dieser Durchgangsstraße, der erlaubten 50 km/h sowie der schlechten Ausleuchtung ist eine Änderung der Regelung nicht zu empfehlen. In den ankommenden Ästen des Vennbahnweges kann VZ. 205 nochmals als Bodenmarkierung wiederholt werden.

Zu 25: St. Gangolfsberg

Die Arme des Vennbahnweges treffen ca. 50 m versetzt auf die Straße. Eine Bevorrechtigung des Vennbahnweges ist somit nicht möglich, da die Radfahrer einen Teil der Straße im fließenden Verkehr längs befahren werden müssen. Das VZ 138 („Radfahrer kreuzen“) kann hier zusätzlich angebracht werden.

Zu 28: Hahner Straße

Bevorrechtigung des Vennbahnweges nicht zu empfehlen wegen starkem Kfz-Verkehr besonders in Berufszeiten (Kreisstraße 38); ggf. ist das Z. 205 in den Vennbahnweg-Enden als Bodenmarkierung zu ergänzen. Parallel wird die Verwaltung die Gitter und den Sperrpfosten als Versuch zur Komfortverbesserung wegnehmen.

Zu 29 und 30: Schleidener Straße/ Vennbahnstraße

Wegen des in ca. 2 Jahren anstehenden Umbaus Schleidener Straße und geplanter Verlagerung der Querungsstelle Vennbahnweg an den neuen Kreisverkehr Prämienstraße heran mit entsprechendem dortigen Vorrang des Rad- und Gehweges sind keine Maßnahmen an alter Stelle mehr vertretbar.

Zu 32: Auf der Kier

Wegen des Versatzes der Vennbahnweg-Anbindungen findet dort ein gemischter Kfz- und Fahrradverkehr statt. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs ist hier nicht möglich und aufgrund des sehr geringen Einrichtungsverkehrs im PKW-Bereich auch nicht notwendig.

Zu 33 und 34: (2x) Schmithofer Straße

Eine klare bauliche Abgrenzung des Vennbahnweges gegenüber der Kreisstraße 38 (50 km/h) mit Linienverkehr und landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist vorhanden; ggf. sollte das VZ. 205 als Bodenmarkierungen wiederholt werden.

Zu 36: Frennetstraße

Der Vennbahnradweg aus Richtung Ardennenstraße endet ca. 50 m vorher und wird als Sackgasse mit Fahrverkehr zu den Wohnhäusern fortgeführt. Diese Sackgasse kann über die Frennetstraße nicht bevorrechtigt werden. Darüber hinaus gibt es eine klare bauliche Abgrenzung durch gepflasterte Gehwege gegenüber der Frennetstraße. Ggf. ist eine Wiederholung des Z. 205 als Bodenmarkierung an den Radwegenden sinnvoll.

#### **4. Weitere Vorgehensweise**

Die Verwaltung schlägt vor, die in beiliegender Übersicht jeweils in der letzten Spalte enthaltenen Maßnahmen vor Ort zu ergänzen, um in vertretbarem Maße die Verkehrssicherheit und Attraktivität des Vennbahnradweges zu erhöhen. Weitergehende Bevorrechtigungen gehen zu Lasten der gesamten Verkehrssicherheit und werden deshalb nicht empfohlen.

Der Ratsantrag mit der Nr.355/16 vom 05.12.2013 gilt hiermit als erledigt.

#### **Anlage/n:**

- Antrag Ratsfraktion Grüne vom 05.12.2013
- Auflistung der Kreuzungen im Verlauf des Vennbahnweges

- **Übersichtsplan zu den angesprochenen Kreuzungen**