

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0463/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	19.05.2016
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Maßnahmenplan Radverkehr Radverkehrsanlagen in Aachen-Ost Anpassung Bau- und Ausführungsbeschluss			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
15.06.2016	B 0	Anhörung/Empfehlung	
23.06.2016	MA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt, dem Mobilitätsausschuss, die Umsetzung der Planung gemäß der Pläne zu 1.1., 1.2., 1.3, 1.5, 1.6, 2.1, 3.2, 3.4 und 2012_018-L2 zu beschließen. Weiterhin empfiehlt sie, die Peliserkerstraße von Stolberger Straße bis Joseph- von-Görres-Straße in die bestehende T-30-Zone zu integrieren.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis beschließt die Umsetzung der Planung gemäß der Pläne zu 1.1, 1.2, 1.3, 1.5, 1.6, 2.1, 3.2, 3.4 und 2012_018-L2. Er beschließt weiterhin, die Peliserkerstraße von Stolberger Straße bis Joseph- von-Görres-Straße in die bestehende T-30-Zone zu integrieren.

finanzielle Auswirkungen

PSP-Element 5-120102-800-00300-300-1, Radverkehrsanlagen

Investive Auswirkungen	Ansatz 2016*	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016*	Ansatz 2017 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	-134.400,00	-134.400,00	-630.000	-630.000	0	0
Auszahlungen	864.983,83	864.983,83	990.000	990.000	0	0
Ergebnis	730.583,83	730.583,83	360.000	360.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-802-9, Radverkehrsanlagen

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2016*	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2016*	Ansatz 2017 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2017 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	-84.000	-84.000	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	107.500	107.500	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	23.500	23.500	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*inkl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2015

Erläuterungen:

I. Anlass

Zu den verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt Aachen gehört die Förderung des Radverkehrs. Seit 1989 wurden in Aachen zahlreiche Maßnahmen ergriffen, die dazu führten, dass die Stadt Aachen im März 1995 Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Kreise in NRW wurde.

Der Ausbau des Radwegenetzes sowie der Fahrradinfrastruktur ist wichtiger Bestandteil der Aachener Verkehrsplanung. Der 2007 beschlossene „Maßnahmenplan Radverkehr“ beinhaltet folgende Schwerpunkte zur Anlage von Radverkehrsanlagen im Aachener Hauptverkehrsstraßennetz:

- a) Netzlückenschluss Innenstadt am Grabenring (Realisierung /2010)
- b) Netzlückenschluss Innenstadt Alleerling (Realisierung 2012/2013)
- c) Verbesserungen in Aachen-Ost (Beschluss 2015)
- d) Einzelmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen (in Planung)

Insgesamt wurden 28 Hauptverkehrsstraßen aufgenommen, die eine hohe Bedeutung im Aachener Radverkehrsnetz haben, einen großen Verlagerungseffekt bewirken und positive Auswirkungen auf Straßen mit kritischen Luftschadstoffbelastungen (z.B. die Wilhelmstraße) haben können. Eine Vielzahl von Radverkehrsanlagen konnte so im Hauptverkehrsstraßennetz mit finanzieller Hilfe des Landes NRW geschaffen werden. Der Ausbau des Radwegenetzes durch Umsetzung des Maßnahmenplans Radverkehr ist als Maßnahme 18 auch ein wesentlicher Baustein des Luftreinhalteplanes Aachen.

Der Mobilitätsausschuss hat in seiner Sitzung am 21.05.2015 für die sechs Straßenabschnitte (Gabelung Stolberger Straße/Adalbertsteinweg [L1], Stolberger Straße [L3], Joseph-von-Görres-Straße/Stolberger Straße [L4], Stolberger Straße/Breslauer Straße [L5], Joseph-von-Görres-Straße [L6], und Peliserker Straße [L7]) die jeweiligen Ausführungspläne beschlossen. Für den Abschnitt Adalbertsteinweg, von Josefskirche bis Kreuzung Bismarckstraße [L2], wurde der Beschluss zurückgestellt, da noch Beratungsbedarf bestand. Parallel und im Nachgang zum Baubeschluss wurden in 2015 durch den ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) Anpassungswünsche mit Hinweis auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) unterbreitet. Diese bezogen sich u.a. auf den Einsatz von Mindestmaßen bei Radverkehrsanlagen, die gewählte Führungsform sowie bestimmte Details.

Die Abschnitte mit Änderungsbedarf wurden in verschiedenen Gesprächen verwaltungsintern und unter Beteiligung der ASEAG sowie der Polizei behandelt. Mit dem ADFC gab es separate Gesprächstermine (08.06.2015, 24.08.2015, 16.11.2015), bei denen die Planungen zu Aachen-Ost thematisiert, die eingearbeiteten Anpassungen erörtert und zu gewünschten weiteren Anpassungen Stellung genommen wurde. Am 10.12.2015 hat der ADFC in einem Schreiben an die Bezirksregierung die weiterhin bestehenden Änderungswünsche schriftlich dargelegt und deren Umsetzung gefordert. Da es sich um eine Fördermaßnahme des Landes handelt, ist eine ERA-Konformität erforderlich.

Diesbezüglich wurde die Verwaltung von der Bezirksregierung mit der Bitte um Stellungnahme kontaktiert. Die einzelnen Kritikpunkte wurden unter Berücksichtigung der oben genannten Überprüfungen erneut innerhalb der Verwaltung beraten und der Bezirksregierung berichtet.

Der Planungsprozeß wurde dazu dargestellt: Alle Planungen wurden von einem anerkannten Experten zum Thema Radverkehr (SVK STADT-& VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN) unter der Maßgabe erarbeitet, ohne einen kostenintensiven Gesamtumbau des Straßenraums durch - im Wesentlichen - Ummarkierungen im Fahrbahnbestand möglichst zügig und effektiv Verbesserungen für den Radverkehr im Bestand zu ermöglichen. Diese Planungsvoraussetzung wurde von allen Beteiligten in der Vergangenheit getragen.

Der Abwägungsprozess bei der Planung vollzog sich unter Berücksichtigung der StVO (Straßenverkehrsordnung) und ERA gestützten Argumentationen, dass

- die Stetigkeit des Führungsangebots (durchgängig Schutzstreifen versus wechselnd Schutz- und Radfahrstreifen in einem Straßenabschnitt) gewährleistet ist,
- eine übersichtliche Linienführung und geeignete Fahrbahnbreiten vorliegen und
- die Spitzenbelastungen des Kfz-Aufkommens dies zulassen.

Dabei ist die städtische Position auch davon geleitet, dass das Stetigkeitskriterium sich auch durch die erhöhte Verkehrssicherheit einer für alle anderen Verkehrsteilnehmer eindeutig erkennbaren Führungsform erklärt.

II. Planung

Nachfolgend werden die Anregungen des ADFC sowie die Prüfergebnisse und Planänderungen in jeweils zwei Planausschnitten (vorher /nachher) dargestellt. Die von der Verwaltung vorgeschlagene Änderung ist in den Plänen mit „Planung Februar 2016“ bezeichnet.

Adalbertsteinweg in Richtung Stolberger Straße (siehe 1.1. Bestandsplan Feb. 2016 u. Planung Feb. 2016)

Anregung des ADFC :

Markierung eines Radfahrstreifens vom Beginn der Linksabbiegespur am Adalbertsteinweg bis hinter die Bushaltestelle Josefskirche in Höhe der Längsstellplätze über eine Länge von ca.150 m, da die Fahrbahn ausreichend breit ist.

Stellungnahme:

Die bestehende Linksabbiegemarkierung in der Knotenpunktzufahrt vom Adalbertsteinweg beinhaltet bereits einen 2,0 m breiten Schutzstreifen neben einem 3,25 m breiten Fahrstreifen. Um im Knotenpunkt die Zufahrt für den Radverkehr frei zu halten, soll die Radverkehrsführung als Radfahrstreifen markiert werden. Deren Beginn ergibt sich aus den Fahrgeometrien der abbiegenden Gelenkbusse. In der Stolberger Straße wird der Radfahrstreifen bis zur unmittelbar hinter der Einmündung befindlichen Bushaltestelle geführt, die als Grenzmarkierung ausgeführt ist. Anschließend setzt die bisher geplante Schutzstreifenmarkierung ein.

Stolberger Straße, Richtung Kaiserplatz (siehe 1.2. Bestandsplan Feb. 2016 u. Planung Feb. 2016)

Anregung des ADFC:

Ab Ende der Längsparkplätze Markierung eines Radfahrstreifens, Reduzierung der zweistreifigen Fahrbahn auf eine Länge von ca. 35 m vor der Lichtzeichenanlage und im weiteren Anpassung der Verkehrsinsel und Markierung eines ca. 125 m langen Radfahrstreifens, da hier beengte Verhältnisse vorliegen: Schutzstreifen (B = 1,50 m) zwischen sehr schmaler Busspur (B = 3,00 m) und zweispuriger Kfz-Fahrbahn (B = 5,05 bis 5,50 m)

Stellungnahme:

Neben der Bushaltestelle war direkt vor der Haltelinie am Knoten auf einer Länge von 10 m ein Radfahrstreifen von 1,85 m Breite geplant. Durch die punktuelle Oberflächeninstandsetzung im Juli 2015 wurde eine Markierung aufgebracht, die an die Bestandsmarkierung angepasst werden musste und somit noch nicht der ursprünglichen Planung entsprach. Der Radfahrstreifen soll hier regelkonform in 1,85 m Breite neben einer 5,00 m breiten Richtungsfahrbahn hergestellt werden. Ein Umbau der Mittelinsel sowie eine Weiterführung des Radfahrstreifens in Richtung Aretzstraße ist derzeit nicht geplant, da die Maßnahme in Höhe Haus – Nr. 100 endet.

Adalbertsteinweg in Richtung Kaiserplatz (siehe 1.3. /3.1. Bestandsplan Feb. 2016 u. Planung Feb. 2016)

Anregung des ADFC:

Reduzierung der zweistreifigen Fahrbahn auf einer Länge von ca. 35 m ab Beginn der Busspur und Anpassung der Verkehrsinsel, Markierung eines ca. 170 m langen Radfahrstreifens wegen beengter Verhältnisse des Schutzstreifens (B = 1,50 m) zwischen Busspur (B = 3,50 m) und zweispuriger Kfz-Fahrbahn (B = 4,70 bis 4,75 m, siehe auch 3.1)

Stellungnahme:

In der Knotenpunktzufahrt weitet sich die Fahrbahn in einen Aufstellbereich für zwei nebeneinander fahrende Kraftfahrzeuge auf. Der Kfz-Verkehr wird vor dem Knoten von einer Spur auf eine überbreite Fahrspur von 4,75 m - 5,00 m geführt. Diese Breite reicht nach RAS 06 (Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen) zum nebeneinander fahren von zwei PKW aus (sogar 4,35 m bei beengten Verhältnissen ist möglich). Eine Reduzierung dieser Aufstellflächen auf eine Spur führt zu Leistungseinbußen in der Verkehrsabwicklung. Die aktuell passierenden Kraftfahrzeugmengen könnten regelmäßig nicht mehr in einem Umlauf abgewickelt werden, die Luftschadstoffbelastungen würden deutlich steigen. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen des Luftreinhalteplans, der hier einen besonderen belasteten Straßenraum darstellt. In der Abwägung kann auf die für die Kfz-Verkehrsabwicklung benötigte Fläche im Knotenzulauf nicht verzichtet werden. Allerdings wurde im Zuge der Markierung nach Oberflächensanierung noch nicht die geplante Markierung aufgebracht; diese wird noch auf das geplante Maß von 4,75 – 5,00 m Richtungsfahrbahn, 1,50 m Schutzstreifen und 3,15 m Bushaltestelle geändert.

Adalbertsteinweg zwischen Sedanstraße und Stolberger Straße (s. Anlage 2012_018_L2)

Anregung des ADFC:

Es wird die beidseitige Markierung von Radfahrstreifen auf einer Länge von ca. 330 m statt Schutzstreifen gewünscht, da diese häufiger zum Parken missbraucht würden.

Stellungnahme:

Die ursprüngliche Planung (Planungsbeschluss vom 11.07.2013) sah die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen mit je 1,25 m Breite mit daneben liegenden Sicherheitstrennstreifen von je 0,50 m Breite zu den Parkständen sowie zwei überbreite Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von je 4,50 m vor. Dieser Querschnitt wurde wegen der mangelnden Verkehrsflächenbreiten (Mindestmaß nach ERA 2010) im Mai 2015 verworfen und eine Überplanung als notwendig erachtet. Als einzig realistische Möglichkeit ohne Mindestmaße, bzw. deren Unterschreitung, wird folgende Aufteilung vorgeschlagen: Anlage beidseitiger Schutzstreifen (1,75 m) und Sicherheitstrennstreifen (1,00 m) zu den schräg parkenden Fahrzeugen mit verbleibenden Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von je 3,50 m. Im Kreuzungsbereich zur Bismarckstraße bleiben die Fahrstreifen (Linksabbiegespur, Geradeausspur und Geradeaus- / Rechtsabbiegespur) - wie heute - erhalten.

Zur Formulierung des Planungsvorschlags fanden verschiedene Gespräche, Ortstermine und ein Verkehrsversuch statt, um die Realisierbarkeit des Vorschlags zu überprüfen.

Vor Ort wurde mit Vertretern der Polizei, ASEAG und Straßenverkehrsbehörde u.a. beobachtet, dass die Sichtverhältnisse beim Ausparken aus den Schrägparkständen (wg. der Baumstammdurchmesser) heute so schlecht sind, dass ausparkende Fahrzeuge mindestens einen Meter in die Fahrbahn fahren und stehen müssen, um überhaupt Einblick in den fließenden Verkehr zu erhalten. Auch war vor Ort festzustellen, dass die heutige jeweils rechte Fahrspur tagsüber zum Liefern genutzt wird und oft – ohne Reduzierung des Verkehrsflusses - nicht befahrbar ist. Es wurde beschlossen, einen Verkehrsversuch mit der geplanten Querschnittsaufteilung durchzuführen.

Verkehrsversuch

Am 10.5. und 12.05.2016 wurde am Adalbertsteinweg ein Verkehrsversuch durchgeführt, um zu prüfen, ob die Verkehrsmengen von ca. 18.000 Kfz in der Zeit zwischen 7 und -19 Uhr (zum Vergleich: Boxgraben ca. 22.000 Kfz zwischen 7 und 19 Uhr) auf jeweils einer Richtungsfahrbahn unproblematisch abgewickelt werden können. Dazu wurde durch temporäre Spersperrungen die Verkehrssituation, die sich durch Markierung von beidseitigen Schutzstreifen im Abschnitt zwischen Josefskirche und „Oststern“ (Bismarckstraße/Sedanstraße/Elsassstraße) einstellen würde, in den richtungsbezogenen Spitzenstunden simuliert.

Am Dienstag, den 10.5.2016 von 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr, wurde zwischen Schwimmhalle Ost und dem Knoten Adalbertsteinweg/Bismarckstraße die rechte Spur stadtauswärts und am Donnerstag, den 12.5., von 7.00 Uhr bis 9.00 Uhr, zwischen dem Knoten Adalbertsteinweg /Sedanstraße und Osthalle die rechte Spur stadteinwärts durch den Aachener Stadtbetrieb abgesperrt. Die Schrägparkstände waren in dieser Zeit erreichbar. Lieferverkehr wurde innerhalb der Absperrung ermöglicht. Die Verkehrssituation wurde durchgehend beobachtet und mit Videoaufnahmen dokumentiert.

Morgenspitze

In keinem beobachteten Zeitfenster entstand ein Rückstau, bei dem Fahrzeugführer mehrere Umläufe an einer der Lichtsignalanlagen warten mussten.

Die höchste Belastungsspitze des Tages tritt zwischen 7.30 Uhr und 8.00 Uhr in stadteinwärtiger Richtung auf. Besonders stark frequentiert ist der Abschnitt zwischen Eisenbahnweg und Sedanstraße. Etwa 40 % des stadteinwärtigen Verkehrs biegt an der Sedanstraße rechts ab, 60 % der Kraftfahrzeuge fahren weiter geradeaus in Richtung Josefskirche. Auch im Zeitfenster der stärksten Belastung in diesem Abschnitt entstand in keinem Umlauf ein Reststau am Knoten Adalbertsteinweg/Sedanstraße. Der zweistreifig stadteinwärts geführte Verkehr nutzte die ca. 80 m lange Verflechtungstrecke hinter dem Knoten optimal aus, um dann einstreifig in Richtung Josefskirche weiter zu fahren.

Die Linksabbieger in die Oranienstraße führten zu keiner Behinderung des Geradeausverkehrs, da die Vorbeifahrt ungehindert stattfinden konnte. Eine Reduktion der Fahrbahnbreite ist hier in der Planung nicht vorgesehen.

Nachmittagsspitze

In den Nachmittagsspitzenstunden ist der größte Teil des Verkehrs stadtauswärts orientiert. In keinem Zeitfenster entstand ein Rückstau, bei dem Fahrzeugführer mehrere Umläufe an einer der Lichtsignalanlagen warten mussten.

Der Kfz-Strom in Richtung Brand wurde, wie bei der neuen Markierung vorgesehen, im Knotenpunkt Adalbertsteinweg/Stolberger Straße vor der Josefskirche auf einer Fahrspur gebündelt und floss anschließend einspurig über die Lichtsignalanlage am Knoten Adalbertsteinweg/Oranienstraße auf den Knoten Adalbertsteinweg/Sedanstraße zu. Auch dort gab es nach Ende der Grünzeit in keinem Umlauf einen Reststau.

Die wenigen Linksabbieger in die Eifelstraße können problemlos vom Geradeausverkehr umfahren werden. Hier kann der vorbeifahrende Verkehr auch bei zukünftiger Markierung von Radverkehrsanlagen zum Ausweichen den Schutzstreifen mit benutzen.

Fazit

Weder in der Morgenspitze noch in der Nachmittagsspitze kam es zu wesentlichen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses. Der Verkehr floss stetig durch die „Grüne Welle“. Durch die einspurige Verkehrsführung auf der Strecke war das Fahrverhalten ruhig und entspannt: Spurwechsel mit überhöhten Geschwindigkeiten oder plötzliche Bremsmanöver vor ausparkenden Fahrzeugen, wie sie auf der jeweils nicht gesperrten Fahrrichtung zu beobachten waren, entfielen.

Die Realisierung der Planung ist insofern nicht nur ein Beitrag zum Lückenschluss des Radwegenetzes sondern trägt auch deutlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Der Anregung des ADFC zur Markierung von Radfahrstreifen anstelle von Schutzstreifen wegen mißbräuchlichen Parkens schließt sich die Verwaltung nicht an. Im Verkehrsversuch nutzten die Radfahrer zum Teil den rechten, abgesperrten Bereich, der in etwa der Lage des geplanten Schutzstreifens, nebst Sicherheitstrennstreifen, entsprach. Liefervorgänge fanden dort statt, doch wurden die haltenden Fahrzeuge von den Radfahrern rechtzeitig gesehen und ohne Probleme überholt. Parkvorgänge waren nicht zu beobachten. Da sich in diesem Abschnitt – insbesondere stadtauswärts - viele Geschäfte befinden, die beliefert werden müssen und die Markierung eines

Radfahrstreifens zur Folge hätte, dass Lieferverkehre in der Fahrbahn halten müssten, würde dies der notwendigen Abwicklung der Verkehrsmengen entgegen stehen.

Sedanstraße in Richtung Adalbertsteinweg (siehe 1.5. Planung Juli 2015 u. Planung Feb. 2016)

Anregung ADFC:

Markierung eines Radfahrstreifens von der Kreuzung Hohenzollernplatz bis zur Bushaltestelle Hohenzollernplatz über eine Länge von ca. 55 m, da ausreichend Platz vorhanden ist.

Stellungnahme:

Bis zur Bushaltestelle kann ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen statt eines Schutzstreifens markiert werden. Aus der Stolberger Straße einführende Kraftfahrzeuge werden dann eindeutiger auf die ca. 4,00 m breite Kfz-Fahrbahn geführt.

Joseph-von-Görres-Straße; Richtung Hohenzollernplatz (siehe 1.6. Bestandsplan Feb. 2016 u. Planung Feb. 2016)

Anregung ADFC:

Verlängerung des bereits markierten Radfahrstreifens vom Europaplatz kommend bis zur Kreuzung Bischofstraße, da ausreichend Platz vorhanden ist.

Stellungnahme:

Im Einmündungsbereich des Europaplatzes wurde bereits infolge von Oberflächeninstandsetzungen im Juli 2015 ein 2,00 m breiter Radfahrstreifen zur eindeutigen Führung des Kfz-Verkehrs auf dem für ihn vorgesehenen Fahrbahnabschnitt bis kurz vor die Bischofstraße markiert. Eine Verlängerung des Radfahrstreifens bis zur Bischofstraße ist machbar. Der Schutzstreifen hat hier eine Breite von 2,00 m und könnte zum Halten, Laden oder Parken missbraucht werden.

Adalbertsteinweg im Knoten Sedanstraße/Bismarckstraße (siehe 2.1. Planung Mai 2015 u. Planung Feb. 2016)

Anregung ADFC:

Neuaufteilung des Straßenquerschnitts vor dem Knoten Bismarckstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen mit 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zum Parken, nur einer Kfz-Spur stadteinwärts und einer separaten Linksabbiegespur, einer Geradeauspur und einer Geradeaus- / Rechtsabbiegespur statt Markierung von Mindestmaßen (1,25 m breiter Schutzstreifen, Kfz-Spurbreite 2,25 m)

Stellungnahme:

Die überbreite Fahrbahn (5,00 m) stadteinwärts zwischen der Einmündung Sedanstraße bis zum Beginn der Schrägparkstände (Haus Nr. 223) ist erforderlich. Sie liegt im Verflechtungsbereich (80 m Verflechtungsstrecke) von zwei Kfz-Spuren (vor dem Knoten aus Richtung Bahnhof Rothe Erde) auf eine Kfz-Spur hinter dem Knoten. Eine Reduktion der stadteinwärtigen Spur von 5,00 m auf 3,00 m ist wegen der notwendigen Verkehrsabwicklung im Knotenpunkt nicht möglich. Der Verkehrsversuch hat

gezeigt, dass diese Verflechtungsstrecke sinnvoll ist und funktioniert. Die aktuell passierenden Kraftfahrzeugmengen könnten regelmäßig nicht mehr in einem Umlauf abgewickelt werden, wenn hier nur noch eine Spur zur Verfügung steht. Die Luftschadstoffbelastungen würden deutlich steigen. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen des Luftreinhalteplans, der hier einen besonderen belasteten Straßenraum darstellt. Außerdem war der Knotenpunkt lange Jahre Unfallhäufungsstelle. Mit der aktuellen Verkehrsflächenaufteilung konnte das Sicherheitsniveau stabil verbessert werden. Es wurde alternativ eine Verbreiterung der (im Mai 2015) ursprünglich geplanten Schutzstreifen von 1,25 m auf 1,40 m durch weitere bauliche Anpassung des nördlichen Gehweges von 3,30 m auf ca. 3,00 m positiv geprüft. Zur Verdeutlichung der Verflechtungsstrecke soll das Verkehrsschild „verengte Fahrbahn“ (VZ 120) angebracht werden.

Peliserkerstraße, kompletter Straßenverlauf

Anregung ADFC:

Keine Radverkehrsanlagen, da die Restfahrbahnbreite neben den 1,25m breiten Schutzstreifen nur 4,50 m beträgt. Alternativ wird die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h oder eine Verschmälerung der Restfahrbahnbreite auf 4,10 m zugunsten breiterer Schutzstreifen (wie bei einem Forschungsvorhaben in Baden-Württemberg erprobt) vorgeschlagen. Ein Überholen von Radfahrern wäre dann nur ohne Gegenverkehr möglich.

Stellungnahme:

Es war Ziel der Maßnahme, so weit wie möglich im bestehenden Straßenraum (ohne aufwändigen Straßenumbau) mit Markierungslösungen zu arbeiten. Diese sind kostengünstig und ohne baulichen Aufwand zu realisieren. Die in der Peliserkerstraße gewählte Führungsform folgt der in der ERA 2010 auf S. 22, Bild 9 sowie Text auf Seite 23 dargestellten Führungsform. Die vom ADFC vorgeschlagene Reduzierung der Restfahrbahnbreite auf 4,10 m neben 1,45 m breiten Schutzstreifen wäre hingegen eindeutig nicht ERA konform.

Alternativ wurde die Integration der Peliserkerstraße in die bestehende Tempo 30 Zone der querenden Gneisenaustraße geprüft. Die Ergebnisse einer neuen Verkehrszählung liegen vor. Demnach ist das Verkehrsaufkommen deutlich zurückgegangen; der Lkw-Anteil beträgt nur noch 1- 2 % des Gesamtverkehrs.

Nach Anhörung von Polizei und der Straßenverkehrsbehörde ist die Anordnung einer Tempo-30-Zone möglich. Zur Reduzierung der Geschwindigkeiten wird ergänzend als verkehrsberuhigende Maßnahme das Fahrbahnrandparken vorgeschlagen. Hierdurch könnten ca. 20 zusätzliche Parkstände im Viertel geschaffen werden. Die Markierungskosten würden entfallen. (Einzelne Baumbeete könnten ergänzend zur baulichen Einengungen der heute 7,00 m breiten Fahrbahn sowie zur Begrünung des Straßenraumes beitragen.

Adalbertsteinweg in Richtung Innenstadt (siehe 1.3. /3.1. Bestandsplan Feb. 2016 u. Planung Feb. 2016)

Anregung ADFC:

Dieser Straßenabschnitt ist im September 2015 bereits in der Örtlichkeit markiert worden. Die überbreite Fahrbahn ist nur ca. 4,70 m breit.

Stellungnahme:

Siehe auch Ausführung zu Punkt 1.3.

Joseph-von-Görres-Straße, Abschnitt Hohenzollernplatz bis Gneisenaustraße in Richtung Europaplatz (siehe 3.2./4.3. Planung Juli 2015 u. Planung Feb. 2016)

Anregung ADFC:

Verzicht auf die 4,50 m überbreite Fahrbahn; stattdessen nur eine Kfz-Spur und Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen oder alternativ Reduzierung der Gehwegbreite auf 2,50 m inklusive einer Verkürzung der Verflechtungsstrecke bis zum Beginn der Längsstellplätze auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite.

Stellungnahme:

Die vom ADFC vorgeschlagene Lösung einer Kfz-Spur in Fahrtrichtung Europaplatz würde einen einstreifigen Kfz-Zufluss von der Sedanstraße voraussetzen. Die aktuell passierenden Kraftfahrzeugmengen könnten dann in der morgendlichen Spitzenstunde nicht mehr in einem Umlauf abgewickelt werden, die Luftschadstoffbelastungen würden deutlich steigen. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen des Luftreinhalteplans, der hier einen besonderen belasteten Straßenraum darstellt. In der Abwägung scheidet diese Variante aus.

Die vorgeschlagene Variante mit Reduzierung des 3,00 m breiten Gehweges zwischen Hohenzollernplatz und Gneisenaustraße um ca. 0,75 m zugunsten eines breiteren Verflechtungsbereiches ist möglich. Die Verflechtungsstrecke könnte auf 5,25 m verbreitert werden, sodass auch Pkw und Lkw aneinander vorbeifahren können, ohne den Schutzstreifen mitzubeneutzen. Dafür entstehen Kosten in Höhe von ca. 45.000 Euro. Zur Verdeutlichung der Verflechtungsstrecke soll das Verkehrsschild „verengte Fahrbahn“ (VZ 120) angebracht werden.

Joseph- von-Görres-Straße, Abschnitt Peliserkerstraße bis Europaplatz, Fahrtrichtung Europaplatz

Anregung ADFC:

Verzicht auf eine überbreite Fahrbahn 4,50 m über eine Länge von ca. 70 m stattdessen Markierung nur einer Kfz-Spur und Markierung von Radfahrstreifen. Alternativ: Reduzierung der Verflechtungsstrecke ab Kreuzung Bischofstraße, da hier eine Fahrbahnbreite von 5,00 m zur Verfügung steht. (Beispiel Theaterstraße mit funktionstüchtiger Verflechtungsspur mit ca. 15 m Länge)

Stellungnahme:

Bei dem betroffenen Straßenabschnitt handelt es sich um einen Aufweitungsbereich (in Höhe der Tankstelle) von einer 3,0 m breiten Fahrspur (ab Haus Nr. 57) auf eine überbreite Spur von 5,00 m Breite - neben einem 1,50 m Schutzstreifen - , an den sich die heute vorhandenen separaten Kfz-Fahrstreifen, die auf den Kreisverkehrsplatz zur BAB führen (siehe auch 4.3), anschließen. Die beiden Kfz-Spuren führen heute auf unterschiedliche Zielfahrbahnen im Kreisverkehr; rechtsseitig in Richtung BAB Auffahrt 544, linksseitig in die Kreisumfahrt. Aktuelle Verkehrsbeobachtungen belegen einen bereits heute vorhandenen Rückstau, der sich durch Verzicht/Reduktion auf eine der beiden Spuren

weiter erhöhen würde. Die Situation in der Theaterstraße ist nicht vergleichbar, da hier das Verkehrskommen deutlich geringer ist (nur ca. 47 % der Verkehrsmenge an der Joseph-von-Görres-Straße). Eine Änderung der Planung ist hier nicht vorgesehen.

Stolberger Straße, Kreuzung Peliserkerstraße, beide Fahrrichtungen (siehe 3.4. Planung Juli 2015 u. Planung Feb. 2016)

Anregung ADFC:

Durch ein Linksabbiegeverbot in Richtung Peliserkerstraße sollen neue Querschnitte ermöglicht werden: Parken 2,00 m, Sicherheitstrennstreifen 0,50 m, Schutzstreifen 1,50 m, eine Kfz-Spur stadtauswärts von 3,00 m, eine Kfz-Spur stadteinwärts 3,00 m, Kfz-Spur stadteinwärts 2,60 m. Alternativ: Aufhebung der Längsparkstände zwischen den Häusern Nr. 74 und 80 und Verbreiterung der Fahrbahn um ca. 1,00 m zur Realisierung eines 5,00 m breiten Fahrstreifens. Die ursprüngliche Planung wird wegen Mindestmaßen abgelehnt.

Stellungnahme:

In der Knotenpunktzufahrt weitet sich die Fahrbahn in einen Aufstellbereich für zwei nebeneinander fahrende Kraftfahrzeuge auf. Der Kfz-Verkehr wird vor dem Knoten von einer Spur auf eine überbreite Fahrspur von 4,50 geführt werden. Diese Breite reicht nach RAS 06 (Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen) zum nebeneinander fahren von zwei PKW aus (sogar 4,35 m bei beengten Verhältnissen ist möglich). Bei einem Verzicht auf eine separate Aufstellmöglichkeit für die links abbiegenden Fahrzeuge in einer überbreiten Fahrbahn von der Stolberger Straße in die Peliserkerstraße befürchtet das kommunale Verkehrsunternehmen gravierende betriebliche Probleme durch linksabbiegende Fahrzeuge, die im Knoten die Weiterfahrt auf dem Straßenzug Stolberger Straße/Breslauer Straße behindern können. Dieser wird von der Linie 23/43 bedient, ist aber insbesondere Haupttroute der Busse von der Innenstadt zum Betriebshof.

Es wird vorgeschlagen, stadtauswärts in der Stolberger Straße einen Fahrbahnquerschnitt mit einem breiteren Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m Breite neben dem Parkstreifen, einem 1,26 m breiten Schutzstreifen sowie einer 4,50 m überbreiten Fahrspur zu markieren. Stadteinwärts soll neben der 4,50 m überbreiten Verflechtungsstrecke ebenfalls ein Schutzstreifen mit 1,26 m Breite angelegt werden. Da Radfahrer immer parallel neben einer einstreifigen Kfz-Führung in diesen ca. 5,75 m breiten Bereich (inklusive Schutzstreifen) aus den übrigen Knotenpunktzufahrten geleitet werden, ist hier für diese Verkehrssituation die Breite der Fahrspur ausreichend und sicher bemessen. Im Kreuzungsbereich stadtauswärts soll ergänzend - durch die Reduzierung des Gehweges auf ca. 3,00 m - neben dem 1,50 m breiten Schutzstreifen eine 5,50 m überbreite Fahrbahn angelegt werden, die ein Überholen der wartenden linksabbiegenden Fahrzeuge ermöglicht.

Der Verzicht auf 10 öffentliche Parkstände wird aufgrund der engen Blockrandbebauung und der ohnehin einseitigen Parkraumsituation im Rahmen der Abwägung verworfen.

Adalbertsteinweg, Fahrrichtung Rothe Erde, Kreuzung Kirberichshofer Weg

Anregung ADFC:

Zusätzliche Markierung der Verflechtung von zwei auf eine Fahrspur wird gewünscht (nördliche Kfz-Spur mit Rechtspfeil markieren). Ab Ende der Busspur soll ein Radfahrstreifen markiert werden, damit ein Überfahren der Radverkehrsanlagen im Trichter vermieden wird.

Stellungnahme:

Der oben beschriebene Verkehrsversuch hat gezeigt, dass der Übergang in den Verflechtungsstrecken vor und hinter den Lichtsignalgesteuerten Knoten funktioniert. Zur Verdeutlichung der Verflechtungsstrecke soll das Verkehrsschild „verengte Fahrbahn“ (VZ 120) angebracht werden. Ab dem Ende der Bushaltestelle/Busspur ist bereits ein Radfahrstreifen in der Planung dargestellt.

II. Kosten

Eine detaillierte Kostenschätzung liegt noch nicht vor. Die oben beschriebenen und in den Planausschnitten dargestellten Markierungsänderungen sind gegenüber der ursprünglichen Planung kostenneutral. Durch die Integration der Peliserkerstraße in die bestehende Tempo-30-Zone entfallen Markierungskosten. Die baulichen Anpassungen im Bereich der Joseph-von-Görres-Straße und der Stolberger Straße betragen nach erster grober Schätzung insgesamt ca. 52.000 Euro.

Im beschlossenen Haushaltsplan 2016 sind im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung im Produkt „Neubau und Unterhaltung von Straßen“ auf dem investiven PSP-Element 5-120102-800-00300-300-1 „Radverkehrsanlagen J“ für das Haushaltsjahr 2016 Mittel in Höhe von 210.000 € eingeplant. Aus 2015 wurden 654.983,83 € übertragen. Im konsumtiven Bereich sind unter PSP-Element 4-120102-802-9 „Radverkehrsanlagen“ 107.500 € für das Haushaltsjahr 2016 eingeplant.

Es wird mit Einnahmen aus Zuschüssen nach dem Entflechtungsgesetz in Höhe von 63 % gerechnet. Mit dem Ausbau der Maßnahme soll 2016 begonnen werden.

III. Weiteres Vorgehen

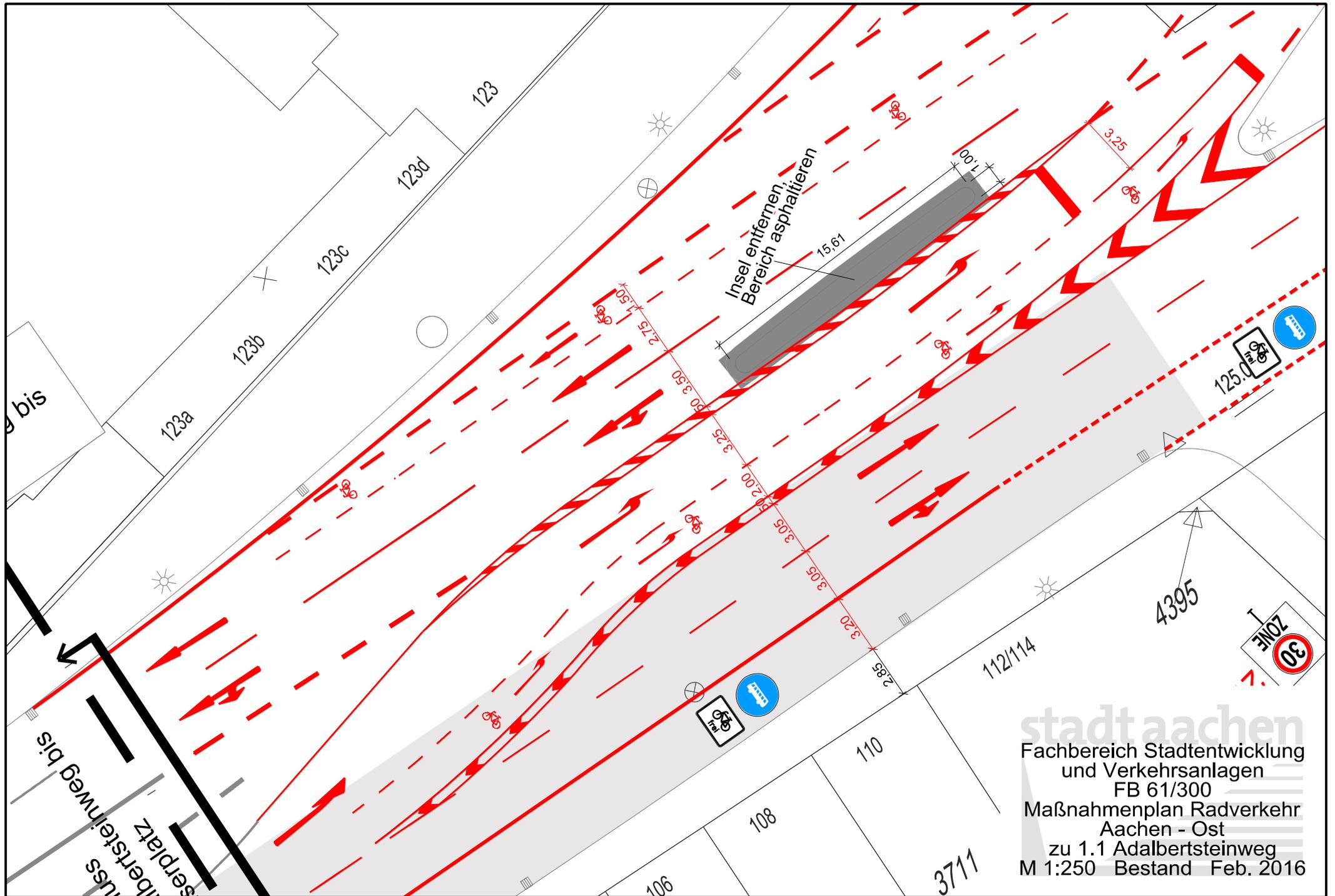
Nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Köln ist eine Änderung der Planung - auch nach Eingang des Bewilligungsbescheides vom 23.11.2015 – möglich. Im Bewilligungsprozess sind von der Stadt Aachen folgende formale Schritte einzuhalten:

- Nach Beschluss über die Änderungen ist eine Änderungsanzeige bei der Bezirksregierung erforderlich.
- Die Anzeige wird von der der Bezirksregierung schriftlich bestätigt.
- Danach wird der Änderungsantrag mit den geänderten Plänen sowie einer neuen Kostenschätzung zum Finanzierungsantrag eingereicht und nach Prüfung eine Bewilligung ausgesprochen

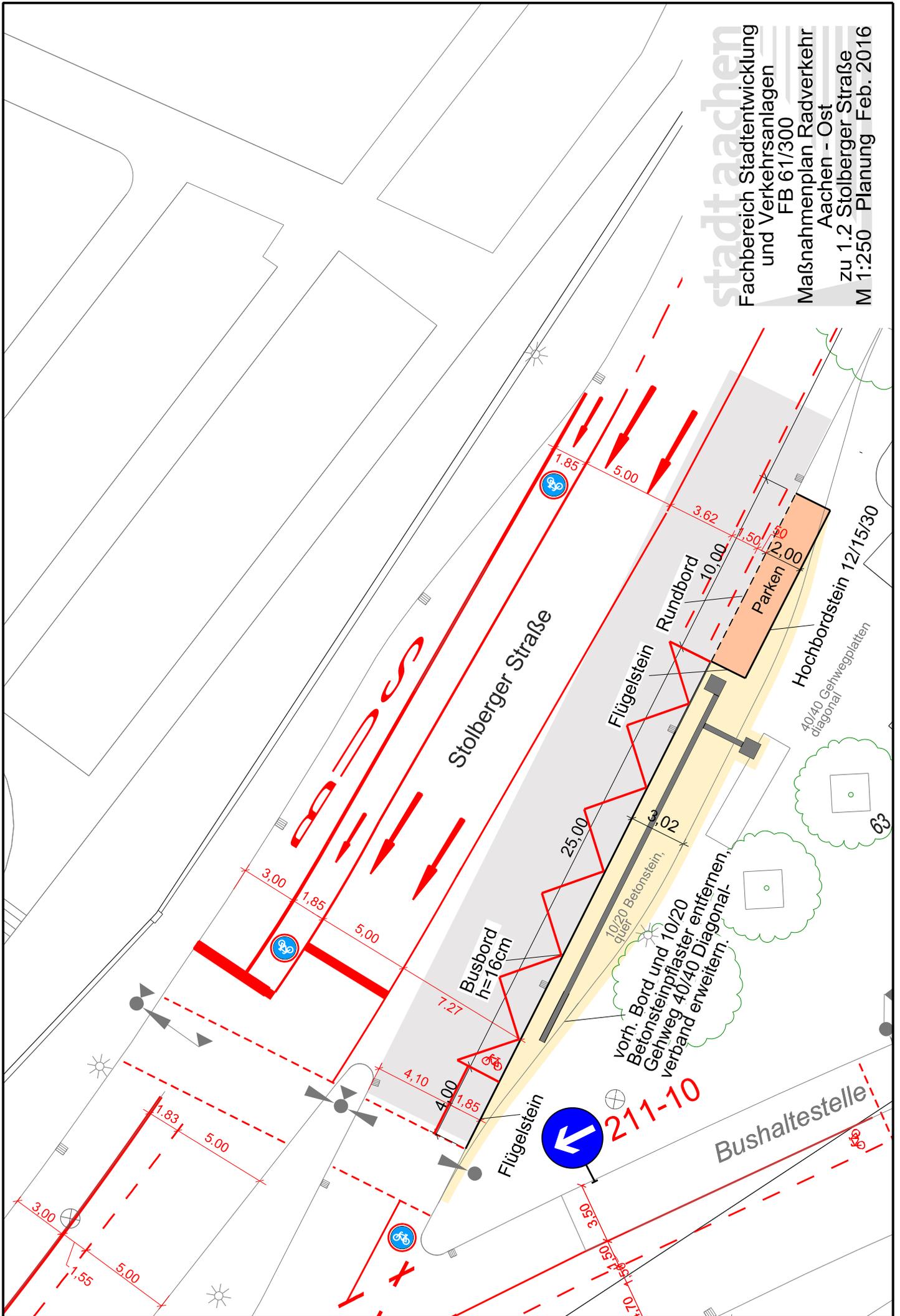
Sobald diese vorliegt kann mit der Vergabe der Arbeiten begonnen werden.

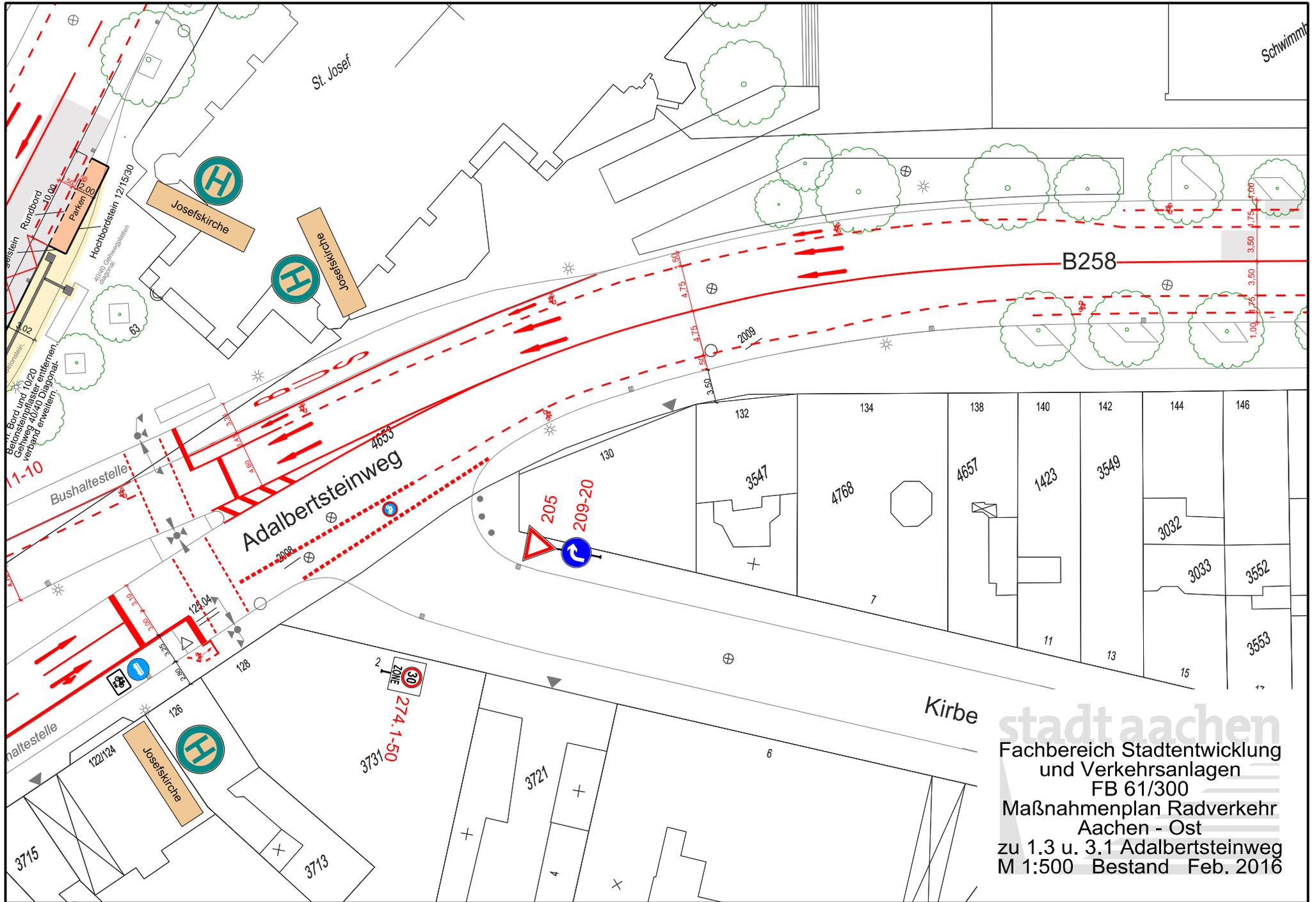
Anlage/n:

- Planausschnitt zu 1.1 Adalbertsteinweg Bestand und Planung
- Planausschnitt zu 1.2 Stolberger Straße Bestand und Planung
- Planausschnitt zu 1.3 u. 3.1 Adalbertsteinweg Bestand und Planung
- Planausschnitt zu 1.5 Sedanstraße Bestand und Planung
- Planausschnitt zu 1.6 Joseph-von-Görres-Straße Bestand und Planung
- Planausschnitt zu 2.1 u. 4.2 Adalbertsteinweg Bestand und Planung
- Planausschnitt zu 3.2 u. 4.3 J.-v.-Görres-Straße Bestand und Planung
- Planausschnitt zu 3.4 Stolberger Straße Bestand und Planung
- Plan Nr.: 2012_018_L2 Adalbertsteinweg Planung

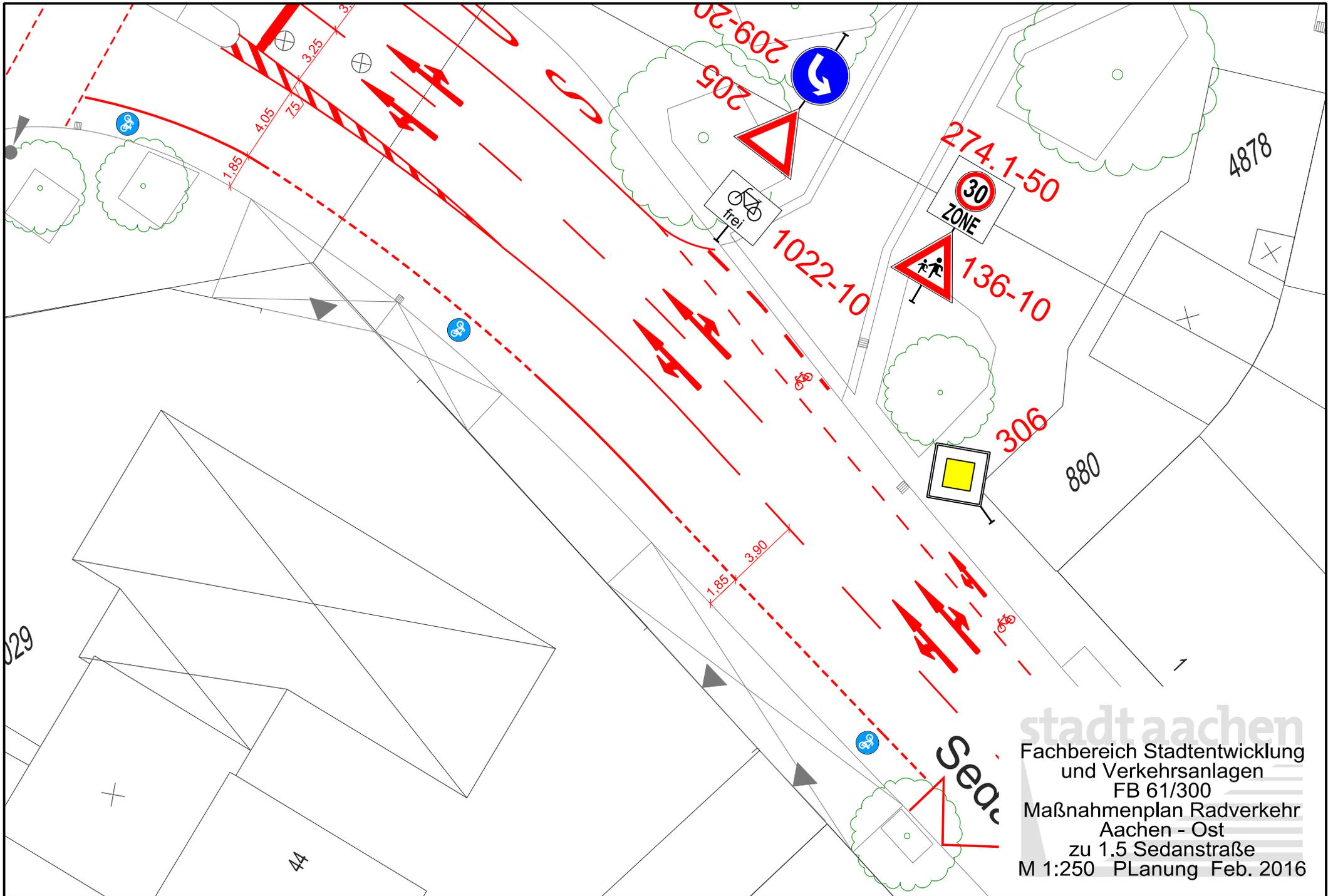


stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
 Maßnahmenplan Radverkehr
 Aachen - Ost
 zu 1.1 Adalbertsteinweg
 M 1:250 Bestand Feb. 2016

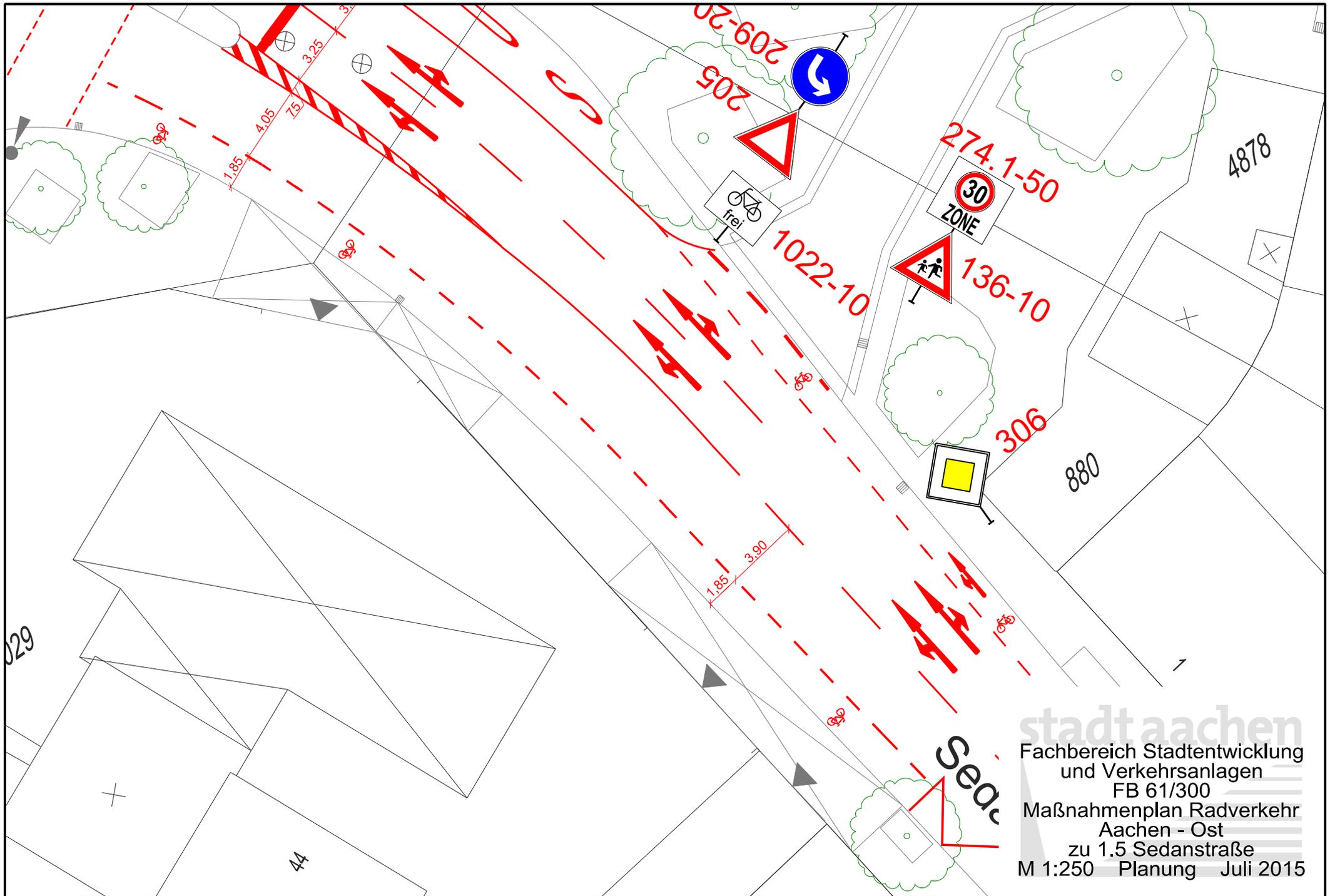




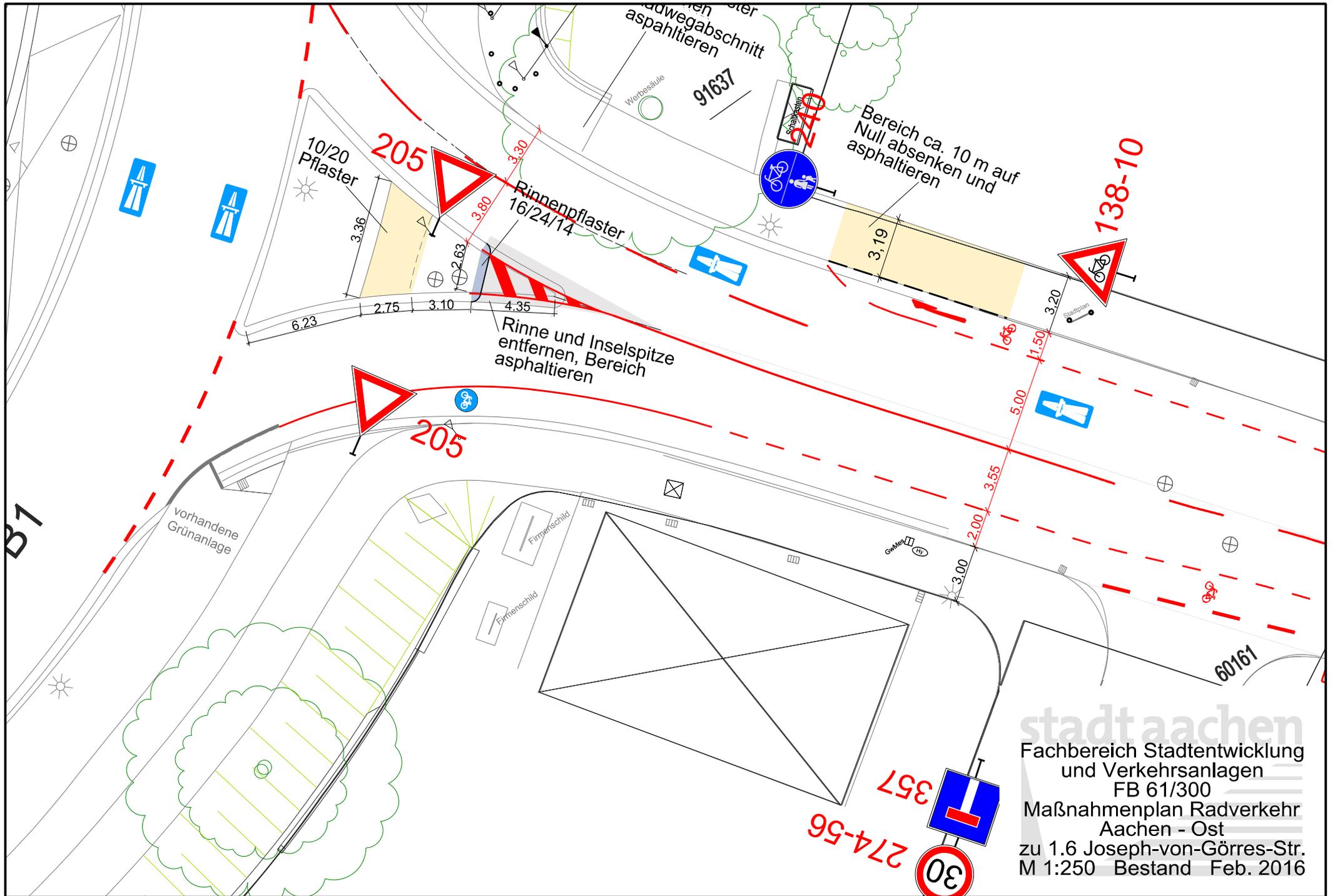
stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
 Maßnahmenplan Radverkehr
 Aachen - Ost
 zu 1.3 u. 3.1 Adalbertsteinweg
 M 1:500 Bestand Feb. 2016

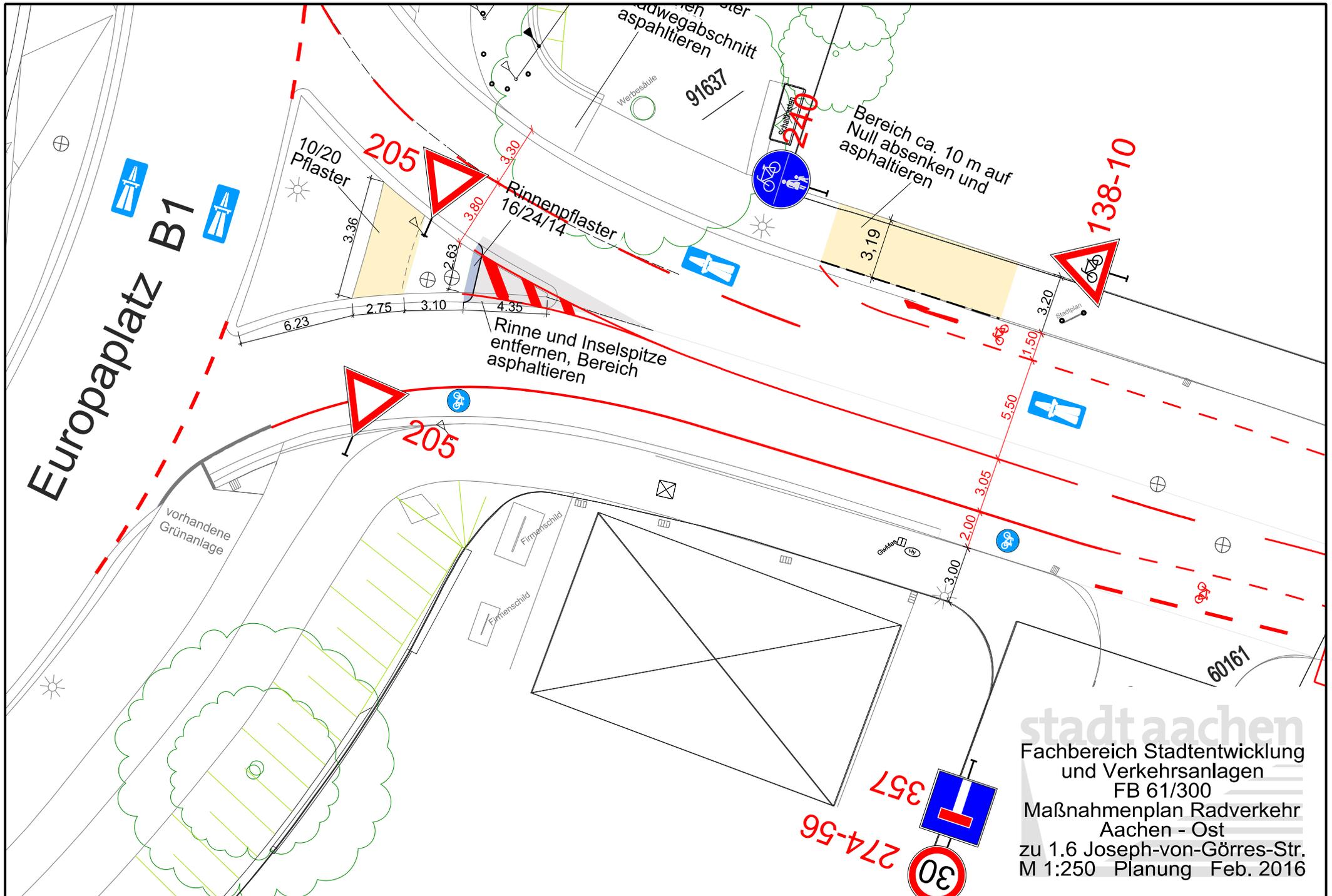


stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
 Maßnahmenplan Radverkehr
 Aachen - Ost
 zu 1.5 Sedanstraße
 M 1:250 PPlanung Feb. 2016



stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
 Maßnahmenplan Radverkehr
 Aachen - Ost
 zu 1.5 Sedanstraße
 M 1:250 Planung Juli 2015





stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
 Maßnahmenplan Radverkehr
 Aachen - Ost
 zu 1.6 Joseph-von-Görres-Str.
 M 1:250 Planung Feb. 2016

Die Vorderkante des Bordes muss mindestens 30 cm von Schiebern entfernt sein, da die Bordbreite sowie das Fundament je 15 cm breit sind und somit an die unterirdische Leitung stoßen würde.

Telefonzelle und Schaltkasten versetzen

2512
vorh. Hochbord entfernen, Bereich zurückbauen, H12/15/30 einbauen.

223 Parkautomat versetzen

225

227

229

231

233

4,06

40/40 Diagonalverband

3,10

2,97

3,37

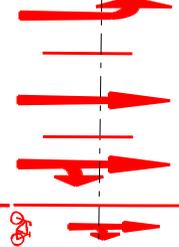
120

Ablauf versetzen

Ablauf versetzen

Adalbertsteinweg

2012



4,50

50

2,00

1,40

5,00

3,00

2,75

2,25

1,40

2,00

50

3,00

50

Betonsteinpflaster 10/20 Querverband

vorh. Hochbord entfernen, Bereich 50 cm zurückbauen, H12/15/30 einbauen.

40/40 Diagonalverband

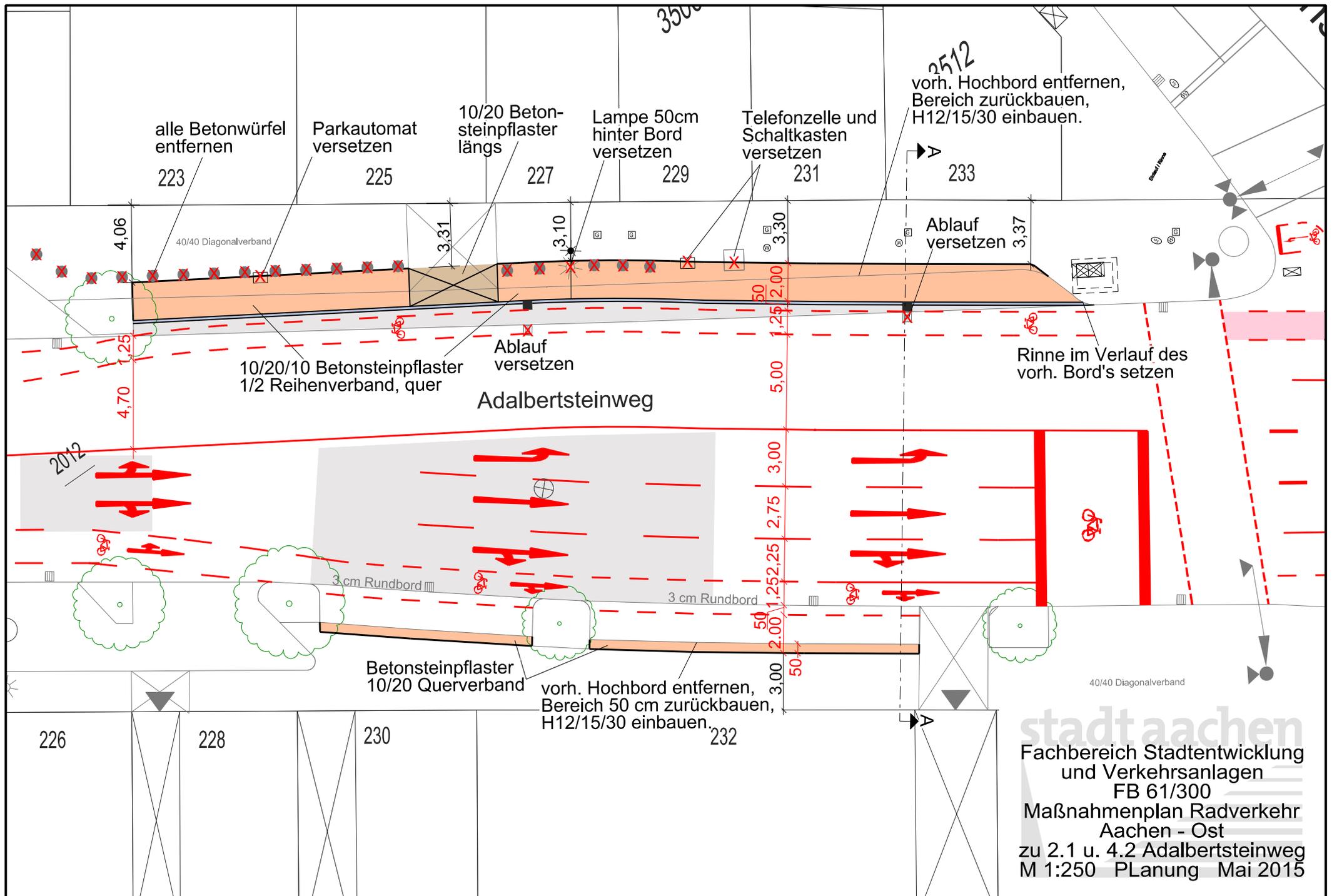
226

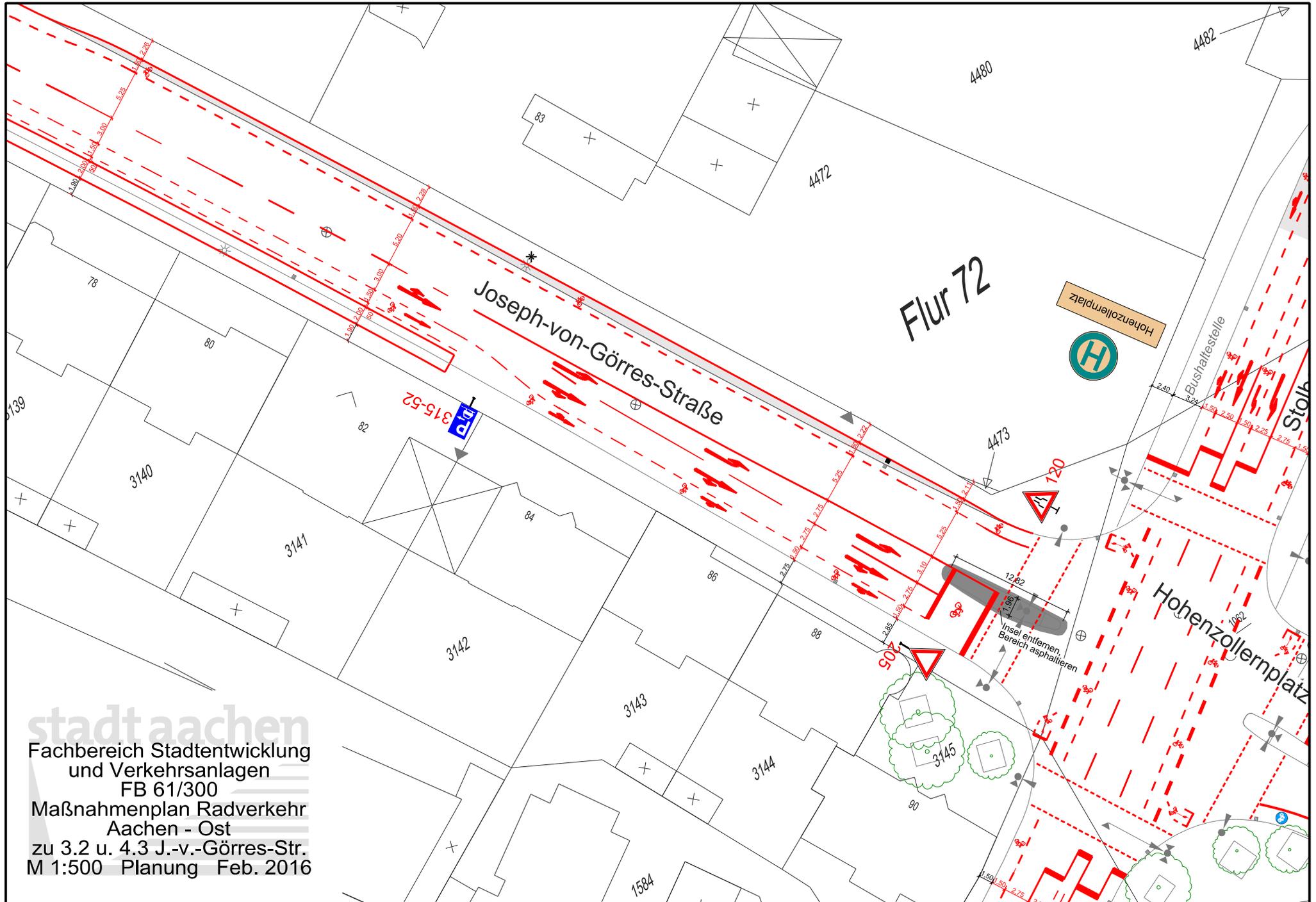
228

230

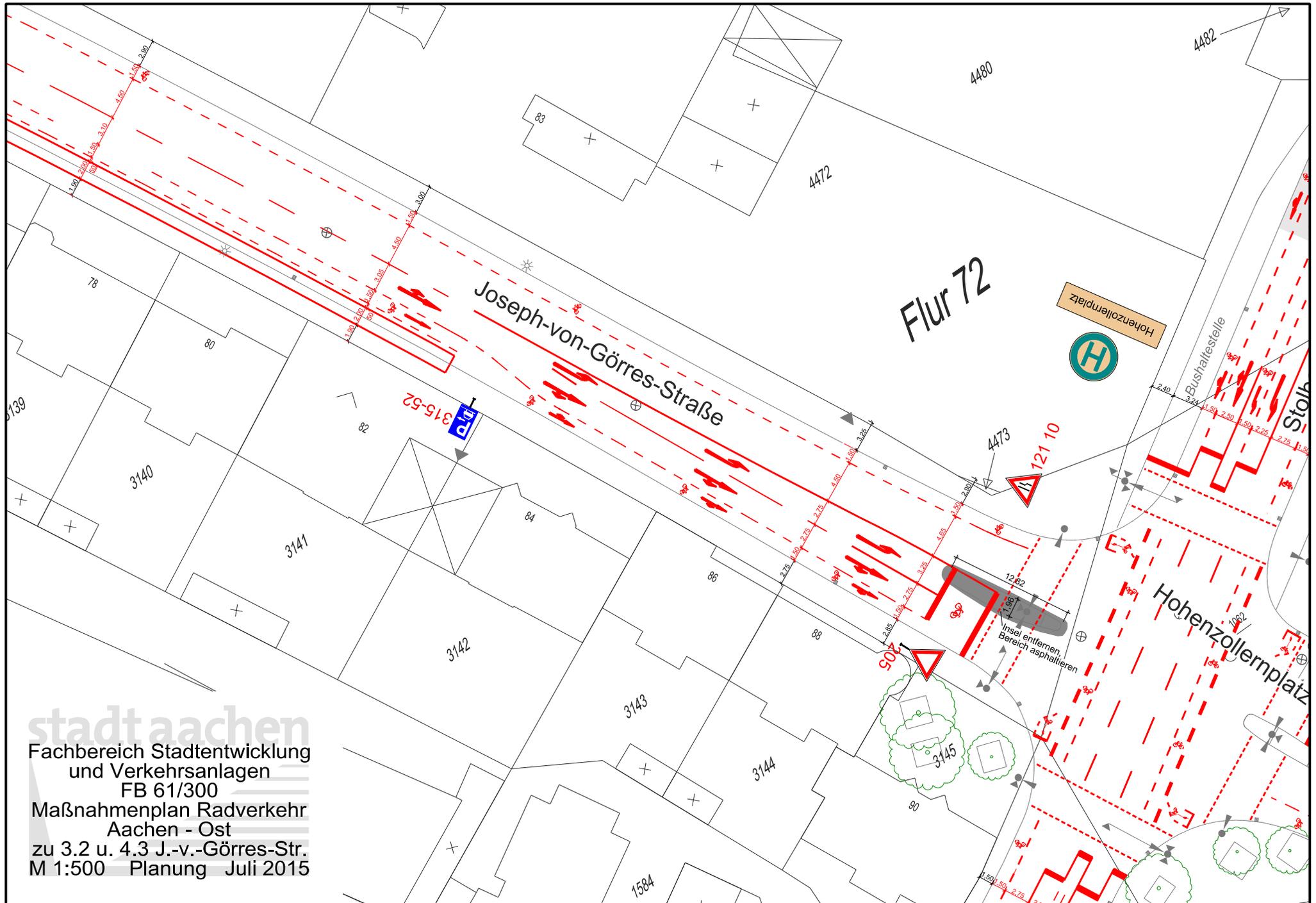
232

stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
 Maßnahmenplan Radverkehr Aachen - Ost
 zu 2.1 u. 4.2 Adalbertsteinweg
 M 1:250 Planung Feb. 2016

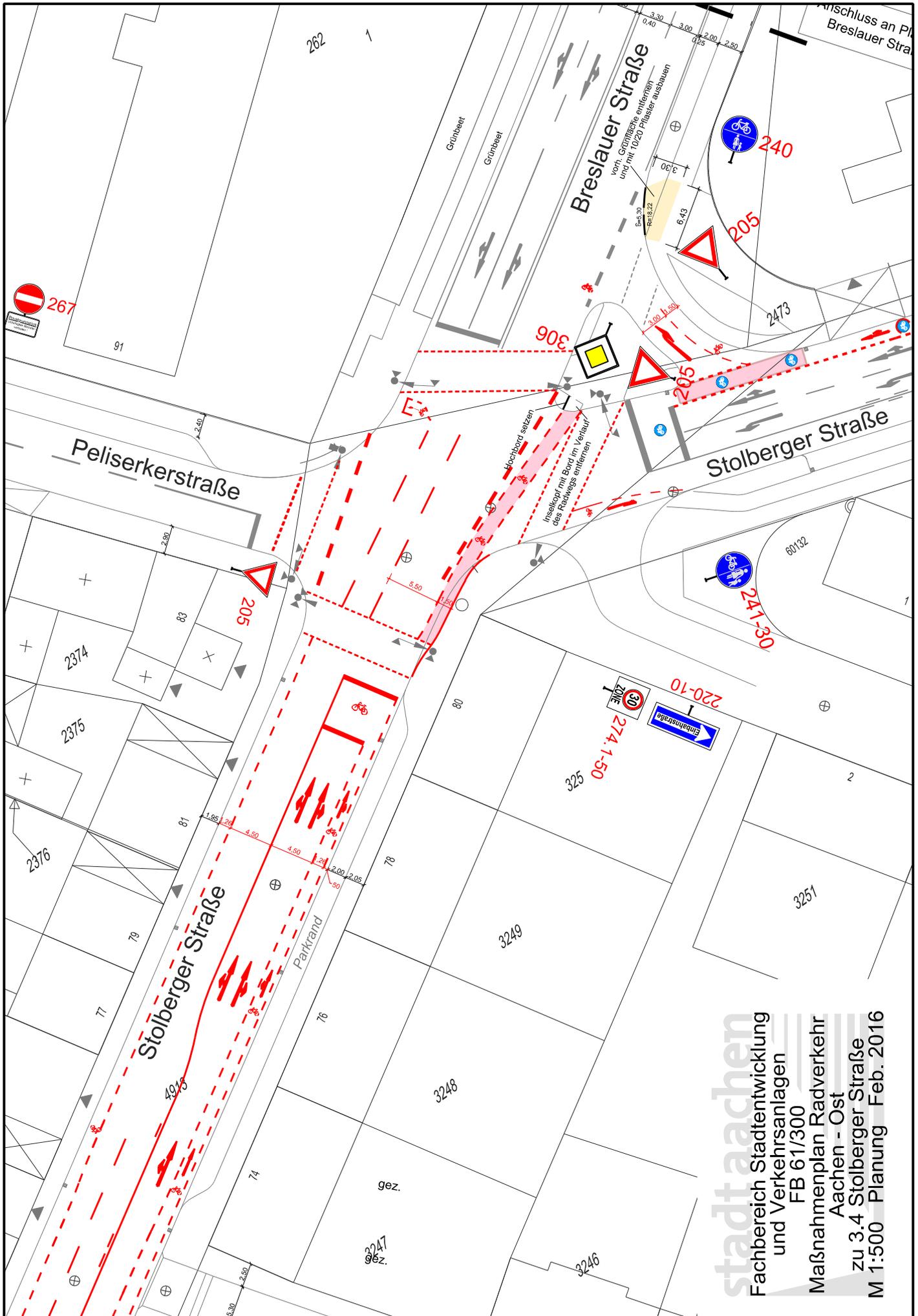


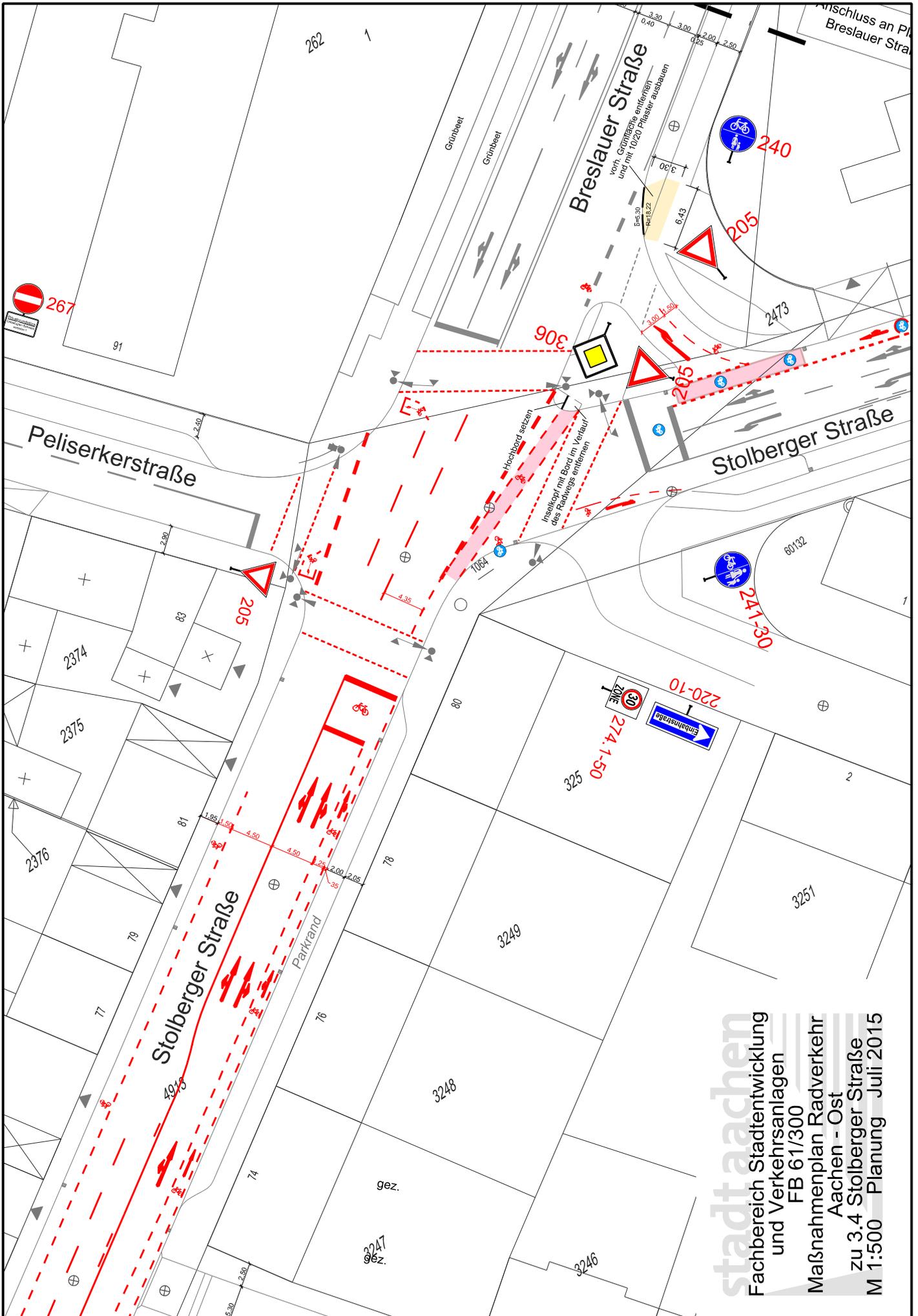


stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
 Maßnahmenplan Radverkehr
 Aachen - Ost
 zu 3.2 u. 4.3 J.-v.-Görres-Str.
 M 1:500 Planung Feb. 2016



stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
 Maßnahmenplan Radverkehr
 Aachen - Ost
 zu 3.2 u. 4.3 J.-v.-Görres-Str.
 M 1:500 Planung Juli 2015





stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
 Maßnahmenplan Radverkehr
 Aachen - Ost
 zu 3.4 Stolberger Straße
 M 1:500 Planung Juli 2015



P:\08_Verkehrplanung\Fachverkehr_Maßnahmenplan_Radverkehr_Aachen-Ost\ADFC_2015\Stadurplanung_2016\2012_018_Lageplan.dgn

LEGENDE

	vorn. Lampe		vorn. LSA
	gepl. Lampe		vorn. LSA Ausleger
	vorn. Ablauf		gepl. LSA
	gepl. Ablauf		gepl. LSA Ausleger
	Schachtdeckel		vorn. Bordstein
	vorn. Baum		gepl. Hochbordstein
	gepl. Baum		gepl. Rundbordstein
	Fällung		vorn. Markierung
	Fällung		gepl. Markierung
	BBR 1.1.1		Fahrbahn
	Barrierefreies Bauen Regelzeichnung 1.1.1		Gehweg
	BBR 1.1.1		Parken
	BBR 1.1.1		Zufahrten
	BBR 1.1.1		Grünfläche/Baumfeld
	BBR 1.1.1		Flasweg
	BBR 1.1.1		Tastile Hilfen
	BBR 1.1.1		Rinne

stadtaachen
 Der Oberbürgermeister
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsangelegenheiten
**Maßnahmenplan
 Radverkehr**
 Radverkehrsanlagen in
 Aachen-Ost
Lageplan
 M. = 1 : 500
 10m
 Plan Nr.: 2012_018_L2
 bearbeitet: CM,
 gezeichnet: YS,
 Mail 2016
 Dezernat
 Planung und Umwelt
 gez.
 Prof. Dr. Manfred Sicking
 Fachbereich 61
 gez.
 Christiane Malcher
 Abteilung 61700
 gez.
 Regina Poth
 In der Bezirksvertretung
 Aachen-beraten und
 beschlossen am:
 Im Mobilitätsausschuss
 beraten und beschlossen
 am: