

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0200/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 09.08.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Vaaler Straße (zwischen Keltensstraße und Grenze): Neumarkierung nach Asphaltdeckensanierung - kurzfristige "Schnell-Besser-Maßnahme" (Planungs- und Ausführungsbeschluss)		
Ziele: Klimarelevanz nicht eindeutig		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
02.09.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
22.09.2021	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, vorbehaltlich der Zustimmung der Bezirksvertretung Laurensberg, mit der Ausführung gemäß Variante 2 (Schutzstreifen).

Die Bezirksvertretung Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an, die Verwaltung mit der Ausführung gemäß Variante 2 (Schutzstreifen) zu beauftragen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

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

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.519.693,66*	1.519.693,66	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	1.519.693,66	1.519.693,66	2.400.000	2.400.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			

*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 741.016,03 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 21.322,37 €

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

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	407.245,83**	407.245,83	560.000	560.000	0	0
Abschreibungen	476.809,33***	476.809,33	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	884.055,16	884.055,16	1.310.000	1.310.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			

**Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 320.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 102.245,83 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 15.000 €

***Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 248.131,70 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 21.322,37 €

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 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:

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

Durch die notwendige Sanierung der Asphaltdeckschicht wird unweigerlich CO₂ emittiert. Durch die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr ist eine Verlagerung einiger Pkw-Fahrten auf das Fahrrad anzunehmen, wodurch CO₂-Emissionen eingespart werden. Ob sich abschließend durch die Maßnahme eine positive oder negative CO₂-Bilanz ergibt, ist nicht ermittelbar. Bei Umsetzung von Variante 3 ist eine bessere Bilanz zu vermuten als bei den anderen beiden Varianten, da der Radverkehr hier mehr Verkehrsfläche und ein höheres Maß an baulicher Trennung zum Kfz-Verkehr erhält.

Die Maßnahme hat, unabhängig von der Variante, bei Umsetzung keinen nennenswerten Effekt auf die Klimafolgenanpassung, da keine zusätzlichen Flächen versiegelt werden.

Erläuterungen:

Anlass

Im August / September dieses Jahres wird die Asphaltdecke der Vaalser Straße im Abschnitt zwischen der Bundesgrenze und der Keltenstraße saniert. Die heutige Gestaltung der Radverkehrsanlagen ist nicht richtlinienkonform. Im Zuge der Neumarkierung nach Abschluss der Arbeiten könnte die Situation für den Radverkehr verbessert werden.

Die im Folgenden dargestellten Varianten können als „Schnell-Besser-Maßnahme“ im Rahmen der Deckensanierung kurzfristig umgesetzt werden. Bauliche Änderungen zur Trennung von Fuß- und Radverkehr sind kurzfristig nicht realisierbar.

Heutige Situation

Lage

Die Vaalser Straße ist im betrachteten Abschnitt eine angebaute Hauptverkehrsstraße der Kategorie HS III. Sie verbindet das Grundzentrum Vaals mit der Aachener Innenstadt und ist Teil der Bundesstraße 1.

MIV (fließend)

Die Dauerzählstelle der Bundesanstalt für Straßenwesen weist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von etwa 13.500 Fahrzeugen auf. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 1,8 Prozent (Datenstand: 2019)

MIV (ruhend)

Auf der nördlichen Straßenseite wird am Fahrbahnrand geparkt. Hier sind etwa 34 Parkstände vorhanden (siehe Anlage 1). Auf der südlichen Straßenseite befindet sich ein Parkstreifen mit etwa 12 Parkständen auf Gehwegniveau. Eine Bewirtschaftung dieser Parkstreifen erfolgt nicht. Im Bereich der Grenze gibt es einen Parkplatz auf dem ehemaligen Zollgelände mit circa 69 Parkständen. Die Nutzung dieses Parkangebots ist montags bis sonntags zwischen 9 und 19 Uhr gebührenpflichtig (1€ pro Stunde, Tagesticket 6€).

Am 01.07.2021 wurde die Auslastung des vorhandenen Parkraums im Planungsgebiet und in der angrenzenden Püngelerstraße erhoben:

	Nord (34 P)	Süd (12 P)	Zoll-Parkplatz (69 P)	FGÜ (2 P)	Püngelerstr. (54 P)
6:00 Uhr	53 %	67 %	4 %	100 %	89 %
17:00 Uhr	94 %	83 %	39 %	100 %	89 %
22:00 Uhr	44 %	83 %	9 %	50 %	80 %

Die Erhebung zeigt, dass insbesondere tagsüber der Parkdruck im betrachteten Gebiet hoch ist. Lediglich der gebührenpflichtige Parkplatz auf dem ehemaligen Zollgelände bietet zu jeder Tageszeit noch ausreichende Kapazitäten. Die – im Vergleich zum Tag – geringe nächtliche Auslastung des nördlichen Parkstreifens legt nahe, dass er nicht nur von Anwohnenden, sondern auch von Personen genutzt wird, die im Gebiet arbeiten oder Besorgungen machen.

ÖPNV

Im Planungsgebiet befindet sich die Bushaltestelle *Vaals Grenze*. Sie wird von den Linien 25, 30, 33, 35, 55 und 70 angefahren. Werktags finden tagsüber 7 bis 8 Abfahrten pro Stunde statt. Eine Besonderheit ist, dass die Aachener Linienbusse die Vaalser Straße im Planungsgebiet nur in Richtung Aachen befahren. In Richtung der Niederlande fahren die Busse durch die Alte Vaalser Straße und die Püngelerstraße. Lediglich die Busse der Arriva-Linie 350, die zwischen Aachen und Maastricht verkehrt, befahren die Vaalser Straße hier in beide Richtungen. Im Vergleich zu den zahlreichen Abfahrten pro Stunde tritt der Begegnungsfall Bus-Bus daher verhältnismäßig selten auf.

Radverkehr

In Fahrtrichtung Niederlande ist ein 1,50m bis 1,60m breiter Radfahrstreifen vorhanden. Das Regelmaß beträgt nach RASt und ERA 1,85m, damit ist die Bestandsmarkierung zu schmal. Ein weiteres Defizit stellt der fehlende Sicherheitstrennstreifen zu den längsparkenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand dar. Hier ist nach den Richtlinien ein Abstand von 0,50m – 0,75m vorzusehen, um das Risiko sogenannter „Dooring“-Unfälle zu verringern. Dadurch dass der Parkstreifen ebenfalls unterdimensioniert ist (ca. 1,75m vorhanden bei 2,00m Regelmaß) wird das Problem noch verstärkt, da die Fahrzeuge sehr dicht am oder teils sogar auf dem Radfahrstreifen stehen.

In Richtung der Aachener Innenstadt wird der Radverkehr vor dem und im Bereich der Bushaltestelle auf einem 1,50m breiten Radfahrstreifen geführt. Hinter der Bushaltestelle wechselt die Führung auf den Gehweg, wobei die heutige Beschilderung die Gehwegnutzung nicht ausdrücklich erlaubt. Erst ab der Einmündung Keltenstraße gibt es eine eindeutige Beschilderung, die den Seitenraum ab dieser Stelle als gemeinsamen Geh- und Radweg ausweist.

Der betrachtete Abschnitt der Vaalser Straße ist Bestandteil der Rad-Vorrang-Route Vaals. Aus mehreren Gründen wird jedoch eine Verlegung der Route auf die Alte Vaalser Straße angestrebt: Diese wird erstens eher dem Konzept der Rad-Vorrang-Routen gerecht, das Radfahren in ruhigen Nebenstraßen sicherer und komfortabler zu machen. Zweitens wird der Aachener Stadtteil Vaalserquartier über die Alte Vaalser Straße besser erschlossen. Drittens ist das Radverkehrsnetz auf niederländischer Seite, welches an die Alte Vaalser Straße anschließt, zuletzt wesentlich ausgebaut worden. Zur Umgestaltung der Alten Vaalser Straße wird es eine eigene Vorlage geben. Die Vaalser Straße besitzt jedoch weiterhin für den Radverkehr eine große Bedeutung im Hinblick auf die Anbindung von Vaals. Sämtliche Ziele nördlich der Maastrichterlaan werden über die Vaalser Straße auf direkterem Wege erreicht als über die Alte Vaalser Straße. Beide Straßen sind folglich für das Radverkehrsnetz relevant.

Im Juni 2018 wurden im Querschnitt zwischen 7 und 19 Uhr ca. 670 Radfahrende gezählt.

Fußverkehr

Der Fußverkehr wird auf der Nordseite aus Richtung Aachener Innenstadt kommend zunächst auf einem ca. 2,60m breiten Gehweg geführt. Dieser Wert liegt damit oberhalb des RASt-Regelmaßes von 2,50m. Im Bereich des ehemaligen Zollgeländes ist der Gehweg jedoch deutlich schmaler (bis zu 1,35m). Hier wäre eigentlich eine bauliche Anpassung erforderlich, die im Rahmen der Asphaltarbeiten allerdings nicht vorgenommen werden kann.

Auf der Südseite gibt es von der Grenze aus kommend keinen baulich angelegten Gehweg, sondern lediglich einen asphaltierten Bereich auf Fahrbahnniveau, der dem Fußverkehr zugedacht ist. Hinter dem Fußgängerüberweg befinden sich zwei Kfz-Parkstände, die regelmäßig so beparkt werden, dass der Fußverkehr nicht mehr passieren kann (siehe Anlage 2). Fußgänger*innen müssen dann auf den Parkplatz des Mütterzentrums „Mamma Mia“ ausweichen.

Hinter der Bushaltestelle wird der Fußverkehr, wie bereits oben beschrieben, gemeinsam mit dem Radverkehr geführt. Die Breite des Wegs liegt mit 2,40m leicht unter dem RAST-Mindestmaß von 2,50m.

Beschreibung der Markierungsvarianten

Alle drei Markierungsvarianten haben gemein, dass sie im Abschnitt zwischen der Bundesgrenze und der Bushaltestelle die Anlage von 2,00m breiten, rot eingefärbten Schutzstreifen vorsehen. Damit wird die Schutzstreifenführung aus den Niederlanden über die Grenze hinweg verlängert. Die Kernfahrbahnbreite beträgt ca. 5,80m. Bei Begegnung zweier Großfahrzeuge muss der Schutzstreifen mitbenutzt werden. Die zwei Parkstände, die sich am Fußgängerüberweg befinden, entfallen in allen Varianten, um dem Fußverkehr mehr Raum zu geben; das Ausweichen auf den „Mamma Mia“-Parkplatz ist dadurch nicht mehr nötig.

Östlich der Bushaltestelle unterscheiden sich die drei Varianten wie folgt:

Variante 1 (Radfahrstreifen)

In beide Fahrrichtungen werden 2,00m breite Radfahrstreifen angelegt (Regelmaß: 1,85m), die vollflächig rot eingefärbt werden. Die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr ist 6,50m breit. Bei diesem Maß ist die Begegnung zweier Großfahrzeuge möglich, ohne auf die Radverkehrsanlage auszuweichen, was bei Radfahrstreifen ohnehin nicht gestattet ist. Für die Anlage der Radfahrstreifen ist der Entfall der etwa 34 Fahrbahnrandparkplätze auf der nördlichen Straßenseite erforderlich. Das Maß von 2,00m steht dem Radverkehr aufgrund der 0,50m breiten Entwässerungsrinne nicht vollständig zur Verfügung. Eine Verschmälerung der Rinne ist im Rahmen der Maßnahme leider nicht möglich. Östlich der Keltenstraße kann der stadtauswärtsführende Radfahrstreifen für ein etwa 85m langes Stück auf eine Breite von 2,50m (exklusive der Rinne) aufgeweitet und mit baulichen Trennelementen zum fließenden Verkehr versehen werden. Dieses Teilstück würde dann die Gestattungsvorgaben des Radentscheids für Hauptverkehrsstraßen erfüllen. Auf der Südseite wird durch eine Markierung ein 0,75cm breiter Sicherheitstrennstreifen zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Radfahrstreifen geschaffen.

Die Kosten für die Neumarkierung, die Roteinfärbung und die Anlage der baulichen Trennelemente betragen schätzungsweise 160.000 €.

Variante 2 (Schutzstreifen)

Auf der nördlichen Seite wird der 2,00m breite Schutzstreifen in östliche Richtung weitergeführt. Das Parken kann hierbei bestehen bleiben. Zwischen ruhendem Verkehr und dem Schutzstreifen wird ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75m angelegt. Diese Abmessungen liegen deutlich über dem Regelmaß von 1,50m bzw. 0,25m - 0,50m. Auf der Südseite bleibt die Situation im Vergleich zum

Bestand nahezu unverändert: Der Seitenraum wird ohne bauliche Anpassung als nicht benutzungspflichtiger kombinierter Geh- und Radweg ausgewiesen.

Die Kosten für die Neumarkierung und die Roteinfärbung betragen schätzungsweise 140.000 €.

Perspektivisch ist auf der Südseite die Anlage eines getrennten Geh- und Radwegs unter Entfall des heutigen Parkstreifens (12 Parkstände) denkbar.

Variante 3 (Protected Bike Lane)

Auf der nördlichen Fahrbahnseite wird auf einer Länge von ca. 225 m ein mit baulichen Trennelementen geschützter Radfahrstreifen (Protected Bike Lane) angelegt, der die Anforderungen des Radentscheids erfüllt. Hierfür müssen die 34 Parkstände am Fahrbahnrand entfallen. Der Radfahrstreifen hat eine Breite von 2,50m und wird vollflächig rot eingefärbt. Auf der Südseite wird der Seitenraum - wie in Variante 2 - ohne bauliche Anpassungen als nicht benutzungspflichtiger kombinierter Geh- und Radweg ausgewiesen.

Die Kosten für die Neumarkierung, die Roteinfärbung und die Anlage der baulichen Trennelemente betragen schätzungsweise 171.000 €.

Wie auch in Variante 2 könnte auf der Südseite perspektivisch ein getrennter Geh- und Radweg unter Entfall des heutigen Parkstreifens (12 Parkstände) angelegt werden.

Fachliche Bewertung der Umgestaltungsvarianten

Für den Fußverkehr wird die Situation in Variante 1 kurzfristig verbessert, da der Radverkehr auf der Südseite zwischen Bushaltestelle und Keltensstraße auf die Fahrbahn verlagert wird. Bei den Varianten 2 und 3 bleibt in dieser Beziehung der Status quo zunächst erhalten. Perspektivisch ist hier jedoch auch eine Trennung von Fuß- und Radverkehr möglich.

Die Bedingungen für den Radverkehr werden in Variante 3 am stärksten verbessert: Zwischen Bushaltestelle und Ortsausgang fährt der Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen baulich vom Kfz-Verkehr getrennt. Auf der Nordseite steht eine Radverkehrsanlage mit sehr komfortabler Breite zur Verfügung. In den Varianten 1 und 2 wird die Situation für den Radverkehr im Vergleich zum Bestand ebenfalls verbessert, da durch den großzügigen Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,75m Unfälle mit aufschwenkenden Autotüren zuverlässig verhindert werden und die 2,00m breiten Radverkehrsanlagen das gegenseitige Überholen zweier Fahrräder ermöglichen.

In Variante 2 bleiben die Parkstände auf der nördlichen Straßenseite erhalten, in den Varianten 1 und 3 entfallen diese. Es ist zu befürchten, dass durch den Wegfall der Parkstände ein höherer Parkdruck an anderer Stelle im Quartier entstehen würde. Bereits heute kommt es in diesem Gebiet (vor allem Püngelerstraße) häufig zu Behinderungen durch unrechtmäßig abgestellte Fahrzeuge. Insbesondere die ASEAG hat deutlich darauf hingewiesen, dass bei dem Verlust der Parkstände weitere Beeinträchtigungen des Linienverkehrs erwartet werden.

Nach Abwägung der genannten Belange empfiehlt die Verwaltung in Abstimmung mit ASEAG und Polizei die Umsetzung von Variante 2 (Schutzstreifen). Zum einen wird durch den rot eingefärbten, 2,00m breiten Schutzstreifen mit 0,75m breitem Sicherheitsabstand zum Parkstreifen eine objektiv

sichere Radverkehrsanlage geschaffen. Durch die komfortablen Abmessungen und die rote Einfärbung der Schutzstreifen ist zu erwarten, dass sie von den Radfahrenden auch tatsächlich als sicherer empfunden werden als die Schutzstreifen, die der Standardgestaltung entsprechen. Zum anderen ergibt sich hierdurch eine kontinuierliche Führungsform, die gut an die niederländische Gestaltung anschließt.

Entscheidend ist zudem die Einschätzung der ASEAG, die die Alte Vaalser Straße / Püngelerstraße in einem dichten Takt befährt und bei den Varianten 1 und 3 erhebliche Behinderungen erwartet.

Finanzierung

Für die Umsetzung sämtlicher Varianten stehen ausreichende Mittel bei PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/4-120102-986-6 - Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm) zur Verfügung.

Weiteres Vorgehen

Die Asphaltarbeiten sollen bis zum 24.09.2021 abgeschlossen sein. Eine dauerhafte Markierung kann erst nach einer circa zweiwöchigen Ruhezeit aufgetragen werden. Vorbehaltlich der politischen Beschlüsse soll die Markierung Anfang Oktober 2021 erfolgen.

Anlage/n:

Anlage 1 – Bestandsplan inkl. Parkraum

Anlage 2 – Fotos

Anlage 3 – Variante 1 (Radfahrstreifen)

Anlage 4 – Variante 2 (Schutzstreifen)

Anlage 5 – Variante 3 (Protected Bike Lane)