

Vorlagennummer: FB 68/0181/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 26.03.2025

Eupener Straße: Neumarkierung der Fahrbahn zwischen Jahnplatz und Diepenbenden

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: DEZ III, FB 68/200

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
30.04.2025	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Umsetzung der Neumarkierung der Eupener Straße im Abschnitt Jahnplatz bis Diepenbenden entsprechend der vorgelegten Planung zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Neumarkierung der Eupener Straße im Abschnitt Jahnplatz bis Diepenbenden entsprechend der vorgelegten Planung.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
Ertrag	0	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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Keine

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	☐	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	☐	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	☐	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	☐	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	☐	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	☐	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine **Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen** erfolgt:

☐	vollständig
☐	überwiegend (50% - 99%)
☐	teilweise (1% - 49 %)
☐	nicht
x	nicht bekannt

Erläuterungen:

Im Rahmen der infrastrukturellen Erneuerung wird in den Sommerferien 2025 auf der Eupener Straße zwischen Jahnplatz und Diepenbenden eine Asphaltsanierungsmaßnahme durchgeführt. Hierbei wird lediglich die Oberfläche der Fahrbahn erneuert. Die bauliche Straßenraumaufteilung wird nicht verändert.

Im Anschluss muss die Fahrbahn neu markiert werden. Da die bestehende Markierung nicht den aktuellen Planungsrichtlinien entspricht, muss die Markierung im Rahmen der Wiederherstellung angepasst werden

1. Beschreibung der Bestandssituation

Die Eupener Straße ist eine Hauptverkehrsstraße nach den RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) für den Kfz-Verkehr. Sie ist ebenfalls regionaler ÖPNV-Hauptkorridor sowie eine Hauptverbindung im Radhauptnetz. Somit nimmt die Eupener Straße in diesem Abschnitt verkehrsmittelübergreifend eine übergeordnete Funktion ein.

Die Fahrbahn ist ca. 6,40 m breit, es sind beidseitig Parkstreifen vorhanden, die nicht ausreichende Breiten zwischen 1,70 - 1,80 m aufweisen. Im zu sanierenden Abschnitt sind so derzeit 78 Parkstände vorhanden.

Rad- und Fußverkehr werden im betrachteten Abschnitt separiert im Seitenraum geführt (s. **Anlagen 1 + 2 Bestandsquerschnitt und Bestandslageplan**). Die Radwege weisen eine unterdurchschnittliche Breite von ca. 1,60 m auf und sind nicht Benutzungspflichtig. Auch die Fahrbahnnutzung ist daher für den Radverkehr zulässig. Es existieren keine Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen. Die Fußwege sind in der Regel > 2,50 m breit.

Die sehr schmalen Breiten der Parkstreifen im Bestand haben zur Folge, dass parkende Fahrzeuge in der Regel nicht vollständig innerhalb der dafür vorgesehenen Markierung stehen können, sondern in den Verkehrsraum der Fahrbahn (oder des Radweges) hineinragen. Daraus resultiert, dass die theoretisch vorhandene Fahrbahnbreite von etwa 6,40 m zwischen den Parkstreifenmarkierungen in der Regel nicht verfügbar ist, damit keine regelkonformen Breiten für diesen Begegnungsverkehr existieren, was die Begegnung zwischen Bussen oder Lkw erheblich erschwert

2. Prüfung der erforderlichen Anpassungen

Um die Begegnung insbesondere von Bussen uneingeschränkt zu ermöglichen, ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m (bzw. Fahrstreifenbreiten von je 3,25 m) herzustellen. Parkstreifen sind entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) mit einer Mindestbreite von 2,00 m auszuführen. Seit Formulierung des Regelwerks im Jahr 2006 sind

die Fahrzeuge breiter geworden, sodass entsprechend der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023) dort, wo möglich, die Parkstände entsprechend breiter dimensioniert werden sollen.

Im Zuge der Planungen wurde außerdem geprüft, ob im Rahmen der Wiederherstellung der Fahrbahnmarkierung eine geänderte Radverkehrsführung – insbesondere eine fahrbahnseitige – möglich ist. Die Anlage beidseitiger Radfahrstreifen wäre nur durch den vollständigen Wegfall aller Parkplätze realisierbar. Teil-separierte Führungsformen wie Schutzstreifen wurden aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und entsprechend der Überlegungen zum Radhauptnetz (für Radhauptverbindungen sollen Schutzstreifen nur in Ausnahmefällen genutzt werden) auf der Eupener Straße in diesem Abschnitt als ungeeignet bewertet.

Nach Abwägung aller relevanten Belange und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingung, dass lediglich Änderungen an der Markierung im Zuge der Asphaltsanierungsmaßnahme möglich sind, soll der Radverkehr weiterhin über die bestehenden Nebenanlagen geführt werden. Aufgrund der Unterschreitung des Regelmaßes der Breite der Radverkehrsanlage wird diese auch weiterhin als nicht benutzungspflichtig angeboten.

Unter Beachtung der vorgenannten Rahmenbedingungen wird eine richtlinienkonforme Straßenraumaufteilung mit für den Busbegegnungsverkehr ausreichend breiter Fahrbahn vorgeschlagen, indem das Parken auf einer Seite entfällt und der dadurch gewonnene Raum neu aufgeteilt wird. Dabei sollen nach Möglichkeit die notwendigen Sicherheitsräume für den Radverkehr eingeräumt werden.

3. Planung

Die Planung sieht vor, den Parkstreifen abschnittsweise und bedarfsorientiert auf beiden Fahrbahnseiten anzulegen (vgl. **Anlage 3 Lageplan Planung**). In Höhe des Sportplatzes ist ein Parkstreifen auf der stadtauswärtigen Seite vorgesehen. Im Bereich der Hausnummer 225 verschwenkt die Fahrbahn, sodass in Fahrtrichtung stadteinwärts – zwischen dem Seniorenzentrum Lourdesheim und Diepenbenden – Parkplätze eingerichtet werden können. Dieser wechselseitige, abschnittsweise Parkstreifen trägt zur Gliederung des Straßenraums bei. Die Parkstreifen werden in einer Breite von 2,50 m ausgeführt, sodaß auch fahrbahnseitig ein gefahrloses Aussteigen ermöglicht wird.

Die Fahrbahn wird weiter durch eine mittige Doppellinie sowie eine Fahrbahnbegrenzungslinie gefasst, sodass zwei regelkonforme 3,25 m breite Fahrstreifen entstehen (vgl. Anlage 1). Die Markierungen sowie der sich ergebende Verschwenk wirken potentiell geschwindigkeitsdämpfend. Im Zuge der Umsetzung dieser richtlinienkonformen Fahrbahnaufteilung müssen insgesamt 31 Parkplätze entfallen.

Es wird derzeit auf Wunsch der ASEAG noch geprüft, ob gegenüber der stadteinwärts jüngst sanierten Bushaltestelle Diepenbenden eine Ausstiegshaltestelle für die Linie 14 eingerichtet

werden kann. Im Bereich der heutigen stadtauswärtigen Haltestelle, die auch für Wendefahrten und Überlagezeiten genutzt wird, kommt es häufiger durch unrechtmäßig geparkte Fahrzeuge zu Beeinträchtigung für die Busse der ASEAG. Die Verwaltung wird das Ergebnis der Prüfung in den Sitzungen vorstellen.

4. Empfehlung und weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt vor nach der Asphaltsanierungsmaßnahme die Neumarkierung entsprechen der dargelegten Planung umzusetzen. Die Maßnahme ist in den Sommerferien 2025 vorgesehen. Die Wiederaufbringung der Markierung ist Bestandteil der Wiederherstellung. Zusätzliche Kosten fallen nicht an.

Anlage/n:

- 1 - Anlage 1 - Eupener Straße Querschnitt Bestand und Planung (öffentlich)
- 2 - Anlage 2 - Bestandsplan_Eupener_Straße (öffentlich)
- 3 - Anlage 3 - Planung_Eupener_Straße (öffentlich)