

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0348/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich Datum: 30.05.2022 Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Vaalseer Straße im Bereich Vaalseerquartier: Anpassung des Straßenraums nach Asphaltdeckensanierung		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
22.06.2022	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung
23.06.2022	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Planung und Ausführung von Variante 3a zu beschließen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt, die Planung und Ausführung von Variante 3a.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

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

Investive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20x23 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	800.000	800.000	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	800.000	800.000	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 2022	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	220.000	220.000	460.000	460.000	0	0
Abschreibungen	250.000	250.000	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	470.000	470.000	1.210.000	1.210.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Zu den Haushaltsansätzen 2022 sind aus Ermächtigungsübertragungen aus dem Haushaltsjahr 2021 voraussichtlich

investiv bei PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 ein Betrag von 1.028.388,68 € und

konsumtiv bei PSP-Element 4-120102-986-6 ein Betrag von 337.635,54 € (ohne Abschreibungen)

an verfügbaren Mitteln hinzuzurechnen.

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

Durch die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr ist eine Verlagerung einiger Pkw-Fahrten auf das Fahrrad anzunehmen, wodurch CO₂-Emissionen eingespart werden. Die Varianten weisen hierbei unterschiedliche Umstiegspotenziale auf (siehe auch Abschnitt „Fachliche Bewertung der Umgestaltungsvarianten“).

Die Maßnahme hat bei Umsetzung der Varianten 1, 2, 2a, 3 und 3a keinen nennenswerten Effekt auf die Klimafolgenanpassung, da keine zusätzlichen Flächen versiegelt werden. Bei Umsetzung der Varianten 2b, 3b und 4 würde das Straßenbegleitgrün an der Einmündung Kelttenstraße zugunsten eines Radwegs entfernt und die Fläche (ca. 30m²) versiegelt. Ausgleichspflanzungen sind geplant. Ob hierfür jedoch Fläche entsiegelt würde, ist derzeit noch nicht festgelegt.

Erläuterungen:

Anlass und Historie

Im Herbst 2021 wurde die Asphaltdecke der Vaalser Straße im Bereich Vaalserquartier und im darüberhinausgehenden Außerortsbereich saniert. Die vormalige Gestaltung der Radverkehrsanlagen im Bereich Vaalserquartier war nicht richtlinienkonform. Aus diesem Grund wurde entschieden, nach Abschluss der Sanierungsarbeiten die Markierung anzupassen.

Am 02.09.2021 wurde vom Mobilitätsausschuss zunächst Variante 3 beschlossen. Im Zuge der weiteren politischen Beratung (22.09. in der Bezirksvertretung Laurensberg und am 30.09. erneut im Mobilitätsausschuss) wurde diese Entscheidung in einen Beschluss für die Variante 3b umgewandelt, die im Rahmen der politischen Diskussion als Kompromissvariante erarbeitet wurde.

Gegen diese Entscheidung legte die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Aachen Widerspruch ein. Als Konsequenz wurde der Beschluss vom 30.09. aufgehoben und die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürger*innenbeteiligung beauftragt. Diese wurde im Zeitraum vom 17.12.21 bis zum 25.01.22 mit der Auslegung der Planunterlagen und mit einer digitalen Live-Veranstaltung am 11.01.22 durchgeführt. Die wesentlichen Aspekte aus der Beteiligung werden im Abschnitt „Bürger*innenbeteiligung“ vorgestellt. Ein ausführlicher Bericht liegt als Anlage 9 bei.

Rahmenbedingungen

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 und ist damit als moderat einzustufen (Datenstand: 2019).

MIV (ruhend)

Derzeit ist Variante 2 (siehe Abschnitt „Planung“) temporär gelb markiert. Auf der nördlichen Straßenseite wird, wie auch vor der Asphaltierungsmaßnahme, am Fahrbahnrand geparkt. Es sind etwa 32 Parkstände vorhanden. Auf der südlichen Straßenseite befindet sich ein Parkstreifen mit etwa zwölf 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€). Im Bereich des Fußgängerüberwegs an der Staatsgrenze wird auf der Südseite derzeit noch geparkt (zwei Parkstände). Es ist in allen Varianten vorgesehen, dies zu unterbinden, um dem Fußverkehr einen durchgängigen Gehweg zu ermöglichen.

Am 01.07.2021 wurde im Vorfeld der Asphaltdeckensanierung 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 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. Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung wurde angeregt, die Auslastung des Zoll-Parkplatzes auch einmal am Wochenende zu prüfen, da dieser dann stärker ausgelastet sei. Die Auslastung wurde an den Samstagen vom 29. Januar (15:30 Uhr), 12. Februar (13:00 Uhr) und 19. Februar (13:00 Uhr) erhoben. Sie betrug 52 %, 62 % bzw. 43 %. Es wurden also mehr Fahrzeuge dort abgestellt als in der oben dargestellten Erhebung. Gleichwohl stand stets noch Parkraum zur Verfügung.

Die Bebauung im Bereich der Parkbereiche „Nord“ und „Süd“ verfügt laut Luftbildanalyse über circa 62 private Stellplätze (siehe Anlage 1). Der öffentliche Parkraum ist für diese Häuser also weniger bedeutsam als für Gebäude in dicht bebauten Gebieten, in denen oftmals nicht die Möglichkeit besteht, Fahrzeuge auf Privatgrund abzustellen.

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 Verhältnis zu den zahlreichen Abfahrten pro Stunde tritt der Begegnungsfall Bus-Bus daher verhältnismäßig selten auf.

Radverkehr

In Fahrtrichtung Niederlande war vor der Asphaltdeckensanierung auf der Nordseite ein unterdimensionierter Radfahrstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen neben einem unterdimensionierten Fahrbahnrand-Parkstreifen vorhanden (siehe Anlage 1). Daher wurde entschieden, nach Abschluss der Sanierungsarbeiten eine andere Markierung aufzubringen.

Derzeit ist Variante 2 temporär in gelb markiert. Diese Variante ist im Abschnitt „Planung“ näher erläutert.

Der betrachtete Abschnitt der Vaalser Straße ist Bestandteil der Rad-Vorrang-Route Vaals. Als solche besitzt sie eine große Bedeutung im Hinblick auf die radverkehrliche Anbindung von Vaals. Sämtliche Ziele auf und nördlich der Maastrichterlaan werden über die Vaalser Straße auf direktem Weg erreicht. Im Juni 2018 wurden im Querschnitt zwischen 7 und 19 Uhr ca. 670 Radfahrende gezählt.

Fußverkehr

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

Auf der Südseite existiert von der Grenze kommend kein baulich angelegter Gehweg, sondern lediglich ein asphaltierter 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. 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. Diese gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr wurde im Rahmen des Bürger*innendialogs mehrfach bemängelt (siehe Abschnitt „Bürger*innendialog“). Die Breite des Wegs liegt mit 2,40 m leicht unter dem RASt-Regelmaß von 2,50 m.

Planung

Alle Varianten haben gemein, dass sie im Abschnitt zwischen der Staatsgrenze und der Bushaltestelle die Anlage von 2,00 m 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 Varianten wie folgt:

Variante 1 (Radfahrstreifen)

In beide Fahrtrichtungen werden 2,00 m breite Radfahrstreifen angelegt (Regelmaß: 1,85 m), die vollflächig rot eingefärbt werden. Die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr ist 6,50 m breit. Bei diesem Maß ist die Begegnung zweier Großfahrzeuge möglich, ohne auf die Radverkehrsanlage auszuweichen. Für die Anlage der Radfahrstreifen ist der Entfall der heute temporär markierten 32 Fahrbahnrandparkplätze auf der nördlichen Straßenseite erforderlich. Das Maß von 2,00 m steht dem Radverkehr aufgrund der 0,50 m breiten Entwässerungsrinne nicht vollständig zur Verfügung. Östlich der Keltensstraße kann der stadtauswärtsführende Radfahrstreifen für ein etwa 85 m langes Stück auf eine Breite von 2,50 m (exklusive der Rinne) aufgeweitet und mit baulichen Trennelementen zum

fließenden Verkehr versehen werden. Dieses Teilstück würde dann die Gestaltungsziele des Radentscheids für Hauptverkehrsstraßen erfüllen. Auf der Südseite wird durch eine Markierung ein 0,75 cm breiter Sicherheitstrennstreifen zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Radfahrstreifen geschaffen.

Variante 2 (Schutzstreifen auf der Nordseite)

Auf der nördlichen Seite wird der 2,00 m breite Schutzstreifen durchgängig weitergeführt. Das Parken kann hierbei bestehen bleiben. Zwischen ruhendem Verkehr und dem Schutzstreifen wird ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m angelegt. Diese Abmessungen liegen deutlich über dem Regelmaß von 1,50 m bzw. 0,25 m - 0,50 m. 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.

Variante 2a (Schutzstreifen auf der Nordseite, Verbesserung für Fuß- und Radverkehr auf der Südseite)

Diese Anpassung von Variante 2 greift die im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung vielfach eingegangene Anregung auf, Fuß- und Radverkehr auf der Südseite nicht auf der vorhandenen Fläche weiterhin gemeinsam zu führen (siehe Abschnitt „Bürger*innendialog“). Ein baulicher Eingriff wird hierbei (anders als bei Variante 2b oder 3b) jedoch vermieden. Aus Fahrtrichtung Vaals kommend wird der Radverkehr hinter der Haltestelle in die Nebenanlage geleitet. Bis zur Hinweistafel, die den Kfz-Verkehr über die in Deutschland erlaubten Höchstgeschwindigkeiten informiert, findet eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr statt. Hinter der Hinweistafel werden Fuß- und Radverkehr jedoch durch eine Linie voneinander getrennt. Ein Einbau taktiler Trennelemente (wie bspw. eines Kugelplattenstreifens) erfolgt nicht. Für den Radweg müsste der Parkstreifen mit etwa zwölf Parkständen entfallen. Ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Verkehr wird markiert. Der Fußverkehr erhält einen 2,40m breiten Gehweg, der von Radverkehr nicht benutzt werden darf. An der Einmündung Keltenstraße bleibt das Straßenbegleitgrün erhalten. Der getrennte Geh- und Radweg wird kurz davor wieder in einen gemeinsam genutzten Weg überführt.

Variante 2b (Schutzstreifen auf Nord- und Südseite)

Diese Variante ist als Kompromiss zwischen Variante 2 und Variante 3 vorgeschlagen worden. Sie sieht vor, die Fahrbahn zwischen der Mittelinsel und der Einmündung Keltenstraße auf der Südseite zulasten des Parkstreifens zu verbreitern und auf der gewonnenen Fläche einen Schutzstreifen anzulegen. Wie auch bei Variante 2a würden die vorhandenen zwölf Parkmöglichkeiten entfallen. Bei dieser Variante steht die Kontinuität im Vordergrund: Dem Radverkehr soll über eine möglichst lange Strecke hinweg eine einheitliche Führungsform angeboten werden. Auf der Südseite würden die Schutzstreifen aus den Niederlanden dann bis zur Einmündung Keltenstraße fortgeführt. Auf der Nordseite fährt der Radverkehr wie in Variante 2 innerhalb der Ortslage durchgängig auf einem solchen Schutzstreifen. Der Fußverkehr erhält einen 2,50 m breiten Gehweg, der vom Radverkehr nicht benutzt werden darf. Zu beachten ist, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit die südliche Nebenanlage vollständig neu hergestellt werden müsste. Auch die Fahrbahmentwässerung müsste

angepasst werden, da der Bord versetzt würde.

Variante 3 (Protected Bike Lane auf der Nordseite)

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 heute gelb markierten 32 Parkstände am Fahrbahnrand entfallen. Der Radfahrstreifen hat eine Breite von 2,50 m 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.

Variante 3a (Protected Bike Lane auf der Nordseite, Verbesserung für Fuß- und Radverkehr auf der Südseite)

Variante 3a stellt eine Abwandlung von Variante 3 dar. Analog zu Variante 2a wird hierbei die Grundvariante dahingehend angepasst, dass der heutige Parkstreifen auf der Südseite zu einem Radweg umfunktioniert wird. Bauliche Anpassungen erfolgen nicht. Die Parkstände im Straßenraum entfallen, lediglich der Parkplatz an der Grenze stünde dann noch als öffentlicher Parkraum zur Verfügung.

Variante 3b (Schutzstreifen und Protected Bike Lane auf der Nordseite, Radweg auf der Südseite)

Diese Variante ist als Kompromiss zwischen Variante 2 und Variante 3 eingebracht worden. Auf der nördlichen Fahrbahnseite sieht Variante 3b im östlichen Bereich den Erhalt von etwa 13 Parkmöglichkeiten am Straßenrand vor. In diesem Abschnitt wird der Radverkehr wie in Variante 2b auf einem Schutzstreifen geführt. Dieser geht anschließend in einen Radfahrstreifen mit baulichen Trennelementen (Protected Bike Lane) über, der die Anforderungen des Radentscheids erfüllt. Dieser geschützte Radfahrstreifen ist etwa 130 m lang, hat eine Breite von 2,50 m und wird vollflächig rot eingefärbt. Auf der Südseite sieht Variante 3b vor, dass der Parkstreifen in einen Radweg umgewandelt wird, wofür (wie auch bei den Varianten 2a, 2b und 3a) die zwölf Parkstände entfielen. Im Vergleich zu Variante 2b ist der erforderliche Umbauaufwand als geringer einzustufen, da die Fahrbahn nicht verbreitert wird und folglich die Entwässerung nicht angepasst werden muss. Die große Hinweistafel ist zu versetzen, das Straßenbegleitgrün an der Einmündung Keltensstraße zu überbauen sowie eine bauliche Abgrenzung sowohl zum Kfz- als auch zum Fußverkehr herzustellen.

Variante 4 (Protected Bike Lane auf der Nordseite, Radweg auf der Südseite)

Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung (siehe unten) wurde mehrfach eine Variante gefordert, die sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite radentscheidkonforme Radverkehrsanlagen beinhaltet. Diese auch während der Live-Veranstaltung als „Variante 4“ bezeichnete Straßenraumgestaltung ist eine Kombination von Variante 3 (Protected Bike Lane) auf der Nordseite und Variante 3b (Radweg) auf der Südseite. Damit würden wie auch bei Variante 3a alle Parkmöglichkeiten entlang der Fahrbahn entfallen und nur noch der Grenzparkplatz für öffentliches Parken zur Verfügung stehen.

Bürger*innenbeteiligung

Im Zeitraum vom 17.12.21 bis zum 25.01.22 wurde eine Bürger*innenbeteiligung mit einer mit Auslegung der Planunterlagen und digitalen Live-Veranstaltung am 11.01. durchgeführt. Etwa 70 Personen haben die Veranstaltung live bei Youtube verfolgt, circa 65 Personen waren über zoom dazugeschaltet. Bis Anfang April 2022 wurde das Video auf dem YouTube-Kanal der Stadt Aachen über 800-mal angesehen. Insgesamt wurden etwa 230 Eingaben per Brief, per Mail oder über das Interaktionstool „slido“ an die Stadt gerichtet. Ein Bericht zur Bürger*innenbeteiligung ist als Anlage 9 dieser Vorlage beigefügt. Im Folgenden sind einige Kernaspekte der Beteiligung dargestellt.

Belange des Fußverkehrs

Vor der Asphaltdeckensanierung wurden Fuß- und Radverkehr auf der südlichen Straßenseite östlich der Bushaltestelle auf einer gemeinsamen Fläche geführt. In den Varianten 2 und 3 wird diese Führung beibehalten. Variante 2 ist derzeit provisorisch markiert. Einige Bürger*innen bemängelten die gemeinsame Führung vor allem aus Sicht des Fußverkehrs. Weiterhin wurde angeregt, die Belange des Fußverkehrs bei der Variantenabwägung stärker zu berücksichtigen. In der Matrix, die im Rahmen der Live-Veranstaltung gezeigt wurde, waren die Auswirkungen auf den Fußverkehr nicht als Bewertungskriterium aufgeführt.

Bei den Varianten 2b und 3b wird ein Schutzstreifen bzw. ein Radweg angelegt, um Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich voneinander zu trennen. Hierfür ist ein Umbau der Nebenanlage erforderlich (siehe oben). Vor dem Hintergrund der Eingaben zum Fußverkehr und der Vorteile der Varianten ohne Umbau in Bezug auf den Zeit- und Kostenrahmen wurden die Varianten 2a und 3a entwickelt.

Wunsch nach einer radentscheidkonformen Variante

Mehrere Bürger*innen wünschten sich eine Variante, die sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite den Gestaltungsvorgaben des Radentscheids entspricht, also eine 2,30 m breite Radverkehrsanlage, die sowohl vom Kfz- als auch vom Fußverkehr baulich getrennt ist. Eine solche Variante wurde ursprünglich nicht in Erwägung gezogen, da die Varianten auf Grundlage einer Straßenunterhaltungsmaßnahme entwickelt wurde. Die Variante wird nun als „Variante 4“ in die politische Beratung eingebracht.

Parken

Viele Eingaben thematisierten das Parken im Planungsgebiet. Es wurde mehrfach auf die Besonderheit der Grenzfläche hingewiesen und die damit verbundenen Auswirkungen: Es liegt nahe, dass der gebührenfreie Parkraum auf deutscher Seite dem kostenpflichtigen Parken im benachbarten Vaals vorgezogen wird. Viele Anwohner*innen plädierten für die Einrichtung einer Bewohner*innenparkzone. Die Prioritätenliste für die Einrichtung solcher Zonen enthält derzeit neun Gebiete. Die Verwaltung wird bei der nächsten politischen Beratung der Prioritätenliste die Aufnahme des grenznahen Teils von Vaalserquartier empfehlen. Für den Grenzparkplatz wird die Einrichtung eines Langzeitparktickets für Anlieger*innen verfolgt. Die Ausgestaltung eines solchen Angebots befindet sich derzeit noch in der Erarbeitung.

Plananpassungen

Zwei Anregungen sind direkt in die Lagepläne aufgenommen worden: Zum einen wurde die Sperrfläche in dem Bereich, wo der Radverkehr in Fahrtrichtung Vaals vom Seitenraum auf die Fahrbahn geführt wird, in allen Varianten mit Warnbaken versehen, um dem Radverkehr beim Einfädeln zusätzlichen Schutz zu bieten. Zum anderen wurde in den Varianten mit Protected Bike Lane auf der Nordseite ein Aufstellbereich für den in die Keltenstraße abbiegenden Radverkehr aufgenommen.

Fachliche Bewertung der Umgestaltungsvarianten

Die folgende Matrix stellt die fachliche Beurteilung der Varianten hinsichtlich Kosten, Bauzeit und der Belange der verschiedenen Verkehrsträger dar. Diese Einstufungen sind im nachfolgenden Text erläutert.

	V1	V2	V2a	V2b	V3	V3a	V3b	V4
Art der Maßnahme	Markierung + PBL	Markierung	Markierung	Umbau	Markierung + PBL	Markierung + PBL	Umbau	Umbau
Kostenschätzung	160.000 €	140.000 €	140.000 €	333.000 €	171.000 €	171.000 €	284.000 €	300.000 €
geschätzte Fertigstellung	Frühjahr 2023	Frühjahr 2023	Frühjahr 2023	Ende 2023	Frühjahr 2023	Frühjahr 2023	Ende 2023	Ende 2023
Fußverkehr (Südseite)	++	-	+	++	-	+	++	++
Radverkehr (Nordseite)	+	+	+	+	++	++	+	++
Radverkehr (Südseite)	o	o	+	o	o	+	++	++
ÖPNV	o	o	o	o	o	o	o	o
Ruhender Kfz-Verkehr	-	+	o	o	-	--	-	--
Fließender Kfz-Verkehr	+	o	o	+	++	++	+	++

In der ersten Zeile kann abgelesen werden, ob die Variante einen Umbau beinhaltet oder nicht. Aus den folgenden beiden Zeilen wird ersichtlich, dass die Varianten, bei denen lediglich markiert wird und ggf. Flex-Poller gesetzt werden, deutlich schneller und kostengünstiger zu realisieren sind als die Varianten, bei denen die südliche Nebenanlage baulich angepasst wird. Zu beachten ist, dass die Kosten im Februar 2022 kalkuliert wurden. Aufgrund der aktuellen weltpolitischen Lage ist eine Kostensteigerung zu erwarten, deren Ausmaß heute schwer abschätzbar ist.

Für den Fußverkehr ergibt sich die stärkste Verbesserung bei den Varianten 1, 2b, 3b und 4, da Rad- und Fußverkehr zwischen der Mittelinsel und der Einmündung Keltenstraße bei diesen Varianten vollständig voneinander getrennt sind. Bei den Varianten 2a und 3a tritt eine etwas schwächere Verbesserung ein, da im Bereich der Hinweistafel und des Straßenbegleitgrüns die gemeinsame

Flächennutzung mit dem Radverkehr bestehen bleibt. Die Varianten 2 und 3 werden aufgrund der gemeinsamen Führung mit dem Radverkehr aus Sicht des Fußverkehrs am schlechtesten eingestuft.

Der Radverkehr erhält auf der Nordseite (Fahrtrichtung Vaals) in allen Varianten eine objektiv sichere Führung. Radverkehrsanlagen mit einer baulichen Trennung zum Kfz-Verkehr werden von den Radfahrenden grundsätzlich als noch sicherer eingeschätzt als Führungsformen ohne eine solche Trennung (z. B. Schutzstreifen). Vor diesem Hintergrund wird das Potenzial, Menschen fürs Radfahren gewinnen zu können bei den Varianten 3, 3a und 4 noch höher eingeschätzt als bei den anderen Varianten, bei denen es keine (durchgängig) geschützte Führung bis zur Mittelinsel gibt.

Auf der Südseite wird der Radverkehr in den Varianten 2 und 3 zwar baulich getrennt vom Kfz-Verkehr, dafür aber gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Es ergibt sich eine neutrale Beurteilung. Eine solche wird auch für die Varianten 1 und 2b vergeben, bei denen zwar eine Separation vom Fußverkehr erfolgt, die Radverkehrsanlage aber nicht durch Poller o. Ä vom Kfz-Verkehr getrennt ist. In den Varianten 2a und 3a tritt durch die Nutzung des heutigen Parkstreifens ohne einen Umbau bereits eine Verbesserung der Situation ein; in den Varianten 3b und 4 ergibt sich für den Radverkehr durch die breite, baulich von Fuß- und Kfz-Verkehr separierte Radverkehrsanlage nahezu ein Optimalzustand.

Aus Sicht des Linienverkehrs weisen alle Varianten sowohl Vor- als auch Nachteile auf, sodass sich kein klares Votum für oder gegen eine Variante ergibt. Für den Linienverkehr selbst ist vor allem die Qualität des fließenden Verkehrs bedeutsam. Bei einem starken Rückgang des öffentlichen Parkraums werden jedoch negative Auswirkungen auf die Alte Vaalser Straße und die Püngelerstraße (Parksuchverkehr, Falschparker) befürchtet, die die ASEAG ebenfalls befährt.

Das Angebot an öffentlichem Parkraum bleibt in Variante 2 nahezu identisch (113 P / 97 %) zur Situation vor der Asphaltdeckensanierung. Lediglich die zwei Parkstände am FGÜ sowie zwei Parkmöglichkeiten des nördlichen Fahrbahnrandparkens entfallen zugunsten des Fußverkehrs bzw. der Sichtverhältnisse an der erneuerten Mittelinsel. In den Varianten 2a und 2b entfällt lediglich der südliche Parkstreifen, es verbleiben 101 öffentliche Parkstände (86 %). Bei den Varianten 1, 3 und 3b verbleiben circa 81 Parkstände (69 %) im öffentlichen Raum. Die stärkste Verminderung des öffentlichen Parkraums findet in den Varianten 3a und 4 statt; hier verbleiben lediglich die etwa 69 Parkmöglichkeiten (59 %) auf dem Parkplatz an der Grenze. Wie im Abschnitt „Bürger*innenbeteiligung“ beschrieben, soll ein Angebot zum Langzeitparken auf diesem Parkplatz geschaffen werden.

In Bezug auf den fließenden Kfz-Verkehr (darunter auch den Linienverkehr) werden die Varianten 3, 3a und 4 am vorteilhaftesten eingestuft. Bei diesen Varianten werden Rad- und Kfz-Verkehr östlich von der Mittelinsel vollständig getrennt, es steht eine 7,00 m breite Fahrbahn zur Verfügung. Variante 2 und 2a werden am schlechtesten bewertet, da im gesamten Planungsgebiet eine Kernfahrbahn von unter 6,00 m vorhanden ist. Das bedeutet, dass der Schutzstreifen im Fall der Begegnung großer Fahrzeuge überfahren werden muss. Da beim Überholen jederzeit mindestens 1,50 m Abstand zu Radfahrenden gehalten werden muss, kann dieser Begegnungsfall selbstverständlich nur stattfinden, wenn sich keine Radfahrenden auf dem Schutzstreifen befinden. Auch im Begegnungsfall Pkw / Großfahrzeug kann unter Wahrung des gesetzlichen Mindestabstands in der Regel keine gleichzeitige Überholung des Radverkehrs erfolgen. Das Kraftfahrzeug muss warten, bis mit dem

vorgeschriebenen Abstand überholt werden kann. Dies wirkt sich nachteilig auch den Verkehrsfluss aus.

Fazit

Nach Abwägung der genannten Belange empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung von Variante 3a. Die Variante ermöglicht sowohl die im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung vielfach geforderten guten Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr als auch für den fließenden Kfz-Verkehr. Zudem ist sie vergleichsweise schnell und kostengünstig umsetzbar. Eine nachträgliche Aufwertung hin zu Variante 4 wäre im Zusammenhang der Gesamtbetrachtung der Vaalser Straße (RVR Vaals) denkbar und wird offengehalten. Variante 3a führt zu einer deutlichen Reduzierung des öffentlichen Parkraums. Vor dem Hintergrund des angedachten Langzeitparktickets für den Parkplatz an der Grenze sowie der vielfach vorhandenen Möglichkeit, Fahrzeuge auf Privatgrund abzustellen, erscheint dies jedoch vertretbar.

In der politischen Beratung im September 2021 hat die Verwaltung Variante 2 empfohlen. Ein wichtiger Grund hierfür war das Votum der ASEAG für diese Variante. Die ASEAG befürchtete bei den anderen Varianten eine Verschärfung der Problematik durch falsch abgestellte Fahrzeuge in der Püngelerstraße. Gleichwohl erkennt sie den Vorteil für den Verkehrsfluss der Varianten mit einer Protected Bike Lane auf der Nordseite. Vor diesem Hintergrund ist die ASEAG von ihrem Vorzug für Variante 2 abgerückt. Sofern gewährleistet ist, dass sich die Situation in der Püngelerstraße durch die Umgestaltung der Vaalser Straße nicht verschlechtert, favorisiert die ASEAG die Varianten mit möglichst breiter (Kern-)Fahrbahn. Sollte sich doch eine Verschlechterung einstellen, dann sind nach Ansicht der ASEAG gegensteuernde Maßnahmen wie beispielsweise der einseitige Entfall eines Parkstreifens in der Püngelerstraße zu erwägen. Zur Erhöhung der „Parkdisziplin“ wurden Ende 2021 bereits Bodenmarkierungen in der Püngelerstraße aufgebracht, deren Wirksamkeit jedoch noch nicht beurteilt werden kann, da der Linienverkehr im Zusammenhang mit einer Regionetz-Baustelle auf der Alten Vaalser Straße lange umgeleitet wurde.

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.

Eine KAG-Beitragspflicht besteht für keine der vorgeschlagenen Varianten.

Weiteres Vorgehen

Für die Varianten 1, 2, 2a, 3 und 3a kann ein gleichzeitiger Planungs- und Ausführungsbeschluss gefasst werden, da sie keine baulichen Änderungen beinhalten.

Die Varianten 2b, 3b und 4 beinhalten einen Umbau, wofür normalerweise ein separater Ausführungsbeschluss eingeholt wird, nachdem die Ausführungsplanung abgeschlossen ist. Mit diesem Ausführungsbeschluss würden Politik und Öffentlich über eventuell notwendige Anpassungen an der Planung informiert, die im Zuge der noch anstehenden Entwurf- und Ausführungsplanung vorgenommen wurden. Sie könnten sich insbesondere aus technische oder rechtlichen Randbedingungen ergeben.

Zur Beschleunigung der Maßnahme könnte jedoch auch bei diesen Varianten ein gleichzeitiger Planungs- und Ausführungsbeschluss gefasst werden. Damit könnte die in der Bewertungsmatrix benannte Fertigstellung eingehalten werden, ansonsten kann mit dem Bau erst ca. zwei Monate später begonnen werden.

Für die Varianten 1, 2 und 3 wird derzeit eine Fertigstellung für Frühjahr 2023 prognostiziert, für die Varianten 2b, 3b und 4 Ende 2023.

Anlage/n:

Anlage 1 – Bestandsplan vor Asphaltanierung inkl. Parkraum

Anlage 2 – Fotos Dezember 2021

Anlage 3 – Variante 1

Anlage 4 – Variante 2 und 2a

Anlage 5 – Variante 2b

Anlage 6 – Variante 3 und 3a

Anlage 7 – Variante 3b

Anlage 8 – Variante 4

Anlage 9 – Bericht zur Bürger*innenbeteiligung