

Vorlage		Vorlage-Nr: E 18/0050/WP18
Federführende Dienststelle: E 18 - Aachener Stadtbetrieb		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Datum: 08.09.2021
		Verfasser/in: Dez V / E 18/5
Ertüchtigung der bestehenden Radwege in Aachen – Mitte		
hier: gemeinsamer Antrag der CDU- und SPD-Fraktion vom 26.08.2020		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
22.09.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen – Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Der Antrag gilt damit als behandelt.

Erläuterungen:

Die Verwaltung wurde beauftragt, die straßenbegleitenden Radwege im Bezirk Aachen – Mitte entlang der Hauptverkehrsstraßen hinsichtlich ihres baulichen Zustandes zu untersuchen, zu bewerten und einen daraus folgenden Sanierungsplan zu erstellen.

Hierzu wurden für die im Antrag beispielhaft genannten Straßen Eupener Straße, Roermonder Straße, Seffenter Weg, Amsterdamer Ring, Hohenstaufenallee sowie Luxemburger Ring die vorliegenden Daten aus der Straßendatenbank ausgewertet, die aus einer Erhebung aus dem Jahr 2016 folgen.

Systematik der Straßendatenerfassung:

Die Datenerfassung resultiert aus der Durchführung der vorgeschriebenen Folgeinventur des Infrastrukturvermögens; es wurde eine Bestandsaufnahme aller Straßen im Stadtgebiet durchgeführt und dabei auch die aktuellen Zustandswerte zum Stichtag 31.12.2015 ermittelt. Diese Zustandswerte geben Aufschluss über strukturelle und/oder oberflächliche Straßenschäden, die in die bilanzielle Bewertung des Straßenwertes einfließen.

Bei der Zustandserfassung werden alle Spuren (Flächen gleicher Nutzung) getrennt betrachtet und dort unterteilt, wo sich einzelne Zustandswerte in der Fläche ändern. Daraus resultieren unter Umständen für einen Straßenabschnitt mehrere unterschiedliche Zustandsabschnitte.

Es werde Zustandsnoten zwischen 1,0 (= sehr gut) und 5,0 (= sehr schlecht) vergeben, wobei ab einer Zustandsnote von 3,5 ein sogenannter Schwellenwert und bei 4,5 ein sogenannter Warnwert erreicht wird.

Zur bilanziellen Gesamtbewertung der Straße werden die Einzelwerte zusammengefasst. Vorliegend werden jedoch die Einzelwerte betrachtet, um für die Teilanlage Radverkehrsanlage detaillierte Aussagen treffen zu können.

Da die Zustandserfassung bereits 5 Jahre alt ist, wurden zur Beantwortung des Antrages zwischenzeitlich stattgefundenen Reparaturen ebenso berücksichtigt wie bereits angefangene oder umgesetzte verkehrsrechtliche Änderungen.

Die Stadtverwaltung selber ist für die Radwege in städtischer Baulast zuständig; für Radwege außerhalb der Ortsdurchfahrts (OD) – Grenzen ist bei Kreisstraßen die Städteregion Aachen und bei Bundes- und Landesstraßen der Landesbetrieb Straßen NRW zuständig, die bei ihren Arbeiten jeweils auch Radwege in anderen Gebietskörperschaften unterhalten.

In der Stadt Aachen gibt es weder ein separates Sanierungsprogramm für Radwege noch separate zur Verfügung stehende Haushaltsmittel. Die Instandhaltung aller öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen wird aus dem Wirtschaftsplan des Aachener Stadtbetriebes bestritten, in dem für 2021 für Straßen- und Brückenunterhaltung zusammen rund 8,1 Mio € eingeplant sind.

Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen werden insgesamt in der Bestandsaufteilung durchgeführt, die im Regelfall nicht den aktuellen Ansprüchen des Flächenbedarfs für den Radverkehr in Aachen gerecht wird. Es ist daher davon auszugehen, dass – außerhalb von Notmaßnahmen - immer von Neuplanungen der Radverkehrsanlagen auszugehen ist, die im Regelfall immer eine Neuplanung der gesamten Verkehrsfläche und damit einen Neubau der Anlage zur Folge haben werden.

Zu den benannten Straßen im Einzelnen

Eupener Straße:

Die Eupener Straße ist insgesamt 4.732 m lang. Sie ist in ihrer Baulast geteilt, der Bereich von der Landesgrenze bis etwa Heidweg liegt in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Strassen NRW, ab Heidweg bis zum Krugenofen liegt die Eupener Str auf 2.710 m in städtischer Zuständigkeit.

Im städtischen Teil gibt es unterschiedliche Formen von Radverkehrsanlagen. Auf dem längsten Straßenabschnitt, etwa 2.165 m von der OD-Grenze bis zum Jahnplatz, befindet sich beidseitig ein asphaltierter Radweg auf der Nebenanlage, dessen Benutzungspflicht im Jahr 2014 aufgehoben wurde. Im ersten Teilstück ab Ortsgrenze handelt es sich mit einer Länge von ca. 80 m um einen kombinierten Geh-/Radweg, im weiteren Verlauf stadteinwärts ist der vom Fußweg getrennte Radweg zwischen 1,40 m und 1,80 m breit. Zwischen Jahnplatz und Salierallee wird der Radverkehr beidseitig auf Schutzstreifen geführt. Ab der Salierallee weiter stadteinwärts befindet sich stadteinwärts ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sowie stadtauswärts ein gepflasterter nicht benutzungspflichtiger Radweg

Im ersten Abschnitt zwischen Ortsgrenze und Jahnplatz wurde von 35 Teilwerten nur drei Teilbereiche mit dem Zustandswert zwischen 4,5 und 5,0 identifiziert, drei weitere liegen im Wertebereich zwischen 3,5 und 4,5. Von diesen sechs Abschnitten liegen vier auf dem stadteinwärts führenden Radweg und zwei stadtauswärts. Die Teilabschnitte sind zwischen 30 m und 324 m lang und überwiegend nicht zusammenhängend. Insgesamt sind stadteinwärts rund 1.000 m sanierungsbedürftig, stadtauswärts sind es 500 m.

Die Sanierung dieser Radwege ist schwierig, da die meisten Schadstellen und Unebenheiten durch Wurzeln angrenzender Bäume verursacht werden. Ein Entfernen der Bäume kommt in den meisten Fällen nicht in Frage, ein reines Überdecken der Risse und Beulen hält erfahrungsgemäß nicht lange vor. Zudem müssen die privaten Zufahrten mit ihren Höhenlagen berücksichtigt werden. Für die zielorientierte Sanierung ist eine Neuverteilung der Verkehrsflächen und damit deren Überplanung notwendig.

Im Bereich der Kreuzung Salierallee wurden ebenfalls Sanierungsflächen identifiziert, insbesondere im stadteinwärtsführenden Radfahrstreifen. Diese Sanierungsflächen werden im Zusammenhang mit dem Umbau der Salierallee mit berücksichtigt.

Weiter stadteinwärts wurden vier kurze einzelne Teilabschnitte als sanierungsbedürftig erkannt. Eine notwendige Sanierung wird eingeplant und mit der Kanal- und Straßenbaumaßnahme Salierallee mittelfristig koordiniert.

Roermonder Straße

Die Roermonder Straße ist auf einer Strecke von 4.443 m in der Straßenbaulast und Unterhaltungspflicht der Stadt Aachen. Hiervon liegen rund 1.050 m im Bezirk Aachen – Mitte, die übrigen Abschnitte liegen in Laurensberg und Richterich bzw. sogar außerorts und damit in der Zuständigkeit von strassen.nrw.

Stadtauswärts sind auf der Roermonder-Straße in Aachen – Mitte keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Stadteinwärts wurde zwischen „kleiner“ Turmstraße und Pontwall 2020 durch die große Kanal- und Straßenbaumaßnahme die Fahrbahn saniert und in dem Zug eine breitere Markierung eines Schutzstreifens und Radfahrstreifens aufgebracht. Im weiteren Verlauf aus Richtung Laurensberg gibt es auch stadteinwärts keine Radverkehrsanlage. Ein Sanierungsbedarf wurde nicht festgestellt.

Seffenter Weg

Der Seffenter Weg ist im überwiegenden Teil als Tempo-30-Zone ausgewiesen, so dass es im bebauten Bereich keine ausgewiesene Radverkehrsanlage gibt. In den Nebenanlagen existiert noch ein „anderer“, rot gepflasterter Radweg, der zeitnah zurückgebaut werden soll. Der Radverkehr fließt im normalen Straßenraum mit. Ab der Einmündung Mies-van-der-Rohe Straße existieren beidseitig Schutzstreifen bis zum Tunnel am Westbahnhof. Die Fahrbahn ist an einzelnen Stellen sanierungsbedürftig, dies ist bereits im Arbeitsprogramm aufgenommen und wird zeitnah abgearbeitet. Im Tunnel selber verläuft der Radweg stadteinwärts auf der Nebenanlage, stadtauswärts gibt es keine ausgewiesene Radverkehrsanlage.

Amsterdamer Ring

Der Amsterdamer Ring befindet sich in der Straßenbaulast des Landesbetriebes strassen.nrw, daher liegen zu diesem Straßenabschnitt keine Informationen in der Straßendatenbank vor. Der Radverkehr wird dort in der Nebenanlage geführt, durch eine Markierung von dem Gehweg abgetrennt. Ein reparaturbedürftiges Teilstück im Bereich Vaalser Str bis Schule in Richtung Hanbruch wurde im Zusammenhang mit einer Leitungsverlegung der Regionetz erneuert und auf 2,30 m verbreitert. Weiterer Sanierungsbedarf kann nicht festgestellt werden

Hohenstaufenallee

In der Hohenstaufenallee gibt es seit 2010 keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen mehr. Im gesamten Abschnitt zwischen Lütticher Straße und Habsburger Allee ist der Gehweg für Radfahrer freigegeben, ab Schillerstraße stadteinwärts bzw. bis Mariabrunnstraße stadtauswärts besteht auch durch die andere Oberfläche auf der Nebenanlage das Angebot eines sog. anderen Radweges. Der Zustand der Nebenanlagen ist baujahrstypisch und insbesondere im Bereich der Kleingartenanlage sind durch die Straßenbäume einige Wurzelhebungen festzustellen. Die Fahrbahn ist ebenfalls sanierungsbedürftig. Die Neuanlage von Radverkehrsanlagen in der Hohenstaufenallee ist Bestandteil des Förderprojektes #AachenMooVe. Der Planungsbeschluss für eine Neuanlage im Abschnitt Limburger Straße bis Habsburgerallee wurde im Juli 2021 im Mobilitätsausschuss beraten; die Ausbauplanung wird hierfür aktuell erstellt. Für den Abschnitt Lütticher Straße bis Limburger Straße wird in einem nächsten Step die Überplanung erfolgen; eine „reine Sanierung“ erübrigt sich von daher.

Luxemburger Ring

Entlang des Luxemburger Ringes befindet sich die Radverkehrsanlage als kombinierter bzw. teilweise getrennter Geh-/Radweg auf ganzer Länge beidseitig auf der Nebenanlage. Die Breite ist mit 2,30 m bis 2,80 m für einen bestehenden Geh-/Radweg noch ausreichend. Der bauliche Zustand ist ebenfalls auf ganzer Länge unkritisch, die Zustandsnoten liegen durchweg zwischen 1,1 und 2,3 und damit im guten bis sehr guten Bereich. Aus verkehrstechnischer Sicht existiert kein Sanierungsbedarf .

Zusammenfassung:

Ein spezielles Sanierungskonzept für alle städtischen Radverkehrsanlagen, vergleichbar etwa mit dem Straßen- und Wegekonzept der Stadt Aachen für die Aachener Straßen, kann zur Zeit nicht aufgestellt werden. Ein Sanierungsbedarf ist abhängig von der Art der Radverkehrsanlage, von der Lage und von weiteren Umständen, die im Umfeld des jeweiligen Straßenabschnittes stattfinden oder geplant sind. Für die oben dargestellten Radverkehrsanlagen kann an den meisten Abschnitten kein Handlungsbedarf festgestellt werden, einige können durch laufende Sanierungen verbessert werden und an der einen oder anderen Stelle ist eine grundlegende Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes erforderlich, was weit über eine Sanierung hinausgeht. Da die Anforderung des Radentscheids an Radverkehrsanlagen, jährlich 5 km 2,30m breite, baulich geschützte Radwegen an Hauptverkehrsstraßen zu bauen (Ziel 3), an allen Hauptverkehrsstraßen in Aachen geprüft werden muss, macht eine aufwändige Sanierung von Radwegen, die schon heute die Anforderungen an einen Radweg gemäß der Regelwerke nicht erfüllen, keinen Sinn. Es müssen jedoch im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht die Radwege instand gehalten werden. Dazu müssen an Hauptverkehrsstraßen geplante Straßenneu- und Umbaumaßnahmen mit sonstigen baulichen Eingriffen (Kanalarbeiten, Leitungsarbeiten etc.) koordiniert und für Optimierungen im Radverkehr genutzt werden. Dieser umsetzungsorientierte Ansatz hat den Vorteil, dass eine bestmögliche Koordinierung mit anderen Baumaßnahmen kostengünstig und weniger zeitaufwendig ist. Dabei sollen dort wo möglich, die Forderungen des Radentscheids berücksichtigt werden, anderenfalls soll die Umgestaltung mindestens den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) folgen.