

Vorlage Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0098/WP18 Status: öffentlich Datum: 14.04.2021 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300	
Maßnahmen zu der Verbesserung für Fahrradfahrer - Beseitigung von Gefahrenpunkten für Aachen-Eilendorf, Antrag aller Fraktionen in der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf vom 16.04.2018		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum 05.05.2021	Gremium Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Zuständigkeit Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Eilendorf nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts

	JA	NEIN	
	x		

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

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrie bener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschr iebener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.541.016,03*	1.541.016,03	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	1.541.016,03	1.541.016,03	2.400.000	2.400.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrie bener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschri ebener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	172.130,25**	172.130,25	360.000	360.000	0	0
Abschreibungen	498.131,70***	198.131,70	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	670.261,95	670.261,95	1.110.000	1.110.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 741.016,03 €

**Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 120.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 52.130,25 €

***Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 248.131,70 €

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

Es handelt sich prioritär um Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Ihre Umsetzung ist nicht explizit durch das Erreichen der Ziele des Klimaschutzes motiviert. Durch die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die besseren Bedingungen für Radfahrende im Straßenverkehr wird sich die Attraktivität des Radverkehrs erhöhen, wodurch langfristig zu erwarten ist, dass Pendler vom Pkw auf das Rad umsteigen werden. Dieser potenziell positive Effekt auf den Klimaschutz lässt sich jedoch nicht konkret messen/quantifizieren.

Die Maßnahmen sind für die Klimafolgenanpassungen nicht relevant.

Erläuterungen:

Basierend auf einem interfraktionellen Antrag vom 16.04.2018 (Anlage 1) wurde die Verwaltung beauftragt, Maßnahmen zur Verbesserung der Situation Radfahrender, u.a. die Beseitigung von Gefahrenpunkten, für Aachen Eilendorf zu prüfen und umzusetzen.

Zu den einzelnen Punkten im Antrag nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

1) Zieglerstraße: Einrichtung und Roteinfärbung Schutzstreifen

Im Antrag wird die Einrichtung von Schutzstreifen und die besondere Markierung des Kreuzungsbereichs Ziegler-/Kellershaustraße gefordert.

Die Maßnahme wurde von der Verwaltung geplant und im Juli 2019 umgesetzt.

2) Heckstraße (bergauf): Beschilderung

Die Antragssteller regen auf der Heckstraße bergauf die Wiedereinrichtung des Radweges/Kenntlichmachung durch das Verkehrsschild VZ1022-10 "Radfahrer frei" an.

Nach Abstimmung mit verschiedenen Fachdienststellen, schlägt die Verwaltung vor, im Abstand von 50-100 m (je nach örtlichen Gegebenheiten) weiße Sinnbilder "Fahrrad" auf dem Boden aufzutragen, wodurch der ursprünglich benutzungspflichtige bauliche Radweg als sog. "anderer Radweg" kenntlich gemacht wird (Anlage 2 und 2.1). Radfahrenden steht es somit zukünftig frei, auf diesem anderen Radweg oder auf der Fahrbahn zu fahren.

Die Maßnahme soll kurzfristig umgesetzt werden.

3) Heckstraße (bergab): Beschilderung

Die Antragssteller regen auf der Heckstraße bergab die Verbesserung der Beschilderung des vorhandenen baulichen Radweges im Zweirichtungsverkehr im Abschnitt zwischen der Buswendeschleife bis zum Prunkweg an.

Die Verwaltung schlägt vor, ein neues VZ 239 "Gehweg" hinter die Querungshilfe zu platzieren und ein Sinnbild "Fahrrad" mit Rechtspfeil auf dem Boden zu markieren (Anlage 3). Hierdurch wird dem Radverkehr angezeigt, dass die Führung im Zweirichtungsverkehr endet und er die Straßenseite wechseln soll. Durch das versetzte VZ 237 "Radweg" in Kombination mit Zusatzzeichen 1012-31 "Ende" bergab hinter der Einmündung Prunkweg wird dem Radverkehr die Fahrbeziehung Am Bayerhaus – Prunkweg ermöglicht (Anlage 3).

Nach straßenverkehrsrechtlicher Anordnung seitens der Straßenverkehrsbehörde wird der Stadtbetrieb um zeitnahe Umsetzung gebeten.

4) Heckstraße: Neuanlage Schutzstreifen ab Prunkweg & 7) Freunder Straße: Neuanlage Schutzstreifen

Die Antragssteller regen auf der Heckstraße die einseitige Einrichtung von Schutzstreifen und auf der Freunder Straße die beidseitige Einrichtung von Schutzstreifen an.

Die Verwaltung prüfte die Anregung mit folgendem Ergebnis

- Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) weisen sowohl die Heckstraße, als auch die Freunder Straße aufgrund ihrer Breite nicht die erforderliche Mindestbreite zur Einrichtung von Schutzstreifen auf. Die Heckstraße erfüllt mit ihrer Breite von 6,10 m nicht die erforderliche Mindestbreite zur einseitigen Einrichtung von Schutzstreifen. Bei der Einrichtung eines einseitigen Schutzstreifens (1,5 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) auf der Heckstraße bergab, würde eine Restfahrbahn von 4,10 m bestehen bleiben. Dies ist gemäß der ERA keine ausreichende Breite (mind. 4,50 m). Für die beidseitige Einrichtung von Schutzstreifen ist unter Berücksichtigung der erforderlichen Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz eine Fahrbahnbreite von mindestens 8,00 m zwischen den Bordsteinen erforderlich. Die Freunder Straße erfüllt mit einer Breite von 7,30 m daher nicht die Anforderungen zur beidseitigen Einrichtung von Schutzstreifen.
- Die Sicherung des Radverkehrs durch eine Führung im Mischverkehr bei gleichzeitiger Beschränkung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in Verbindung mit geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen wird aufgrund der Verkehrsfunktion der Heckstraße bzw. der Freunder Straße nicht empfohlen.
- Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum stellt keine Alternative dar, da dieser aktuell in beiden Straßen zu schmal ist und dies Konflikte mit dem Fußverkehr begünstigen würde.

Die Prüfung hat ergeben, dass einfache Markierungsarbeiten auf der Fahrbahn, unter Berücksichtigung der Regelwerke und Richtlinien, in diesen Bereichen nicht empfohlen werden. Der Radverkehr kann in diesen Abschnitten nur durch umfangreichere bauliche Maßnahmen gesichert werden.

5) Von-Coels-Straße/Heckstraße: Kreisverkehr

Im Antrag wird der Umbau des Knotens Von-Coels-Straße/Heckstraße zu einem Kreisverkehr mit Schutzstreifen für den Radverkehr gefordert.

Zudem liegt ein Antrag der SPD Fraktion vom 18.11.2019 (Anlage 4) vor, der die Verwaltung beauftragt, die Verkehrssicherheit an der Einmündung Von-Coels-Straße/Heckstraße zu erhöhen.

Bei einer Überprüfung des Knotens wurden folgende Defizite ermittelt:

- Die Geometrie des Knotens behindert den Verkehrsfluss, was auch zu gefährdenden Fahrmanövern führen kann. Fahrzeuge, die aus der Heckstraße auf die Von-Coels-Straße einbiegen und wartepflichtig sind, können nicht unmittelbar an der Haltelinie warten, wenn ihnen im Gegenverkehr aus der Von-Coels-Straße in die Heckstraße einbiegende Kfz begegnen. Die müssen entweder erstmalig deutlich vor der Haltelinie halten und im weiteren ein zweites Mal an der Haltelinie oder sie müssen korrigierende Fahrmanöver durchführen (Rückwärtsfahren), wenn sie bereits an der Haltestelle stehen. Die rückwärts – Fahrbewegung birgt sowohl Gefahren für den weiteren am Knoten wartenden Kfz - Verkehrs als auch für den querungswilligen Fußverkehr. Darüber hinaus provoziert regelwidriges Verhalten des aus der Heckstraße ausbiegenden Radverkehrs, indem er z.B. über den Gehweg ausweicht und den Fußverkehr gefährdet.

- Die aktuelle bauliche Gestaltung berücksichtigt die notwendigen Schleppkurven der Großfahrzeuge (Lkw, Bus etc.) nicht, wodurch die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs beeinträchtigt wird. Dies gilt insbesondere für die Linksabbieger von der Von-Coels-Straße in die Heckstraße. Hier muss entweder über die Gegenfahrbahn gefahren werden oder wenn dort ein Abbieger hält über den Gehweg.
- Da bei vorfahrtgeregelten Einmündungen keine Fußgängerfurten verwendet werden, ist die Querung der Heckstraße wegen der häufig in der Lauflinie wartenden Fahrzeuge schwierig.
- Es gibt keine Radverkehrsanlagen.

Die nachfolgenden alternativen Planungsansätze für die Einmündung sind denkbar und werden noch abschließend geprüft. Dabei sind die aufgeführten Randbedingungen zu beachten:

- Kreisverkehr
 - Gemäß der Empfehlungen der Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sind Schutzstreifen im Kreisverkehr nicht zulässig.
 - Unmittelbar in den Knoten münden zahlreiche private Grundstückzufahrten. Diese wären im Falle eines Umbaus als Kreisverkehr nicht mehr erreichbar oder würden unmittelbar in den Kreisverkehr münden.
 - Kreisverkehre müssen in einer den Regelwerken entsprechenden Größe geplant und gebaut werden, um eine sichere Nutzung für alle Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen. Hier muss geprüft werden, ob die Vorgaben der Regelwerke einen Kreisverkehr an dieser Stelle überhaupt zulassen.
- Lichtsignalanlage im Status Quo
 - Eine Signalisierung der Knotens ist im Status Quo nicht ohne weiteres möglich, da Großfahrzeuge aufgrund ihrer Schleppkurven beim Einbiegen aktuell die Gegenfahrbahn nutzen müssen. Ohne Umbau müsste daher die Haltelinie in der Heckstraße sehr weit zurückverlegt werden. Dies würde sich sehr negativ auf den Verkehrsfluss auswirken.
- Veränderung der Knotengeometrie
 - Der Knoten erfordert einen großmaßstäblichen Umbau hinsichtlich seiner Geometrie, indem die Heckstraße möglichst rechtwinklig auf die Von-Coels-Straße geführt wird. Im Rahmen dieser Planung sollte auch die benachbarte Mittelinsel auf der Von-Coels-Straße hinsichtlich Länge und Gestaltung einbezogen werden. Ob zusätzlich zur Veränderung der Geometrie auch eine Signalisierung erforderlich sein wird, wird seitens der Verwaltung im Zuge der Planung geprüft.

Die Umgestaltung der Einmündung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bedarf weiterer Planungen und Abstimmungen mit verschiedenen Fachdienststellen. Die Ergebnisse der Planungen werden der Bezirksvertretung in einer gesonderten Vorlage mitgeteilt.

6) Von-Coels-Straße/Josefstraße/Zehnthofweg: Roteinfärbung Schutzstreifen

Die Antragsteller regen die Roteinfärbung des Schutzstreifens im Einmündungsbereich an.

Die Roteinfärbung wurde zwischenzeitlich aufgebracht.

8) Freunder Straße: Neuanlage Querungshilfe

Die Antragsteller regen die Einrichtung einer Querungshilfe auf Höhe der Schlackstraße an.

Ursprünglich war geplant, die Querungshilfe im Rahmen des Förderprojektes AachenMooVe! zusammen mit der Maßnahme „Radweg Aachen-Stolberg“ zu planen und umzusetzen. Aufgrund der aktuellen Beschlusslage zu diesem Radwegprojekt wird die weitere Planung der Querungsstelle losgelöst von dem Förderprojekt geplant. Die Verwaltung wird dies entsprechend der personellen Kapazitäten priorisieren.

9) Rödgener Straße: Einrichtung Fahrradstraße

Die Antragsteller regen die Umgestaltung zur Fahrradstraße in Verbindung mit baulichen Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit an.

Die Verwaltung hat eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt und die Ergebnisse in einer Vorlage vom 13.03.2019 vorgestellt. Die Prüfung ergab, dass aufgrund der gemessenen Geschwindigkeiten bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit nicht erforderlich sind.

Fahrradstraßen sind entsprechend dem Konzept der Stadt Aachen i.d.R. als Sicherungselemente auf Radvorrangrouten, d.h. Routen mit starker Fahrradfrequenz und im räumlichen Zusammenhang mit Hauptrouten des Radverkehrs, geplant. Beides ist für die Rödgener Straße aktuell nicht gegeben, weshalb eine Ausweisung als Fahrradstraße nicht empfohlen wird.

10) Josefstraße + 11) Nirmmer Straße: Neuanlage Schutzstreifen

Die Antragsteller regen auf der Josefstraße und auf der Nirmmer Straße die Einrichtung von Schutzstreifen an.

Die Verwaltung prüfte die Anregung mit folgendem Ergebnis

- Sowohl in der Josefstraße, als auch in der Nirmmer Straße gilt aktuell eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als Streckengebot.
In Tempo 30-Zonen sind (bei gleicher zulässiger Höchstgeschwindigkeit) gemäß § 45 Abs. 1c StVO Leitlinien (VZ 340) untersagt. Mit diesem VZ werden auch Schutzstreifen markiert. Hieraus wird abgeleitet, dass auch Schutzstreifen in Tempo 30-Zonen untersagt sind. Die vergleichsweise niedrige zulässige Höchstgeschwindigkeit unterstützt die Ansicht, dass es keiner zusätzlichen Radverkehrsanlage bedarf.
In Analogie zu der Tatsache, dass der Radverkehr in Tempo 30-Zonen u.a. aufgrund der niedrigen zulässigen Fahrgeschwindigkeit als hinreichend gesichert gilt, ist auch im Fall einer als

Streckenfahrgebot ausgesprochenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h davon auszugehen, dass sich Motorisierte und Nicht-Motorisierte auf diesen Straßenabschnitten arrangieren und verkehrssicher im Mischverkehr fahren. Auf die Sicherheit des Radverkehrs wirkt sich im Mischverkehr mit beschränkter Höchstgeschwindigkeit zudem begünstigend aus, da es dem motorisierten Verkehr eigenverantwortlich - unter Beachtung der Mindestabstände - über die Gegenfahrbahn möglich ist, den gesetzlich geforderten Mindestüberholabstand von 1,50 m einzuhalten.

Kosten und Finanzierung

Für die Markierung von Fahrrad-Piktogrammen entstehen Kosten in Höhe von 75€ pro Piktogramm. Somit entstehen für die Aufbringung der weißen Fahrrad Piktogramme in der Heckstraße Kosten in Höhe von ca. 825 €.

Für das VZ 239 "Gehweg" entstehen Kosten in Höhe von circa 90 €.

Insgesamt belaufen sich die finanziellen Auswirkungen auf circa 915 €.

Mittel stehen bei PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 / 4-120102-986-6

"Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)" aus Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 zur Verfügung.

Anlage/n:

Anlage 1: Antrag vom 16.04.2018

Anlage 2: „Heckstraße Radweg bergauf“

Anlage 3: „Heckstraße Erneuerung der Beschilderung“

Anlage 4: Antrag vom 18.11.2019